SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

41ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 1972

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente FANFANI

INDICE

COMMISSIONI PERMANENTI

Variazioni nella composizione . . . . *Pag.* 2015

CONGEDI 2015

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 2015

Deferimento a Commissione permanente in sede referente 2016

Seguito della discussione:

« Interventi per la salvaguardia di Venezia » **(256)**; « Norme per la salvaguardia e la rinascita di Venezia » **(362)**, d'iniziativa del senatore Terracini e di altri senatori. (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*).

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 256. Assorbimento del disegno di legge n. 362:

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2016 e *passim*
BRANCA 2046
CARON 2026
CAVALLI 2016, 2017
CEBRELLI 2021
GARAVELLI 2032, 2041
GATTO Eugenio 2056
GROSSI . . . . . 2018 e *passim*
* GULLOTTI, *Ministro dei lavori pubblici* . . . 2017 e *passim*
LANFRÈ . . . . . 2018 e *passim*
LICINI 2029
MADERCHI . . . . . 2019 e *passim*
NENCIONI 2031
PREMOLI . . . . . 2018 e *passim*
SAMONÀ 2030
SPADOLINI 2050
TERRACINI 2053
TOGNI, *relatore* . . . . . 2016 e *passim*
VENANZETTI 2028

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150) — /4

Presidenza del Presidente FANFANI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale.

A R NO N E , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Comunico che hanno chiesto congedo i senatori: Valsecchi per giorni 2, Avezzano Comes per giorni 10.

Annunzio di variazioni nella composizione di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, su designazione del Gruppo parlamentare del partito liberale italiano, sono state apportate variazioni alla composizione delle seguenti Commissioni permanenti:

3ª Commissione permanente (Affari esteri):

il senatore Merzagora entra a farne parte, il senatore Brosio cessa di appartenervi;

5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali):

il senatore Brosio entra a farne parte, il senatore Merzagora cessa di appartenervi;

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

il senatore Brosio entra a farne parte in sostituzione del senatore Bergamasco, membro del Governo, precedentemente sostituito dal senatore Arena.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

CUCINELLI e VIVIANI. — « Nuove disposizioni sulla nomina a sostituto avvocato generale dello Stato ed adeguamento dei ruoli organici degli avvocati e dei procuratori dello Stato » (426);

MURMURA. — « Modificazioni all'ordinamento del tributo di soggiorno » (427);

CIPELLINI, ARNONE, SIGNORI e GATTO Vincenzo. — « Riconoscimento giuridico dell'obiezione di coscienza » (430).

Comunico inoltre che sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro degli affari esteri:

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra l'Italia e Malta per la cooperazione economica e la protezione degli investimenti, con Scambi di Note, concluso a La Valletta il 28 luglio 1967 » (428);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e Trinidad e Tobago per evitare le doppie imposizioni fiscali in materia di imposte sul reddito, conclusa a Port of Spain il 26 marzo 1971 » (429).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede referente

P R E S I D E N T E . Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

SPAGNOLLI ed altri. — « Assegnazione di un contributo annuo all'Associazione nazionale focolari » (323), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 7ª e della 12ª Commissione.

Seguito della discussione dei disegni di legge:

« Interventi per la salvaguardia di Venezia » (256) e: « Norme per la salvaguardia e la rinascita di Venezia » (362), d'iniziativa del senatore Terracini e di altri senatori (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*)

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 256

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Interventi per la salvaguardia di Venezia » e « Norme per la salvaguardia e la rinascita di Venezia», d'iniziativa del senatore Terracini e di altri senatori, per i quali è stata adottata la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Avverto che nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

Passiamo all'esame dell'articolo 14 del disegno di legge n. 256. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Art. 14

Restano ferme le attuali attribuzioni agli enti locali in ordine alle opere delegate alla Regione ai sensi dell'articolo 10 ed a quelle di competenza della Regione stessa.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del senatore Cavalli e di altri senatori. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Aggiungere, in fine, le seguenti parole: « giusta le disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8 ».

14. 1 CAVALLI, CHINELLO, MADERCHI, CEBRELLI, MINGOZZI, VIGNOLO, CANETTI, VERONESI

C A V A L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A V A L L I . Non c'è bisogno di spendere molte parole, perchè già in occasione della discussione dell'articolo 7 e dei relativi emendamenti avevamo fatto ripetutamente presente la necessità che nella legge per Venezia ci fosse almeno un riferimento esplicito alle funzioni trasferite alla regione attraverso i decreti delegati e, dato che il senatore Togni quando si discutevano gli emendamenti all'articolo 7 e le relative nostre osservazioni e richieste di modifica si è riferito all'articolo 14, ora chiediamo che a quest'articolo siano aggiunte queste parole: « giusta le disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8 ».

Mi pare che con ciò si chiarisca a tutti gli effetti che le norme contenute in questo decreto del Presidente della Repubblica hanno prevalenza sulle norme dettate in questa legge per la salvaguardia di Venezia, che tendono, e lo ripetiamo ancora una volta, a prevaricare nelle funzioni, nei compiti e nelle competenze gli enti locali e la regione.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

T O G N I , *relatore*. A me sembra che quanto richiede il senatore Cavalli, cioè che

si faccia esplicito riferimento alle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 8, sia già chiaramente previsto nell'articolo. Infatti, quando nell'articolo si dice che restano ferme le attuali attribuzioni degli enti locali e quelle di competenza della regione stessa, è chiaro che tutte le disposizioni contenute, sia in questo decreto, sia in eventuali altri decreti che possono essere successivamente emanati, sono fatte salve.

Non vedo quindi il perchè di questa aggiunta. Infatti l'articolo è completo in quanto afferma che: « Restano ferme le attuali attribuzioni agli enti locali in ordine alle opere delegate alla regione ai sensi dell'articolo 10 ed a quelle di competenza della Regione stessa », cioè tutte le attribuzioni, sia quelle affidate con il suddetto decreto, sia eventuali altre competenze attribuite in prosieguo di tempo alla regione. Anzi a me sembra che sia più estensivo l'articolo originario e sia invece limitativo l'emendamento del senatore Cavalli.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

G U L L O T T I , *Ministro dei lavori pubblici.* Il Governo è d'accordo con il relatore.

P R E S I D E N T E . Senatore Cavalli, insiste per la votazione dell'emendamento 14. 1?

C A V A L L I . Insistiamo, perchè preferiamo restringere ma precisare i compiti.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 14. 1, presentato dal senatore Cavalli e da altri senatori, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 14. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 15. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Art. 15.

È esentato dall'imposta di consumo, limitatamente al territorio delle isole del comune di Venezia, delle altre isole lagunari e del comune di Chioggia, il gas consumato come combustibile negli impianti termici con potenzialità superiore alle 30.000 chilocalorie/ora.

È, inoltre, esentato dall'imposta erariale tutto il gas consumato nel medesimo territorio.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Al primo comma, sostituire le parole: « imposta di consumo », *con l'altra*: « IVA ».

15. 4 PREMOLI

Al primo comma, in fine, sopprimere le parole: « con potenzialità superiore alle 30 mila chilocalorie/ora ».

15. 1 LANFRÈ, CROLLALANZA, NENCIONI

Al primo comma, in fine, sopprimere le parole: « con potenzialità superiore alle 30.000 chilocalorie/ora ».

15. 2 GROSSI, PIERACCINI, AVEZZANO COMES, VIGLIANESI

Al primo comma, in fine, sopprimere le parole: « con potenzialità superiore alle 30.000 chilocalorie/ora ».

15. 3 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

« L'introduzione in Venezia di materiale e di apparecchiature tecniche per il restauro di insigni opere monumentali e d'arte è esen-

te da qualsiasi imposizione fiscale ed onere doganale ».

15. 5 PREMOLI

P R E M O L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P R E M O L I . Onorevole Presidente, l'emendamento 15. 4 propone di sostituire le parole: « imposta di consumo » con la parola: « IVA ». Ora, poichè l'imposta di consumo viene abolita con l'entrata in vigore dell'IVA, ai primi di gennaio del prossimo anno, si prometterebbe ai veneziani l'abbuono di una imposta inesistente. Di qui il motivo del nostro emendamento.

Per quanto riguarda l'altro emendamento, esso propone che l'introduzione in Venezia di materiale e di apparecchiature tecniche per il restauro di opere monumentali e d'arte sia esente da qualsiasi imposizione fiscale e da oneri doganali.

Mi risulta che il Ministero delle finanze abbia accettato l'emendamento stesso come legittimo e ragionevole. Comunque, voglio far presente che numerosi enti ed organismi stranieri intervengono in Italia e particolarmente a Venezia per il restauro di insigni opere l'arte e di monumenti, fornendo personale specializzato, materiali e apparecchiature tecniche, senza alcun onere per lo Stato italiano e per gli enti proprietari.

Recentemente, da parte di tali organizzazioni è stato fatto presente come l'attuale legislazione italiana costituisca un serio impedimento per l'introduzione in Italia dei materiali e delle apparecchiature tecniche di cui sopra, sì da porre i donatori in difficoltà nell'espletamento della loro attività che merita ogni riconoscenza da parte dello Stato italiano e, conseguentemente, la concessione di ogni possibile facilitazione.

Sembra, pertanto, opportuna la completa esenzione fiscale e doganale per l'introduzione in Italia dei materiali di cui sopra, nei casi citati: effettuazione di restauri ad opera di organizzazioni straniere, senza carico di spesa per lo Stato italiano. Il che varrebbe a risolvere il problema almeno per quanto riguarda la città di Venezia.

Vorrei *ad abuntantiam* fare un codicillo esemplificativo. È nota l'avventura in cui sono incorsi gli strumenti scientifici messi a disposizione (per non dire offerti) dell'Istituto per lo studio della dinamica delle grandi masse, a Venezia, strumenti, offerti dagli Stati Uniti, tramite l'UNESCO, alla nostra città. Dopo due anni, nei quali queste apparecchiature scientifiche si sono fatalmente arrugginite e deteriorate, si è finalmente trovata la soluzione ricorrendo alla formula della «temporanea importazione », con l'aggiunta del rischio che il deterioramento sarebbe stato poi pagato da colui che si rendeva responsabile del deterioramento stesso, cioè dall'ente che riceveva il dono.

Mi pare, quindi, che il nostro emendamento sia non solo logico ma fondatamente ragionevole. Risulta, d'altro canto, per quello che mi diceva il presidente della Commissione senatore Togni, che il Ministro delle finanze consenta con noi ed anzi abbia avanzato la stessa richiesta. La ringrazio.

L A N F R È . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L A N F R È . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il testo dell'emendamento 15. 1 si commenta da sè. Noi abbiamo ritenuto che sia strana l'esclusione dell'esenzione dall'imposta di consumo per gli impianti termici con potenzialità superiore alle 30.000 chilocalorie/ora, in quanto si verrebbero a colpire, e cioè sarebbero prive di esenzione, proprio le categorie meno abbienti. Quindi parmi che sia anche motivo di giustizia sociale, nell'ambito generale di questa legge, la soppressione di questo inciso. Grazie.

G R O S S I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G R O S S I . Nell'illustrare l'emendamento 15. 2 vorrei dare alcune spiegazioni anche di carattere tecnico che consigliano, a nostro parere, l'eliminazione

del limite delle 30.000 chilocalorie/ora per gli impianti ai quali si deve applicare l'esenzione dal dazio.

Mantenendo questo limite ne consegue che, per impianti che oggi non sono a metano, qualunque essi siano, si costringono coloro che abitano in case diverse ad associarsi per arrivare ad impianti che superino tale potenzialità. Trentamila chilocalorie/ora vuol dire un impianto sufficiente, a Venezia, a riscaldare quattro o cinque appartamentini-tipo dell'ordine di 50-60 metri quadrati, cosicchè coloro che hanno già degli impianti con altro combustibile, per poter arrivare al limite, devono collegare gli impianti fra loro, e qui potrebbe nascere addirittura il discorso se lo Stato darà il contributo anche per questo aspetto della spesa, cioè per la trasformazione degli impianti stessi.

Coloro che non hanno l'impianto di riscaldamento sono costretti ad andare alla ricerca di accordi, che non sono facilmente raggiungibili, per istituire impianti con altri al fine di usufruire dei vantaggi della legge, quando si sa che ognuno, specialmente per abitazioni piccole, ha la convenienza di disporre di impianti autonomi.

Ancora di più, sul piano tecnico, il rendimento di un impianto a metano o ad olio combustibile, o a gasolio, non muta passando da impianti piccoli a quelli grossi. Per gli impianti ad olio combustibile pesante, che ancora sono usati dalle grandi industrie, anche senza dazio, non esiste la convenienza a passare al metano.

Ma qui nasce un altro discorso: con l'obbligo di trasformare tutti gli impianti a metano vi sarà un aumento enorme di consumo di metano che porterà alla gestione dell'azienda (alla quale compartecipa il comune nell'ordine — mi pare — del 36 per cento) un considerevole aumento di utili.

È opportuno, secondo noi, raccomandare al comune di Venezia e alla ditta di rivedere i prezzi di vendita del metano, come elemento in più oltre alla facilitazione dell'eliminazione del dazio.

Raccomandiamo perciò all'Assemblea di tener presenti questi aspetti al fine di non creare una sperequazione fra gli utenti e di dare la possibilità, soprattutto agli utenti piccoli e medi, di fare degli impianti che corrispondano alle loro reali necessità.

M A D E R C H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A D E R C H I . Signor Presidente, l'emendamento 15. 3 a nostro avviso è necessario per rendere giustizia, così come già è stato detto dai colleghi che mi hanno preceduto, a tutti quei piccoli proprietari che hanno degli impianti termici con potenzialità non superiore alle 30.000 chilocalorie/ora. Il fatto di insistere da parte del Governo per mantenere la norma del primo comma tradisce un orientamento antipopolare, che anima del resto tutta la legge.

Non si comprende perchè coloro che avrebbero bisogno di maggiore aiuto vengano esclusi dal beneficio dell'esenzione dalle imposte di consumo. La giustificazione, addotta per respingere la proposta di modifica che abbiamo avanzato si baserebbe sul fatto che dato l'enorme numero degli impianti i contributi andrebbero dispersi. Ma è una giustificazione che non regge; infatti se è giusto intervenire per esentare dall'imposta di consumo i grandi impianti, a maggior ragione è giusto intervenire per concedere l'esenzione ai piccoli impianti che sono gestiti da enti o persone che hanno possibilità finanziarie certamente inferiori.

Per tale motivo abbiamo presentato il nostro emendamento e insistiamo perchè venga votato e possibilmente approvato da questa Assemblea.

P R E S I D E N T E . Prima di dare la parola al senatore Togni, desidero dire (soltanto come lettore della legge faccio questa osservazione e sarei curioso di sentire una spiegazione) che mi sono domandato se questo articolo sia stato fatto per favorire ricchi o poveri o non piuttosto per evitare che certi tipi di combustibile rechino danno ai monumenti e in genere all'aria veneziana. Per questo mi sembrava d'aver capito che la limitazione delle 30.000 chilocalorie/ora significasse la spinta ai grandi impianti, che sono quelli che inquinano l'aria, a usare un

combustibile meno dannoso. È questo il senso o no? Perchè se no, allora cambia tutto lo spirito degli emendamenti. Mi pare che qui dovrebbe essere la salvaguardia di Venezia, non la salvaguardia dei portafogli di questo o di quell'altro. È quindi un problema di inquinamento dell'aria. Mi riferisco allo spirito...

MADERCHI. Allora si consente ai più grandi inquinatori di rimanere in funzione...

PRESIDENTE. No, è il contrario: si spingono i grandi inquinatori, mi pare, a sostituire il combustibile inquinante con un combustibile meno inquinante.

CAVALLI. E si lasciano migliaia di piccoli impianti a inquinare...

PRESIDENTE. Io non so se è come ho detto. Siccome abbiamo qui davanti a noi il relatore e il Governo, mi pare che, prima che i colleghi votino, sarà bene che sia dipanata questa matassa. Solo per questo mi sono permesso di intervenire, e mi scuso.

Invito la Commissione ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

TOGNI, *relatore*. Premetto che accolgo gli emendamenti 15. 4, 15. 1, 15. 2 e 15. 3 nel senso che ora spiegherò.

L'articolo così come formulato nel testo governativo risale a circa un anno e mezzo fa, quando ancora della riforma fiscale non avevamo i particolari e soprattutto non avevamo previsioni dettagliate; non avevamo presente, cioè, che l'imposta sul valore aggiunto avrebbe sostituito sia l'imposta di consumo, sia le imposte erariali. Quindi, già l'articolo dovrebbe essere modificato per quanto attiene all'esenzione unica: proporrei di dire: « imposta di consumo » e « imposta erariale » perchè entrambe, nel momento in cui entrerà in vigore l'IVA, verranno assorbite.

Per quanto riguarda il limite delle 30.000 chilocalorie/ora, il Presidente ha senz'altro centrato l'argomento. Due furono le preoccupazioni del legislatore: di non togliere completamente al comune il gettito fiscale, e nello stesso tempo, con il limite della potenzialità superiore alle 30.000 chilocalorie/ora, di facilitare la trasformazione degli impianti di quelle industrie che, con questo allettamento, lo avessero reputato conveniente. Con la riforma fiscale in atto, però, l'accorgimento diviene superfluo; quindi la proposta del relatore è di sostituire l'articolo con altro del seguente tenore: « È esentato dall'imposta di consumo e dall'imposta erariale, limitatamente al territorio delle isole del comune di Venezia, delle altre isole lagunari e del comune di Chioggia, il gas consumato come combustibile negli impianti termici », senza alcun'altra limitazione.

PRESIDENTE. Senza il secondo comma?

TOGNI, *relatore*. Senza il secondo comma. Pertanto tutti gli impianti termici, piccoli o grandi che siano, vengono esentati attualmente dall'imposta di consumo e dall'imposta erariale; entrambe le due imposte verranno assorbite poi dall'IVA, al momento in cui quest'ultima entrerà in applicazione. La formula migliore dovrebbe salvaguardarci da ogni eventuale discriminazione.

Per quanto riguarda l'emendamento 15. 5 del senatore Premoli devo dire che l'accolgo, in quanto coincide con un emendamento che lo stesso Ministro delle finanze mi ha fatto pervenire e che, a parte qualche modifica di scarso rilievo, nella sostanza suona nello stesso modo e cioè: « L'introduzione in Venezia di materiale e di apparecchiature tecniche per il restauro di insigni opere monumentali e d'arte è esente da qualsiasi imposizione fiscale ed onere doganale », di modo che tutte le opere di salvaguardia e di miglioramento (opere che possono richiedere materiali e macchinari stranieri od altro) godano di un'esenzione totale dalle imposte erariali e da quelle doganali.

PRESIDENTE. Pertanto lei accoglie l'emendamento 15. 5.

TOGNI, *relatore*. Sì, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

* G U L L O T T I , *Ministro dei lavori pubblici.* Signor Presidente, sono d'accordo sulla stesura dell'articolo così come l'ha proposto il relatore; sono quindi d'accordo per la soppressione di quanto segue alle parole: « impianti termici », per le ragioni esposte anche dal senatore Grossi. Infine sono d'accordo per l'accoglimento dell'emendamento 15. 5 del senatore Premoli.

P R E S I D E N T E . Senatore Premoli, insiste per la votazione dell'emendamento 15. 4?

P R E M O L I . Lo ritiro in quanto sono d'accordo con quanto detto dal relatore.

P R E S I D E N T E . Senatore Lanfrè, insiste per la votazione dell'emendamento 15. 1?

L A N F R È . Anch'io sono d'accordo con il relatore e pertanto ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Senatore Grossi, insiste per la votazione dell'emendamento 15. 2?

G R O S S I . Lo ritiro.

P R E S I D E N T E . Senatore Maderchi, insiste per la votazione dell'emendamento 15. 3?

M A D E R C H I . Lo ritiro.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora alla votazione dell'emendamento 15. 6 presentato dalla Commissione. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« È esentato dall'imposta di consumo e dall'imposta erariale, limitatamente al territorio delle isole del comune di Venezia, delle altre isole lagunari e del comune di Chioggia, il gas consumato come combustibile negli impianti termici ».

Sopprimere il secondo comma.

P R E S I D E N T E . Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 15. 5, presentato dal senatore Premoli ed accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 15 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 16. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Art. 16.

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato, in deroga all'articolo 11 della legge 29 aprile 1971, n. 287, alla concessione, senza contributo dello Stato, della costruzione ed esercizio di una autostrada che colleghi Vittorio Veneto al confine di Stato.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Sopprimere l'articolo.

16. 1 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

C E B R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C E B R E L L I . Signor Presidente, l'articolo 16 del testo proposto dalla Commissione recita: « Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato, in deroga all'articolo 11 della legge 29 aprile 1971, n. 287, alla concessione, senza contributo dello Stato, della costruzione ed esercizio di un'autostrada che colleghi Vittorio Veneto al confine di Stato ». Con il nostro emendamento, proponiamo la soppressione di quest'articolo in conseguenza di una serie di elementi e di valutazioni che brevemente cercherò di esporre all'Assemblea.

La prima di queste valutazioni è quella che ci troviamo di fronte ad una legge di procedura. Ci poniamo, quindi, subito una prima domanda: è possibile, è giusto, è corretto procedere, in una legge di procedura, a fare delle scelte? In sostanza, mentre nella legge concernente norme per la salvaguardia e la rinascita di Venezia si dice come si deve fare, con quali strumenti si deve operare per compiere le necessarie e più giuste scelte per salvaguardare e per far rinascere Venezia e il suo territorio, cioè si fissano delle procedure, con l'articolo 16, pregiudizialmente, prima ancora di ogni decisione, si vuole comunque decidere la costruzione di un'autostrada, cioè si vuole fare una scelta precisa. Con la legge in esame si indica come e con quali strumenti e mezzi si devono fare le future scelte per salvaguardare e per far vivere Venezia e il suo territorio, ma si lasciano agli strumenti stabiliti dalla legge le scelte che riguardano l'uso del territorio, le sistemazioni urbanistiche e via dicendo. Con l'articolo 16 si vuole invece l'autostrada, si vuole cioè inserire un'importante infrastruttura che *a priori*, prima di qualsiasi altra scelta, condiziona lo sviluppo di un territorio ancora più ampio.

Quindi diventano legittime, ma soprattutto doverose alcune domande: perchè questo modo di fare? Perchè questo modo di comportarsi? Perchè questa fretta? Questa autostrada, così come viene proposta, assume tutto l'aspetto di un cavallo di Troia in questa vicenda che riguarda la salvaguardia e la rinascita di Venezia e del suo territorio.

A nostro giudizio basterebbero queste domande per giustificare il nostro emendamento, cioè per giustificare la soppressione dell'articolo 16. Ma altre cose bisogna ancora dire circa il metodo col quale si intende operare. Innanzi tutto, come salta fuori quest'articolo 16? Salta fuori all'improvviso, quasi alla fine della discussione, svoltasi in Commissione, di questa legge che, non dimentichiamolo, è stata ripresa essendo già stata discussa e votata poco meno di un anno fa da questa Assemblea. Si lascia che la Commissione discuta per quindici articoli e poi d'improvviso salta fuori l'articolo 16. Il collega Chinello ha parlato di colpo di mano e il relatore ha reagito quasi come persona offesa da questa che considerava un'ingiuria. Lasciamo stare il colpo di mano ma certo è che si è operato un colpo a sorpresa e questo è un punto al quale dobbiamo porre mente.

Si concede, con l'articolo 16, una deroga ad una legge precedente e precisamente all'articolo 11 della legge 29 aprile 1971, n. 287. A nostro avviso, una deroga non è una cosa da niente; la deroga modifica ciò che è stato disposto da un'altra legge, per cui si tratta non di un fatto normale, ma di una cosa importante che avrebbe bisogno di una discussione, di una motivazione, di una verifica. Niente di tutto ciò si è verificato; di colpo, con l'articolo 16 si dice: deroghiamo all'articolo 11 della legge poc'anzi citata.

In secondo luogo, quale momento si sceglie per porre a questa Assemblea la decisione della costruzione dell'autostrada da Vittorio Veneto al confine? (Dopo il confine, secondo quanto è detto nell'articolo, non si sa che cosa succederà; chi provvederà? Forse un grosso uomo politico bavarese? Non lo sappiamo; per noi l'autostrada finisce al confine di Stato). Si sceglie il momento della discussione della legge per la salvaguardia di Venezia, una legge cioè che gode di procedura d'urgenza, cioè di una procedura che limita, rende più breve la discussione. Il Parlamento a occhi chiusi deve votare quest'articolo secondo la volontà della maggioranza che regge la situazione politica nel nostro Paese e in questa Assemblea. Si sceglie il momento della discussione di un disegno di legge con procedura d'urgenza che limita, in base all'articolo 81 del Regolamento del Se-

nato, il dibattito. Perchè non si vuole la discussione? Non sarebbe più corretto invece discutere della deroga, di questa autostrada, della sua causa con una apposita legge? Non sarebbe stato più corretto chiedere questa deroga alla legge 29 aprile 1971 con un'altra legge perchè in tal modo si sarebbe potuto discutere della deroga e della causa che chiama questa deroga, cioè dell'autostrada? Che tipo di autostrada è? Qual è il suo tracciato, quali scopi si propone, quali incentivi determina, chi c'è dietro, chi deve costruire questa autostrada, chi la deve gestire, che vantaggi e svantaggi porteranno tutte queste decisioni? Un metodo corretto e democratico dovrebbe mettere tutti quanti, Assemblea elettiva e cittadini, nelle condizioni di poter partecipare a decisioni che non sono di poco conto, come nel caso di una autostrada.

Vi sono delle contraddizioni che dovete spiegarci. Il relatore, senatore Togni, ieri diceva: la legge su Venezia è un tutt'uno, non può essere scissa. Altro che scissa con questo articolo 16 che prevede una autostrada! Ma ancora, il senatore Togni diceva, anzi ce l'ha ripetuto più volte nel corso della discussione di questi giorni, che non bisogna disturbare l'economia della legge. Ci ha ripetuto con tenacia che « non bisogna stravolgere la legge ».

Quando tra queste affermazioni ripetute più volte e insistentemente mettete di sorpresa, con quella causale che dicevo prima, la costruzione di un'autostrada in quel territorio di cui ancora bisogna discutere l'uso, lo sviluppo, le prospettive, dove sta la vostra coerenza? Ma dove sta anche la vostra correttezza di metodo? Con l'autostrada voi decidete prima ancora che si discuta sull'uso del territorio e del suo sviluppo. Noi sentiamo il dovere di rilevare, di denunciare questo vostro modo di comportarvi. Si sono respinti in questi giorni, senza seri argomenti, spesso senza nessun argomento, tutti gli emendamenti presentati dalla mia parte tendenti ad ampliare la democrazia, tendenti a esaltare il ruolo della regione, dei comuni, della provincia, dei loro consorzi eccetera; ma sempre senza argomenti, senza discussione — qui siete coerenti — volete inserire l'autostrada, considerarla come un fatto normale, esaltante. Esaltante per chi? Per quale società? Si è detto prima per una società fantomatica, dorotea italo-bavarese. È vero questo o non è vero? Dovete pur dirci qualcosa in questa direzione. Ve l'abbiamo chiesto, richiesto in tutti questi giorni, ma mai una risposta fino a questo momento. Perchè tutto questo? Abbiate almeno la correttezza di spiegarlo a noi, all'Assemblea, all'autorità di questa Assemblea. Ma soprattutto spieghiamolo alla regione, ai comuni, ai diretti interessati, alla gente del territorio veneziano, del territorio interessato alla costruzione di questa prospettata autostrada. Voi avete ancora la presunzione di dire che non costa niente perchè lo Stato non pagherà niente. Ma lo Stato chi è? Noi diciamo che, comunque sia, l'autostrada, se non decisa bene, inserita bene, costerà sempre allo Stato, ai cittadini, alla società del nostro Paese. Quindi vi chiediamo di darci risposte precise, vi chiediamo di creare le condizioni necessarie per capire meglio questo affare. Voi avete trovato l'espediente per sfuggire a questa discussione. Voi cercate il silenzio e nel modo come vi comportate è proprio il caso di dire che il silenzio è d'oro, tutto l'oro, o di cemento, come qualcuno suggerisce, che è la stessa cosa.

Pochi giorni fa vi proponemmo di rinviare la discussione: voi avete respinto questa nostra proposta. Con questo emendamento vi riproponiamo l'occasione per un ripensamento perchè noi consideriamo l'autostrada un'infrastruttura troppo importante per deciderne la costruzione, così, senza discussione. L'autostrada, appunto in quanto importante infrastruttura, deve essere decisa all'interno di un discorso organico che deve discendere direttamente dal discorso sulla programmazione che noi rivendichiamo democratica. Non solo, ma a nostro avviso bisogna pure considerare il fatto che recentemente il Ministro dei trasporti in un intervento fatto pochi giorni fa ha posto l'esigenza di un discorso organico sulle comunicazioni, cioè sull'assetto delle strade, delle superstrade, delle autostrade, delle Ferrovie dello Stato, delle aviovie eccetera. Non conta niente questa richiesta, que-

sta rivendicazione avanzata pochi giorni fa dal Ministro dei trasporti? E noi, così tranquillamente, bellamente, senza nessuna discussione, dovremmo decidere questa autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici per la costruzione e la gestione di questa autostrada? Stiamo discutendo questa legge per la salvaguardia di Venezia che prevede consorzi e comprensori: non sono sedi queste, assieme ai comuni, alle provincie, alle regioni, nelle quali discutere e sentire le loro opinioni e le loro decisioni in merito alla costruzione di una autostrada? Non sono questi le sedi naturali per un discorso organico, corretto e giusto?

Signor Presidente, vogliamo che risulti chiara la nostra posizione: non abbiamo una posizione pregiudiziale nei confronti delle autostrade e dell'autostrada in discussione, ma chiediamo che questa autostrada, come le altre, venga discussa e eventualmente decisa in tutte le sedi interessate. Siano queste sedi a decidere sulla realizzazione dell'autostrada, sui modi più opportuni e sui tempi più confacenti con le decisioni dell'uso del territorio interessato.

Noi avanziamo questa posizione perchè riteniamo che l'autostrada vada verificata alla luce della programmazione e del piano comprensoriale, della presa di coscienza delle popolazioni interessate e delle loro assemblee elettive; altrimenti l'autostrada diventerà ancora una volta strumento per uno sviluppo distorto, squilibrato e per grosse e incontrollate speculazioni. Se si opererà come voi proponete, si esalteranno — qui sì che si esalteranno — ancora una volta le rendite a danno degli investimenti produttivi e delle attrezzature sociali. Accadrà che qualche gruppo ristretto di uomini potrà ingrossare i suoi già grossi profitti, mentre migliaia di altri uomini pagheranno questi profitti con una vita grama, i loro bambini saranno educati nelle scuole a triplo turno, come già avviene a Marghera.

Per tutti questi motivi, signor Presidente, proponiamo la soppressione dell'articolo 16, ovvero il rinvio della discussione specifica sull'autostrada. Siamo disponibili a dare tutto il nostro contributo, oltre che nel Parlamento, in tutte le sedi indicate con un obiettivo preciso: la ricerca del bene generale della società italiana e non certo la ricerca del bene di qualche specifica società che non conosciamo. (*Applausi dall'estrema-sinistra*).

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

T O G N I , *relatore*. Signor Presidente, debbo dire francamente che non mi spiego quest'insistenza sia da parte del senatore Cebrelli, sia da parte di coloro che ripetutamente hanno sparato a salve contro questo articolo, cioè contro questa iniziativa. Non mi spiego infatti perchè si sia così decisamente contrari ad una disposizione che riguarda un'iniziativa la quale, comunque si prenda, non può che portare vantaggi alla regione Veneto e rientrare proprio nelle finalità che noi abbiamo posto a base di questo disegno di legge. (*Proteste del senatore Maderchi*).

Non si scaldi tanto, senatore Maderchi! Credo — e non è solo una mia convinzione da oggi — che le strade siano non solo quanto di più moderno, ma anche quanto di più utile può esserci per lo sviluppo di una zona. Uso dire a volte che la civiltà e il progresso camminano sulle strade. Evidentemente questa autostrada rientra in un sistema veicolare che non può non portare un vantaggio economico, turistico e sociale alla città di Venezia e in genere alla zona che è oggetto delle nostre preoccupazioni e delle nostre decisioni.

Non dimentichiamo, anzi valutiamo in modo particolare che questa sarà una grande arteria di congiunzione del Veneto con la Germania, con Monaco e con tutto il Nord dell'Europa, cioè quel Nord che con entusiasmo si proietta verso il Sud, sia per quanto attiene alle attività commerciali, sia per quanto attiene alle attività turistiche.

Ma il senatore Cebrelli che mi ha preceduto e forse anche gli altri colleghi che si agitano così fuori luogo non sanno come stanno le cose (*interruzioni dall'estrema sinistra*), e cioè che l'autostrada è già fatta per 58 chilometri e che per 42 chilometri è già in esercizio. La zona di Venezia e quella che noi chiamiamo la zona del comprensorio sono già

oltrepassate da tale autostrada, la quale si proietterà oltre Vittorio Veneto, verso Monaco. Non si tratta quindi di dire che si fa ora una scelta: la scelta è già stata fatta con tutti i crismi della legalità e nell'ambito dei poteri che il competente Ministero aveva ed ha.

Si tratta quindi di completarla, e non di sceglierla, o di farla. Sarebbe per lo meno strano che, avendo già 58 chilometri di autostrada ultimati, si andasse a cercare un altro itinerario, un'altra proiezione per un'autostrada diversa. Tanto più che l'autostrada, secondo il disposto dell'articolo 16 che la Commissione ha proposto, non porterà alcun onere allo Stato in quanto la costruzione è subordinata alla non concessione di contributi; cioè è senza concessione del consueto contributo del 30 o del 33 per cento che viene attribuito ai costruttori delle autostrade.

Credo pertanto che la 8ª Commissione abbia fatto opera saggia nel proporre l'emendamento e che faremo opera saggia e nell'interesse di Venezia se l'approveremo.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A D E R C H I . Il Governo naturalmente si associa!

* G U L L O T T I , *Ministro dei lavori pubblici.* No, anche se dirò cose molto simili. Questa volta (e chiedo scusa al Presidente e agli onorevoli senatori) vorrei dire anche io qualcosa su questo argomento. Non sono molto loquace, sono più attento ascoltatore che parlatore: c'è sempre tanto da imparare ad ascoltare.

Non ho compreso quello che ha detto il senatore Cebrelli. L'argomento di cui tratta l'articolo 16 è stato largamente posto, in occasione di una mia visita a Venezia, da tutti i gruppi politici (non da un solo gruppo politico nè tanto meno da un sottogruppo) del Veneto, per cui il Governo si è convinto, non si è opposto e si è rimesso alla Commissione lavori pubblici del Senato in sede di esame della legge.

Le osservazioni del senatore Cebrelli non mi sembrano obiettivamente fondate. È una mia opinione; preferisco discutere anzichè polemizzare. Sono convinto d'altra parte che ciascuno di noi può avere torto. Il fatto di essere disponibili a riconoscere di aver torto appartiene non solo alla democrazia ma anche alla civiltà.

Il senatore Cebrelli si è riferito in particolare al comprensorio. Senatore Cebrelli, il comprensorio è fuori discussione: potremmo parlare di un problema di carico delle strade e delle autostrade nell'ambito del comprensorio, ma non di disegno del comprensorio, perchè l'autostrada scavalca l'area del comprensorio stesso, arrivando a Vittorio Veneto che è già fuori di esso. Quindi, mentre per le questioni concernenti la sistemazione della laguna vi era un problema di rispetto delle decisioni sul comprensorio e pertanto ci siamo opposti a delle modifiche, in questo caso le decisioni sul comprensorio non possono investire l'autostrada, perchè essa già attraversa questa zona. Non penso che l'autorità che deciderà del comprensorio deciderà di distruggere la autostrada che già esiste. Quindi, esclusa questa ipotesi, credo che del comprensorio noi non dobbiamo parlare. Pertanto la prego di prendere atto che non c'è incoerenza tra chi ha sostenuto, compreso il Governo, che questa legge non doveva predeterminare e indicare delle opere all'interno del comprensorio e il fatto che il Governo non si oppone, anzi — come faccio io in questo caso — si dichiara d'accordo e appoggia l'articolo 16.

In secondo luogo, anche se volessimo aspettare il comprensorio (cioè se per assurdo ciò investisse il comprensorio), le decisioni che seguiranno la legge su Venezia non potrebbero autorizzare questa autostrada, perchè non potrebbero derogare alla legge. Quindi, se si decidesse successivamente di costruire l'autostrada, bisognerebbe ritornare in Parlamento per varare una legge di deroga all'articolo 11 della legge n. 287 del 1971.

Inoltre, voglio limitarmi, per brevità (perchè su questo potrei lungamente parlare), a dire che la legge che noi facciamo non riguarda soltanto la salvaguardia, ma anche la rinascita di Venezia. Ed io ho sentito par-

lare in ogni ambiente ed anche in questa sede di tanti timori che Venezia diventi un nobile e splendido museo, ma soltanto un museo, mentre noi vogliamo che sia anche una città e un entroterra ricchi di vita e di capacità di progresso.

Non voglio arricchire il mio discorso di argomenti sulla posizione geografica italiana e sulla sua vocazione ad essere un raccordo tra il Centro-Europa e i Paesi del Mediterraneo: questo è un discorso che forse mi permetterò di portare qualche volta in Parlamento a proposito dei collegamenti autostrada-porto, ma è un discorso più grosso che non investe questa legge, perchè riguarda i valichi per i quali non vi è bisogno di autorizzazioni (in quanto possiamo utilizzare le leggi che già esistono), bensì soltanto di provvedimenti di ordine amministrativo o di provvedimenti di finanziamento.

Non credo che questa legge possa pregiudicare tali questioni. Inoltre, onorevoli senatori, questa legge autorizza il Governo a svolgere una certa azione, ma il Parlamento ha tutti i poteri di controllo e può intervenire in qualsiasi momento sull'azione del Governo se qualche cosa gli sembrerà in disaccordo non solo col suo pensiero ma anche con gli interessi del Veneto e della città di Venezia. Grazie, Presidente.

C A R O N . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A R O N . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, credo che sia mio dovere prendere la parola perchè nella relazione di minoranza, facendo il mio nome, è stato affermato che la presentazione dell'emendamento in questione, dovuto alla mia penna, sarebbe stato atto irresponsabile e scorretto.

Da tanti anni ho l'onore di essere al Senato e conosco abbastanza bene il Regolamento: ho sempre saputo che gli emendamenti sono proponibili o improponibili: non avevo mai sentito adoperare degli aggettivi che non merito nel modo più assoluto. Tutti i colleghi, compresi quelli dell'opposizione, sanno che gli emendamenti sono stati presentati regolarmente; tutti erano in possesso del Presidente, li abbiamo discussi, li abbiamo votati. Quindi il mio emendamento non era improponibile. In secondo luogo una larga maggioranza l'ha approvato.

Ma voglio spiegare i motivi per i quali i miei amici del Gruppo della democrazia cristiana ed io siamo contro questo emendamento soppressivo, ed invece siamo favorevoli al testo che ha avuto l'approvazione della maggioranza in Commissione.

Innanzitutto la deroga che viene richiesta ha semplicemente uno scopo: quello di permettere all'onorevole Ministro dei lavori pubblici, nell'ambito delle leggi in atto vigenti, di dare o di non dare la concessione alla società che chiederà di costruire ed esercire l'autostrada, purchè non domandi contributi diretti dallo Stato.

Deroghe di questo tipo i colleghi ne vedranno ancora. Ho citato in Commissione e citerò ora solamente quella del traforo del Fréjus che viene presentata dal Governo. Il Governo italiano si è impegnato con il Governo francese a fare — troppo naturale — delle autostrade di adduzione alla galleria. Ma per non perdere tempo si è convenuto tra le due alte parti contraenti che per il tratto italiano si dovesse derogare, come dice testualmente il disegno di legge e come proponiamo noi, alla legge n. 287 del 1971.

Ma esistono dei fatti che debbo portare a conoscenza degli onorevoli colleghi anche perchè restino agli atti del Senato. Il 17 giugno 1968 il Comitato interministeriale per la programmazione, prendendo in esame tutta una serie di autostrade la cui costruzione era stata proposta, ne scelse alcune che poi furono affidate per la esecuzione, con decreto del Ministro dei lavori pubblici dell'epoca, l'onorevole Mancini, alla Società autostrade del gruppo IRI. Tra queste figura il primo tratto dell'autostrada d'Alemagna, quella di cui si discute in questo momento, cioè il percorso da Mestre a Vittorio Veneto. Il sottoscritto ebbe l'onore di essere in quell'epoca segretario del CIPE, per cui ricorda perfettamente la questione; e

posso rimettere agli atti del Senato l'estratto del verbale del CIPE stesso.

C E B R E L L I . Quanto sta dicendo fu bloccato dalla legge del 29 aprile 1971.

C A R O N . Naturalmente non fu data la concessione per tutto il percorso da Venezia al confine di Stato perchè la società concessionaria non poteva assumersi, fin da allora, tutta la spesa; perciò essa chiese di costruire e gestire il primo tratto.

Nulla osta, con la deroga che noi chiediamo in questo momento, che la Società autostrade possa prendere la concessione ulteriore, perchè non è scritto assolutamente chi la debba prendere: si tratta semplicemente di sbarazzare il cammino da un inceppo per non interrompere questa infrastruttura.

Secondo punto: il primo programma economico nazionale, di cui tutti ricordiamo la avvenuta cessazione nel 1970, diceva testualmente che erano prioritarie le autostrade che univano i porti ai Paesi al di là delle Alpi. Il progetto '80 e gli studi successivi — studi che sono ancora in corso al Ministero del bilancio e della programmazione — ripetono e ripeteranno la stessa indicazione perchè è troppo evidente l'interesse del nostro Paese ad essere in collegamento con paesi estremamente ricchi della parte orientale della Germania, e con la Baviera in modo particolare.

Inoltre il Comitato regionale veneto per la programmazione mise in priorità assoluta, con votazione, mi consta, a quell'epoca unanime, precisamente questa autostrada.

Ma non basta: con due mozioni la regione veneta attuale (per l'esattezza con il solo voto contrario dei comunisti) diede il proprio appoggio all'iniziativa dicendo che doveva essere considerata prioritaria. Il partito della Democrazia cristiana, per il quale in questo momento ho l'onore di fare la dichiarazione di voto, unanimemente nel Veneto dichiarò, in tutte le sue varie componenti e in tutte le varie sedi, che considerava prioritaria per lo sviluppo economico della regione questa infrastruttura.

Ma oltre a tutti questi argomenti desidero portarne un altro. Perchè vi è urgenza di eliminare questo inceppo? Perchè siamo arrivati a Vittorio Veneto e si debbono sbaraccare i cantieri per portarli chissà dove. (*Interruzione del senatore Maderchi*). Parlo di una società parastatale, non parlo di un privato qualsiasi.

C H I N E L L O . Lo sa benissimo cos'è ...

C A R O N . È una società a partecipazione al cento per cento dello Stato; ma non è per questo che parlo, mi permettano di continuare.

Motivi congiunturali si aggiungono, come il motivo dell'occupazione operaia. Abbiamo bisogno soprattutto di vedere subito realizzato il primo tratto, per cui già esiste da un anno il progetto esecutivo fatto dalla SPEA, società anch'essa a partecipazione statale, da Vittorio Veneto a Longarone. Credo che i rappresentanti della provincia di Belluno in quest'Aula mi permetteranno di dire che la loro provincia ha bisogno assolutamente di questa infrastruttura, anzi la loro amministrazione provinciale l'ha ripetutamente richiesta ed il collega Samonà, che è qui presente, ricorda che nel piano che egli ha fatto per Longarone ha studiato anche la presenza dell'autostrada.

Ma quello che più preme è ricordare una cosa, cari colleghi: qualche giorno fa a Graz si è tenuta un'importante riunione in cui si è lanciata l'idea — vecchia del resto — del canale Reno-Meno-Danubio, 3.500 chilometri di via d'acqua che mettono in contatto il Mar Nero con il Mare del Nord, tagliando completamente fuori il Nord-Tirolo, l'Alto Adige e il Veneto ed anche i porti di Venezia e di Trieste per i quali questa autostrada rappresenta uno sbocco indispensabile.

Per tutti questi motivi pensiamo che veramente la nostra insistenza nel mantenere l'emendamento sia responsabile oltre che corretta. (*Applausi dal centro e dal centro-destra*).

M A D E R C H I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A D E R C H I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche dopo le dichiarazioni del Governo e la dichiarazione di voto del senatore Caron, dichiaro di mantenere la nostra posizione per cui voteremo a favore dell'emendamento da noi presentato, cioè per la soppressione di questo articolo, fondamentalmente perchè la proposta va contro gli impegni assunti dal Governo di non consentire la costruzione di altre autostrade fino a che non sarà presentato e approvato il nuovo piano della programmazione economica. Questa nostra posizione è coerente con le posizioni assunte in precedenza da tutte le parti politiche e sollecitate dalla stessa 8ª Commissione. In secondo luogo siamo per la soppressione dell'articolo perchè un'autostrada di questa importanza — grande infrastruttura di collegamento internazionale — costituisce un elemento che condizionerà senz'altro in maniera pesante tutto l'assetto del territorio, quindi il suo uso e necessariamente il piano di sviluppo socio-economico che dovrà essere approntato per il comprensorio che interessa Venezia. Pertanto è assurdo stabilire adesso, nel momento in cui decidiamo che debba esser elaborato tale piano, l'inclusione di un elemento così importante, al di fuori degli organi che dovranno preparare il piano. Se nella elaborazione del piano si riterrà opportuno e necessario includere il tronco autostradale Mestre-Vittorio Veneto, in quella sede potrà trovare accoglimento la richiesta di inserimento di una infrastruttura di tal genere, ma non ora e in questa legge.

Il terzo motivo per cui siamo contrari è che in tutta la discussione si è sempre sostenuto — e noi siamo stati d'accordo — che non era giusto, anzi era sbagliato dal punto di vista del metodo, compiere delle scelte prima che, secondo l'impostazione data dal progetto governativo, il CIPE avesse dettato gli indirizzi che devono presiedere alla formulazione del piano. Ebbene su questo argomento, ignorando tutto quello che si è finora sostenuto si pretende di fare esattamente il contrario. Per tutte queste ragioni siamo contrari al mantenimento dell'articolo 16.

V E N A N Z E T T I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V E N A N Z E T T I . Ho ascoltato le dichiarazioni dei proponenti l'emendamento soppressivo dell'articolo 16, le posizioni del relatore e del Governo, la dichiarazione di voto del senatore Caron. In effetti è rimasta in noi repubblicani una certa perplessità per quanto riguarda l'introduzione di questo articolo: ci sembra cioè che la sua formulazione sia troppo generica. Noi non conosciamo ancora — o per lo meno non lo conosciamo ufficialmente, salvo alcuni convegni di studio — l'orientamento dello Stato confinante rispetto al quale dovrebbe congiungersi l'autostrada. Questo è molto importante perchè non vorremmo fare un'autostrada che collegasse semplicemente dei piccoli centri fra di loro, ma vorremmo che fosse veramente un asse trasversale di collegamento con l'Europa centrale.

D'altra parte mi paiono ancora valide le considerazioni fatte in altra sede anche dal nostro partito, nel senso che un'infrastruttura nuova di queste dimensioni dev'essere coordinata nel quadro della programmazione e delle decisioni che il Comitato interministeriale della programmazione dovrà prendere. Non vorremmo, tuttavia, nel momento in cui viene discussa — e ci auguriamo approvata — questa legge su Venezia, dare la sensazione alle popolazioni locali di non voler considerare le necessità di Venezia nel suo sviluppo economico e industriale. Indubbiamente un'autostrada non è solo un fatto turistico, ma è un'infrastruttura al servizio dell'attività economica. Comunque mi sembra che questa non sia la sede idonea per dare, attraverso la formulazione di questo articolo, una specie di delega al Ministro dei lavori pubblici per varare al più presto l'autostrada. Ritengo che tale questione possa essere ripresentata più opportunamente, e magari più ampiamente, in un momento successivo. Le nostre perplessità, pertanto,

rimangono e quindi a nome dei senatori repubblicani annuncio l'astensione dalla votazione dell'emendamento e quindi dell'articolo 16, ove questo venisse posto in votazione.

L I C I N I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L I C I N I . Signor Presidente, a nome del Gruppo del partito socialista italiano devo fare, in merito all'emendamento presentato dai colleghi del Gruppo comunista, alcune osservazioni che ci portano a ritenere non accettabile la proposta di soppressione della norma in questione. Con la voce 127 della legge sul programma economico nazionale 1966-1970 si stabiliva che l'intervento per le autostrade per il quinquennio 1966-1970 si sarebbe diretto — e qui tralascio alcuni punti che potrà leggere chi è interessato — « alle autostrade che attraverso valichi o trafori alpini attuino il collegamento con la rete autostradale europea e favoriscano lo sviluppo dei grandi porti del Paese ». In correlazione esatta con questa dicitura, troviamo nel piano di sviluppo economico regionale del Veneto queste testuali parole che sono state prima riassuntivamente ricordate dal senatore Caron ma che mi sembra utile leggere: « Ciò premesso, si conclude: la priorità assoluta va data all'autostrada Venezia-Monaco, che risponde ai criteri posti dallo schema nazionale di programma a favore di collegamenti con reti autostradali europee mediante valichi e trafori e di collegamenti capaci di stimolare l'attività di un grande porto con favorevoli riflessi indotti. In una prima fase mediante la tratta Longarone-Venezia, che va oltre il 1970, essa svolgerebbe una funzione infraregionale rompendo l'isolamento della provincia di Belluno nella quale particolarmente gravi ed urgenti sono i problemi di sviluppo ». Quindi non si tratta soltanto di una autostrada di collegamento infraregionale, si tratta principalmente ed essenzialmente di un'autostrada che risponde ai concetti del piano nazionale: collegamento con la rete autostradale infraeuropea, con possibilità di dare al porto di Venezia l'attività di cui ha bisogno se, oltre a salvare Venezia come monumento, vogliamo salvarla anche come vita e lavoro.

Però, oltre a questo fatto fondamentale che si ricollega alla legge di cui stiamo parlando, vi è anche da considerare il problema del collegamento infraregionale cui ora ho fatto cenno. Bisogna considerare questo fatto — mi rivolgo ai compagni comunisti — per un motivo fondamentale: dire se questa autostrada si debba fare o meno e se essa costituisca una infrastruttura interessante il comprensorio di Venezia qual è stato considerato finora, è argomento superato perchè chi conosce quella terra (io la conosco perchè vi abito e vi vivo) sa che l'autostrada è già in atto nel tratto che attraversa tutta la zona interessante la provincia di Venezia, tutto il territorio della provincia di Treviso e che termina contro il Monte Visentin, ove inizia la provincia di Belluno. (*Commenti dall'estrema sinistra*). Lei dice che l'autostrada non c'entra con la legge per Venezia; cosa ne direbbero i compagni del suo Gruppo che conoscono quelle zone?

Ma torniamo all'argomento: l'autostrada dovrebbe avere « funzione di collegamento internazionale e infraregionale »: infatti, lo sviluppo di quella autostrada, il suo collegamento con la rete autostradale europea servirà al porto e alla città di Venezia, servirà alla vita economica di Venezia e servirà anche a rompere l'isolamento di Belluno. Per il momento, il tratto di autostrada che esiste non ha funzione e solo il suo avanzamento fino al confine di Stato servirà a Venezia e anche al collegamento infraregionale. È troppo facile ricordarsi della provincia di Belluno soltanto quando esiste una catastrofe nazionale o solo quando si parla di Mattmark dove su 56 morti italiani, 16 erano della provincia di Belluno, il cui nome sempre ricorre quando vi è una catastrofe nelle miniere o quando vi è un fatto luttuoso che concerne gli emigranti all'estero.

Nello studio sulla programmazione veneta si dice a chiare lettere che Belluno non ha facilità di collegamenti ferroviari perchè esiste un'unica via ad unico bi-

nario con una velocità commerciale di 25 chilometri orari e vi sono tre strade della cui evidente inidoneità si parla in questi termini: « in base a tali previsioni, si renderebbero necessari drastici interventi nelle seguenti strade per i tratti interessanti il Veneto », e, nemmeno a farlo apposta, vi sono elencate tutte le tre strade che immettono nella provincia di Belluno: l'innesto dalla Valsugana a Ponte delle Alpi, la strada di Alemagna per tutto il percorso, la strada Feltrina per tutto il percorso.

A nostro avviso, l'autostrada, come decisione, già esiste in funzione del programma nazionale 1966-70, ne è stato costruito il primo tratto che rappresenta circa la metà, in lunghezza viaria, dell'autostrada e che termina contro la montagna. Tale tratto non ha significato per il bene di Venezia se non viene continuato sino al confine nazionale; e questo tratto ulteriore di autostrada, anche nel suo primo lotto, servirà non soltanto per rendere funzionale l'autostrada attualmente esistente nel tratto fino a Vittorio Veneto, ma servirà anche per una provincia che non ha altri mezzi per avere sbocco alla pianura.

Ricordo i dati che risultano dall'ultimo censimento: 220.000 persone nella provincia di Belluno nell'ultimo censimento, mentre nel precedente erano 235.000; siamo la provincia del Veneto che è calata di più. Ricordiamo che anche il rapporto fra popolazione attiva e non attiva è il più basso di tutto quanto il Veneto. Ricordo ancora, se questo potesse servire a mettere in evidenza la necessità del collegamento infraregionale, che oltre a queste 15.000 persone che sono diminuite perchè si sono ormai stabilite definitivamente all'estero, risulta dai dati di un recentissimo studio, « Settembre 1972 » della Camera di commercio, che su 78.000 persone di popolazione attiva della provincia di Belluno ben 25.000 sono occupate all'estero come emigranti stagionali.

Anche questo deve essere preso in considerazione. Pur dando atto ai presentatori dell'emendamento che certe cose non sono corrette, pur dando atto che esistono degli stridii procedurali, non possiamo dire di no ad un'opera che è necessaria per Venezia e per tutto quel territorio che su Venezia gravita anche all'interno del Veneto, cioè anche per la provincia che è particolarmente interessata alla continuazione dell'autostrada come collegamento infraregionale, quella di Belluno.

S A M O N À . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A M O N À . Vorrei rispondere al senatore Caron che mi ha chiamato in causa. Quando dirigevo il gruppo degli urbanisti che si occuparono della formazione del comprensorio del Vajont, abbiamo avuto il compito di stabilire il tracciato di questa autostrada all'interno del comprensorio stesso. La nostra opinione finì col rivelare le perplessità di preparare un tracciato sulla riva destra o sinistra del Piave, per cui ci lasciammo convincere dagli argomenti dell'ANAS in una seduta del Consiglio superiore e li seguimmo nella individuazione del tracciato stesso, convinti che al di là del comprensorio l'autostrada avrebbe dovuto essere riveduta nell'ambito di un discorso molto più vasto su tutta l'area geografica delle Alpi orientali.

Il discorso molto più vasto è questo: è probabile che questi grossi collegamenti intereuropei potranno forse portare in certe zone del territorio una maggiore vitalità, però da altri punti di vista provocano sicuramente un grave fenomeno di spopolamento che accentua il già forte drenaggio di popolazione della montagna. Chi si preoccupa di migliorare la situazione di Belluno con la nuova autostrada deve mettere d'accordo questo vantaggio con il fenomeno di depressione che sarà provocato in questi centri, dallo spopolamento sempre conseguente alla formazione di queste linee di grande circolazione intercontinentale che aumentano sia verso l'estero che in Italia l'emigrazione. Se il tracciato di quest'autostrada non è associato a un sistema di superstrade est-ovest che rivitalizzino la montagna, non riusciremo ad avere altro che una circolazione Nord-Sud non sistematizzata col territorio e perciò assurda. Si è progettata un'altra auto-

strada più ad oriente che moltiplicherà il drenaggio di uomini esistente.

Pertanto secondo me il tracciato di quest'autostrada esistente dal comune di Venezia a Vittorio Veneto non significa dare per scontato il resto del tracciato, che andrebbe invece pensato e riflettuto in funzione di un sistema di arterie infrastrutturali molto più vasto che non può essere risolto così.

L'articolo che la maggioranza propone di inserire nella legge per Venezia potrebbe somigliare al discorso che la stessa maggioranza ha fatto ieri per i palazzi di Venezia: l'uso immediato di questi palazzi è necessario anche se porta come conseguenza la loro distruzione. Altrettanto avverrà per l'intervento di cui ci stiamo occupando se eseguiremo il progetto che è stato previsto per l'altro tronco di autostrada senza sottoporlo al giudizio preventivo del piano comprensoriale.

Darò pertanto voto negativo e ammiro i repubblicani che hanno detto che si asterranno dalla votazione; trovo che essi fanno benissimo. Conoscendo questo problema, sostengo che la progettazione successiva dell'autostrada deve essere decisa e stabilita dal comprensorio in armonia con altri suoi interventi. Il comprensorio ha diritto di vedere cosa avviene al di là della sua area geografica e garantirsi che una certa sistemazione infrastrutturale non porti conseguenze negative.

N E N C I O N I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Illustre Presidente, onorevoli colleghi, a nome del mio Gruppo, dichiaro che voteremo contro l'emendamento soppressivo dell'articolo 16. Le ragioni sono ragioni di una logica ferrea contro la quale le argomentazioni che abbiamo sentito fino adesso non possono portare alcun elemento nè chiarificatore nè di convinzione negativa del nostro atteggiamento. Si tratta di un'autostrada già esistente per 42 chilometri su un tracciato totale di 58 chilometri. Si tratta di un'autostrada che esige comunque il suo completamento. Si è parlato di scelte e di condizionamento del territorio attraverso il completamento di quest'opera. Mi sembra che queste ragioni siano assolutamente pretestuose e prive di qualsiasi significato Nel momento in cui venne decisa questa autostrada si poteva ancora discutere, si poteva ancora parlare di scelte o di collegamenti viari ordinari o di autostrada. Ma una volta che l'autostrada è già compiuta in gran parte, 42 chilometri su 58, sembra veramente un fuor d'opera porre nuovamente in discussione la scelta.

Se poi entriamo nel merito è evidente che il disegno di legge vuole portare una nuova atmosfera non solo in Venezia ma in tutto il suo territorio, in tutta la regione; ora, questa autostrada che, in collegamento con le altre autostrade di tutta l'Italia, parte da Venezia e arriva a Vittorio Veneto e da Vittorio Veneto fino al confine, sarebbe un apporto determinante e di respiro viario per Venezia, per il turismo, e per il porto commerciale, visto che la scelta di Venezia per il porto è ormai irreversibile. È anche per questo che il disegno di legge viene varato, per portare un contributo fattivo di rilancio a tutto il territorio, a Venezia ed anche alle sue attrezzature. Non ha senso, onorevoli colleghi, parlare di zone industriali e di rinnovamento di tutto il sistema, non ha senso senza uno sfogo viario come l'autostrada che da Venezia porta a Milano o da Venezia al confine. Non ha senso; veramente siamo di fronte ad una scelta, ad una opposizione a questa norma al di fuori di ogni logica.

La questione che si poteva fare era se la sede era opportuna, se tale argomento poteva ancora essere discusso; ma se il disegno di legge nella sua impostazione porta al rilancio di Venezia, del territorio, al rilancio delle attività anche commerciali, turistiche, portuali, ebbene l'autostrada è uno degli elementi che completano la visione d'insieme. Fin dal 1955-56 si è parlato, si è discusso in ambienti qualificatissimi dell'esigenza di questa autostrada, ambienti politici anche di parte avversa alla nostra l'hanno sostenuta, in sede veneziana, non in sede nazionale, come una necessità. E noi credo che siamo stati antesignani come Gruppo politico

in questa richiesta e nel rilancio della idea del completamento.

Ecco le ragioni sintetiche per le quali noi voteremo contro l'emendamento soppressivo.

G A R A V E L L I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A R A V E L L I . Signor Presidente, molto brevemente, in senso generale accogliendo la impostazione che l'onorevole Ministro ha dato al problema allorquando ha detto che è vero che noi discutiamo della salvaguardia di Venezia ma che la legge si propone anche lo sviluppo di Venezia e del suo territorio, e per motivi particolari che mi riservo di illustrare meglio, per economia della nostra discussione, in sede di dichiarazione finale di voto, dichiaro che il Gruppo del partito socialista democratico voterà a favore dell'articolo proposto dalla Commissione.

P R E M O L I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P R E M O L I . Signor Presidente, voteremo contro la soppressione dell'articolo 16 così come proposta dal Gruppo comunista per le ragioni che sono state già qui espresse e che, mi sembra, chiariscono, senza ombra di dubbio, tutti gli aspetti del problema. Se si crede che la salvaguardia di Venezia, secondo l'intitolazione stessa della legge, rientri e si ricolleghi al piano di sviluppo economico e sociale della regione, l'autostrada va fatta. Del resto il problema non è nuovo; esso è stato discusso in molteplici convegni. Si consideri, poi, che l'opera si limita ad una saldatura del nastro stradale da terminare.

Per tutte queste ragioni, economiche e sociali, e soprattutto allo scopo di evitare che Venezia rimanga periferica nei riguardi della stessa regione e per la possibilità di riutilizzare e di rilanciare il suo porto, voteremo contro la soppressione dell'articolo 16.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'articolo 16, non essendo stati presentati, sull'articolo stesso, altri emendamenti oltre quello soppressivo 16. 1, del senatore Maderchi e di altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 17. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , *Segretario*:

Art. 17.

Per la realizzazione delle finalità di cui alla presente legge è autorizzata la spesa complessiva di lire 250 miliardi destinata come appresso:

a) lire 80 miliardi per l'esecuzione delle opere di competenza dello Stato indicate nel precedente articolo 7;

b) lire 2 miliardi da assegnare alla regione Veneto per la formazione del piano comprensoriale;

c) lire 50 miliardi da assegnare alla regione Veneto per l'esecuzione da parte degli enti locali di acquedotti ad uso potabile, agricolo e industriale, nonchè di fognature ed allacciamenti fognari;

d) lire 100 miliardi per gli interventi di cui alla lettera *f*) dell'articolo 12 in materia di edilizia monumentale, storica ed artistica e di edilizia minore non di lusso nel centro storico di Venezia, nelle isole della sua laguna e nel centro storico di Chioggia;

e) lire 3 miliardi per la progettazione delle opere di competenza dello Stato e degli enti locali;

f) lire 15 miliardi da assegnarsi alla regione Veneto per la concessione di contributi per impianti termici e per la depurazione delle acque con le modalità previste nei precedenti articoli 9 e 10.

Con decreto del Ministro del tesoro di concerto con quello dei lavori pubblici sarà provveduto alla ripartizione della somma di

cui alla precedente lettera *a*) fra le singole opere previste dal precedente articolo 7.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , *Segretario*:

Sostituire l'articolo con il seguente:

« Per la realizzazione delle finalità di cui alla presente legge è autorizzata la spesa complessiva di lire 300 miliardi destinata come appresso:

a) lire 90 miliardi per l'esecuzione delle opere di competenza dello Stato indicate nel precedente articolo 7;

b) lire 2 miliardi da assegnare alla regione Veneto per la formazione del piano comprensoriale;

c) lire 60 miliardi da assegnare alla regione Veneto per l'esecuzione da parte degli enti locali di acquedotti ad uso potabile, agricolo e industriale nonchè di fognature ed allacciamenti fognari;

d) lire 120 miliardi per gli interventi di cui alla lettera *f*) dell'articolo 12 in materia di edilizia monumentale, storica ed artistica e di edilizia minore non di lusso nel centro storico di Venezia, nelle isole della sua laguna e nel centro storico di Chioggia;

e) lire 3 miliardi per la progettazione delle opere di competenza dello Stato e degli enti locali;

f) lire 25 miliardi da assegnarsi alla regione Veneto per la concessione di contributi per impianti termici e per la depurazione delle acque con le modalità previste nei precedenti articoli 9 e 10.

Con decreto del Ministro del tesoro di concerto con quello dei lavori pubblici sarà provveduto alla ripartizione della somma di cui alla precedente lettera *a*) fra le singole opere previste dal precedente articolo 7 ».

17. 11 GROSSI, PIERACCINI, AVEZZANO COMES, VIGLIANESI

Al primo comma, sostituire la cifra: « 250 miliardi » *con l'altra*: « 350 miliardi ».

17. 4 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

Al primo comma, sostituire la cifra: « lire 250 miliardi », *con l'altra*: « lire 297 miliardi ».

17. 1 LANFRÈ, CROLLALANZA, NENCIONI

Alla lettera a) *sostituire la cifra*: « 87 miliardi » *con l'altra*: « 100 miliardi ».

17. 5 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

Alla lettera c), *sostituire la cifra*: « 54 miliardi » *con l'altra*: « 68 miliardi » *e sopprimere le parole*: « e industriale ».

17. 6 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

Al primo comma, lettera c), *sostituire le parole*: « 54 miliardi », *con le altre*: « 60 miliardi ».

17. 2 LANFRÈ, CROLLALANZA, NENCIONI

Sostituire la lettera d) con le seguenti:

« *d*) lire 100 miliardi, di cui 85 miliardi a Venezia e 15 a Chioggia, per l'edilizia minore non di lusso;

d-bis) lire 50 miliardi, di cui 48 a Venezia e 2 a Chioggia, per l'edilizia monumentale, pubblica e privata ».

17. 7 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

Alla lettera e), *sostituire la cifra*: « 3 miliardi » *con l'altra*: « 5 miliardi ».

17. 8 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

Al primo comma lettera f), *sostituire le parole*: « 4 miliardi », *con le altre*: « 45 miliardi ».

17. 3 LANFRÈ, CROLLALANZA, NENCIONI

Alla lettera f), *sostituire la cifra*: « 4 miliardi » *con l'altra*: « 5 miliardi ».

17. 9 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

Dopo la lettera f), *aggiungere la seguente*:

« *g*) lire 20 miliardi per opere previste dall'articolo 10 della legge speciale per Venezia 5 agosto 1966, n. 526, da eseguirsi anche in terraferma ».

17. 10 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

G R O S S I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G R O S S I . Signor Presidente, con l'emendamento 17. 11 intendiamo proporre l'aumento della spesa non per motivi demagogici o per la ricerca di una facile popolarità, ma per un motivo molto semplice: i 250 miliardi stanziati nell'attuale articolo non sono certamente sufficienti ad eseguire i lavori previsti nel momento in cui fu stanziata questa cifra. È passato infatti parecchio tempo dall'indicazione della stessa, un tempo ben superiore ai dieci mesi trascorsi dalla prima approvazione della legge.

Ci sembra, se vogliamo per la salvaguardia di Venezia portare a termine le opere previste con la spesa di 250 miliardi, che si debba per lo meno tener conto della svalutazione della moneta e dell'aumento dei costi nel settore edilizio, che è uno dei settori che ha subìto i maggiori aumenti, e che sia indispensabile aumentare la cifra a lire 300 miliardi. Suggeriamo poi una distribuzione nelle singole voci che manteniamo quasi proporzionale a quella indicata nell'articolo, fatta eccezione per l'aumento della spesa per i lavori relativi agli impianti termici e per la depurazione delle acque. Infatti i 15 miliardi indicati dalla modifica proposta dal relatore in sede di Commissione sono insufficienti. Ecco perchè nell'ambito della distribuzione della cifra globale, qualora venisse accettata la nostra proposta di aumento, riteniamo sia giusto aumentare ulteriormente lo stanziamento previsto alla lettera *f*) portandolo da 15 miliardi a 25 miliardi, soprattutto con riferimento agli impianti della depurazione delle acque che per loro natura sono molto costosi.

M A D E R C H I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A D E R C H I . Dichiariamo di ritirare tutti i nostri emendamenti all'articolo 17 e quelli agli altri articoli ad esso collegati in quanto rappresentavano il necessario supporto alle nostre proposte di modifica, e per noi di miglioramento, della stessa impostazione della legge. Questi nostri emendamenti riflettevano in maniera coerente le conclusioni cui pervenne dopo attenti studi il Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia che chiedeva appunto un finanziamento di 350 miliardi.

L'Assemblea non ha ritenuto di dover accettare le nostre proposte; la legge è rimasta sostanzialmente quella che il Governo aveva presentato, anzi peggiorata in alcuni articoli. È una legge che abbiamo osteggiato, che non è accettata dai rappresentanti locali della città lagunare e sarebbe del tutto illogico se mantenessimo questa nostra proposta di ulteriore finanziamento per una legge che non approveremo, e che, come abbiamo denunciato, a nostro avviso servirà non alla salvaguardia di Venezia ma a rendere ancora più difficili le condizioni di vita e di lavoro degli abitanti di quella città e delle altre città vicine, senza garantire minimamente la ripresa economica e quell'incremento delle attività necessario per il miglioramento generale della città lagunare.

Per questo ritiriamo i nostri emendamenti sia all'articolo 17 (cioè il 17. 4, il 17. 5, il 17. 6, il 17. 7, il 17. 8, il 17. 9 e il 17. 10) sia,

di conseguenza, all'articolo 18 (il 18. 1) e all'articolo 22 (il 22. 1).

L A N F R È . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L A N F R È. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche noi abbiamo proposto un aumento dello stanziamento di cui al primo comma dell'articolo 17 e ciò al fine di poter aumentare il contributo da assegnare alla regione Veneto, per l'esecuzione da parte degli enti locali di acquedotti ad uso potabile, agricolo e industriale nonchè di fognature ed allacciamenti fognari, da 54 a 60 miliardi; e soprattutto, alla lettera *f*), da 4 a 45 miliardi per la concessione di contributi per impianti termici e per la depurazione delle acque con le modalità previste nei precedenti articoli 9 e 10.

La cifra prevista alla lettera *f*) è del tutto irrilevante per poter procedere compiutamente a quanto previsto dalla legge. La Commissione ha già elevato la cifra da 4 a 15 miliardi; talchè, anche in relazione ad un eventuale aumento di spesa che presuppone il parere della Commissione bilancio, per quanto riguarda i nostri emendamenti ci rimettiamo al parere del relatore.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

T O G N I , *relatore*. Nessuno più di me sarebbe soddisfatto se potessimo congruamente aumentare lo stanziamento previsto all'articolo 17 che corrisponde allo stanziamento messo a disposizione, nelle attuali condizioni di bilancio, dal Governo.

Naturalmente la 5ª Commissione bilancio è stata chiamata a dare il parere sul disegno di legge d'iniziativa dei senatori Terracini ed altri, che prevede un aumento degli stanziamenti da 250 a 350 miliardi. La Commissione bilancio ha rimesso la questione alle decisioni del Governo, il quale, interpellato, ha risposto che non era possibile aumentare lo stanziamento di 250 miliardi.

Pertanto non è possibile prendere in considerazione l'emendamento 17. 11 presentato dal senatore Grossi e da altri senatori, nè il 17. 1, nè il 17. 2 nè il 17. 3 dei senatori Lanfrè ed altri.

Gli altri emendamenti sono stati ritirati. Prego pertanto di approvare l'articolo così come è proposto dalla Commissione con quegli spostamenti che sono stati fatti nel nostro testo per poter aumentare la concessione di contributi di cui alla lettera *f*) da 4 miliardi a 15 miliardi.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

G U L L O T T I , *Ministro dei lavori pubblici*. Per brevità, signor Presidente, mi rimetto al parere espresso dal relatore.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento 17. 11, presentato dal senatore Grossi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

L A N F R È . Signor Presidente, sentito il parere del relatore, ritiriamo gli emendamenti 17. 1, 17. 2 e 17. 3.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'articolo 17. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 18. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , *Segretario*:

Art. 18.

La spesa di lire 250 miliardi di cui al precedente articolo 17 da iscrivere nel bilancio dello Stato con le modalità previste negli articoli seguenti, sarà ripartita in ragione di:

lire 25 miliardi nell'anno finanziario 1972;

lire 60 miliardi nell'anno finanziario 1973;

lire 70 miliardi nell'anno finanziario 1974;

lire 65 miliardi nell'anno finanziario 1975;

lire 30 miliardi nell'anno finanziario 1976.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo sono stati presentati due emendamenti. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , *Segretario*:

Sostituire l'articolo con il seguente:

« La spesa di lire 300 miliardi di cui al precedente articolo 16 da iscrivere nel bilancio dello Stato con le modalità previste negli articoli seguenti, sarà ripartita in ragione di:

lire 25 miliardi nell'anno finanziario 1972;

lire 80 miliardi nell'anno finanziario 1973;

lire 90 miliardi nell'anno finanziario 1974;

lire 70 miliardi nell'anno finanziario 1975;

lire 35 miliardi nell'anno finanziario 1976 ».

18. 2 GROSSI, PIERACCINI, AVEZZANO COMES, VIGLIANESI

Sostituire le cifre:

« 250 miliardi
25 »
60 »
70 »
65 »
30 miliardi »

rispettivamente con le cifre:

« 350 miliardi
40 »
80 »
90 »
90 »
50 miliardi »

18. 1 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

P R E S I D E N T E . L'emendamento 18. 2 è precluso, mentre l'emendamento 18. 1 è stato ritirato dal senatore Maderchi.

Metto pertanto ai voti l'articolo 18. Chi lo approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo agli articoli successivi. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , *Segretario*:

Art. 19.

Tutte le opere previste dalla presente legge ed in connessione con la predisposizione e l'esecuzione del piano comprensoriale sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili.

(*È approvato*).

Art. 20.

Per l'esecuzione delle opere previste dal precedente articolo 7, il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni fino alla concorrenza della somma indicata nella lettera *a*) del precedente articolo 17.

I relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare il limite delle somme che verranno iscritte nello stato di previsione dello stesso Ministero in ragione di lire 7 miliardi nell'anno 1972, di lire 21 miliardi nell'anno 1973, di lire 21 miliardi nell'anno 1974, di lire 19 miliardi nell'anno 1975 e di lire 12 miliardi nell'anno 1976.

La spesa di lire 3 miliardi prevista dall'articolo 17, lettera *e*), sarà stanziata nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 2 miliardi nell'anno 1972 e di lire 1 miliardo nell'anno 1973.

(*È approvato*).

Art. 21.

Per l'attuazione degli interventi di cui alle lettere *b*), *c*) ed *f*) del precedente articolo 17, la regione Veneto è autorizzata ad assu-

mere impegni fino alla concorrenza degli importi ivi previsti.

I relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare il limite delle somme che, per tali fini, verranno iscritte nello stato di previsione del Ministero del tesoro — per essere successivamente trasferite in relazione al fabbisogno ed iscritte al bilancio regionale con le modalità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 1970, n. 1171 — in ragione di lire 8 miliardi nell'anno 1972, di lire 16 miliardi nell'anno 1973, di lire 18 miliardi nell'anno 1974, di lire 18 miliardi nell'anno 1975 e di lire 7 miliardi nell'anno 1976.

(*È approvato*).

Art. 22.

All'onere di lire 250 miliardi previsto dalla presente legge si provvede con il ricavo netto conseguente al ricorso a operazioni finanziarie che il Ministro del tesoro è autorizzato ad effettuare negli anni dal 1972 al 1976 mediante mutui da contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o attraverso l'emissione di buoni pluriennali del Tesoro o di speciali certificati di credito.

I mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, da ammortizzare in un periodo non superiore a venticinque anni, saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministro del tesoro ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche e da approvarsi con decreto del Ministro del tesoro. Il servizio dei mutui sarà assunto dal Ministero del tesoro. Le rate di ammortamento saranno iscritte negli stati di previsione del Ministero medesimo e specificamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

Per la provvista delle somme da destinare ai mutui di cui ai precedenti commi, il Consorzio di credito per le opere pubbliche può contrarre prestiti all'estero, anche in deroga alle disposizioni statutarie ed alle norme che regolano la sua attività ordinaria, alle condizioni determinate dal proprio consiglio di amministrazione ed approvate con decreto del Ministro del tesoro sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

Su detti prestiti può essere accordata, con decreto del Ministro del tesoro, la garanzia dello Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi.

Per l'emissione dei buoni pluriennali del Tesoro a scadenza non superiore a nove anni si osservano le disposizioni di cui alla legge 27 dicembre 1953, n. 941.

Per l'emissione dei certificati di credito si osservano le condizioni e le modalità di cui all'articolo 20 del decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918, convertito, con modificazioni, nella legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

All'onere relativo alle operazioni finanziarie di cui al presente articolo sarà fatto fronte mediante riduzione dei fondi speciali di cui ai capitoli 3523 e 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1972.

(*È approvato*).

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , *Segretario*:

Alla prima riga, sostituire la cifra: « 250 miliardi », *con l'altra*: « 350 miliardi ».

22. 1 MADERCHI, ABENANTE, CAVALLI, CEBRELLI, CHINELLO, MINGOZZI, PISCITELLO, SEMA

P R E S I D E N T E . Ricordo che questo emendamento è stato ritirato dal senatore Maderchi.

Metto pertanto ai voti l'articolo 22. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'articolo 23. Se ne dia lettura.

FILETTI, *Segretario*:

Art. 23.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, negli anni dal 1972 al 1976, le occorrenti variazioni di bilancio.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 23. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo ora alla votazione del disegno di legge n. 256 nel suo complesso.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Premoli. Ne ha facoltà.

PREMOLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, nella scorsa legislatura noi abbiamo dato il nostro voto favorevole alla legge speciale per Venezia, legge verso la quale avevamo, peraltro, mosso in sede di Commissione critiche anche assai vivaci.

Voglio subito dire che in tutto il nostro atteggiamento non vi è la minima discordanza, ma unicamente un profondo senso di coerenza. Affermo questo per due motivi: il primo è che in politica bisogna sempre tener presente il principio della priorità; per cui non abbiamo considerato prudente esporre la legge stessa, pur con certi suoi aspetti discutibili, al rischio di uscire di scena per chissà quanto tempo. I veneziani hanno il sacrosanto diritto di vedere risolto, una volta per sempre, l'assillante problema della sopravvivenza della loro terra e il mondo, che per il problema medesimo mostra tanto comprensibile interesse, si domanda giustificatamente (diciamolo senza alcuna ipocrisia) perchè stiamo procedendo con tanta lentezza e non variamo una legge che consenta di passare ai fatti.

Il problema di Venezia, qualora non si tenesse debito conto di tutto questo, potrebbe addirittura finire in archivio. In un Paese come il nostro, propenso a fare dell'archivio il facile compromesso fra il dire e il fare, una sorte del genere significherebbe con molta probabilità la dimenticanza del problema suddetto. Noi liberali non vogliamo questo ed ecco perchè, nel ravvisare la necessità che si debba procedere con urgenza, siamo d'accordo sul varo della legge.

La seconda ragione, in riferimento a quanto ho dichiarato all'inizio, è la seguente: noi oggi esprimiamo un voto favorevole con più tranquilla coscienza in quanto la legge ha recepito qualche nostro suggerimento che, nella prima stesura, non aveva trovato accoglimento. Faccio riferimento in modo particolare ai problemi che riguardano la ristrutturazione, il restauro ed il ringiovanimento edilizio della città storica e di Chioggia, problemi complessi e difficili che hanno richiesto un lungo esame, ma sui quali si è raggiunto, infine, un accordo tra quanti sostengono, con noi, questa legge.

Onorevoli colleghi, non ritesserò qui analiticamente la storia dei nodi che abbiamo dovuto sciogliere. Mi limiterò a ricordare che il nuovo testo dell'articolo 13, fatto proprio dal Governo e di cui rivendichiamo l'ispirazione, e che è uno degli articoli « portanti » del disegno generale della legge, recepisce in sostanza, come ha ricordato cortesemente e correttamente, il ministro Gullotti ieri, l'esigenza da noi prospettata che l'azienda a capitale pubblico venga, quanto meno, ridimensionata e privata del carattere di operatore monopolistico, così da dare spazio e slancio anche all'iniziativa privata che, specie in una città come Venezia, è ingiusto ed irragionevole escludere, in quanto la vastità e la molteplicità degli interventi edilizi consentono e sollecitano il concorso di tutti.

Esaminata, poi, la legge in un'ottica più ampia, ci sembra che essa non si chiuda alla possibilità di soddisfare due esigenze apparentemente incompatibili: quella di salvare la città storica dalla spirale acqua alta-inquinamento e quella di preservare la funzione portuale mirante ad evitare alla città stessa una decadenza a città-museo, nel senso più archeologico dell'espressione.

Il primo problema non può e non deve essere affrontato con faciloneria. Esso richiede ancora lunghe verifiche scientifiche e tecniche, senza le quali rischieremmo di approdare a scelte temerarie, così come ha ben

detto il sottosegretario Russo, in una delle nostre riunioni. Vanno ulteriormente verificati i calcoli sull'aggravarsi progressivo dello sprofondamento della città, calcoli che prevedono, purtroppo, con probabilità non trascurabili, Piazza S. Marco ricoperta dall'acqua, tra mezzo secolo, una volta al giorno in media. Va ripresa, di conseguenza, in esame la funzione che dovrebbero svolgere le chiuse della laguna, quando si avvicinerà, nel tempo, tale eventuale e drammatica situazione.

Bisogna, d'altro canto, soffermarsi con estrema attenzione sulla funzione del ricambio dell'acqua come attuale e più efficace rimedio all'inquinamento, e sul fatto di quanto diventerebbe difficile il raggiungimento di tale scopo senza una possibilità alternata di aperture limitate delle diverse chiuse in bassa e in alta marea, onde poter ristabilire una qualche e non pericolosa circolazione. In considerazione di ciò, quella divisione della laguna in tre bacini separati ed arginati, che, proprio con un nostro emendamento, nella scorsa legislatura è stata esclusa, avrebbe determinato la sicura fine di Venezia o per sommersione, o per inquinamento.

Egualmente complessa — è il momento di ammetterlo chiaramente e senza giri di frase — si presenta la questione del canale di Malamocco. Di esso — e questo è un compito che la legge affida alla Commissione per la salvaguardia della città — bisognerà definire le esatte prestazioni che è destinato ad assolvere, anche in relazione a un eventuale ridimensionamento della sezione e dei fondali.

Fra le tante considerazioni che si possono avanzare e le ragionevoli perplessità che si possono nutrire, vogliamo comunque dichiarare la nostra netta avversione all'ampliamento di quella che si chiama la « terza zona industriale ». Vogliamo ribadire ciò, in questa nostra dichiarazione di voto, perchè una ennesima riduzione dello specchio d'acqua che circonda Venezia e un'ulteriore presenza di industrie sulla gronda lagunare comporterebbero pericoli irrimediabili per la sopravvivenza della città e per la salute di quanti vivono nel comprensorio.

Ed eccoci al secondo problema, che si condensa in un interrogativo a cui tutti noi dobbiamo rispondere sinceramente e senza mezzi termini: vogliamo davvero che Venezia si riduca ad una asfittica e sempre più deteriorabile città-museo, oppure vogliamo che essa viva col patrimonio intatto e vivido delle sue bellezze e delle sue tradizioni? La nostra risposta, la risposta di noi liberali, è questa: Venezia è legata al suo porto che è il quinto in Italia e che, se si esclude il traffico degli idrocarburi, è il secondo, dopo lo scalo marittimo di Genova. A differenza di quest'ultima città, Venezia accomuna alla sua affermata tradizione anche un retroterra ampio, indispensabile per un moderno porto commerciale e industriale. Tale porto, anche se in buona parte trasferito a Marghera, è rimasto quasi completamente sotto la direzione, l'amministrazione e la gestione dei servizi della Venezia storica.

Oggi, se la Germania contribuisce in maniera determinante ad un essenziale potenziamento delle comunicazioni tra Venezia e Monaco, ciò significa che le prospettive economiche sono tutt'altro che esaurite; teniamolo bene a mente, onorevoli colleghi, perchè le realtà vanno colte in tutti i loro aspetti e in tutte le loro sfumature. Orbene, noi affermiamo una cosa: qualora pensassimo di togliere a Venezia simili prospettive, che il lavoro tenace e intelligente dei veneziani sa tradurre in vantaggi concreti, per potenziare altri porti, con una programmazione a dispetto dello sviluppo naturale del commercio, veramente emetteremmo una sentenza di condanna a morte per Venezia! Sento di dire questo senza enfasi alcuna, ma nel rispetto scarno della verità. E avverto il dovere, onorevoli colleghi, di aggiungere una cosa: molto probabilmente, trasferendo le fonti di lavoro verso Ravenna, Monfalcone o verso un altro porto del basso Polesine, correremmo, forse, il rischio di allontanare dall'Italia quella parte del traffico internazionale che, per tradizione e fiducia, fa da sempre e notoriamente capo a Venezia. La concorrenza straniera, certo, non manca, e un tale deprecabile atteggiamento rappresenterebbe, quindi, non soltanto un delitto di logica, di cui Venezia sarebbe la principale vittima, ma anche

un vero, autentico atto di autolesionismo nazionale!

E allora? Veniamo ai quesiti conclusivi, brevemente, concisamente, come si conviene a rappresentanti del popolo che hanno consapevolezza dei problemi e coscienza delle relative soluzioni. Vogliamo che porto e industrie veneziani entrino in un processo di atrofizzazione, sotto l'azione di una Venezia storica decisa a non soccombere? Oppure vogliamo che la Venezia storica venga sommersa, non già dalle acque, ma dalla marea crescente delle attività produttive, a cui è legato il lavoro di tanti operai, impiegati, operatori economici e così via? O forse vogliamo andare incontro all'eventualità di una Venezia storica che, decisa a tutelare i suoi ideali e le sue tradizioni secolari, venga indotta a togliere competitività a Marghera, condannandola a divenire un ospizio di carità per i lavoratori in cassa integrazione, senza, peraltro, ottenere per sè concrete garanzie, destinate ovviamente a trovar posto in una panoramica più ampia di questo caso che, ormai, interessa l'opinione pubblica non dico italiana ed europea, ma internazionale?

Noi non dobbiamo volere, onorevoli colleghi, alcuna di tali cose, poichè se optassimo per una di esse ci squalificheremmo automaticamente. Noi liberali sentiamo di poter approvare il disegno di legge perchè esso consente di formulare varie proposte e di giungere, quindi, alla soluzione giusta. Qui si tratta di salvare Venezia, senza compromettere, di essa e della sua area, il patrimonio storico del passato e le possibilità produttive del presente e del futuro. Il problema non va risolto in chiave alternativa. Venezia, per respirare bene, ha bisogno di due polmoni, quello della sua tradizione e quello del suo avvenire; sarebbe un errore imperdonabile di chirurgia politico-economica atrofizzare l'uno a vantaggio dell'altro.

Se questi, come noi crediamo, sono i termini del problema, la soluzione per Venezia può, in qualche modo, esserci suggerita dalla storia stessa della città, una storia che registra molteplici interventi tesi a stabilire corretti rapporti tra il mare, la laguna e la terraferma e a difendere la città dalla minaccia della degradazione della fascia acquea che la circonda.

Nei secoli remoti si sono portati fiumi a sfociare nel bacino lagunare, nel Rinascimento, per ripulire il bacino stesso dalle torbide acque del Brenta e per evitare interramenti ed impaludamenti, si è provveduto ad estromettere il fiume dalla laguna ed a farlo sfociare in mare, a sud di Chioggia.

Se all'epoca della Serenissima i problemi della Venezia di allora trovarono soluzione, è inconcepibile che non si risolvano, oggi, problemi anche di maggiori dimensioni e che la tecnologia non ci consenta di estromettere agevolmente dalla laguna i flussi inquinanti e quelli delle navi del nostro porto.

Cauti come dobbiamo e come vogliamo essere, di fronte alla scienza non arrischiamo giudizi nè suggeriamo indirizzi che potrebbero essere, lo ripeto, temerari. Ci sembra, tuttavia, che, salvo, s'intende, ulteriori verifiche, la soluzione (esistono già progetti in proposito approntati da esperti di sicura dottrina) potrebbe trovarsi nell'aprire un grande canale che nasca a sud di Chioggia e, cioè, in provincia di Venezia, in modo che esso si snodi alle spalle della laguna, lasciandone intatti e l'ambiente e l'ampiezza, per la libera espansione delle maree. Si consentirebbe, così, al tempo stesso, di collegare le aree portuali di Marghera con il mare.

È un'ipotesi, certo, bisognosa — inutile sottolinearlo — di verifiche e di approfondimenti. Ma se all'ulteriore esame corrispondesse un risultato positivo, noi riusciremmo a comporre, in modo armonico, le contrastanti esigenze del problema.

Una grande via acquea circumlagunare potrebbe incanalare i traffici marittimi, convogliare i flussi inquinanti senza dispersioni in laguna, senza toccare la laguna, avendo sempre la possibilità di adeguare tale nuova via di comunicazione e depurazione a qualsiasi necessità di traffico marittimo e di bonifica ambientale.

Si tratta, in sintesi, di un comune denominatore per la Venezia storica e per le attività produttive della zona, ad evitare che proprio queste ultime si trovino ad essere in antitesi con l'ambiente e con la tutela della laguna stessa.

Il presidente Fanfani mi consentirà di rammentare una recente circostanza che lo ha visto protagonista al Congresso della stampa agricola, proprio a Venezia, quando egli ha tenuto a rammentare all'olandese Mansholt, con lui meritatamente premiato, un loro incontro, nel dopoguerra, in un brullo poderetto di proprietà del Mansholt stesso, proprio in Olanda, poderetto diventato oggi una fiorente fattoria. Cito questo significativo omaggio del nostro Presidente all'amore degli olandesi per la loro terra, così duramente conquistata, non a caso: lo cito, appunto, perchè gli olandesi hanno saputo superare per la loro Venezia del Nord, la bella Amsterdam, difficoltà di certo non inferiori a quelle che noi dovremo superare, in ogni senso, per assicurare l'avvenire di Venezia.

Noi liberali, in questo spirito, vogliamo sperare che con l'approvazione della legge si passi, ed è tempo, dalle parole ai fatti. (*Applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Garavelli. Ne ha facoltà.

G A R A V E L L I . Signor Ministro, onorevoli colleghi, molti dei motivi e degli argomenti che abbiamo ascoltato in questa discussione erano già riecheggiati in quest'Aula all'incirca due anni or sono, in occasione delle comunicazioni dell'allora Ministro dei lavori pubblici, onorevole Lauricella, in risposta alle molte interpellanze ed interrogazioni presentate sul problema. In realtà, come avemmo occasione di far presente allora, su Venezia si è detto e si è scritto, anche con polemiche roventi, tutto quanto è forse possibile scrivere e dire perchè sia agevole o solo possibile aggiungere qualche cosa di nuovo. Viceversa la nota nuova o quanto meno diversa che noi riteniamo di riscontrare in questa circostanza è costituita dal tono di minore esasperazione, se così posso esprimermi, e quindi di maggiore responsabilità, col quale l'Assemblea ha esaminato e discusso in questa circostanza il disegno di legge d'iniziativa governativa il quale, partendo dal testo già approvato nella precedente legislatura, è venuto subendo modifiche che noi riteniamo migliorative e che riteniamo oggi offrano finalmente uno strumento, anche se non perfetto (perchè veramente complicati e difficili sono i temi che costituiscono la trama di questo problema), tuttavia concreto perchè questo problema di Venezia possa finalmente uscire dalle dispute e divenire una realtà operativa.

Dicevamo che, proprio nella complessità dei problemi che venivano posti in termini quasi di contrasto insanabile, la soluzione andava ricercata al di fuori dalle posizioni esasperate nelle quali la polemica molte volte pregiudiziale a favore di una tesi contro una altra veniva spesso a sconfinare nella mancanza di realismo e quindi si traduceva in una pura retorica. Ed è appunto in questo senso di realismo che riteniamo di trovare i motivi maggiori di apprezzamento del disegno di legge che ci accingiamo a votare: l'inserimento, ad esempio, del problema di Venezia nel più ampio contesto della programmazione nazionale a cui è chiaramente ispirato il disegno di legge; la partecipazione democratica ampiamente garantita agli enti territoriali (che, malgrado i pareri diversi che qui si sono sentiti, è partecipazione definita dal testo stesso della legge), cioè alla regione, alla provincia, ai comuni, partecipazione intesa non solo come un burocratico rispetto delle competenze ma come uno stimolo ad un apporto democratico che tanto più potrà essere produttivo e determinante quanto più sarà sentito come contributo cosciente e responsabile a questa grande opera di civiltà; ed ancora un giusto equilibrio che noi riteniamo di riscontrare tra una concezione di Venezia che, pur certamente dettata dall'amore per un complesso architettonico sicuramente unico al mondo, rischiava però di decadere in una soluzione statica e quasi estetizzante, e le esigenze di una società che vuole sì salvaguardare il proprio patrimonio, del quale si è nutrita per secoli ed al quale è anche fisicamente legata, ma vuole altresì che questa salvaguardia venga concepita in un senso dinamico di sviluppo che aggiorni e valorizzi in una giusta sintesi le vocazioni plurime — e vorrei sottolineare questo aggettivo — che

una città come Venezia esprime quale centro di un comprensorio, quale capoluogo di una regione, quale terminale — e non solo in senso geografico — di un territorio che si allarga fino a raggiungere il cuore dell'Europa centrale.

Se non abbiamo sentito in questa discussione quelle accuse di fuoco che allora sentimmo contro il nemico mortale della laguna, Porto Marghera, è sicuramente anche perchè su Venezia pesa la preoccupazione angosciosa dei lavoratori che in questo momento sentono minacciato il loro posto di lavoro e quindi il loro salario. Il problema del porto di Venezia non è certamente problema di *élites* salottiere o di speculazione immobiliare, ma è un problema vitale della città, del comprensorio, della regione e ne deve costituire inevitabilmente una componente essenziale per ogni prospettiva di un equilibrato sviluppo.

Ecco perchè parlavamo di vocazioni multiple non a caso. Certo che Venezia non può essere condizionata solo dalla petrolchimica come non lo deve essere dalla sua pur naturale vocazione turistica. Ma è appunto nella valutazione di un entroterra veneziano che si collega all'Europa e che trova in Venezia il suo naturale sbocco dei traffici mercantili e marittimi, che il porto di Venezia viene sicuramente ad assumere un risalto che del resto, rileviamo con compiacimento, viene accolto e messo in evidenza dal programma economico nazionale 1971-75, là dove recita: « mantenere, sviluppare e razionalizzare la funzione portuale di Venezia e della laguna che ha un ruolo fondamentale nell'economia e nella vita del centro storico e del territorio circostante »; e ciò evidentemente modificando certe impostazioni del cosiddetto progetto '80 che avevano suscitato a suo tempo non ingiustamente la preoccupazione della popolazione veneziana. Ecco quindi che in questo disegno si colloca giustamente, obiettivamente e giustificatamente anche il problema dell'autostrada di cui poco fa in quest'Aula si è discusso.

Sono già stati affermati e ripetuti qui i motivi di ordine più immediato e pratico che giustificano l'iniziativa per il completamento dell'autostrada. Il fatto che questa autostrada già esista, che abbia già praticamente valicato i confini stessi del territorio e che sia ormai ai limiti della regione giustifica l'iniziativa del Governo in modo valido. E la giustifica ancora più validamente quando si consideri la situazione di Venezia, del suo territorio e del suo porto in una prospettiva che esorbita dall'ambito territoriale per inquadrarsi in una visione di Venezia come fatto europeo: ciò che potrà costituire questa arteria autostradale, non solamente dal punto di vista turistico, ma come un'arteria lungo la quale il sangue costituito dalle correnti di traffico potrà arrivare a far pulsare quel polmone nel quale vediamo idealmente collocata la laguna, ci sembra meriti un'attenta considerazione e quindi il voto favorevole che abbiamo poco fa preannunciato.

Ecco perchè, onorevole Presidente, onorevoli colleghi, noi socialisti democratici abbiamo dato responsabilmente il nostro contributo alla formulazione degli emendamenti agli articoli 3, 6 e 13, i più significativi della legge, che sono stati approvati e che consideriamo certamente migliorativi della legge stessa. Ci accingiamo quindi a dare il nostro voto favorevole al testo globale del disegno di legge, a questa legge-quadro, come insistentemente l'ha definita il senatore Togni, al quale desidero nella circostanza dare atto dell'abilità e della fermezza con le quali ha saputo condurre in porto questo disegno di legge in una navigazione non facile, tra barene e bassi fondali, inquinamenti, bocche di lido e imbonimenti vari!

Comunque, signor Presidente, onorevoli colleghi, con questa legge e con i relativi finanziamenti che, anche se possono sembrare inadeguati alla vastità dei problemi che si pongono, costituiscono pur sempre un considerevole apporto, il Governo ha fornito lo strumento che noi riteniamo idoneo perchè i problemi di Venezia possano trasferirsi, come dicevo, dalla polemica alla fase di realizzazione. Si è detto che Venezia appartiene al mondo intero, con una certa enfasi retorica che forse nella circostanza è inevitabile; ma ancora prima — aggiungiamo noi — Venezia appartiene ai veneziani. Sappiano quindi i veneziani, sappiano le genti venete fare di questo strumento che viene loro offerto

una realtà fervida ed operante, un fatto di impegno e di concordia, un fatto di responsabilità civile e politica dal quale Venezia ed il suo popolo possano riprendere con serenità e con fiducia il loro cammino per un avvenire migliore verso il quale li accompagna la solidarietà di tutti gli italiani. (*Applausi dal centro-sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Grossi. Ne ha facoltà.

G R O S S I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, la legge testè discussa dovrebbe risolvere il problema della salvezza fisica di Venezia e del suo territorio e garantire contemporaneamente il suo sviluppo socio-economico. Le due finalità sono per molti aspetti collegate ed interdipendenti ed operano su un contesto estremamente complesso e sotto l'aspetto dei gravi e difficili problemi, quali quelli dell'abbassamento del suolo, delle alte maree, degli inquinamenti delle acque e dell'aria, del degrado degli edifici e, sotto lo aspetto socio-economico per il noto fenomeno dell'esodo di 60.000 veneziani, dell'invecchiamento della popolazione, dello stato disastroso di molte abitazioni, dei fitti elevatissimi, dei trasporti insufficienti, del pendolarismo terraferma-isole.

Il rimedio a tutto ciò, che evidentemente è stato provocato dal tipo di sviluppo capitalistico della nostra società (lo afferma anche una relazione del consiglio comunale di Venezia approvata a stragrande maggioranza), è l'intervento pianificatorio e programmatorio.

La legge presentata al Senato dal Governo di centro-sinistra, settima e ottava edizione di proposte diverse tra le quali una elaborata anche dal Ministero del bilancio che, a mio parere, era la più coerente con il metodo del programma, era il risultato di un compromesso tra forze politiche di natura diversa divise grosso modo tra coloro che davano preminenza all'aspetto della salvezza fisica di Venezia lasciando impregiudicata la soluzione dei problemi socio-economici e coloro che la tutela dell'equilibrio idrologico ed ecologico lagunare lo consideravano un obiettivo da raggiungere contemporaneamente allo sviluppo economico stesso. Inoltre gli estensori della legge hanno dovuto affrontare il problema generale in assenza di strumenti di programmazione (fatta eccezione per l'ente regione costituito da poco tempo e quindi in fase di strutturazione) e ancor più in assenza di un programma economico nazionale definito ed approvato nelle sue linee.

Con tali premesse era inevitabile che la legge avesse in sè aspetti di centralizzazione di poteri e proponesse indirizzi operanti in un quadro generico. E non credo che la strutturazione della proposta dei colleghi comunisti, anche se apprezzabile da un punto di vista teorico, se verificata, avrebbe potuto sfuggire alla logica dell'intervento del CIPE: concentrare oggi tutti i poteri nel futuro comprensorio, nella regione e nel comune con l'attuale situazione legislativa, carente sotto l'aspetto della programmazione economica (tra l'altro l'esigenza di un quadro di programmazione generale è proposta anche da voi all'articolo 1) è per lo meno rischioso, a nostro parere.

E non era da escludersi, in linea di principio, che la presenza nella legge di quel CIPE nella determinazione degli indirizzi a cui la regione doveva attenersi nella stesura del piano comprensoriale rappresentasse un punto di appoggio per risolvere i problemi di Venezia e del suo territorio nei termini patrocinati dal consiglio comunale con la risoluzione approvata nelle sedute del 28 settembre e del 4 ottobre 1971.

È risaputo infatti che molte forze del Veneto vedono la salvezza di Venezia in termini diversi dal popolo veneziano, alla luce di interessi territoriali contrastanti e talvolta per la difesa di interessi di classi sociali che non sono certamente quelle popolari.

La legge presentata al Senato nella scorsa legislatura subì alcune modifiche migliorative, a nostro parere, con l'apporto anche del Gruppo socialista che si battè in Commissione ed in Aula per mitigare i poteri del CIPE nei confronti e della regione e degli enti locali.

Non tutti gli emendamenti presentati dal nostro Gruppo furono accettati. Molti non furono soddisfatti dalla legge approvata allora; molti ambienti veneziani, compreso il consiglio comunale e la stessa regione, nella forzata pausa del cammino della legge avevano apprezzato di più la possibilità di migliorarla che non l'aspetto negativo del ritardo della stessa.

Per questo il consiglio comunale ed il consiglio regionale hanno espresso le loro critiche, hanno dato suggerimenti che, unitamente al contributo del nuovo Senato, avrebbero potuto determinare un miglioramento della legge, il che non è avvenuto.

Pare a noi che la reale disponibilità ad accettare le critiche ed i pareri dei cittadini interessati non sia lesiva del prestigio e dell'autonomia del nostro consesso, perchè penso che la verifica della bontà di una legge consista nella misura del gradimento e del consenso che essa raccoglie non solo nel consesso che l'approva ma nel popolo o in quella parte del popolo che la recepisce.

Ma non è certamente nel clima e nel quadro politico del neocentrismo che questo può accadere. Inoltre sono trascorsi dieci mesi da quella approvazione, durante i quali sono stati emanati i decreti delegati per il trasferimento dei poteri dallo Stato alle regioni e durante i quali la meditazione sui fenomeni fisici e sociali ha portato a precise convinzioni.

La nostra azione, nella ridiscussione della legge, si è ispirata a quattro concetti: 1) garantire alla regione nei confronti dello Stato e agli enti locali nei confronti e dello Stato e della regione il mantenimento e l'esercizio dei poteri derivanti agli stessi dalle leggi esistenti o dai decreti delegati da poco emanati; 2) definire in termini concreti il campo di azione degli indirizzi del CIPE per la formulazione del piano comprensoriale, alla luce di quanto di nuovo è stato acquisito o meditato sui problemi della salvezza fisica di Venezia, del suo sviluppo economico, dell'occupazione operaia nelle industrie; 3) misurare alcuni aspetti formali ed alcuni non formali ma non contrari alla logica della legge; 4) aggiornamento delle spese in relazione alla svalutazione della moneta e allo aumento dei costi per l'esecuzione delle opere.

Il risultato purtroppo ci è dato constatare: i poteri delle regioni non solo non sono stati ristabiliti nei termini previsti dai decreti delegati (vedi la preminente figura del Magistrato alle acque che, ridimensionato nei decreti, mantiene identica posizione; vedi lo Stato che mantiene le competenze relative ai settori di competenza della regione), ma sono stati ulteriormente condizionati e svuotati.

Infatti la Commissione per la salvaguardia di Venezia, oltre ad essere modificata nella composizione con l'inclusione di un membro dell'UNESCO, ha perso la facoltà di decidere autonomamente nei campi in cui è obbligata, dietro richiesta del Magistrato alle acque, del medico provinciale, del sovrintendente ai monumenti, a recepire il parere di organi ministeriali.

In questo modo i rappresentanti degli enti locali non conteranno più nulla. Altro che giusto equilibrio, come dice il relatore Togni nella relazione al disegno di legge, tra i rappresentanti ministeriali e quelli degli enti locali, equilibrio che nel passato si dice sia stato raggiunto dopo lunghe, lunghissime discussioni!

I poteri dei comuni sanciti nella legge urbanistica e indirettamente nei poteri delegati alla regione non sono rispettati con la prevista partecipazione alla formazione del piano comprensoriale. Al limite la regione può ridurre tale partecipazione ad una semplice consultazione. Ma è ancora più grave che quel poco che è riconosciuto ai comuni possa venire annullato con la facoltà, riconosciuta alla regione ai fini della connessione del piano comprensoriale con le previsioni del piano territoriale generale, di modificarlo e variarlo.

Qui il discorso potrebbe continuare. È chiaro che il significato politico di queste vostre scelte è strettamente legato alla linea centrista di questo Governo. Esattamente di segno opposto è la strada indicata dal centro-sinistra, per esempio, nella regione lombarda, la cui giunta proprio in questi giorni, proponendo un documento sugli indirizzi programmatici, fa del decentramento

dei suoi poteri e della compartecipazione reale degli enti locali a decidere del loro avvenire l'obiettivo principale da raggiungere perchè solo in questo modo nella società moderna il cittadino non è il suddito che ubbidisce ma l'uomo che vive e partecipa.

Della nostra proposta di definire il campo d'azione del CIPE, illustrata dal senatore Rossi Doria, la parte relativa alle indicazioni tecniche è stata respinta con speciose giustificazioni, la parte relativa allo sviluppo economico collegata all'occupazione operaia nelle industrie è stata dimenticata. Resta il vecchio testo governativo adatto a tutte le soluzioni, a discrezione del CIPE naturalmente. E per noi, se permettete, vi è una notevole differenza fra il CIPE prima edizione della legge e questo CIPE seconda edizione.

L'emendamento del senatore Rossi Doria è stato l'unico tentativo, da parte nostra, di venir meno alla logica della legge in discussione che anche noi a suo tempo abbiamo approvato in virtù del compromesso al quale accennavo all'inizio. Il tentativo era largamente giustificato dalla necessità che a dieci mesi di distanza da quell'approvazione dopo il lungo tempo già trascorso si approdasse finalmente a qualche cosa di specifico nelle scelte degli indirizzi del CIPE.

La concessione è stata fatta, guarda caso, alla richiesta dei repubblicani, in termini tra l'altro assolutamente insufficienti, con l'emendamento all'articolo 3 e con l'emendamento all'articolo 6 del Governo; un puro e semplice artificio per permettere ai repubblicani di modificare il loro giudizio sulla legge. Sono emendamenti non certo migliorativi della legge poichè propongono provvedimenti che sarebbero validi se inseriti in un quadro completo in cui operare, come aveva proposto il senatore Rossi Doria; da soli destano sospetti ed ombre per il futuro sviluppo economico e occupazionale di Venezia. Il comune è già in allarme. L'apposita commissione consiliare, presieduta dal sindaco di Venezia, composta da democristiani, socialisti, comunisti, repubblicani e socialdemocratici, assenti missini e PSIUP, all'unanimità nella riunione del 9 ottobre ha espresso un giudizio fortemente negativo sull'impostazione che la legge ha assunto e manifesta la viva preoccupazione delle forze politiche veneziane per l'eventuale approvazione definitiva di formulazioni legislative che colpirebbero gravemente la possibilità di un'effettiva salvaguardia e di un contemporaneo rilancio socio-economico di Venezia.

Neppure gli emendamenti di carattere formale obiettivamente migliorativi del testo proposti da noi e da altri settori dell'opposizione di sinistra sono stati presi in considerazione. Il che, colleghi della maggioranza, permettete che stupisca il sottoscritto che non si aspettava, seppur con la massima cortesia formale che al limite si avvicina però all'ipocrisia, che le perentorie dichiarazioni di disponibilità ad un discorso costruttivo fossero costantemente e metodicamente disattese. Non credo che ai tempi del centro-sinistra fosse così. O forse anche questo è il prodotto del clima del neo-centrismo? Colleghi della maggioranza, state ricostruendo il vecchio muro? Anche per l'aumento della spesa nei limiti indispensabili per realizzare le stesse opere previste dalla vecchia legge la risposta è stata negativa, ma questo era ormai scontato una volta constatato il rifiuto della nostra collaborazione.

A questo punto è per noi un problema di coerenza politica votare contro questa legge nel momento in cui la maggioranza centrista ha voluto manifestare apertamente la sua volontà di operare contro le indicazioni espresse dalle forze popolari, di accentrare ancor più i poteri nel governo contro le aspirazioni delle forze locali, preminente espressione delle scelte di base, di eludere e di evitare il contributo della forza socialista che si era fatta interprete di tali aspirazioni, di essere perciò disponibile e sensibile agli interessi di coloro che nella soluzione del problema di Venezia intravedono la possibilità di portare avanti la stessa politica che, non tenendo conto degli interessi generali, della necessità dell'intervento pubblico nella direzione dell'economia e dell'uso del territorio, ha concorso a creare il problema di Venezia. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Branca. Ne ha facoltà.

B R A N C A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il nostro Gruppo manifesta la sua opposizione al disegno di legge, preso nel suo complesso, per quell'insieme di motivi che ha già chiarito, forse anche troppo diffusamente, attraverso l'analisi e l'illustrazione degli emendamenti. Sono motivi di carattere giuridico-costituzionale, di carattere tecnico ed anche motivi politici ed economici.

Per quanto riguarda i motivi di carattere costituzionale, non possiamo assolutamente accettare una legge la quale si apre con quella pericolosissima dichiarazione di « prevalente interesse nazionale » del territorio di Venezia e della laguna, dichiarazione che, con i testi costituzionali alla mano e persino con le leggi ordinarie alla mano, legittima in quel territorio e in materie di competenza della regione qualunque intervento, leggero o pesante, da parte dello Stato; consente cioè allo Stato di entrare senza autorizzazione nell'orto costituzionalmente chiuso della regione.

È pericolosa questa affermazione di principio perchè è posta lì a giustificare altre invasioni da parte dello Stato della competenza regionale in questa materia; ma è anche più pericolosa in quanto legittima per il futuro altri interventi dello Stato nell'orbita di quel territorio e nella materia che invece è e dovrebbe essere di fatto riservata alla regione.

Un'applicazione di quel principio, che è affermato solennemente nel vestibolo della legge, si ritrova subito nell'articolo 2 il quale, secondo noi, viola la Costituzione per la troppa genericità con cui si parla degli indirizzi, delle direttive che, accanto al CIPE, la commissione, prevista dalla legge, deve dare per la formazione del piano comprensoriale di Venezia. La genericità della formulazione legislativa fa sì che domani questa commissione, in cui, a parte il numero dei suoi componenti, prevarranno, anche per il successivo intervento del CIPE, elementi e voleri governativi, potrà effettivamente dare direttive e indirizzi non generali, come invece chiede la Costituzione, ma tanto minuti da influire troppo profondamente sull'applicazione pratica della legge, sull'attività amministrativa in genere, sui vari procedimenti amministrativi che ne discendono: perciò colpirà ancora una volta non soltanto gli interessi della regione, ma le sue competenze e i suoi poteri.

Un'altra conseguenza di quella solenne dichiarazione è tutto lo spirito che permea la legge: lo ritroviamo là dove si parla di un piano comprensoriale che deve formare la regione sulla base di quegli indirizzi e di quelle direttive; piano comprensoriale di cui la legge stessa predetermina alcuni elementi fondamentali come, per esempio, la estensione del territorio su cui si costituirà il comprensorio. Qui c'è una violazione precisa di un articolo — l'articolo 54 — dello statuto della regione veneta che riserva alla regione la costituzione dei comprensori attraverso consorzi di comuni o di altri enti. Inoltre — e questa è una critica che ha anche natura costituzionalistica — come ha già spiegato il collega Samonà, si ha la formazione di un piano comprensoriale e di un comprensorio senza che prima ci sia un piano generale regionale in materia di comprensori: non possiamo costruire un edificio quando non sappiamo l'estensione, la misura dell'area fabbricabile! Non possiamo formare un piano comprensoriale senza sapere quali e quanti siano e come debbano essere costituiti, in base a princìpi determinati nell'esercizio della sua potestà dalla regione Veneto, i comprensori appunto della regione veneta. Questa verità, almeno dal punto di vista tecnico, è riconosciuta da altre norme della stessa legge la quale ammette che successivamente, quando sarà formato il piano del comprensorio, si potrà allargare il territorio comprensoriale.

Sono quindi ragioni di carattere giuridico e tecnico che ci impediscono di approvare il disegno di legge. Inoltre noi non condividiamo il principio di conferire competenze eccessive e funzioni nuove e complesse a organi o uffici statali, come quelle che si vogliono dare, per esempio, al Magistrato delle acque: sono tali e tante le attuali com-

petenze del Magistrato delle acque che non si è mai riusciti a formare un testo unico delle numerose leggi che lo riguardano. E ora gli si attribuiscono altre funzioni! In un emendamento che è stato approvato, e che è accettabile per una parte mentre non possiamo accogliere la parte alla quale ora mi riferisco, si dispone addirittura l'aumento dell'organico del Magistrato delle acque. Così avremo che, mentre le acque di Venezia diminuiscono (e spariscono) almeno in una certa zona, il Magistrato delle acque aumenta.

Queste sono le ragioni di carattere più strettamente giuridico per le quali non accettiamo la legge che avete presentato. Ma vi sono anche altri motivi, come ad esempio la leggerezza — nessuno si offenda, poichè qui noi critichiamo non gli uomini ma un certo tipo di governo — e la frettolosità che si ritrovano in alcune delle norme che costituiscono la spina dorsale di questa legge. Perchè, ad esempio, quando si provvede alla riparazione degli edifici di valore monumentale, si conserva la loro attuale destinazione? La destinazione del singolo edificio è legata ai dati che emergeranno dal piano comprensoriale. Invece, secondo il disegno di legge, provveduto d'urgenza alla riparazione e al riattamento degli edifici, essi riverranno subito destinati ad attività di carattere economico o meno, con la conseguenza che queste destinazioni invece di costituire l'esecuzione di princìpi già fissati nel piano comprensoriale ne determineranno il suo futuro contenuto. Si tratta del procedimento opposto rispetto a quello che logicamente ci si sarebbe dovuti aspettare.

Del pari leggerezza e frettolosità si riscontrano in quella norma aggiunta all'ultimo momento che riguarda la costruzione dell'autostrada con cui si spaccherà proprio il territorio del comprensorio prima ancora che si sappia come il comprensorio stesso sarà disciplinato. È chiaro che se si ha fretta di costruire l'autostrada si nascondono dietro ad essa interessi particolari, non certo pubblici, ma privati.

Vi sono poi altre norme di questa legge che favoriscono addirittura le speculazioni edilizie. Infatti la cattiva formulazione di alcune di esse o il cattivo contenuto di altre fanno sì che la speculazione edilizia si possa scatenare anche a Venezia proprio in attuazione dei princìpi e dei precetti contenuti nella legge. Per quanto, ad esempio, concerne il rimborso, una volta che i comuni abbiano proceduto alla riparazione e al restauro degli edifici monumentali o appartenenti alla cosiddetta edilizia minore, perchè il beneficio deve essere tale che il proprietario (a cui si restituisce l'edificio buono, mentre gli è stato preso che era cadente) non debba restituire tutta la somma, ma soltanto il 70 per cento, per giunta in 25 annualità e senza interessi? Perchè in questo caso non si tiene invece conto della consistenza del suo patrimonio?

Abbiamo cercato di collaborare con voi indicando alcuni punti che sono oscuri nella formulazione del disegno di legge; non avete accettato niente; da noi — è questo l'ultimo motivo per il quale non possiamo approvare la legge ed è un motivo di stile — non accettate niente, neanche una virgola. Ci avete messo nel ghetto. Non volete neppure credere che almeno qualche volta siamo sinceri nell'intento di collaborare con voi: questo è il punto. Anche se riconoscete nel vostro intimo che quello che abbiamo proposto può essere buono, l'ha detto un collega poco fa, non l'accettate per ragioni di principio, poichè sediamo in questi banchi e credete che tutto sia inficiato da una certa ideologia politica o per farci dispetto. Fate come quel famoso nobile francese del settecento che, essendosi accorto che la moglie lo tradiva con l'amico, per vendicarsi contrasse una malattia venerea in modo da contagiare la moglie e l'amico: la conseguenza fu che lui morì e gli altri si salvarono.

Non ho sentito risposte soddisfacenti a molte nostre obiezioni, e non perchè il relatore e il Governo non fossero in grado di darle. Mi auguro che ciò sia accaduto perchè si è trattato di procedura d'urgenza, ma se ciò dovesse accadere per la discussione di altre leggi per le quali si procede con procedura ordinaria, dovremmo dire che qui impera una dittatura di maggioranza.

Perciò, nel dichiarare il nostro voto contrario, non possiamo tacere un senso di enorme avvilimento.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Lanfrè. Ne ha facoltà.

L A N F R È . Termino la serie dei miei interventi col rinnovare il mio ringraziamento all'onorevole Presidente per la sensibilità dimostrata nel disporre che questa legge lungamente attesa da Venezia, dalla nazione e dal mondo intero fosse portata in discussione con precedenza assoluta.

L'onorevole Presidente del Senato sa come l'opinione pubblica veneziana guardi alla sua sensibilità, alla sua grande cultura umanistica, e come, in occasione della discussione di questa legge, da più parti si siano a lui rivolti, talchè devo con tutto rispetto esprimere il rammarico, estimatore come sono dell'onorevole Presidente, che la sua alta carica gli abbia impedito in questa occasione di manifestare il suo punto di vista.

P R E S I D E N T E . Per la brevità dei lavori è stato meglio.

L A N F R È . Forse sarebbero stati più celeri perchè ella avrebbe potuto inquadrare più sinteticamente e nella sostanza il problema. Comunque, ho espresso un rammarico personale.

Tanto premesso, ho motivo di affermare che noi abbiamo mantenuto l'impegno che avevamo assunto all'inizio di questa discussione di non politicizzare il problema in quanto la grandezza storica, culturale, tradizionale, spirituale direi di Venezia si sarebbe immiserita ove fosse stata oggetto di visioni particolaristiche e partitiche da parte di quest'alta Assemblea. Debbo esprimere il mio rammarico nell'avere dovuto constatare che la stessa linea di condotta non sia stata seguita dalla quasi totalità degli altri gruppi politici, specie i gruppi dell'estrema sinistra, con particolare riferimento al Partito comunista, i quali hanno insistito perchè le competenze fossero deferite agli organi locali in maniera pressochè esclusiva, in ciò contraddicendo, se mi è permesso dire, la stessa omogeneità della loro dottrina, centralistica anzichè autonomistica. Ma l'insistenza è facilmente comprensibile ove si pensi che molti di questi comuni a cui il Gruppo comunista voleva demandare le competenze decisionali della subietta materia sono di maggioranza socialcomunista quali i comuni di Jesolo, se non erro, di Mira e di Campagna Lupia; lo stesso comune di Venezia è retto da una maggioranza di centro-sinistra la cui componente decisiva, determinante, è rappresentata dall'ala lombardiana del Partito socialista. Infatti dei sette consiglieri comunali del Partito socialista quattro sono del gruppo lombardiano e l'amministrazione comunale di Venezia è rappresentata da un tipo caratteristico di sindaco appartenente alla corrente di Donat-Cattin il quale si è precipitato a Roma subito dopo l'approvazione dei primi articoli e ha fatto in modo che ancora una volta anche in una legge così importante la corrente di sinistra della Democrazia cristiana abbia pesantemente condizionato l'andamento e la presa di posizione dello stesso Gruppo della democrazia cristiana.

Ma la nostra disillusione maggiore ci è venuta dal Gruppo repubblicano. Il Gruppo repubblicano si era fatto antesignano di questa lotta, aveva prospettato idee e programmi che avevano raccolto il consenso della totalità dell'opinione pubblica, sensibile a questi problemi, nazionale e anche internazionale; si era fatto protabandiera di determinate situazioni che noi avevamo recepito, fatte nostre e portate ad una conseguenza estrema e poi per valutazioni di carattere prettamente partitico e politico si è battuto su quella trincea non fino all'ultimo sangue ma fino al penultimo sangue, paventando non si sa bene quali conseguenze di carattere politico che invece, a mio modesto avviso, data la materia che era oggetto di discussione, non si sarebbero certamente verificate.

Noi dobbiamo sostenere e dire che la legge, così come è , non ci soddisfa; come abbiamo avuto occasione di sottolineare nel corso della discussione degli emendamenti da noi proposti o anche prendendo la parola in appoggio ad emendamenti proposti da altri gruppi politici, con la qual cosa abbiamo dimostrato la nostra visione così come ave-

vo accennato all'inizio di questo mio intervento, che va al di sopra degli stessi interessi di parte, talchè non ci siamo peritati, allorquando abbiamo ritenuto che gli emendamenti potessero essere ritenuti degni di considerazione e di accoglimento, di sostenere emendamenti presentati dal Gruppo socialista quale quello del senatore Rossi Doria o emendamenti presentati da qualsiasi altro gruppo politico quali quelli del Gruppo repubblicano o di altri gruppi. Ma non ci possiamo ritenere soddisfatti da questa legge in quanto non sono stati risolti, a nostro avviso, i problemi fondamentali che hanno determinato l'opinione pubblica a interessarsi del problema, che hanno determinato una potente presa di posizione e una spinta da parte dell'opinione pubblica che ha costretto il Governo sin dalla scorsa legislatura a predisporre questo disegno di legge anche sotto l'urgenza dell'*ultimatum* che l'UNESCO, che si era interessata alla raccolta dei fondi, aveva rivolto alle autorità governative italiane, minacciando di non dare le somme raccolte qualora non si fosse approntata una legge speciale.

Questo disegno di legge non risolve nessun problema e in particolare non risolve il problema dell'emungimento delle falde freatiche che rimane tuttora nel generico, demandando ad una presa di posizione della regione il determinare le opere che si debbono ritenere necessarie ad arrestare il fenomeno di subsidenza. Ciò ci lascia molto perplessi perchè nell'emendamento del senatore Cifarelli che è stato ritirato e sul quale noi avremmo espresso voto contrario si parla appunto di regolazione e restringimento delle bocche di porto: il che è un assurdo. Infatti, ove dovesse verificarsi l'accrescimento del livello delle acque, la regolazione delle bocche di porto causerebbe un restringimento sempre più grande di queste bocche fino alla loro totale chiusura con la conseguenza che la laguna verrebbe trasformata in uno stagno putrido. Perciò l'obiettivo che verrebbe raggiunto partendo da queste premesse verrebbe obliterato in senso inverso perchè Venezia ha bisogno di un lavaggio continuo determinato dall'alta e dalla bassa marea, cioè dall'apertura più completa delle bocche di porto.

Non è quindi così che si deve risolvere il problema che è soltanto e principalmente quello dell'emungimento delle falde freatiche. A questo proposito ci sono stati molti studi e si è svolto anche un congresso a Varsavia a cui hanno partecipato esperti di tutti i Paesi sia occidentali che orientali; in esso c'è stata una presa di posizione di carattere universale in quanto si è convenuto che i valori culturali, spirituali e storici non appartengono ad un partito politico ma impegnano tutti i partecipanti al convegno ad operare in simbiosi, indipendentemente dalla tendenza politica, per la tutela del patrimonio di Venezia. Ho citato più volte il caso di Shangai, a proposito del quale il Governo della Repubblica popolare cinese ha diffuso uno studio in tutto il mondo relativo alla situazione di questa città che era più grave se non identica a quella di Venezia. Il problema è stato risolto, come ho già detto, disponendo la chiusura dei pozzi artesiani, la pressurizzazione degli stessi pozzi e la salinizzazione in modo da scoraggiare eventuali scavatori. In questo modo non solo si è arrestato il fenomeno di subsidenza, ma nello spazio di pochi anni il suolo di Shangai si è elevato di ben 30 centimetri.

La legge non risolve neanche la questione della terza zona industriale di Venezia. Infatti il sindaco di Venezia si è precipitato a Roma in quanto è proprio la corrente di sinistra della Democrazia cristiana che ha un interesse particolare perchè questa zona industriale venga portata a compimento. Questa è una follia perchè già solo i fenomeni dell'inquinamento atmosferico e delle acque provocati dai residui provenienti dalle zone industriali esistenti hanno rovinato molti monumenti e con questa terza zona poi si provocherebbe la morte di Venezia. Credo che il presidente Fanfani abbia visto un film sull'effetto dell'inquinamento sui monumenti in marmo che si sbriciolano al semplice contatto della mano. Eppure questi sono monumenti che hanno resistito alle intemperie atmosferiche, ai guasti provocati dall'incontinenza degli uomini, al via vai degli eserciti! Ma questi monumenti si stanno sbriciolando per effetto di quello che è stato definito il cancro del marmo e del bronzo. Perfino i cavalli che adornano la Basilica di

San Marco che furono coniati da Alessandro Magno e che avevano resistito per circa 2.000 anni a tutte le intemperie storiche ed atmosferiche si stanno sbriciolando nella loro stessa struttura.

La terza zona industriale sarebbe una vera follia, rappresenterebbe la morte di Venezia. Le industrie possono essere fatte in qualunque parte d'Italia, ma Venezia non può più essere ricostruita. Gli articoli di legge approvati — come ho già detto — non risolvono il problema perchè, quando si parla di ulteriori imbonimenti, non significa che non si porti a compimento ciò che è stato iniziato, perchè — come giustamente ha rilevato il senatore Chinello e come io stesso ho ripetuto — la colmata è stata fatta verso le acque e vi è uno strato d'acqua tra la colmata e la terraferma. E se un domani si dovessero completare questi lavori tra la colmata e la terraferma si potrebbe sostenere che non si tratta di ulteriori imbonimenti ma di completamento di un imbonimento già esistente.

Qui è la gravità della responsabilità del Gruppo repubblicano e la additeremo alla opinione pubblica. Continueremo questa battaglia nell'altro ramo del Parlamento e la continueremo a Venezia, il 29 ottobre, in quanto nella mia qualità di segretario provinciale del Movimento sociale italiano ho indetto un pubblico dibattito a Venezia in cui denunceremo le responsabilità che pesano sulle spalle di quei gruppi, come il Partito repubblicano, che hanno assunto una determinata posizione e che hanno abbandonato la trincea all'ultimo momento.

P R E S I D E N T E . La prego di concludere, senatore Lanfrè.

L A N F R È . Concludo subito. Il problema non si risolve neanche per quanto riguarda il blocco della escavazione dei canali di petroli in quanto non è stato accolto il nostro emendamento che parlava di evitare ulteriori escavazioni.

Queste sono le premesse che ci indurrebbero ad esprimere un voto contrario; tuttavia, poichè Venezia attende questa legge, poichè è meglio una cattiva legge che nessuna legge, pur con tutte le riserve che abbiamo espresso, che manteniamo e che riproporremo nell'altro ramo del Parlamento e di fronte all'opinione pubblica, daremo il nostro voto favorevole a questa legge in quanto — ripeto — è meglio una cattiva legge che nessuna legge. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Spadolini. Ne ha facoltà.

S P A D O L I N I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la battaglia per la salvezza di Venezia si identifica da anni con la battaglia repubblicana. Contro tutti gli assalti della speculazione industriale, invano mascherata sotto il manto dell'ingannevole socialità, il partito che ho l'onore di rappresentare a Palazzo Madama ha sempre sostenuto che la difesa di Venezia è un tutto unico: la città lagunare ha diritto di essere preservata dal deperimento naturale e dalla mano dell'uomo, di essere salvata come ambiente ecologico, come insieme di grandi e di piccole opere, come straordinaria e insostituibile intelaiatura umana nel complesso unitario della laguna, che non può essere colpito in un punto senza essere vulnerato nella sua superstite totalità.

Il Gruppo senatoriale repubblicano votò contro il primitivo testo della legge per gli interventi straordinari su Venezia, presentato (forse il collega socialista lo aveva dimenticato) dal Governo di centro-sinistra, e — non dimentichiamolo — con la firma di un Ministro socialista, nel corso della precedente legislatura: e lo fece con le efficaci motivazioni del senatore Cifarelli. Di fronte al *repêchage* del disegno di legge all'inizio di questa legislatura, si è posto al Gruppo repubblicano al Senato un problema di coscienza che non ha mancato di tormentare chi crede nei valori della cultura e della sua necessaria difesa contro le manomissioni del gigantismo industriale insensibile ai valori più alti della tradizione e della natura.

È un problema che si traduce in questi termini precisi. Il nostro rinnovato no al

progetto Lauricella, ora diventato progetto Gullotti, no inevitabile sul testo iniziale, avrebbe significato con ogni probabilità, dato l'equilibrio delle forze al Senato e le regole della maggioranza parlamentare su cui si fonda l'attuale governo Andreotti, no ai 250 miliardi previsti dalla legge e ritenuti da tutti indispensabili per le opere di tutela e di sviluppo della città non più dilazionabili.

Era una responsabilità troppo grave perchè un gruppo politico come il nostro potesse assumersela senza aver prima tentato di esperire tutte le strade utili al miglioramento della legge, alla revisione degli articoli contro i quali ci eravamo battuti nella scorsa legislatura, alla realizzazione di quelle garanzie essenziali, particolarmente sul punto chiave della terza zona industriale, la maggiore minaccia che gravi sull'avvenire di Venezia.

Decidemmo quindi di imboccare la strada delle trattative con gli altri gruppi della coalizione, trattative leali e ferme, conformemente alla linea di un partito che preferisce le grandi questioni di principio ai baratti del sottogoverno o ai vantaggi della lottizzazione del potere, dalla questione di Venezia alla questione della RAI-TV per intenderci.

Il nostro « sì » alla legge era condizionato ad alcuni punti precisi, che una delegazione di nostri senatori, con l'appassionato concorso dei colleghi Cifarelli, Mazzei e Venanzetti, ha illustrato con pazienza e con tenacia alle altre componenti della maggioranza, traducendoli via via in una serie di emendamenti, espressione della posizione repubblicana coincidente sui nodi fondamentali con le posizioni dei gruppi più qualificati, fuori del Parlamento e nell'ambito della cultura, egualmente tesi alla salvezza di Venezia contro gli attentati occulti e palesi, contro la congiura degli interessi settoriali e delle prelazioni corporative.

Non si dica che i risultati conseguiti dalla nostra azione sono stati scarsi. Vorrei particolarmente soffermarmi su quello che abbiamo ottenuto sul punto nodale della terza zona industriale. Chi vi parla ha combattuto, al di fuori di quest'Aula, una battaglia impegnata e a fondo per la salvezza di Venezia nel corso degli ultimi cinque anni, e lo ha fatto dalla tribuna di un quotidiano di informazione, insensibile a tutte le pressioni e a tutti i condizionamenti dei poteri politici ed economici tanto spesso congiunti e cooperanti nel ridurre l'area, certo non grande, che è riservata alla libertà di stampa nel nostro Paese.

Ora proprio sulla terza zona industriale, ombra sinistra che si protende sulla stessa sopravvivenza di Venezia, abbiamo ottenuto il divieto formale, consacrato nell'emendamento governativo all'articolo 3 da noi stessi redatto, ad « ogni ulteriore opera di imbonimento », nel quadro delle limitazioni esplicitamente preordinate alla tutela dell'ambiente naturale, alla preservazione dell'unità ecologica e fisica della laguna e soprattutto alla preservazione delle barene.

Orbene, « ulteriori » significa, in buon italiano, « destinate a svolgersi nel futuro ». La rinuncia quindi all'inciso « ivi comprese quelle per la realizzazione della terza zona industriale di Venezia-Marghera in gronda alla laguna » non significa assolutamente niente, non intacca il valore di quel blocco che si estende, per i precisi accordi di maggioranza (lo ripetiamo solennemente in quest'Aula), a tutte le opere volte ad ulteriori interramenti, sia nella terza zona industriale che in ogni altra.

Non solo: ma l'emendamento all'articolo 3 da noi strappato dopo una lunga e difficile battaglia si collega intimamente e indissolubilmente all'emendamento all'articolo 6, emendamento che vieta esplicitamente, fino all'entrata in funzione del piano comprensoriale, l'esecuzione di qualunque opera nelle zone già imbonite, comprese le parti della terza zona industriale, purtroppo, e senza nostra colpa, e con gravi danni per il complesso lagunare, già interrate.

Nei limiti delle nostre forze, ma con l'aiuto della nostra coscienza, era il massimo che potevamo ottenere; garanzia precisa contro ulteriori devastazioni collegate all'espansione della terza zona industriale, impegno a ridiscutere tutto all'inizio del piano comprensoriale, ma nel quadro dei princìpi generali già codificati e fissati, quali quelli re-

cepiti nell'articolo 3, vietante in ogni caso formalmente, per il futuro vicino e lontano, ulteriori opere di imbonimento; quelle opere cui si guardava con ansiosa attesa in taluni ambienti veneziani, che non ho bisogno di indicare a questa Assemblea: anche perchè sono scesi in campo apertamente senza neppure i veli della prudenza o della diplomazia.

Siamo veramente stupiti dell'atteggiamento assunto in questa occasione dai colleghi di parte socialista. Promotori e sostenitori di questo disegno di legge in un testo infelice, che apriva molti varchi alla speculazione industriale, i socialisti, fautori improvvisi del « no », sono diventati quasi maestri di coerenza e di intransigenza politica anche a noi repubblicani, che non eravamo al governo allora e che non vi sediamo neppure oggi, quasi che non avessimo assolto fino in fondo il nostro dovere.

La verità è un'altra: a loro, non a noi, toccava votare il testo primitivo della legge sugli interventi industriali, legge che portava la firma del ministro Lauricella, quel testo che — lo ripetiamo — noi non avremmo votato mai.

Si aggiunga che le revisioni ottenute dai repubblicani non si limitano al punto, pur qualificante, della terza zona. Abbiamo conseguito un punto importante in materia di commissione di salvaguardia, col parere vincolante dei consigli superiori interessati, contro tutti gli arbitri sempre possibili in questo campo. Abbiamo raggiunto risultati notevoli nella battaglia, non meno importante, volta ad assicurare la tutela dagli inquinamenti dell'acqua e dell'aria con razionalizzazione di metodi, con garanzie precise, con sanzioni corrispondenti alla gravità degli attentati che attraverso la via degli scarichi industriali si portano, in ogni parte d'Italia, alla salute collettiva e alla stessa preservazione del patrimonio naturale del Paese: una ricchezza che non teme confronti ma che ogni giorno di più appare compromessa senza che da nessuna parte si pensi a difenderla. Abbiamo ottenuto garanzie precise in materia di risanamento edilizio salvaguardando il giusto equilibrio fra mano pubblica e mano privata, nella visione organica della conservazione dei valori ambientali, assai scarsamente e insufficientemente protetti dal testo iniziale di questo progetto di legge.

Certo la battaglia per Venezia continua. Nessuno si illude, nel nostro Gruppo, che questa sia una vittoria definitiva. Conosciamo le resistenze locali e non solo locali, l'intrigo di interessi che dietro i vari consorzi per le zone industriali di Venezia si muovono e si coalizzano. Sappiamo che lo scontro tornerà alla Camera, continuerà nel Paese. Conosciamo le possibilità pressochè infinite di falsare le leggi attraverso le interpretazioni più o meno di comodo. Non daremo tregua alla nostra azione a tutti i livelli, forti del consenso che intorno a noi si leva dalla opinione pubblica, anche perchè la battaglia per la salvezza di Venezia è di quelle che non rendono, almeno nei termini della *Realpolitik* con cui tutto si misura da noi.

In questo spirito, e nonostante le nostre operanti riserve su taluni punti della legge (voglio ricordare, all'articolo 8, quel pericoloso e indefinito comitato tecnico-scientifico di nomina ministeriale che risuscita l'ombra non rimpianta del comitatone, sul quale si batteranno i colleghi repubblicani della Camera), in questo spirito, dicevamo, il Gruppo repubblicano del Senato voterà a favore del testo, tanto largamente emendato e rivisto, della legge per gli interventi straordinari per Venezia, impegnandosi a vigilare sulla sua attuazione, a seguire passo passo le fasi di un'esecuzione dalla quale molto dipende.

Noi sappiamo che le nostre tesi trovano larga eco, talvolta magari inespressa, anche nelle sponde maggioritarie del partito di maggioranza. Confidiamo, più ancora che nella forza cogente degli articoli, in quelle solidarietà, che sono sempre naturali e spontanee, fra chi crede negli stessi valori. Venezia rappresenta qualcosa di più della città storica da sottrarre alle mani rapaci dell'avventura e della speculazione. Venezia è il simbolo di una cultura e di una civiltà che noi intendiamo salvaguardare nel momento stesso in cui rivendichiamo la difesa dei valori dell'uomo. (*Applausi dal centro-sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Terracini. Ne ha facoltà.

T E R R A C I N I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il mio potrebbe anche essere un puro e semplice annuncio di voto; ma esso sarebbe cosa pleonastica poichè la presa di posizione molto precisa e risoluta assunta dal Gruppo comunista nel corso del dibattito già di per sè preannunciava la nostra ripulsa del disegno di legge così come è sortito, limitatamente modificato, dal dibattito dell'Aula. Allora, se non può essere un puro e semplice annuncio di voto, il mio deve essere un annuncio motivato? Sì, ma dico subito che non darò motivazioni che entrino nel merito delle disposizioni contenute nei vari articoli del disegno di legge. Non seguirò, a questo proposito, l'esempio di altri egregi colleghi che hanno già fatto la loro dichiarazione di voto perdendo questa ultima occasione per parlarci ancora una volta di escavazioni, di imbonimenti, di inquinamenti, di canali e di altre questioni di carattere tecnico o amministrativo già affrontate e chiarite nella discussione. Infatti il Gruppo comunista ha largamente contribuito al dibattito; e vorrei anzi affermare, senza falsa modestia, che forse esso è quello che vi ha portato meno declamazione e più larga messe di argomentazioni concrete, incidenti sopra i problemi reali di Venezia. Questi nostro interventi però non hanno, purtroppo, trovato risposte pertinenti nè da parte del relatore, nè da parte del Ministro, i quali hanno sbrigato le varie questioni da noi poste limitandosi a riconfermare apoditticamente le posizioni e formulazioni che avevamo criticato. Per i Gruppi di maggioranza invece, sia il relatore, sia il Ministro hanno saputo e voluto entrare nel concreto, ma quasi sempre in separata sede, fuori dell'Aula, portandoci poi qui in modo perentorio conclusioni concordate, ma ancora evitando ogni spiegazione che potesse, anche soltanto in via di tentativo, convincerci della loro fondatezza.

E a questo punto, forse in contrasto con la consuetudine dell'Assemblea, voglio esprimere ai colleghi del mio Gruppo che hanno partecipato alla discussione la mia personale riconoscenza per quanto hanno fatto. In quest'Aula quale altra voce ha echeggiato oltre a quella del senatore Chinello che ci abbia veramente portato l'animo popolare di Venezia, l'espressione di una conoscenza profonda dei problemi di quella città, considerati non con altezzosità scientifica ed artistica, ma con la passione di chi è tutto compenetrato della sua vita quotidiana? Il senatore Chinello ha raccolto le sue idee dagli abitanti di Venezia traducendole in termini consentanei alla sede e allo scopo del nostro dibattito.

Ma ancora una cosa dirò a scanso di un facile equivoco che volutamente, per bassa polemica politica, qualcuno potrebbe essere tentato di creare falsando la ripulsa che abbiamo apposta implicitamente col nostro emendamento al primo comma dell'articolo 1, quello che appare come epigrafe pomposa e declamatoria al progetto, la dichiarazione del carattere di preminente interesse nazionale della questione di Venezia. Questa dichiarazione non può avere infatti avuto nell'intenzione dei proponenti altro scopo che di sollecitare l'amor proprio di quella popolazione, credendo scioccamente ch'essa possa insuperbirsi vedendosi posta al primo punto dell'ordine del giorno del Paese. Alla stregua di una corretta formulazione legislativa essa era del tutto inutile perchè non impegna nessuno e nulla. Ma alla stregua delle riposte intenzioni dei sostenitori del testo, invece, era e resta insidiosa, dannosa. E perciò l'abbiamo respinta. Quali fossero dette intenzioni risulta dalla constatazione che in definitiva questa legge sottrae a Venezia, ai veneziani quasi interamente il potere che costituzionalmente loro compete di decidere delle questioni proprie, naturalmente con l'apporto che la nazione intera può darle a riparazione delle immense colpevoli trascuranze e negligenze dello Stato di oggi e di ieri, repubblicano e monarchico-liberale, fascista e democristiano nei confronti di Venezia e dei suoi bisogni drammatici. Nè ad attenuare questa responsabilità vale l'argomento che a portare Venezia a tanta rovina più di una pacifica ostilità a suo danno ha concorso la politica generale condotta dai

governi in tutto il Paese. Sì, è vero, su Venezia, come punto particolarmente *dolens* del corpo nazionale, il processo suppurativo provocato in lui dal suo sviluppo distorto ha provocato i mali peggiori. Ma per ridurla particolarmente aggredibile ai fattori degradanti e patologici occorreva appunto la opera deleteria che nelle forme più varie e in tutti i campi fu tanto a lungo permessa, stimolata e protetta in servizio di interessi locali e nazionali proprio dai poteri costituiti.

Il proclamato preminente interesse nazionale si risolve pertanto nella legge, nella preminenza dello Stato sulla regione e sui minori enti autarchici per tutto quanto dovrà essere deciso e attuato per la salvezza di Venezia.

E a chi volesse oppormi che d'altronde lo Stato è assai più e può di più delle regioni, delle province e dei comuni, dirò che allorquando l'articolo 114 della Costituzione dice che: « La Repubblica si riparte in Regioni, Province e Comuni », essa non detta una gerarchia di autorità e di poteri, ma bensì l'articolazione unitaria di un'unica autorità, di un solo potere, che, esercitato di volta in volta a seconda del migliòr risultato, da questo o da quello dei suoi coordinati portatori, resta sempre espressione della stessa inscindibile volontà e forza nazionale.

È alla luce di queste considerazioni che la nostra proposta di sopprimere la frase ridondante posta a frontespizio della legge si chiarisce e spiega non come misconoscimento e contestazione del valore grandissimo che il problema di Venezia ha per tutto il Paese, ma come convinzione che nessuno più di Venezia stessa può affrontarlo e risolverlo.

D'altronde fummo noi comunisti, che tra i primi, in ogni sede e occasione, sia come investiti di pubbliche cariche sia come semplici cittadini, da anni, da decenni, ne abbiamo denunciato la situazione allarmante, abbiamo sollecitato le misure a rimedio, abbiamo formulato proposte concrete. Ed ha un significato che solo il Gruppo comunista abbia saputo qui contrapporre al progetto del Governo, un proprio progetto organico, conseguente, completo, basato su una concezione del tutto diversa della grandiosa opera necessaria, degli obiettivi ai quali indirizzarla e dei modi per attuarla. Se anche noi fossimo stati solleticati dalla vanità di apporre al nostro progetto un'insegna rutilante di richiamo, credo che avremmo potuto così scolpirla: « Sia Venezia garante della propria resurrezione e del proprio sviluppo ». D'altronde, non è espressamente dichiarato dall'articolo 117 della Costituzione che l'urbanistica è di competenza della regione? Certamente quello di Venezia non è problema di pura urbanistica; ma è indubitabile che l'urbanistica è momento vitale per la soluzione del problema di Venezia come delle altre città cui questa legge intende provvedere. Ma per giustificare la devoluzione allo Stato e ai suoi vari organi centrali del compito di realizzare le iniziative intese alla salvezza di Venezia si è sostenuto che così si avrà maggiore celerità di azione, eliminate le remore che localmente l'avrebbero invece rallentata.

Ora, onorevoli colleghi, noi abbiamo, sulla capacità dello Stato centrale di attuare rapidamente le nostre decisioni, le leggi che approviamo particolarmente quelle relative ai lavori pubblici, delle esperienze tristi e scoraggianti. Ed esse ci vengono rammemorate ogni anno, al rituale esame dei bilanci, dalle enormi cifre dei residui passivi nella maggior parte attinenti al rendiconto del Ministero dei lavori pubblici e degli altri Ministeri che hanno con questo più frequenti e larghi concerti legislativi, come i Ministeri della pubblica istruzione, dei trasporti, dell'agricoltura. Come possiamo dunque credere che, rimettendo allo Stato, e cioè a questi Ministeri, l'attuazione delle molteplici iniziative pro-Venezia, questa città e i suoi dintorni si trasformino in brevi mesi in un cantiere pulsante e sonante? Ben al contrario, ciò potremmo attenderci solo se questa legge affidasse i compiti che indica a quelle istituzioni pubbliche che, radicate *in loco* e quindi a diretto e permanente contatto con la popolazione ne sono continuamente sollecitate, controllate, confortate. Ma voi stessi non avete fiducia nelle capacità realizzatrici dell'apparato statale, tanto che la legge che avete redatto prevede

la creazione di imprese nuove, a carattere parapubblico, per determinati maggiori settori di attività. È vero che il fatto che anche da parte liberale si siano accettate queste soluzioni ci fa sospettare che si è ad esse ricorso solo per dischiudere nuovi e maggiori varchi all'iniziativa privata in una attività che per la natura sua doveva restare esclusivamente rimessa a quella pubblica. Ma qui appunto si coglie l'essenziale del macchinoso impianto di questa legge che è la volontà ferma, anche se non dichiarata di fare della imperiosa, imponente impresa di salvazione di Venezia, una ricca bandita per colossali speculazioni e giganteschi profitti di quei gruppi imprenditoriali e bancari i quali dispongono di ben maggiori tramiti di penetrazione e d'influenza nei confronti dell'amministrazione centrale dello Stato che non delle amministrazioni locali.

In proposito ammoniscono le informazioni ampiamente documentate che da tante fonti, onorevole Ministro, salvo che da lei, abbiamo avuto circa l'impiego e la devoluzione dei fondi notevoli che altre leggi precedenti già avevano stanziato a favore di Venezia.

P R E S I D E N T E . Le ricordo, senatore Terracini, la questione del tempo e della seduta notturna.

T E R R A C I N I . Onorevole Presidente, la ringrazio del *memento* al quale mi atterrò, non rinunciando però ad un ultimo argomento.

Noi, di questo Gruppo, sappiamo di essere stati qui i portatori delle ragionate e ragionevoli attese della popolazione di Venezia e di tutto il suo comprensorio. Ne avevamo già la certezza. Ma essa ci è stata ribadita dal documento approvato tre giorni or sono dalla commissione consiliare speciale presieduta dal sindaco di Venezia, la quale è venuta seguendo con molta attenzione i nostri dibattiti. Questo documento è già stato richiamato ieri e ier l'altro in quest'Aula, ma io penso che sia bene citarlo più ampiamente sottolineando che esso fu approvato dai rappresentanti dei partiti democratico cristiano, socialista, comunista, repubblicano...

S P A D O L I N I . No, no, c'è una smentita.

T E R R A C I N I . Mi dispiace per lei, senatore Spadolini, perchè ciò avrebbe potuto salvare in parte la faccia del suo partito il quale dimostra invece di essere sordo (*interruzione del senatore Spadolini*) non solo nell'Aula del Senato ma anche in Venezia stessa alla voce dei veneziani. E mi spiace per Venezia che abbia avuto un sindaco incapace di comprenderne i reali bisogni porgendo ascolto alla grande maggioranza dei suoi cittadini o anche solo all'eco dell'uomo delle sue strade, se si possono chiamare strade quelle di Venezia.

Comunque io penso sia bene leggerlo il documento di quel consiglio comunale: e non per umiliare i Gruppi della maggioranza in Senato ma per fare loro comprendere quanto sia temeraria la sicumera con la quale asseriscono di esprimere i veri interessi della città lagunare.

Dice il documento: « Esaminati gli articoli già approvati in Aula e alla luce di quanto è dato sapere circa la formulazione di quelli che dovranno essere ancora discussi nei prossimi giorni; richiamandosi ai documenti approvati a larghissima maggioranza dal consiglio comunale, esprime un giudizio fartemente negativo sull'impostazione che la legge ha assunto, e manifesta la viva preoccupazione delle forze politiche veneziane per l'eventuale approvazione definitiva di formulazioni legislative che colpirebbero gravemente le possibilità di un'effettiva salvaguardia e di un contemporaneo rilancio socio-economico della città di Venezia ». Non siamo noi comunisti che abbiamo scritto questo testo sebbene i consiglieri comunali comunisti di Venezia lo abbiano approvato. Lo hanno scritto concordi i rappresentanti di tutti i partiti, salvo i fascisti e i liberali. E poichè, se non sbaglio, la Democrazia cristiana ha la maggioranza relativa nel consiglio comunale di Venezia, democristiano è il sindaco attuale della città, starà a voi, onorevoli colleghi di parte democristiana, sbrigarvela con quel sindaco e con quei consiglieri comunali di Venezia che in maniera tanto aperta e risoluta sconfessano il vostro comportamento e dichiarano che non accet-

tano le vostre decisioni. Avevo detto che il documento, a quanto risultava dai giornali, era stato approvato anche dai repubblicani, ma apprendo ora da una voce dei banchi repubblicani che i repubblicani di Venezia si sono uniti ai fascisti e ai liberali nel voto contrario. Compiango i repubblicani per la triste compagnia nella quale anche a Venezia si sono imbrancati. Ma se ciò conforta il senatore Spadolini a persistere nella posizione che ha assunto e dichiarato poco fa, si accomodi pure. (*Interruzione del senatore Spadolini. Repliche dall'estrema sinistra*). Se comunque la maggioranza governativa si ritrova in questa confusa e intricata posizione, noi, onorevoli colleghi, dando voto contrario alla legge non soltanto rimaniamo conseguenti alle nostre posizioni di prima, ma dimostriamo di essere sensibilissimi alla volontà democraticamente espressa dalla maggioranza della popolazione di Venezia, alla quale non dovremo dunque spiegare e giustificare e scusare il nostro comportamento.

Daremo voto contrario perchè pensiamo che questo testo, anzichè agevolare quella resurrezione e quell'ulteriore sviluppo di Venezia e del suo comprensorio che tutti dichiarano di volere, li renderà più difficili facendo insorgere nuovi e più gravi ostacoli; e perchè constatiamo che nella votazione si rimanifesterà il potere deteriore di un'alleanza di governo al cui mantenimento si subordina la stessa scelta della soluzione migliore del problema che ci sta dinanzi. Per conservare l'alleanza repubblicani e socialdemocratici sono disposti a pagare ogni prezzo, mentre i liberali non solo non pagano, ma percepiscono in termini politici sempre nuovi profitti. Come per questa legge per la quale essi, che nel Consiglio comunale di Venezia dispongono — se non mi sbaglio — di ben quattro rappresentanti su sessanta, hanno potuto imporre largamente la loro volontà. Scarsa o quasi la voce liberale a Venezia, si fa ed è imperiosa a Roma, negli ambulacri ministeriali e nelle sale di Palazzo Chigi. (*Interruzioni dal centro-destra*).

Il voto che renderemo fra poco non chiuderà ad ogni modo questo grave, importante e significativo capitolo della nostra attività legislativa e della storia del nostro Paese. La discussione riprenderà fra poco alla Camera. Ma non si interromperà mai a Venezia, fino almeno a quando una nuova legge, ascoltando e accogliendo la voce dei veneziani, non ne realizzerà la semisecolare attesa di rimedi radicali, ispirati agli interessi popolari e democratici della loro città.

Riconfermo che il Gruppo comunista voterà contro il disegno di legge. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Eugenio Gatto. Ne ha facoltà.

G A T T O E U G E N I O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il presidente della Commissione dei lavori pubblici, senatore Togni, al quale va il ringraziamento del Gruppo a nome del quale ho l'onore di parlare, per la passione portata in tutto il lavoro per questa legge, ha all'inizio fatto una relazione sulla legge stessa, dove ha espresso dei convincimenti e delle valutazioni che noi riteniamo giuste ed accettabili.

Su queste valutazioni molto si è discusso con molta passione, talvolta anche con toni drammatici. Ringraziamo tutti coloro i quali hanno discusso con tanta passione perchè, come veneziani, riconosciamo che questo è indubbiamente dettato dall'amore che tutti hanno per questa nostra unica città. Chiediamo scusa se anche noi veneziani siamo presi dal turbine di queste discussioni e se anche noi — come è stato rilevato — siamo talvolta divisi nel ritenere giusti o non giusti taluni strumenti o talune scelte per la salvezza di Venezia.

Dovete però credere che anche in noi la discussione e le posizioni diverse sono il frutto di amore e che in tutti vi è la volontà ferma di salvare, e di salvare viva con il suo tessuto sociale ed umano, la città di Venezia.

Il senatore Togni ha fatto delle valutazioni su quella che è la parte finanziaria della legge. Sono delle valutazioni che, a mio giudizio, sono obiettive e rispondenti ad una situazione. Dobbiamo riconoscere che lo sforzo dello Stato italiano nel mettere a disposizione per la salvezza e la rivitalizzazione di Venezia 250 miliardi è uno sforzo notevole,

uno sforzo che tutti noi non possiamo non apprezzare. Di questo gli va dato atto e va ringraziato. Nello stesso tempo, come giustamente ha osservato il presidente Togni, per tutto ciò che sarà il corso completo delle esigenze che il problema di Venezia e del suo *hinterland* lagunare richiederà, i mezzi necessari, saranno indubbiamente molto maggiori. Il presidente Togni ha parlato di circa 1.000 miliardi. Sarà questa o sarà un'altra cifra, noi siamo qui semplicemente a dire che questo primo passo è un passo notevole, che va sottolineato, che questa legge con il suo finanziamento è una legge che senza dubbio porta un contributo notevole per iniziare la soluzione dei complessi e vari problemi che investono la nostra città.

Una cosa vorremmo che fosse chiara, che questo denaro è denaro dello Stato italiano e dei contribuenti italiani. Perchè una propaganda, non sempre forse del tutto abile, ha fatto credere a molte persone che il denaro ci venga regalato dall'estero. Ed è veramente strano che mentre il Governo sta facendo così notevole sforzo per risolvere il problema di questa nostra città, mentre mette a disposizione una cifra così notevole, nello stesso momento si senta dire da taluni non sufficientemente informati che questa cifra ci viene regalata dall'estero.

Ritengo che sia stata posta bene la sottolineatura di quelli che sono gli scopi fondamentali di questa legge quando si è adoperata una parola che sintetizza veramente tutto ciò che con questa legge si è voluto fare e ciò che in seguito si vuole fare. Questa è la legge — è stato detto — della salvezza e della rivitalizzazione di Venezia. È una parola un po' difficile a pronunciare ma che rende bene l'idea di quelli che sono gli scopi che questa legge si propone. Ed io cercherò — per quanto mi è possibile — di dire che a nostro giudizio questi scopi in buona parte essa raggiunge.

È chiaro che non possiamo pretendere tutto da questa legge. Il problema di Venezia e del suo *hinterland* lagunare è vasto e complesso e non può essere risolto in pochi anni, ma è altresì chiaro che questo è un primo effettivo contributo che, nell'arco dei tempi tecnici che saranno necessari per spendere questa somma, può ritenersi efficace e sufficiente.

La rivitalizzazione di Venezia consta di parecchi problemi fondamentali che si possono ben dividere e riassumere — come del resto ha fatto il Presidente della Commissione — in tre grandi aspetti: quello artistico e monumentale, quello ecologico e quello socio-economico.

Sull'aspetto monumentale ed artistico possiamo dire che la legge dà dei contributi che, se non riusciranno a risolvere tutti gli enormi problemi che sia sotto l'aspetto monumentale che sotto quello artistico Venezia presenta, purtuttavia — dobbiamo riconoscerlo — rappresentano uno sforzo dello Stato, che per la prima volta affronta con mezzi notevoli questo problema.

Dobbiamo dire che accanto a questa volontà dello Stato, che non si esplica a parole ma con mezzi tangibili, dobbiamo mettere anche l'azione dell'UNESCO e quella di talune nazioni estere che stanno portando un contributo, sia pure modesto ma comunque effettivo, da noi veneziani molto apprezzato, al restauro ed alla conservazione di certi monumenti della nostra città.

Non esito a dire che la legge affronta bene anche i problemi ecologici di Venezia. Non vi è in me assolutamente volontà di polemizzare, ma semplicemente di leggere dei documenti ufficiali, che sono frutto di anni e anni di ricerche e di lavoro (esattamente sei anni) e che hanno potuto, sotto certi aspetti, puntualizzare la situazione di Venezia e della sua laguna per quel che riguarda la situazione ecologica. Mi riferisco alla relazione sull'attività del Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali, un comitato il quale — checchè si voglia dire o giudicare — ha fatto un complesso di studi notevoli ed ha esposto in una sua relazione i risultati delle proprie ricerche.

A pagina 47 di questa relazione si legge che « in laguna aperta il tasso batterico totale non è assolutamente alto, come pure non troppo elevato è il tenore coliforme. Valori estremamente alti ed igienicamente preoc-

cupanti sono stati ritrovati invece nelle acque del centro storico ».

Nella successiva pagina 48 si precisa che « la mancanza di collettori fognari e di centrali di trattamento è ovviamente responsabile della costante presenza di coliformi nelle acque interne veneziane ». Si precisa ancora, a pagina 53, che « la radiocontaminazione della laguna non dà più alcuna preoccupazione, essendo l'inquinamento radioattivo sceso ad un livello assolutamente trascurabile ». Si dice inoltre a pagina 57 che « per quanto riguarda i dati sperimentali si può affermare che il centro di Venezia ha una contaminazione atmosferica notevolmente ridotta e tale da classificare la città tra quelle con basso inquinamento ». A pagina 58 si precisa che « volendo fare confronti si può dire che Venezia non è più inquinata di una città di terraferma a modesto sviluppo industriale ».

Ebbene, quali soprattutto le ragioni di questo inquinamento? Le ragioni nella relazione sono esposte con estrema chiarezza. E io dico che la legge su Venezia affronta questi aspetti del problema in un modo che io ritengo tale, se non da risolvere totalmente, certo da determinare un avvio notevole alla soluzione del problema ecologico. I lavori che sono necessari sono quelli relativi alle fognature non solo nella città di Venezia (voi sapete che Venezia è senza fognature) ma in tutto l'*hinterland* lagunare. Inoltre — e anche questo aspetto la legge affronta — bisogna modificare il sistema di riscaldamento della città perchè è soprattutto il riscaldamento cittadino che determina la situazione di inquinamento dell'aria.

La legge che ci auguriamo che voi, onorevoli colleghi, vogliate votare affronta e dà la possibilità di risolvere il problema delle fognature; e proprio oggi abbiamo discusso del secondo problema della modificazione del sistema di riscaldamento della città migliorando il relativo articolo. Ecco quindi che per quanto riguarda uno degli aspetti fondamentali della salvaguardia di Venezia, quello ecologico, non vi è dubbio che la legge dà la possibilità di portare degli aiuti veramente notevoli. Del resto un primo esperimento è già in atto e delle fognature si stanno facendo in una parte di Venezia.

Vi sono poi i problemi socio-economici della città che sono indubbiamente molto gravi. Bastano pochi dati sommari: eravamo 170.000 nella Venezia storica e forse, anzi certamente, eravamo troppi, oggi siamo 103-104.000 e siamo troppo pochi. A parte l'esodo che ha dissanguato la nostra città, quel che è grave è che la nostra è una città abitata per la maggior parte da uomini anziani. Riferisco sempre le valutazioni del Comitato di cui vi ho parlato. A pagina 31 si legge: « È ormai impossibile, anche fermando l'esodo, che la fertilità naturale sia in grado di colmare i vuoti procurati dalla mortalità in una situazione di grave senescenza della popolazione ». Il che sta a significare che i nostri problemi debbono essere visti sotto l'aspetto umano; il problema dei cittadini che con la loro presenza devono vivificare questa città è un problema grave.

Quali le cause? Il Comitato identifica come causa principale dell'esodo dalla città la situazione delle abitazioni, di cui si è largamente parlato anche durante la discussione di questa legge. Ma io ritengo che tale causa non sia sufficiente a fermare l'esodo che si è iniziato. La verità è che fra la città di Venezia e la terraferma vi è una differenza nel costo della vita, determinata dal complesso delle componenti del costo della vita stessa, che si aggira attorno al 25-30 per cento. Ed ecco che soprattutto le coppie giovani preferiscono andare a vivere sulla terraferma, dove la cinquecento può rendere più lieta la vita, piuttosto che starsene nella città di Venezia dove, con gli stipendi o i salari che hanno, non possono che condurre una vita stentata e magra.

Gravi, quindi, indubbiamente, i problemi socio-economici della nostra città, problemi che indubbiamente questa legge affronta, problemi che sarebbe profondamente ingiusto chiedere che la legge risolvesse nella loro pienezza, problemi che essa avvia, problemi sui quali per anni dovremo noi, dovranno coloro che ci succederanno esercitare la loro attività di legislatori, problemi che per anni probabilmente saranno all'ordine del giorno del nostro Paese. Ricordiamoci

che è difficile poter conservare dei musei, è difficile poter conservare delle zone limitate di monumenti archeologici; mai sarebbe possibile conservare una città come Venezia se in essa non vi sono gli uomini, se in essa non vi è la vita, se in essa non vi è questa grande potenza vivificatrice che ha l'uomo con le sue speranze, con le sue esigenze e con le sue attività.

I problemi legati alla salvezza fisica di Venezia sono quelli che hanno indubbiamente maggiormente interessato il Senato. Dobbiamo dire che è stata saggezza della legge rinviare questi problemi alle decisioni del programma comprensoriale. Ritengo che sia da seguire la posizione chiara della relazione del comitato e cioè che nel mentre noi abbiamo degli studi che possono cominciare a farci capire come è e come può essere risolta la situazione veneziana, tuttavia nel contempo non abbiamo sufficiente materiale per poter prendere con certezza certe decisioni, motivo per cui altri studi sono necessari e motivo per cui si è ritenuto che all'esito di questi ulteriori studi, tra cui all'esito del famoso modello di Voltabarozzo della laguna, si debba subordinare la decisione delle scelte da farsi per Venezia.

Nella legge sono state fatte solo due eccezioni a questa che mi è parsa una saggia di rettrice: una per quel che riguarda la Venezia-Monaco — sulla quale non mi intratterrò perchè il collega Caron ha espresso tutti i motivi che ci portano ad essere favorevoli a questa opera —; la seconda, l'emendamento che è stato presentato dal Partito repubblicano italiano, emendamento che nel suo concetto è accettabile e giusto; nessuno oggi vuole ingrandire l'ampiezza della terza zona industriale; l'emendamento ferma i lavori di imbonimento al punto in cui si trovano e pone uno sbarramento per ogni ulteriore ampliamento e nello stesso tempo rinvia le decisioni, quindi sospende l'effetto della legge in base al quale questi lavori sono stati fatti fino alla decisioni che verranno prese nel piano comprensoriale.

Ci auguriamo che le decisioni di questo piano comprensoriale siano delle decisioni sagge e giuste che rispondano all'effettivo interesse di Venezia. Vogliamo solo dire brevemente che i problemi che attraverso le decisioni del piano comprensoriale debbono essere risolti, sono formidabili; si tratta del problema della via d'acqua per il quale il comitato dice che « la costruzione della nuova via d'acqua lagunare, pur avendo certamente accentuato la velocità di propagazione della marea in laguna, in conseguenza dell'aumento dei fondali, non aveva potuto dare che un incremento trascurabile alle escursioni della marea nella laguna stessa, in quanto le condizioni di uguaglianza tra le escursioni in mare e quelle in laguna erano state già pressochè raggiunte con la sistemazione moderna delle bocche portuali anche prima della creazione della zona industriale di Marghera », il che significa attorno alla fine del 1800. Vi è inoltre il problema della portualità veneziana che il piano comprensoriale deve risolvere, che è un problema fondamentale per la vita di questa città, il che risulta evidente solo che si pensi che il reddito che Venezia ricava dalle attività portuali è quasi tre volte quello che ricava dal turismo. E d'altra parte è ormai assodato che mentre il porto industriale può vivere senza il porto commerciale, il porto commerciale non potrebbe vivere senza il porto industriale. Vi è ancora un altro grave problema che è collegato a uno dei settori fondamentali della vita veneziana: è la questione della terza zona industriale nella quale è coinvolto il lavoro di oltre 30.000 lavoratori. La prima zona industriale, nella quale vi sono attualmente le fabbriche, è destinata, per l'impossibilità che ivi hanno le aziende ad ammodernarsi e a seguire l'evoluzione della tecnica, ad essere la tomba di tutte le sue aziende, se non si provvede al trasferimento di queste in altro luogo. La terza zona industriale dovrebbe avere il compito di recepire queste aziende. Si intende con questo salvaguardare l'attuale potenziale di lavoro, mentre la prima zona industriale verrebbe portata a verde per creare una difesa dagli inquinamenti di Marghera. Si tratta, cioè, di problemi che hanno un'importanza fondamentale per la vita della città, dei quali dovranno evidentemente tenere il debito conto coloro che formuleranno il piano com-

prensoriale. Ci auguriamo che essi li risolvano nel modo migliore in modo che la città di Venezia possa continuare a vivere come una città fatta per l'uomo e a misura dell'uomo, una città con una sua vita, con le sue esigenze e con le sue speranze. Noi riteniamo che questa legge dia un notevole avvio su una giusta strada ai problemi che travagliano la città di Venezia e per questo, con tranquilla coscienza, chiediamo ai colleghi del Senato di approvarla. (*Vivissimi applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge n. 256. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Pertanto è da ritenersi assorbito il disegno di legge n. 362, d'iniziativa del senatore Terracini e di altri senatori.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 21,30, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 20,50*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari