

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 8 OTTOBRE 1969

(28^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI
e del Vice Presidente AVEZZANO COMES

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Provvedimenti per la costruzione di porti turistici e pescherecci » (794):

PRESIDENTE	Pag. 376, 382, 383, 384
ABENANTE	379, 380, 382, 383
ALESSANDRINI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	379, 381, 382, 383, 384
ANDÒ, relatore	376, 380, 383
CROLLALANZA	376, 379, 381
DE MATTEIS	377
FABRETTI	377
GENCO	378, 380, 383
GIANQUINTO	376, 382
MANNIRONI, sottosegretario di Stato per la marina mercantile	381
MASSOBRIO	380
VOLGGER	384

Discussione e approvazione:

« Norme integrative della legge 6 agosto 1966, n. 652, concernente lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali » (795):

PRESIDENTE	384, 386, 387, 390, 395, 397, 398
ALESSANDRINI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	393, 394
ANDÒ	392

BONAZZI	Pag. 397
CROLLALANZA	386, 392
FERRONI, f.f. relatore	384, 386, 392, 394, 396
GIANQUINTO	386, 387, 390, 397
MADERCHI	392
POERIO	396
PREMOLI	391

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Crollalanza, De Matteis, Fabretti, Florenza, Genco, Indelli, Maderchi, Massobrio, Piccolo, Poerio, Sammartino, Spagnolli, Spasari, Tansini, Togni e Volgger.

Ai sensi dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Ferroni sostituisce il senatore Lucchi.

Ai sensi dell'articolo 24, secondo comma, del Regolamento, sono presenti i senatori Gianquinto e Premoli.

Intervengono i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Alessandrini e per la marina mercantile Mannironi.

PICCOLO, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Presidenza del Vice Presidente
AVEZZANO COMES**

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge: « Provvedimenti per la costruzione di porti turistici e pescherecci » (794)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la costruzione di porti turistici e pescherecci ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

A N D O ' , relatore. Onorevoli senatori, l'articolo 9 della legge 3 agosto 1949, n. 589, avente per oggetto « Provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli enti locali » dispone che: « Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a cedere ai comuni interessati un contributo costante per 35 anni nella misura del 4 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la costruzione o per le opere di miglioramento dei porti e approdi di quarta classe, con particolare riguardo per quelli interessanti l'attività peschereccia ».

Le richieste di contributo da parte dei comuni per tali infrastrutture sono numerose e di notevole entità finanziaria, a fronte di che le disponibilità dello Stato sono molto modeste.

Nella legge 28 febbraio 1969, n. 21, che approva il bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1969, all'articolo 61, n. 2, lettera b), il limite di impegno per pagamenti differiti relativamente alle opere marittime ai sensi del succitato articolo 9 della legge n. 589 del 1949 è di lire 75 milioni.

Il bilancio 1969, peraltro, sul capitolo 5381 del cosiddetto fondo globale destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso, prevede un accantonamento di 400 milioni di lire sotto la voce « contributi al finanziamento per la costruzione di porti turistici ».

Occorre pertanto che un'apposita disposizione di legge disponga che il limite di impegno suddetto sia aumentato della somma accantonata sul fondo globale.

A ciò provvede il primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge in esame.

Con il successivo comma dello stesso articolo si stabilisce che alla ripartizione del predetto stanziamento provvederà il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro della marina mercantile e con il Ministro del turismo e dello spettacolo.

Con il secondo ed ultimo articolo vengono indicati i mezzi per fare fronte al nuovo onere.

Il relatore non ha nulla da osservare sul disegno di legge e ne chiede pertanto l'approvazione. Vi è solo da considerare che la somma in questione è di gran lunga insufficiente per sopperire alle reali occorrenze.

Vero è che si tratta di un concorso dello Stato per opere che compete agli enti locali realizzare, ma è anche vero che se si vogliono incoraggiare in modo sostanziale attività che apportano notevoli vantaggi all'economia in genere del Paese, e al turismo in particolare, è auspicabile che lo Stato possa intervenire in maniera più adeguata disponendo di fondi più consistenti.

C R O L L A L A N Z A . Sono favorevole al provvedimento in esame, pur sottolineando la conclusione cui è pervenuto lo stesso relatore: che le presenti norme, anche se aggiungono ai 75 milioni già stanziati in bilancio altri 400 milioni, per la modestia del contributo ed in relazione alle condizioni degli enti locali (e mi riferisco in modo particolare a quelli del Mezzogiorno) avranno scarsa attuazione per lo meno — ripeto — nel Sud d'Italia.

In altre zone, infatti, ad esempio sulla costa ligure o dove i comuni si trovano in condizioni migliori...

G I A N Q U I N T O . I comuni sono nelle stesse condizioni disastrose in tutta Italia: non c'è distinzione tra Nord e Sud!

C R O L L A L A N Z A . Questa differenza invece esiste, senatore Gianquinto! È esatto che anche al Nord ci sono comuni che si trovano nelle stesse condizioni di quelli del Mezzogiorno, ma dirò che mentre al Nord questa percentuale è relativamente

modesta nel Mezzogiorno è invece prevalente. Questa è la realtà.

Comunque, rimane il fatto che con le difficoltà che incontreranno i comuni per finanziare le opere e con le difficoltà, anche per quei comuni in grado di operare, di darvi corso per la situazione in cui si dibatte la Cassa depositi e prestiti, distratta dai suoi compiti di istituto da altri finanziamenti, come quello per le autostrade, il provvedimento — ripeto — troverà a mio avviso scarsissima applicazione.

Ed allora, quali sono le mie conclusioni? Che questi 400 milioni varranno solo a finanziare pochi porti turistici o pescherecci.

Ma, onorevole Sottosegretario, ritengo che il problema vada rivisto ed affrontato in modo adeguato ed organico tenuto conto che, in definitiva, l'incremento turistico (che consente allo Stato la possibilità di assicurarsi valuta pregiata) dovrebbe consigliare al Governo di accollarsi, in determinate circostanze, se non completamente, per lo meno una parte notevole del contributo in capitale per rendere di più larga applicazione il disegno di legge.

Queste sono le osservazioni che intendo fare e che non mi impediscono, peraltro, di esprimere il consenso al disegno di legge in esame.

Presidenza del Presidente TOGNI

F A B R E T T I . Anche il nostro Gruppo, onorevole Presidente, è sostanzialmente d'accordo su questo disegno di legge; si tratta di integrare insufficienze da tutti denunciate in relazione all'attività dei porti turistici e pescherecci.

Ma, pure affermando questo, varie sono le perplessità che noi abbiamo in ordine all'applicazione del provvedimento; innanzitutto, come verranno ripartiti questi fondi? Mi pare che sia prevista una specie di delega al Ministro dei lavori pubblici di concerto con quelli della marina mercantile e del turismo.

Non molto tempo fa, in questa stessa Aula, abbiamo inteso dire dall'attuale Ministro della marina mercantile, ed anche

dai suoi predecessori, che vi è urgenza e necessità di un coordinamento unitario per quanto riguarda l'attività di tutto il settore di pertinenza di questo Dicastero e quindi anche dei porti.

Pertanto, la prima questione da affrontare è quella della priorità nella destinazione ed utilizzazione dei fondi previsti da questo provvedimento e, in questa operazione, un ruolo di primo piano spetta, a nostro avviso, al Ministro della marina mercantile di concerto con quello dei lavori pubblici, che rimane responsabile in ordine all'esecuzione delle opere previste.

In questo quadro, quale ripartizione si intende fare tra porti turistici e pescherecci? Sappiamo qual è l'urgenza di attrezzature e mezzi dei porti pescherecci e quanto sia indispensabile che il settore della pesca siameglio organizzato. Ma anche per quanto riguarda i porti turistici a chi sarà affidata la scelta degli interventi?

A noi pare che sarebbe opportuno che su questa materia il Ministero della marina mercantile, di concerto con quello dei lavori pubblici, ci presentasse un piano prioritario che tuttavia sappiamo fin d'ora risulterà insufficiente per la modestia degli stanziamenti; in questa situazione, a maggior ragione si pone dunque il problema di una pianificazione per evitare l'insorgere di dannosi campanilismi tra i vari comuni che finirebbero con il danneggiare tutti.

E poi da considerare il problema posto dal senatore Crollanza: addossare ancora una volta gravami di questo genere ai comuni, dei quali conosciamo tutti la drammatica situazione, non ci sembra una soluzione idonea e, anche a questo riguardo, auspichiamo una revisione da parte dei Ministeri interessati per avere un quadro organico e fare in modo che le opere necessarie siano veramente eseguite.

D E M A T T E I S . Il Gruppo socialista è favorevole al provvedimento in esame che intende avviare (possiamo infatti parlare solo di « avviare ») a soluzione un problema di una certa gravità come è stato illustrato dall'onorevole relatore.

Mi pare che il punto più saliente da discutere sia quello dell'onere che da queste norme deriverà ai comuni dei quali, anche in occasione dell'ultima discussione del bilancio dei Lavori pubblici, abbiamo riconosciuto le difficoltà in ordine all'esecuzione di opere pubbliche.

I comuni, infatti, che pure verrebbero ad avvantaggiarsi sensibilmente per il contributo costante sulle spese derivanti dal presente disegno di legge da parte dello Stato, non riescono a reperire i mutui necessari sia che si rivolgano alla Cassa depositi e prestiti che agli Istituti di previdenza o al Consorzio delle opere pubbliche, il quale, addirittura, si è trovato di recente in grosse difficoltà nell'erogazione di somme a suo tempo stanziare per nuovi mutui.

Quanto alle priorità segnalate dai colleghi intervenuti, indubbiamente si tratta di un problema da non sottovalutare; esse dovrebbero stabilirsi di concerto tra i Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile senza dimenticare, a mio avviso, anche il Ministero del turismo.

Ho tuttavia una preoccupazione: quando si comincia a parlare di piani e di concerti tra i vari Ministeri, il più delle volte si finisce con il creare *iter* burocratici così lunghi e tortuosi che, alla fine, non si riesce a spendere in tempo utile quanto previsto, per cui i residui passivi si accumulano sempre più e non si fa neanche quel poco che pure si sarebbe potuto realizzare.

In conclusione, ribadisco il voto favorevole del Gruppo socialista al provvedimento in esame pur invitando l'onorevole Sottosegretario a tener conto delle considerazioni svolte.

G E N C O . Desidero dire all'onorevole relatore — anche se non è un appunto che gli rivolgo — che mi sarei aspettato l'illustrazione di un piano globale di tutti i porti minori italiani con l'indicazione della somma necessaria per la loro sistemazione.

Dopo di che, non potendoci purtroppo aspettare il reperimento immediato dell'intero finanziamento necessario, si sarebbe anche potuta fare una graduatoria o, con

termine attuale, stabilire un grado di priorità negli interventi stessi.

Anche io sono favorevole al disegno di legge, vorrei però sottolineare che oltre alle difficoltà di ordine economico messe in luce dal senatore Crollanza ed anche dal senatore Gianquinto nella sua interruzione, circa l'impossibilità dei comuni di provvedere alle spese necessarie, esiste una impossibilità di carattere tecnico relativa alla progettazione di opere marittime quali quelle di cui ci stiamo occupando, perchè in Italia — lo abbiamo più volte affermato e lo ribadiamo ancora — vi è carenza di ingegneri specializzati nella progettazione, e di conseguenza nella direzione, di opere marittime.

Non parliamo certo delle grandi opere che interessano i grandi porti: ci sono dieci o dodici professori universitari, dieci o dodici funzionari dello Stato che possono soddisfare queste particolari esigenze. Ma un piccolo comune a chi potrebbe affidare un lavoro del genere? Abbiamo tanti ingegneri generici, liberi professionisti, che sono ottimi per la progettazione di un ponte, per la costruzione di strade e di edifici, ma non sono certo in grado di portare a compimento opere marittime. Inoltre credo che al Ministero non si abbia la sensazione di quello che occorre per risolvere il problema porto per porto.

In secondo luogo le procedure fissate dalla legge n. 589 del 1949 non sono soltanto quelle relative al finanziamento. Sappiamo che la legge n. 589, che pure ha avuto notevolissime applicazioni nei venti anni della sua vita, prevede delle procedure e dei termini per cui, prima che qualunque provvedimento vada a buon fine, passeranno (e sono ottimista) almeno due anni, per arrivare poi alla conclusione che il comune si rivolge all'istituto finanziario facendo candidamente presente che non possiede i fondi necessari.

Il piano della programmazione ha stabilito che per i porti maggiori occorrono le cifre che tutti conosciamo; ma noi vorremmo che il Ministero facesse un piano anche per i porti minori e ci dicesse: per sistemare tutti i porti minori occorrono tanti

miliardi, che noi potremmo stanziare in un certo numero di anni, cercando logicamente di rispettare le priorità realmente esistenti.

I piccoli porti mancano poi della manutenzione ordinaria: non si tratta soltanto di sistemarli, ma anche di mantenerli. Per soddisfare queste esigenze in base alla legge n. 589 sarà necessario attendere degli anni. Tenendo conto del contributo dello Stato del 4 per cento si potrebbe fare il totale dei miliardi che possono essere investiti; fatta la divisione per il numero dei posti esistenti, abbiamo un quoziente molto esiguo, certamente insufficiente. Si potrebbe allora procedere alla sistemazione di 30-40 porti trascurando gli altri: dico subito che sono contrario ad un simile sistema. Credo che il Governo debba fare qualcosa per affrontare il problema nella sua globalità.

Se c'è una attività che in Italia va sempre più decadendo è proprio quella della pesca. Comunque, nonostante i rilievi fatti, considerato che si tratta di un provvedimento iniziale che speriamo apra la via ad altri migliori, esprimo il mio voto favorevole.

A B E N A N T E . Sono sostanzialmente d'accordo con quanto è stato detto dai colleghi che mi hanno preceduto. Mi domando però: qual è l'asse, qual è lo spirito, qual è la logica di questo provvedimento? Perché quando ci presentate una disponibilità di 400 milioni, che poi moltiplicati per gli investimenti che possono produrre diventano 8 miliardi circa, allora voi vi rendete conto che innanzitutto vi è la grossa difficoltà, già ricordata, dell'impossibilità degli enti locali a partecipare adeguatamente alla soluzione del problema.

Interessante mi sembrerebbe anche potenziare l'indirizzo delineatosi in questi anni con il piano dei porti, quello cioè adottato anche da altri Paesi, consistente nell'intervento dello Stato per rendere possibile l'attrezzatura degli scali marittimi turistici e commerciali, tanto è vero che il piano dei porti lo abbiamo impostato su questa base.

Terza considerazione: oggi non è più possibile operare verticalmente in modo settoriale. Dovete mettervi d'accordo, colleghi della maggioranza: cosa significa aver fatto

un piano quinquennale, aver fatto un piano dei porti, far circolare il Progetto 80, che a mio parere giustamente parla di una funzione organica affidata a scali maggiori e scali minori, in una articolazione di carattere regionale ed una specializzazione dei vari scali marittimi? Voi prevedete, tanto per parlare soltanto del Tirreno, un sistema portuale nell'alto Tirreno ed uno nel basso Tirreno: cosa significa la legge che ci presentate in rapporto alle esigenze che tutti riteniamo indispensabile soddisfare? Dovete darci una risposta. Intendete forse disattendere aspettative da tutti avvertite in misura determinante?

Quarta considerazione: accostare insieme porti pescherecci e porti turistici crea in me enorme diffidenza. Desidero essere estremamente chiaro: chi ne pagherà le spese saranno certamente i porti pescherecci. Le richieste dei porti turistici, che sono diventati una necessità in rapporto ad un consumo indotto imposto da alcuni strati della nostra società, prevarranno sulle esigenze dei porti pescherecci, senza considerare che con 8 miliardi non si soddisfano neanche le esigenze del grosso porto turistico di Napoli.

A L E S S A N D R I N I , sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Vorrei far presente che certi problemi non ci interessano. Ricordo che il disegno di legge in discussione si riferisce soltanto ai porti turistici e pescherecci di quarta categoria, cioè a piccolissimi porti, non già ad installazioni di una certa dimensione.

A B E N A N T E . Allora permettetemi di fare un'altra ipotesi. Torre del Greco, quando chiederà di diventare da porto commerciale un porto turistico, si appiglierà a questa legge. Apparentemente non sarebbe possibile, ma io vi garantisco che sapranno trovare il modo di arrivare a tanto.

C R O L L A L A N Z A . Esiste una legge che stabilisce le categorie cui appartengono i vari porti, anche se la legge che riguarda le classificazioni ha bisogno di essere rivista e modificata.

A B E N A N T E . Voi tutti potete constatare che ci muoviamo su un terreno molto frammentario.

Noi abbiamo presentato un emendamento al secondo comma dell'articolo 1, in ordine a chi deve essere il soggetto fondamentale del concerto con altri Ministeri, chi deve essere il titolare della ripartizione. Qui è scritto che sarà effettuata dal Ministero dei lavori pubblici, ma se vogliamo essere coerenti, dobbiamo sostituirlo con il Ministero della marina mercantile.

G E N C O . Prego il collega Abenante di tenere presente che chi eroga i fondi è il Ministero dei lavori pubblici.

A B E N A N T E . Su questo siamo perfettamente d'accordo, però ritorniamo sulla questione che abbiamo dibattuto l'altro giorno: che valore ha, allora, accogliere la richiesta che lo stesso Ministro della marina mercantile ha in questa sede avanzato sulla necessità che il soggetto del coordinamento e quindi il soggetto della spesa in campo marittimo fosse il Ministero della marina mercantile?

A mio parere è necessario rimuovere vecchie strutture dello Stato, come quelle esistenti in questo campo, le quali hanno provocato anche l'accumularsi dei residui passivi. Chi deve effettuare la ripartizione? Mentre il primo aspetto del problema è importante ma non decisivo, per questo secondo aspetto deve finire la storia delle deleghe al Governo che poi stanziava i fondi: dobbiamo decidere noi gli stanziamenti. È inutile parlare dei nostri poteri, della legittimità delle nostre decisioni, quando poi continuiamo a conferire una serie di deleghe. I Ministeri preparino i disegni di legge necessari, da presentare all'esame del Parlamento, rispondenti ad una visione organica dei vari problemi e noi saremo sempre d'accordo se essi si dimostreranno giusti.

M A S S O B R I O . Prendo la parola soltanto per dichiarare che il mio Gruppo voterà a favore del disegno di legge in esame sia pure con qualche riserva in quanto,

come hanno già rilevato altri colleghi, la legge presenta alcune lacune; ma nello stesso tempo non si può negare che, pur non risolvendo in pieno il problema, una certa utilità la produce. Quindi, per questa parte di utilità dichiariamo di votare a favore del disegno di legge.

A N D O' , *relatore*. Siccome ci troviamo in una sede politica, evidentemente sono legittime e pertinenti le osservazioni fatte dai vari colleghi, che sono appunto di natura politica, concernenti la politica della spesa. Però penso che questo disegno di legge dovrebbe essere considerato nei limiti precisi in cui è stato concepito, che sono limiti molto ristretti. Si tratta in sostanza di un fatto contabile, di una sistemazione contabile; si tratta di aggiungere ai 75 milioni che sono il limite di impegno contenuti nel bilancio, 400 milioni che si trovano nel fondo globale. Ciò non toglie che in quest'occasione vengano fatte delle osservazioni che in parte condivido, fra quelle avanzate dai colleghi Crollalanza, Fabretti, De Matteis, Abenante, tendenti ad un aumento del concorso dello Stato a beneficio dei comuni i quali non possono sostenere in maniera adeguata spese di questo genere.

Sono perfettamente d'accordo e ne ho fatto cenno anche nella conclusione della mia relazione: è cosa di là da venire che dovrà essere sistemata. Lo stesso debbo dire per il piano globale invocato dal senatore Genco: è un problema che dovrà essere considerato in altra occasione. Oggi, semmai, potrebbe essere formulato un voto, ma non più di questo. Il senatore Fabretti ha invece fermato la sua attenzione sui criteri relativi alla ripartizione dei fondi. Io qui non sarei propenso a prevedere alcunchè, neppure ad esprimere un voto per evitare un eventuale ricorso alle pressioni. Perchè il giorno in cui si dovesse preconstituire una graduatoria delle esigenze ci muoveremmo un po' tutti a favore di questo o quell'altro porto.

Per quanto riguarda l'osservazione del senatore Abenante circa la distinzione tra porti turistici e porti pescherecci, debbo dire che la sua proposta non è realizzabile.

Anche qui siamo legati ad un'indicazione che è quella del bilancio, il quale fa riferimento alla legge del 1949, n. 589, che parla di opere di miglioramento dei porti con particolare riguardo per quelli interessanti l'attività peschereccia. Non ci possiamo pertanto discostare da questa legge. Si tratta, ripeto, di una sistemazione contabile; e, solo *de iure condendo*, in seguito potremo discuterne.

MANNIRONI, *sottosegretario di Stato per la Marina mercantile*. Desidero dire soltanto che il Ministero della marina mercantile, il quale ha concertato la presentazione di questo disegno di legge d'accordo col Ministero dei lavori pubblici, è favorevole all'approvazione del disegno di legge stesso. Le preoccupazioni manifestate dal senatore Abenante sono certamente apprezzabili dal punto di vista della Marina mercantile, nel senso che egli si interessa delle competenze che codesto Ministero può avere in relazione alle decisioni da adottare in applicazione della legge. Vorrei però sottolineare che il Ministero della marina mercantile si sente tranquillo questa volta, proprio perchè nel disegno di legge si parla di concerto con detto Ministero. È evidente che il Ministero dei lavori pubblici ha la principale responsabilità nelle decisioni e nelle proposte, in quanto i fondi da spendere sono iscritti nel bilancio di tale Ministero; ma è altrettanto evidente che esso non può far nulla se non ha il consenso del Ministero della marina mercantile, derivante proprio dal concerto previsto nel provvedimento.

CROLLALANZA. Direi che non può far nulla se non ha il piano della Marina mercantile.

MANNIRONI, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Stante la dizione usata nel disegno di legge, credo che la Commissione possa approvarlo nel testo presentato.

ALESSANDRINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio in-

nanzitutto i senatori intervenuti nella discussione, che sono stati numerosi e hanno trattato argomenti molto interessanti.

Il senatore Genco, tutte le volte che mi presento in questa Commissione, non manca di farmi un interrogatorio di terzo grado per sapere che cosa ha intenzione di fare il Governo, che cosa si è fatto, il quadro entro il quale si inserisce il provvedimento che si discute. Comincerò col dire che al Ministero dei lavori pubblici sono già pervenute 88 domande da parte di comuni desiderosi di procedere alla sistemazione dei loro porti di quarta classe (ossia di quei porti che hanno un interesse prevalentemente comunale), per un ammontare complessivo di lire 53 miliardi e mezzo circa. Aggiungo — sempre rispondendo al senatore Genco — che vi sono 52 comuni che dispongono già dei progetti di costruzione e di completamento degli approdi. La legge 3 agosto 1949, n. 589, alla quale ci riferiamo (ringrazio il relatore che con molta diligenza ha citato la legge da cui questo provvedimento trae origine), parla soltanto di porti pescherecci perchè nel 1949 l'aspetto turistico dei porti minori non si era ancora presentato all'attenzione del Paese.

Fatta questa premessa, ecco le notizie su quello che si è fatto dal 1949 ad oggi. Le somme stanziare non sono state enormi, però si sono potuti sistemare 66 porti con una spesa complessiva di lire 19 miliardi e 65 milioni circa.

Se si esamina la ripartizione regionale della spesa, troviamo che essa è stata prevalentemente impegnata per il Mezzogiorno. La suddivisione per regioni è stata infatti la seguente: Liguria, 11 porti per lire 4.645.072.129; Toscana, 7 porti per lire 952 milioni; Lazio, 6 porti per lire 476.630.000; Campania, 9 porti per lire 4.042.800.000; Calabria, 2 porti per lire 2.136.818.485; Basilicata, 1 porto per lire 433.260.000; Puglia, 12 porti per lire 1.563.545.500; Abruzzi e Molise, 1 porto per lire 423.500.000; Marche, 5 porti per lire 647.050.000; Emilia e Romagna, 3 porti per lire 50.476.000; Veneto, 1 porto per lire 140.000.000; Sicilia, 8 porti per lire 2.804.165.308.

Oltre queste opere già realizzate, sono in corso di realizzazione 19 nuovi approdi per l'ammontare di lire 9 miliardi e 750 milioni. La somma risulta così ripartita: Loano, lire 529.000.000; Ventimiglia, lire 320.000.000; Andora, lire 650.000.000; Chiavari, lire 470 milioni; Nettuno, lire 330.000.000; S. Felice Circeo, lire 350.000.000; Ventotene, lire 450 milioni; Sperlonga, lire 200.000.000; Casamicciola, lire 650.000.000; Lacco Ameno, lire 110.000.000; Capri, lire 1.772.000.000; Camerota, lire 700.000.000; Sapri, lire 500 milioni; Polignano a Mare, lire 195.000.000; Termoli, lire 500.000.000; S. Maria Salina, lire 150.000.000; Pozzallo, lire 400.000.000; Cefalù, lire 950.000.000; Ustica, lire 524 milioni.

I 400 milioni che sono iscritti nel fondo globale del bilancio del Tesoro servono per poter realizzare altre opere per circa 8 miliardi, evidentemente nei porti che saranno selezionati tra quelli dei comuni che hanno richiesto l'intervento dello Stato. Probabilmente nella scelta si terrà conto dell'indicazione specifica del Ministero della marina mercantile, particolarmente competente a segnalare i porti che hanno maggiori necessità di intervento, e del Ministero del turismo relativamente agli aspetti turistici.

A B E N A N T E . Mi consenta una domanda: di queste 88 domande dei comuni, quante sono quelle relative ai porti pescherecci e quante quelle relative ai porti turistici?

A L E S S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Sono tutte per porti ad attività mista!

G I A N Q U I N T O . Quello di Capri, però, non è un porto misto!

A L E S S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Vi saranno dei pescatori anche a Capri!

Ora, approvando questo disegno di legge lo stanziamento iscritto nel fondo globale del Ministero del tesoro viene acquisito al bilancio del Ministero dei lavori pubblici,

che è l'organo realizzatore delle opere. Continuiamo a lamentarci perchè vi è una distribuzione dell'attività edilizia molto dispersiva; lo sforzo che stiamo facendo è di concentrare tale attività nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici, nell'intento di renderlo sempre più efficiente e tale da corrispondere alle esigenze del Paese con la maggiore sollecitudine possibile. La dispersione crea disordine e certamente porta un nocumento non solo alla tempestiva realizzazione delle opere che si debbono realizzare ma anche all'economia generale del Paese.

Credo di aver fornito tutti gli elementi che si potevano desiderare affinché i colleghi avessero una visione chiara circa la portata del disegno di legge in esame. Fatta salva la prerogativa del Parlamento di legiferare in maniera organica su tutta la materia portuale, dai porti minori fino a quelli destinati a ricevere le grandi petroliere, osservo che il disegno di legge dispone il puro e semplice rifinanziamento della legge del 1949. Concludo associandomi a tutti coloro che hanno chiesto l'approvazione del provvedimento, raccogliendo peraltro le osservazioni che sono state fatte e augurandomi che esso possa essere operante al più presto possibile con l'approvazione anche dell'altro ramo del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il sottosegretario Alessandrini per l'esauriente esposizione e, poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per l'esecuzione di opere marittime ai sensi dell'articolo 9 della legge 3 agosto 1949, n. 589, interessanti gli approdi turistici e pescherecci, è aumentato di lire 400 milioni il limite d'impegno stabilito dall'articolo 61, n. 2, lettera b), della legge 28 febbraio 1969, n. 21, che approva il bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1969.

La ripartizione dello stanziamento di cui al precedente comma sarà effettuata dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro della marina mercantile e con il Ministro del turismo e dello spettacolo.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Abenante, Fabretti, Maderchi, Poirio ed Aimoni un emendamento tendente a sostituire il testo del secondo comma con il seguente:

« La ripartizione dello stanziamento di cui al comma precedente sarà proposta al Parlamento dal Ministro della marina mercantile, di concerto col Ministro dei lavori pubblici e col Ministro del turismo e dello spettacolo ».

A N D O', *relatore*. Sono contrario a questo emendamento.

A L E S S A N D R I N I, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono contrario soprattutto alla parte che dà mandato al Parlamento di fare la designazione. C'è una contraddizione di natura costituzionale.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dai senatori Abenante ed altri.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 2.

Al maggior onere di lire 400 milioni derivante nell'anno 1969 dall'applicazione della presente legge si fa fronte mediante corrispondente riduzione del fondo per provvedimenti legislativi in corso, iscritto nel capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Faccio presente alla Commissione che, essendo stato il provvedimento presentato prima della discussione del bilancio dello Stato per l'anno 1970, nell'articolo testè letto si fa riferimento solamente all'esercizio 1969.

Propongo pertanto — aderendo ad un invito rivoltoci dalla 5^a Commissione permanente — che all'articolo 2 venga indicata la copertura finanziaria anche per l'anno 1970.

L'emendamento da me suggerito è il seguente; sostituire il primo comma dell'articolo 2 con il seguente:

« All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 400 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1969 e 1970, si provvede mediante riduzione degli stanziamenti rispettivamente iscritti nel capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi ».

Lo pongo ai voti.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 2 con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

G E N C O. Intervengo per dichiarazione di voto.

Ringrazio il sottosegretario Alessandrini per i chiarimenti dati; mi fa piacere constatare che le mie domande non sono state inutili poichè abbiamo avuto modo di rendersi conto che, a fronte di 88 domande di porti minori giacenti al Ministero per una spesa complessiva di 59 miliardi, questo provvedimento provvede a soddisfare domande per un totale di 8 miliardi di lire, il che significa che le esigenze della stragrande maggioranza dei porti rimangono insoddisfatte.

Questo mi premeva ancora una volta porre in evidenza, esprimendo il voto che il Ministero dei lavori pubblici riprenda in esame, ai fini di un successivo provvedimento di aumento del finanziamento globale a favore dei piccoli porti, tutto il problema della loro sistemazione.

A B E N A N T E. Per le argomentazioni svolte nel corso della discussione dal senatore Fabretti ed in relazione a quanto

esposto dall'onorevole Sottosegretario — che a noi pare conforti la nostra ipotesi che i benefici maggiori di questo provvedimento non andranno certamente ai pescatori — il nostro Gruppo si asterrà dalla votazione sul disegno di legge.

V O L G G E R . Vorrei fare una semplice raccomandazione perchè le somme stanziare vengano impiegate nel migliore dei modi. Prego inoltre di fare in modo che noi tutti possiamo essere tenuti al corrente di come vengono spesi i fondi già stanziati e quelli che lo saranno in futuro.

A L E S S A N D R I N I , sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Credo di essere stato pienamente esauriente. Mi farò comunque interprete delle vostre richieste presso il Ministro dei lavori pubblici; il collega Mannironi farà altrettanto nei confronti del Ministro della marina mercantile, e sarà interessato anche il Ministro del turismo perchè siano fornite tutte le informazioni che si riterranno necessarie relativamente al settore dei piccoli porti.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Norme integrative della legge 6 agosto 1966, n. 652, concernente lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali » (795)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Norme integrative della legge 6 agosto 1966, n. 652, concernente lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali ».

Comunico che il disegno di legge ha avuto parere favorevole, per quanto di competenza, dalla Commissione finanze e tesoro.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Data l'assenza del relatore, senatore Lucchi, se non si fanno osservazioni, riferirà

brevemente sul disegno di legge il senatore Ferroni.

F E R R O N I , f. f. relatore. Soltanto pochi minuti fa, essendo impossibilitato a venire di persona, il collega Lucchi mi ha autorizzato a sostituirlo. Chiedo pertanto venia se la mia relazione sarà improvvisata. Dirò poche cose per mettere in evidenza l'importanza del disegno di legge in esame, il quale non è un fatto di ordinaria amministrazione ma, per essere legato al problema dell'identificazione dei mali e dei pericoli della città di Venezia, e poichè tende a conferire al Comitato tecnico ministeriale, incaricato degli studi per la difesa della città di Venezia e per la salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali, la possibilità di funzionare, cioè di accertare ed indicare le soluzioni più adeguate dei problemi che riguardano la sopravvivenza stessa di Venezia, supera di gran lunga il fatto meramente amministrativo.

Purtroppo noi siamo come sempre in notevole ritardo. Inoltre ci troviamo di fronte ad un fenomeno curioso, se consideriamo che stiamo parlando delle notevoli difficoltà che incontra l'erogazione di una contribuzione dello Stato ad un organismo che lo Stato stesso ha creato.

Basti pensare che il primo Comitato è stato creato nel settembre del 1962: dopo varie riunioni esso formulò un piano programmatico di indagini che richiedevano la disponibilità di lire 880.000.000, in linea orientativa. Mancando tale disponibilità, il Comitato non potè proseguire nei suoi lavori. Soltanto nel 1966, precisamente con decreto ministeriale n. 10387 del 24 giugno 1966, fu costituito un nuovo Comitato che fu in grado di funzionare allorchè, con successiva legge 6 agosto 1966, n. 652, venne autorizzata la spesa precedentemente indicata di lire 880.000.000.

Chi ha sottomano il testo della legge può vedere, direi graficamente, e toccare con mano l'esiguità di questa cifra, quando si pensi che appena cento milioni venivano destinati alla creazione di un modello idraulico della laguna di Venezia. Con cento milioni si può fare sì e no un esperimento

in qualcosa poco più grande di una « bagnatura ». Invece è necessario operare nelle adeguate dimensioni di quantità, volume, spazio, perchè il modello idraulico sia un fatto serio e funzionale.

Non dobbiamo dimenticare che nel frattempo si è avuta l'alluvione che ha fatto trepidare tutto il mondo per le sorti di Venezia e di Firenze. Abbiamo avuto allora dibattiti al Senato (due volte) e alla Camera dei deputati e dopo il dibattito del marzo dell'anno scorso, in cui si rilevò l'insufficienza della cifra stanziata, il Ministero dei lavori pubblici convenne che sarebbero stati necessari per il marzo di quest'anno all'incirca quattro miliardi per poter dare al Comitato tecnico la possibilità di disporre delle attrezzature, mezzi e tecnici sufficienti a svolgere il suo compito.

Purtroppo marzo è trascorso, siamo alla metà di ottobre e non si è ancora giunti a qualcosa di concreto. La crisi, le vacanze estive: tutte cose che noi conosciamo bene, ma che agli occhi del mondo non trovano giustificazione.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, tali problemi — particolarmente quelli di Venezia dal momento che Firenze almeno in parte ha risolto i suoi, i quali inoltre non presentano l'aspetto di minaccia permanente che invece grava su Venezia — ci pongono con le nostre responsabilità dinanzi all'attenzione di tutta l'opinione pubblica mondiale. Ad essi si interessa l'UNESCO, ad essi si interessano numerosi tecnici olandesi che sono venuti a Venezia, hanno offerto il loro lavoro, hanno condotto studi, si tengono in contatto con il Comitato tecnico. Non possiamo permettere che in relazione a questi problemi il Parlamento dia un ulteriore esempio di quel certo andamento che finisce sempre per ritardare in modo deleterio soluzioni in tutti i settori della vita, nel campo della tecnica e in quello sociale.

Abbiamo, in altri termini, il dovere di fare presto. Il disegno di legge in esame consente al Comitato tecnico ministeriale di funzionare. Si è spesso ironizzato su questo organo chiamandolo « Comitatore » con un vago senso dispregiativo. Io dico

invece che si tratta di un organo di fondamentale importanza. Quotidianamente abbiamo esibizioni di giornalisti, di tecnici, di uomini della strada, di tanta gente che finge di interessarsi più o meno ai problemi di Venezia; tavole rotonde, riunioni lunghissime che lasciano il tempo che trovano, mentre invece è necessario arrivare al sodo della questione, a quelli che sono i mali fisici di Venezia, dando finalmente al Governo e all'Amministrazione locale le indicazioni necessarie per sanarli. E invece si verificano dei ritardi inconcepibili.

Alla luce di queste considerazioni non si può negare l'importanza del disegno di legge in discussione, tanto più che all'ultimo comma dell'articolo 4 è detto: « Gli atti e i provvedimenti indicati nel precedente comma possono essere adottati prescindendo dai pareri degli organi consultivi previsti dalle vigenti disposizioni ». Il che sta a dimostrare che lo stesso Ministro dei lavori pubblici, finalmente, ha tentato di varare una formula atta a superare tutte le remore che noi troviamo, purtroppo, nella struttura giuridica dello Stato italiano.

Il disegno di legge in discussione è fondamentale, quindi. Ove i tecnici che compongono il Comitato ministeriale dovessero essere ancora oggetto di duri attacchi da ogni parte, come è avvenuto finora, e se lo Stato italiano non dovesse essere in grado di dotarsi dei mezzi necessari per affrontare e risolvere i problemi di Venezia, daremmo al mondo intero un esempio assai triste.

Vorrei rifarmi, per chiarire ancora meglio il mio concetto, ad un episodio tragico di cui domani ricorre l'anniversario: il disastro del Vajont.

La Commissione d'inchiesta sul disastro del Vajont (il presidente Togni ne sa qualcosa perchè è stato Ministro dei lavori pubblici e come tale ha anche presenziato ai lavori di quella Commissione di cui facevo parte anch'io) ha accertato che il Ministero dei lavori pubblici non disponeva allora dei mezzi tecnici necessari, per cui ha dovuto rimettere (perchè non ne ha potuto fare a meno, voglio sperare, e non per una scelta vera e propria) alle attrezzature del-

la SADE decisioni tecniche importanti che hanno poi portato alla tragedia che tutti conosciamo. Ebbene, se ad un certo punto si presenta la possibilità di mettere finalmente il Ministero nella condizione di disporre di mezzi e attrezzature tecniche adeguate, io penso che non dovremmo tardare un solo istante ad approfittare dell'occasione che si presenta.

Faccio rilevare che le attrezzature connesse alle indagini idrogeologiche e idrauliche per questo modello della laguna costeranno un miliardo e trecento milioni, più un miliardo circa per delicati strumenti che rappresenteranno un patrimonio prezioso a disposizione del Ministero dei lavori pubblici per tutte le altre sperimentazioni che domani tale Ministero dovesse fare. In sostanza, quindi, verremo a stanziare dei fondi per una questione che riguarda, sì, la città di Venezia, ma che daranno al Ministero dei lavori pubblici quella disponibilità di attrezzature tecniche che fino ad oggi non ha avuto.

C R O L L A L A N Z A . Ma anche se la spesa dovesse riguardare soltanto la città di Venezia sarebbe più che giustificata.

F E R R O N I , f. f. relatore. La ringrazio, senatore Crollalanza, per tale affermazione e mi fa piacere che essa non provenga da un veneziano. Ho voluto portare certi elementi anche per convincere la Commissione, ove ve ne sia bisogno, sull'utilità di queste spese che non hanno un carattere elemosinario per la città di Venezia, ma produrranno un bene che sarà immensamente utile allo Stato italiano.

Non voglio tediare nell'illustrare i vari articoli del disegno di legge; essi sono talmente chiari e indicativi della collocazione delle spese che non hanno certo bisogno di essere illustrati a uomini esperti come i senatori qui presenti. Faccio solo appello alla vostra comprensione, chiedendo scusa per l'intervento improvvisato che non mi ha forse consentito di essere sufficientemente eloquente, e pregandovi — fatto salvo naturalmente il vostro diritto di apportare quei correttivi che riterrete utili per mi-

gliorare il disegno di legge — di voler approvare il provvedimento nella seduta di oggi. Una particolare preghiera mi permetto di rivolgere al signor Presidente perchè egli stesso si renda parte diligente presso la Presidenza del Senato affinchè il disegno di legge venga trasmesso con la massima urgenza alla Camera dei deputati, con la raccomandazione del Presidente del Senato a quello dell'altro ramo del Parlamento di rimmetterlo con altrettanta urgenza alla Commissione lavori pubblici per una sollecita approvazione.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Ferroni per l'efficacia e la passione, del resto comprensibili, con cui ci ha parlato di questo disegno di legge che vuole contribuire alla salvezza di un patrimonio artistico, storico, sociale, turistico così importante qual è la città di Venezia. Egli trova tutti noi consenzienti. La scorsa settimana abbiamo esaminato un disegno di legge che contribuisce alla salvezza di un altro gioiello artistico, la Torre di Pisa, e lo abbiamo approvato con passione e buona volontà perchè ci siamo resi conto che quel gioiello deve essere salvato. A maggior ragione — mi sia consentito dirlo — dobbiamo essere disponibili oggi che ci troviamo di fronte ad un disegno di legge ancora più importante perchè più importante è l'oggetto: la difesa di una città intera conosciuta in tutto il mondo, che generazioni intere hanno veduta e valorizzata. Si tratta, quindi, di un patrimonio che esula dai confini del nostro Paese per affacciarsi sulla scena del mondo; ed io sono sicuro che ci faremo parte diligente perchè il disegno di legge possa essere approvato al più presto.

G I A N Q U I N T O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, lamento anch'io il ritardo con cui viene affrontato questo problema, ma che non è imputabile al Parlamento. Questo è fuori causa: la responsabilità del ritardo ricade, senza attenuanti, sul Governo, in particolare (sarò preciso) sul Ministero del tesoro e ancora più sul ministro Colombo, il quale per ben quattro anni ha negato il finanziamento per la co-

struzione del modello della laguna. La responsabilità del ritardo, quindi, ricade esclusivamente sul potere esecutivo.

P R E S I D E N T E . Non abbiamo elementi per poter accogliere la sua denuncia.

G I A N Q U I N T O . Sarò documentato e preciso. Vorrei dire al collega Abe-nante che la prova che il Parlamento è fuori causa è data dal fatto che per ben due volte nel corso di due legislature il Senato ha dedicato intere sedute alla discussione e all'approfondimento del problema di Venezia; e in questo dobbiamo essere grati al Presidente Merzagora e al Presidente Fanfani.

La protesta per il ritardo, signor Presidente, non è determinata da ragioni politiche (anche a Venezia abbiamo cercato di essere unanimi e unitari quanto più era possibile), ma dal fatto che mentre da una parte si dicono molte parole e si fanno molte « chiacchiere », dall'altra il mare sale sempre più.

Come è noto, la scorsa estate si è verificato a Venezia un fenomeno insolito per i mesi estivi: più volte alla settimana i caffè delle Procuratie vecchie sono stati abbandonati dai clienti perchè in quella parte della piazza l'acqua saliva fino a bagnare sedie e tavolini! Questo è avvenuto nei mesi di giugno, luglio ed agosto, nei periodi di maggiore affluenza dei turisti con danni economici facilmente immaginabili.

L'acqua continua dunque a salire, Venezia sta sprofondando nel mare e nessun provvedimento, in concreto, si prende. Sono addirittura ancora da accertare le cause dello sprofondamento, cioè a dire se il bradisismo è un fenomeno naturale o se su di esso influiscono le opere dell'uomo. Insomma, si discute ancora se l'abbassamento del suolo è dovuto esclusivamente al rivolgimento delle acque freatiche oppure se ad esso, ripeto, concorrono anche opere come il famoso canale dei petroli ed il movimento della terza zona industriale.

E sapete perchè ancora non si hanno queste notizie? Perchè non è stato finora eseguito il modello idraulico della laguna dal

quale si facevano dipendere le soluzioni di questi problemi.

Ed ecco la documentazione in proposito. Il Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali, nella relazione del IV gruppo di lavoro del 10 gennaio 1963 aveva deliberato quanto segue: « Modello della laguna. Sarà costruito a Padova, in località Voltabarozzo, su terreno di sedime appositamente espropriato ed acquistato dal Ministero dei lavori pubblici.

Con detto modello dovranno essere studiate: le variazioni del regime lagunare, con particolare riguardo alle correnti di flusso e riflusso, sia nelle condizioni attuali che in quelle che verranno a crearsi dopo la formazione di estesi rilevati necessari all'insediamento della zona industriale di Marghera e dopo la realizzazione del nuovo canale navigabile Malamocco-Marghera ».

La relazione che accompagna l'attuale disegno di legge riconosce la fondamentale importanza ai fini della soluzione dei problemi di Venezia della costruzione del modello idraulico della laguna e delle sperimentazioni sullo stesso ed il Comitato di cui sopra prevedeva l'attuazione del modello sin dal gennaio 1963.

Ma solo nel 1966, dopo quattro anni, ci si è decisi a votare la legge di finanziamento di 880 milioni per la costruzione di quest'opera. Ma il Parlamento non c'entra: è responsabile unicamente il potere esecutivo. Ma dopo l'approvazione della legge nel 1966 i fondi vennero messi a disposizione dopo due anni, nel 1968, per cui sono passati ben sei anni dal 1963! Tutto si deve pertanto ancora cominciare, mentre sono state iniziate ed ultimate le opere del canale dei petroli e tutte quelle realizzazioni sulla cui opportunità, in relazione alla difesa di Venezia, doveva dare una risposta il modello idraulico della laguna!

Ma non è tutto. Non si tratta unicamente di un enorme ritardo del quale abbiamo parlato altre volte — ed io stesso, fin dal 2 ottobre 1968, per mezzo di un'interpellanza, ho posto in evidenza il problema del ritardo del finanziamento ai fini della costru-

zione del modello ed ho messo in guardia sul pericolo che, in queste more, incombe su Venezia per il fatto che venivano portate avanti le opere sotto inchiesta mentre mancavano le sperimentazioni — ma dalla relazione al disegno di legge in esame si evince che i 130 milioni previsti per la costruzione del modello non servono più a nulla, sono insufficienti. Infatti, il minimo indispensabile per la costruzione di quest'opera ammonta a 970 milioni.

Ed allora noi chiediamo al Comitato ministeriale, del quale fanno parte i responsabili delle opere sotto inchiesta, che tipo di programmazione hanno fatto o intendono fare al riguardo?

Si tratta di questioni gravi, sollevate da tempo alle quali non è mai stata data alcuna risposta.

Del Comitato ministeriale fa parte il professor Ferro, già rettore dell'università di Padova, il quale è stato ed è il consulente del Consorzio per l'allargamento della terza zona industriale, ed è stato il redattore del piano regolatore della stessa terza zona industriale e del piano del canale dei petroli. Egli ha sostenuto che lo sviluppo della terza zona e la colmatatura di quattromila ettari della laguna non sono fattori nocivi alla difesa di Venezia, che il canale dei petroli non è in contrasto con la salvaguardia di Venezia, anzi che bisogna approfondirlo ancora e che bisogna prevedere una quinta zona industriale: queste cose ha detto e scritto il professor Ferro.

Ora queste opere sono sotto inchiesta; sia la zona industriale, sia il canale dei petroli. Gli stessi tecnici olandesi, nel rapporto che è stato recepito dall'UNESCO, ammoniscono di fare molta attenzione perchè lo sviluppo della terza zona industriale e l'approfondimento del canale dei petroli avvicinano ancor più il mare a Venezia con conseguenze che potrebbero essere molto gravi.

Signor Presidente, il professor Ferro è *magna pars* del Comitato ministeriale e fa parte della commissione che deve presiedere alla costruzione del modello idraulico della laguna di Venezia e che deve controllare la sua opera ed il suo pensiero scienti-

fico, quindi egli assomma in sé le funzioni del controllore e del controllato. Ho denunciato questo stato di cose al Consiglio comunale di Venezia, l'ho ripetuto chiaramente anche nella nostra Assemblea, ma non ho mai avuto alcuna risposta.

Con questo non voglio lanciare accuse contro il professor Ferro: nutro per lui il massimo rispetto. Io sono un modesto avvocato e la materia di cui sto parlando non mi è congeniale, però se analizziamo obiettivamente la situazione vediamo che ci sono opinioni scientifiche diverse ed opposte sui problemi della città lagunare, esiste una corrente che giudica quelle opere nocive ed una corrente che si esprime in modo completamente opposto, mentre il Comitato ha disposto che si completino i lavori già avviati ma che non se ne mettano in cantiere altri prima che siano state eseguite le necessarie esperienze sul costruendo modello. Questo stato di cose significa innegabilmente che i dubbi sulle possibili conseguenze dei lavori in corso esistono e che il modello deve appunto dare una risposta chiarificatrice in proposito.

È concepibile allora che il professor Ferro non soltanto faccia parte del Comitato ma che faccia anche parte della commissione consultiva per la costruzione e la sperimentazione del modello? Senza considerare poi che ne fanno parte anche il professor Ghetti e l'ingegner Tonini, i quali sono sotto processo a L'Aquila per il disastro del Vajont.

Per lunghi anni si è parlato di affidare la costruzione del modello della laguna all'università di Padova, fin da quando era rettore il professor Ferro. Ebbene, finchè il professor Ferro non ha lasciato il rettorato dell'università di Padova, del modello si è sempre discusso senza mai arrivare a realizzarlo.

Dopo che la Corte dei conti approvò una seconda convenzione per la costruzione del modello (la Corte dei conti aveva rifiutato di registrare la prima), allora il professor Ferro, rettore dell'università di Padova, rifiutò di realizzare il modello: quando la Corte dei conti dà il via, Ferro rifiuta. Ed il sindaco di Venezia comunica al Consi-

glio comunale che la costruzione e la gestione del modello della laguna, dopo il mancato accordo con l'università di Padova, sarà affidato al Magistrato alle acque, sotto la vigilanza di un'apposita commissione consultiva presieduta dal professor Ferro!

Non ci sono quindi soltanto ritardi dovuti alla mancata assegnazione dei fondi da parte del Ministero del tesoro denunciata anche dal ministro Mancini ma c'è stata in proposito una potente azione di forze occulte e non occulte che in una maniera o in un'altra si sono sempre opposte alla realizzazione del modello dalle cui risposte dipende la soluzione dei problemi di Venezia.

D'accordo quindi per quanto riguarda l'attuale convenzione tanto più che per la prima volta vediamo che non soltanto è previsto lo stanziamento dei fondi per la costruzione del modello ma si prevedono anche 430 milioni di spesa per le sperimentazioni cifra che non figurava nella vecchia convenzione. Abbiamo quindi di fronte un panorama che dovrebbe tranquillizzarci: stanziamento adeguato di fondi per il modello e previsione di fondi per le sperimentazioni.

Ma a questo punto sorgono altri interrogativi. Quando sarà pronto il modello della laguna? Realizzare un simile modello significa creare artificialmente l'intera laguna di Venezia. E perchè poi il modello si va a fare al Centro di Voltabarozzo e non nel corpo vivo della laguna veneta nell'ambiente naturale della laguna dove c'è quanto spazio si vuole? E invece no, si fa a Voltabarozzo sempre sotto gli occhi dell'università di Padova in cui, anche se non ricopre più la carica di rettore, il professor Ferro è sempre autorevole.

Si è giustificata la scelta affermando che era necessario eseguire i lavori in prossimità delle attrezzature della facoltà di idraulica dell'università di Padova di cui era necessario servirsi: secondo me sarebbe stato molto meglio realizzare il modello nella laguna.

Comunque, indipendentemente da questo vorrei sapere a che punto sono i lavori di costruzione del modello: per quale epoca è prevista l'ultimazione del modello e

quando si potranno effettuare le relative sperimentazioni? Vi prego vivamente di darmi una risposta precisa.

Un'altra domanda ancora: alle sperimentazioni e alla taratura del modello chi provvede, e come?

Il senatore Ferroni ha rievocato molto opportunamente il Vajont, un'esperienza cioè che sta nel cuore suo come nel mio.

È stato costruito un modello e su di esso sono state eseguite delle sperimentazioni: ebbene, non soltanto la taratura della costruzione è stata alterata, ma alterate, deformate e mistificate sono state le sperimentazioni stesse.

Non basta pertanto parlare di modelli e di sperimentazioni, ma occorre un controllo, soprattutto in considerazione del fatto che il problema di Venezia non è solo un problema di ordine culturale e scientifico, ma è anche un problema sul quale si scontrano enormi interessi. Ora, come è possibile esercitare un efficace controllo sulle sperimentazioni dopo la terribile esperienza del Vajont?

Fra una settimana o due si terrà a Venezia — non so quale valore esso possa avere — un altro convegno internazionale per lo studio di questi problemi; è stato inoltre acquisito anche il rapporto dell'UNESCO al riguardo. Ebbene, ora bisogna tirare le somme e pervenire alla fase operativa: si tratta quindi di organizzare nella maniera più tranquillizzante per tutti le sperimentazioni che si effettueranno sul modello. Nessuno più di me sarebbe felice se le risposte che ci verranno da tali sperimentazioni fossero positive nel senso che il canale dei petroli e la zona industriale non sono in contraddizione con la salvaguardia della laguna: infatti tutti noi consideriamo Venezia non soltanto una città turistica e di cultura ma anche una città viva, industriale e moderna. Non mi tranquillizza però una risposta data dagli artefici di queste costruzioni.

Il disegno di legge dà inoltre facoltà al Comitato — giustamente, a mio parere — di servirsi della collaborazione di tecnici stranieri. Finora però sono stati consultati soltanto tecnici olandesi, americani e così

via: pertanto io chiedo qui in maniera formale che venga richiesta la collaborazione dei tecnici di tutto il mondo e quindi anche dell'area socialista, la cui scienza è avanzata almeno quanto quella degli altri Paesi.

PRESIDENTE. Il disegno di legge però non prevede alcun limite in proposito.

GIANQUINTO. Vorrei comunque l'assicurazione che la richiesta di collaborazione degli scienziati stranieri non subirà delle limitazioni e quindi verrà estesa — ripeto — anche agli studiosi di Paesi dell'area socialista i quali sono in grado di portare un rilevante contributo di esperienze ai fini della soluzione del problema di Venezia.

Nel disegno di legge è poi prevista la possibilità di assumere personale con contratto a termine. Al riguardo desidero ricordare che in sede di Commissione d'inchiesta sul disastro del Vajont venne costituito un Gruppo apposito per esaminare le deficienze e le esigenze delle strutture tecniche del Genio civile e del Ministero dei lavori pubblici. Tale Gruppo accertò dei vuoti paurosi: il Genio civile infatti in pratica non esiste rispetto alle dimensioni dei bisogni del nostro Paese. Ebbene, tutto questo però a che cosa è servito se ancora nel 1969 ci troviamo di fronte alla richiesta del Ministero dei lavori pubblici di assumere personale con contratto a termine per svolgere un lavoro di così grande responsabilità per mancanza di personale tecnico di ruolo? Tuttavia, dinanzi all'esigenza di salvare Venezia, anche noi, come Gruppo, nonostante tutte le riserve che sempre abbiamo avanzato sull'assunzione di personale con contratto a termine, dobbiamo accettare tale tipo di assunzione. Ma anche in questo caso domandiamo, onorevole Presidente: chi farà la scelta? Bisogna infatti conferire al Ministro dei lavori pubblici un potere più snello e più ampio, così come prevede il provvedimento per la salvaguardia della Torre di Pisa, ma io ho il timore che se non si arriva a creare un rapporto fra Parlamento e Governo il problema di Venezia diventi una greppia alla quale possono accedere pochi

o molti personaggi di pochi scrupoli. Pertanto, sì, diamo facoltà al Ministro di assumere personale con contratto a termine, diamo facoltà al Ministro di concludere anche a trattativa privata convenzioni per la costruzione di opere importanti per risolvere questo problema, ma, onorevole Presidente, quando per questi fini, sulla cui importanza siamo tutti d'accordo, vengono stanziati 3 miliardi e 600 milioni di lire, ritengo che un minimo di controllo sia necessario per evitare che nell'atmosfera certo non propizia che si respira nel nostro Paese attorno alla questione di Venezia si possano creare gruppi di interessi che sono poi in contrasto con le stesse finalità del provvedimento che stiamo per approvare!

Nessuno certo nel nostro Paese, sia delle regioni per così dire felici, sia delle regioni meno felici del Sud, avanzerà una riserva quando saprà che il Parlamento ha votato uno stanziamento di quell'entità per studiare le misure necessarie alla difesa della città di Venezia: tutti l'approveranno e con commozione; vi sarà però l'esigenza da parte di tutti che questi soldi siano spesi bene e che — come dice la povera gente — siano messi a frutto! E dico questo senza diffidenza nei confronti di nessuno.

Ritengo pertanto che sin da ora si possa chiedere al Governo l'impegno di pubblicizzare nella maniera più ampia l'attività e le decisioni sia del Comitato sia del Ministro nell'esercizio dei poteri che il disegno di legge loro assegna, in modo che, attraverso una pubblicizzazione permanente e organica, tutti possano conoscere in che modo i fondi sono gestiti e in che modo i problemi sono impostati e risolti. Ed è bene che vi sia — oltre questo controllo popolare, generale — anche un certo controllo, se mi è consentito, di questi atti da parte degli enti locali e del Consiglio comunale di Venezia, che è interessato in prima persona.

Queste sono dunque le raccomandazioni che intendevo fare.

Prima di concludere il mio intervento vorrei però aggiungere due considerazioni. Ho rivolto a suo tempo una interrogazione con richiesta di risposta scritta per conoscere quali sono i lavori in corso, finiti i quali

non saranno iniziate altre opere in laguna prima che sia costruito il modello. Ebbene, sono mesi e mesi che aspetto una risposta a questa interrogazione, ma non ho ancora ricevuto nulla. Sollecito pertanto l'onorevole Sottosegretario di Stato a volere interessarsi perchè mi sia inviato al più presto tale elenco.

È stato inoltre assunto l'impegno da parte del Presidente del Comitato ministeriale di prendere un'iniziativa per differire l'entrata in vigore della legge sull'inquinamento atmosferico per Venezia: ora, poichè su tale richiesta si sono create molte illusioni e si sono fatte molte speculazioni, io chiedo che il Governo dica chiaramente che la legge va applicata e che non vi siano interferenze di quegli organismi molto vicini al Comitato ministeriale che hanno invece fatto sperare nella sospensione di quella legge. La cittadinanza di Venezia deve essere edotta che la legge c'è — ripeto — e che va applicata, anche se vi sono dei gruppi che premono sul Comitato al punto da ottenere dal Presidente un impegno di sospensione. Su questo, onorevole Presidente, attendo una risposta.

Detto questo, dichiaro che voteremo a favore del disegno di legge in esame.

P R E M O L I . Sarò molto breve, come al solito, anche perchè non vorrei che con i nostri discorsi ci trovassimo alla fine con Venezia sott'acqua!

Premesso che la mia parte politica voterà a favore del presente disegno di legge senza proporre alcun emendamento perchè bisogna operare in fretta, dichiaro peraltro che darà questo suo voto con qualche riserva. Come hanno già rilevato i senatori Ferroni e Gianquinto, il problema di Venezia è un problema di organizzazione. Finora infatti gli sforzi — che pure sono stati enormi — sono andati dispersi e hanno mancato di coordinamento: non voglio dire che ciò sia avvenuto per colpa dell'Esecutivo, del Parlamento, del comune di Venezia e così via, ma è certo che vi sono troppi Ministeri interessati, troppi enti, troppi comitati e sottocomitati. Nella discussione che abbiamo svolta al Senato ho dimostrato al ministro Mancini co-

me, ad esempio, nell'ultimo rendiconto del famoso Comitato si proponessero delle indagini, già espletate senza che il Comitato stesso se ne fosse reso conto. Si proponeva, ad esempio, l'indagine sulla situazione edilizia della città che era stata già condotta a termine dalla Camera di commercio di Venezia con risultati precisi.

Tutto questo, non dico che avvenga per disattenzione da parte del Comitato, ma per la dispersione delle iniziative, per i troppi enti interessati a tale problema. Sta di fatto che fino ad oggi, signor Presidente, i tecnici non hanno ancora stabilito qual è la causa dello sprofondamento del suolo di Venezia. A questo proposito, debbo dire che i loro pareri sono molto discordi. Tra detti tecnici vi sono quelli che fanno capo al Consiglio nazionale delle ricerche, vi sono i tecnici olandesi e altri tecnici dell'UNESCO; tutti si sono stupiti del fatto che ancora oggi non si sappia come è formato il sottofondo della laguna, soprattutto i tecnici americani che hanno già proceduto alla cristallizzazione del suolo in alcune parti della California.

Da qui nascono le mie preoccupazioni e riserve su questo disegno di legge che certamente voterò. I tecnici americani hanno sostenuto che le esperienze su un modello lagunare debbono considerarsi superate, perchè oggi si fa il modello matematico e non serve più quello lagunare, quello a scala ridotta, se non per alcuni dati secondari che interessano molto marginalmente il problema che abbiamo proposto. Sta di fatto, insomma, che dobbiamo riunire gli sforzi (e qui l'opera diventa politica) per dare a Venezia un ente unico che assommi in sé tutti i poteri.

Per portare un ultimo esempio di questa dispersione e contraddizione negli sforzi, ricordo il caso del Canale dei petroli che è arrivato al suo dodicesimo chilometro; manca un chilometro e mezzo per giungere allo sbocco e si discute ancora se sia stato opportuno o dannoso costruirlo. Ma intanto 10 miliardi sono stati già spesi; ed è grave il fatto che senza essere stati tranquillizzati allora si sia proceduto ugualmente in quest'opera.

Oggi, quindi, la raccomandazione che dobbiamo fare è che questo grosso Comitato lavori coordinando gli sforzi e assommando in se tutti i poteri e le competenze. Ciò va fatto anche per tranquillizzare il nostro *partner* che è l'UNESCO. Un mese fa a Parigi è stato infatti votato un documento con la ferma volontà di venire incontro al problema di Venezia da parte dell'UNESCO; i nostri *partners* si sono dichiarati disponibili a collaborare, ma ci hanno detto, nel votare il documento, che ancora essi non sono certi dell'unicità dell'interlocutore italiano. Occorre, pertanto, che il Governo dia tutta l'ufficiatà possibile a questo Comitato e che questo, a suo volta, coordini tutta l'attività. In tal senso e con l'auspicio che entro il 1970 possa essere adottato un piano organico e concreto di interventi a tutela della città di Venezia, dichiaro di votare a favore del presente disegno di legge.

C R O L L A L A N Z A . Ho chiesto la parola, signor Presidente, per dichiarare che, così come ebbi a dire in occasione della discussione della legge 6 agosto 1966, numero 652, sono favorevole a tutte le iniziative che si possono prendere perchè Venezia sia salvata dai gravi pericoli che la minacciano. La città di Venezia non è un patrimonio che appartiene soltanto ai veneziani: per la sua storia, per la sua arte, per la sua monumentalità, per il suo paesaggio, per la grandiosità di ciò che ha rappresentato nel campo della civiltà, io sostengo che essa è un patrimonio di tutti gli italiani e del mondo intero. Quindi, qualsiasi spesa si renda necessaria per la difesa della città di Venezia deve essere da noi sostenuta; qualsiasi mezzo inteso ad inquadrare nel modo migliore gli studi e le iniziative deve essere realizzato, perchè diversamente il Parlamento, il Governo e gli italiani tutti si assumerebbero di fronte al mondo una gravissima responsabilità.

Con questi sentimenti, onorevole Presidente, io dichiaro che ritengo opportuno che il disegno di legge sia approvato senza alcuna modifica e nel modo più sollecito possibile.

M A D E R C H I . Sarò breve, ma desidero sollevare una questione.

Con questo disegno di legge non si propone soltanto un finanziamento, ma la creazione di un particolare strumento tecnico che, si dice, non sarà utilizzato esclusivamente per la difesa della città di Venezia ma per tutte quelle prove su modelli occorrenti per la difesa idrogeologica del suolo. Entriamo, quindi, in un campo più vasto di quello concernente il problema singolo della laguna e della città di Venezia, e non credo che sarebbe stato sbagliato procedere per vie separate, stante il fatto, ripeto, che qui si introduce in una legge di finanziamento un nuovo strumento al quale si affidano dei compiti anche di natura diversa. Comunque, per non creare ulteriori difficoltà, manteniamo pure l'articolo 5; tuttavia, proprio perchè si assegnano al centro di Voltabarozzo dei compiti permanenti, non possiamo consentire che il personale da utilizzare in questo centro venga assunto con contratto privato a termine. Sarebbe una contraddizione.

Per queste considerazioni, ci permettiamo di presentare un emendamento con cui si autorizza l'Amministrazione dei lavori pubblici ad ampliare l'organico, nei limiti di spesa indicati, in maniera che coloro i quali debbono poi svolgere questi compiti che sono definiti abbastanza importanti, soprattutto per quanto riguarda la difesa idrogeologica del suolo nazionale, rimangano in pianta stabile nella pubblica Amministrazione.

A N D O ' . Il nostro Gruppo è favorevole all'approvazione del disegno di legge.

F E R R O N I , *f. f. relatore*. Inizierò col dire che l'emendamento suggerito è senza dubbio suggestivo perchè andrebbe a colmare l'enorme vuoto di personale del quale parlava poc'anzi il senatore Genco. Mi rendo conto, però, che anche se auspicabile, sul piano pratico presenta delle enormi difficoltà perchè creerebbe le condizioni per un rinvio dell'approvazione del disegno di legge in quanto, in materia di allargamento dell'organico, la competenza non è certamente della Commissione lavori pubblici del Senato. Pertanto, dichiaro che sono contrario a

quest'emendamento, mentre mi assocerei alla proposta qualora venisse mutata in raccomandazione.

Ringrazio i colleghi che sono intervenuti e in modo particolare il senatore Crollanza che del resto non è nuovo a questa manifestazione di simpatia, di affetto, di interessamento per la città di Venezia. Dall'intervento di ciascuno è emerso l'enorme compito affidato a questo Comitato e cioè quello di identificare i mali di Venezia dovuti sia alla natura che all'opera dell'uomo; da ciò la necessità di dotare questo Comitato di mezzi, di attrezzature, di uomini, di tecnici di ogni parte del mondo, purchè in grado di suggerire dei rimedi. Sono stati invitati tecnici olandesi in particolare perchè hanno già affrontato problemi certamente simili a quelli di Venezia: l'Olanda è posta otto metri al di sotto del livello dell'Oceano ed ha dovuto difendersi dall'aggressione del mare. Comunque ben vengano anche i tecnici polacchi, anche i tecnici cinesi se ce ne sono: Venezia ha bisogno dell'apporto di tutto il mondo.

Non mi resta ora che ringraziare i colleghi del loro apporto utile all'approvazione del disegno di legge e richiamare l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario (purtroppo i Ministri passano rapidamente nel nostro Paese e l'assunzione di responsabilità è spesso limitata al periodo breve del loro potere) sulla necessità che comunque resti fermo che questo problema non è di ordinaria amministrazione. E non a caso abbiamo richiamato il disastro del Vajont: il 4 novembre 1966, alcune ore ancora di mare a forza nove avrebbero portato la violenza delle onde dentro la basilica di San Marco che poggia sul vuoto. Se andate nella basilica di San Marco in ore di silenzio e appoggiate l'orecchio sul pavimento, potete sentire il rumore delle acque.

È merito del Ministero dei lavori pubblici se sono state approntate con sollecitudine le opere di difesa a mare, ma non sono sufficienti. Debbono essere attuate anche tutte queste e altre opere. Ecco, quindi, l'importanza di questo Comitato e l'importanza di diffidare, con tutta la severità sollecitata dal senatore Gianquinto, di que-

gli uomini che portano talvolta l'etichetta di scenziati! Abbiamo avuto delle tavole rotonde alla Camera di commercio di Venezia sull'inquinamento atmosferico. Ebbene, egregio collega Premoli, ho dovuto definire quella tavola rotonda un « quadrato » contro la legge allora all'esame del Parlamento! Certi « uomini di scienza » hanno preso un milione per la loro prestazione. Qualcuno ha affermato spudoratamente che così come le mosche sono sopravvissute al DDT, anche gli uomini si adatteranno all'inquinamento dell'aria! « Uomini di scienza » hanno osato affermare questo. Per cui c'è da avere una fiducia in loro, quanto meno relativa. Ecco perchè invito il Ministero dei lavori pubblici a porre estrema vigilanza nella applicazione di questa legge, nella collocazione dei fondi, nella esecuzione delle opere, nella scelta degli uomini che queste opere debbono eseguire.

A L E S S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, mi considero personalmente un amico di Venezia prima di tutto perchè sono tridentino e ricordo che fin dalla mia più tenera età Venezia era la meta fantastica dei pensieri e dei viaggi della gioventù tridentina, quando vi erano ancora barriere politiche che dividevano Trento dalla madre patria; ma credo di essere amico di Venezia anche perchè se si scorrono gli atti parlamentari si troverà che per molte leggi relative alla città di Venezia, approvate nell'ultimo decennio, sono intervenuto personalmente dirigendo la discussione, assumendo le funzioni di relatore delle stesse leggi. Saranno in qualche caso leggi oggi criticate, come quella relativa al canale dei petroli, però allora quelle leggi erano desiderate, erano volute e reclamate dalla città di Venezia.

Non entrerò nella polemica circa la valutazione degli uomini che formano il Comitato ministeriale per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia e neppure di quelli sui ritardi nel provvedere. L'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha riconosciuto nella relazione che accompagna il disegno di legge che ritardo vi è

stato e non sarò certamente io ad aggiungere parole a quelle autorevoli già scritte sulla materia. Mi limiterò a dire che siamo davanti ad un provvedimento che finalmente fornisce i mezzi necessari alla sostanziale attuazione della legge 6 agosto 1966, n. 652, rivolta ad approfondire gli studi, per arrivare ad una visione concreta di quelli che sono i fenomeni che stanno minacciando l'esistenza di una città così prestigiosa non soltanto per l'Italia, ma per il mondo intero in virtù dei suoi monumenti e della sua storia.

La legge mette a disposizione 3 miliardi e 700 milioni per creare delle strutture tecniche e scientifiche estremamente utili alla salvaguardia della città. Credo che tutti si sia d'accordo nel chiudere non un occhio ma tutti e due gli occhi su taluni aspetti discutibili della legge purchè il Comitato possa far presto, possa condurre a termine nel minor tempo possibile gli studi necessari per avere una conoscenza completa ed approfondita della situazione e del destino di Venezia. Tali studi mi risultano condotti con l'ausilio degli scienziati di ogni parte del mondo — perchè sul piano della scienza, soprattutto quando la scienza è rivolta a salvare monumenti di arte unici al mondo, non vi possono essere preclusioni e barriere nei confronti di studiosi a qualunque nazione essi appartengano. È indispensabile fare più presto, più presto che sia possibile nel realizzare questi studi, utilizzando quello che è già stato costruito a Voltabarozzo, completando quello che è già stato iniziato.

Sono state fatte varie osservazioni — non entro nella polemica svolta dal senatore Gianquinto che è stata verbalizzata e di cui sarà certamente tenuto conto: tutto quello che ha detto verrà rimeditato e quindi nulla andrà perduto —, e posso dare assicurazione che mi farò interprete immediato nei confronti del Ministro di quanto è stato illustrato perchè ogni apporto scientifico sia messo a disposizione del Comitato al fine di trovare finalmente le cause che fanno sprofondata la città di Venezia per sapere se le cause si debbono far risalire a errori umani o a fatti dipendenti da fenomeni di

natura, così come abbiamo visto verificarsi nei secoli in altre parti del nostro Paese (Pozzuoli, eccetera). Resta accertato, comunque, che con l'approvazione di questo disegno di legge metteremo a disposizione del Comitato i mezzi indispensabile per condurre fino in fondo le ricerche in atto.

Anche io sono del parere che se fosse possibile ottenere su Venezia l'unicità di direzione e di interessamento nella ricerca delle soluzioni dei problemi della città sarebbe un fatto estremamente positivo, ma questo obiettivo trascende le possibilità del nostro dibattito e della nostra Commissione: è problema da prospettare e da propugnare altrove. Sarei il primo a felicitarmi se si potesse ottenere una direzione unica di tutti gli interventi rivolti alla salvezza di Venezia.

F E R R O N I , *f. f. relatore*. Riportate il potere del Magistrato alle acque a quello originario!

A L E S S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nella seduta del 7 maggio 1969 il Comitato ministeriale aveva chiesto i fondi necessari per la continuazione degli studi da anni in corso. Come è possibile rilevare, già prima del successivo 5 luglio il Consiglio dei ministri aveva approvato il provvedimento che è ora al nostro esame, comunicandolo in tale data alla Presidenza del Senato. Meditando sui tempi si deve riconoscere che non vi è stata carenza da parte del Parlamento nell'esaminare il disegno di legge.

Vorrei dire ancora qualcosa sull'articolo 5, non tanto in riferimento agli impianti e alle attrezzature esistenti o da realizzare a Voltabarozzo che, secondo me, è giusto siano utilizzati anche per conseguire altri obiettivi, quanto piuttosto in riferimento alla spesa di 100 milioni annui per acquisire il personale con contratto a termine che dovrà occuparsi del centro modellistico. Non si tratta, evidentemente, di tutto il personale che in parte sarà permanente. Faccio rilevare che una modifica di questo articolo espone la Commissione a sospendere il lavoro per sentire il parere della

1^a e della 5^a Commissione. Ma vi è un'altra osservazione da fare. Sono convinto che se al personale di ruolo si associa personale selezionato a contratto proveniente da ambienti particolarmente esperti in materia, si avrebbero risultati positivi per il buon funzionamento del Centro modellistico.

Per i motivi esposti, nell'interesse degli studi che debbono essere portati avanti (abbiamo sentito quante volte essi sono stati interrotti e per quanto tempo), chiedo alla Commissione di voler approvare il disegno di legge.

Mi riferisco infine alla richiesta di opportuni controlli, facendomi interprete dell'esigenza che la Commissione dei lavori pubblici sia informata, attraverso una relazione periodica, come si fa per altri settori delle attività pubbliche, sull'andamento degli studi e sui risultati conseguiti.

In merito all'applicazione della legge contro gli inquinamenti dell'atmosfera, argomento che non è strettamente collegato con il problema in esame, sarà mio dovere far presenti le doglianze che qui sono state elevate.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata l'ulteriore spesa di lire 3.600 milioni, in aggiunta a quella già prevista dalla legge 6 agosto 1966, n. 652, per lo studio dei provvedimenti atti alla difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali, con gli adempimenti di cui alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato, con propri decreti, da emanarsi con il concerto del Ministro del tesoro, ad inte-

grare il Comitato previsto dall'articolo 1 della legge 6 agosto 1966, n. 652, e già costituito presso il Ministero dei lavori pubblici, chiamando a farne parte altri componenti, anche di cittadinanza straniera.

(È approvato).

Art. 3.

Ai cittadini stranieri chiamati a far parte del Comitato ai sensi del precedente articolo spetta il rimborso delle spese di viaggio nonchè una indennità da stabilirsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro, in deroga a qualsiasi disposizione in materia.

Con la stessa procedura sono stabiliti i rimborsi di spesa e le indennità da corrispondersi agli esperti di cittadinanza italiana, estranei all'Amministrazione dello Stato, che, su proposta del Comitato, saranno inviati all'estero per i fini previsti dalla citata legge 6 agosto 1966, n. 652.

(È approvato).

Art. 4.

Per i fini di cui all'articolo 1 della presente legge il Ministro dei lavori pubblici può:

a) approvare progetti redatti dagli Uffici del Genio civile competenti e disporre l'esecuzione delle opere anche in economia ed a trattativa privata qualunque sia l'importo delle opere stesse;

b) provvedere all'acquisto delle apparecchiature scientifiche e degli strumenti misuratori occorrenti per la raccolta dei dati tecnici interessanti la difesa della città di Venezia e la salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali;

c) stipulare convenzioni per qualunque importo con enti pubblici o privati, istituti, anche non universitari, professionisti od altre persone fisiche. Le convenzioni possono essere stipulate anche con enti o privati di nazionalità straniera.

Gli atti e i provvedimenti indicati nel precedente comma possono essere adottati prescindendo dai pareri degli organi consultivi previsti dalle vigenti disposizioni.

(È approvato).

Art. 5.

I manufatti, gli impianti fissi e mobili e tutte le attrezzature esistenti o da realizzare sull'area demaniale di Voltabarozzo (Padova) potranno essere utilizzati per studi e prove su modello che il Comitato di cui al precedente articolo 2 riterrà necessario svolgere, nonchè per studi e prove su modelli occorrenti per i compiti della difesa idrogeologica del suolo del territorio nazionale.

Il complesso anzidetto, da consegnarsi al Ministero dei lavori pubblici in uso gratuito, prende il nome di « Centro sperimentale per modelli idraulici di Voltabarozzo ».

Il Centro è gestito dall'Ufficio tecnico centrale del Ministero dei lavori pubblici.

Per la gestione e l'utilizzazione del Centro modellistico, relativamente a tutti i compiti di cui al primo comma, l'Amministrazione dei lavori pubblici può avvalersi di personale estraneo da assumere mediante contratto privato a termine, entro i limiti del contingente e con il trattamento da determinarsi dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro, entro il limite di spesa di lire 100 milioni annui.

Alle spese di funzionamento del Centro si provvederà con i fondi che verranno annualmente stanziati sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Il Centro può essere utilizzato, limitatamente a studi e prove su modello attinenti alla difesa del suolo, anche da Università o da Istituti universitari specializzati, previa stipulazione di apposite convenzioni con la Amministrazione finanziaria, da approvarsi con decreto del Ministro delle finanze di concerto con il Ministro dei lavori pubblici.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Maderchi, Abenante, Gianquinto, Poerio e Aimoni un emendamento tendente a sostituire il quarto comma con i seguenti:

« Per la gestione e l'utilizzazione del Centro modellistico, relativamente a tutti i compiti di cui al primo comma, l'Amministrazione dei lavori pubblici è autorizzata ad ampliare il proprio organico entro il limite di spesa di lire 100 milioni annui.

L'ampliamento dell'organico di cui al comma precedente avverrà per chiamata diretta .»

Mi permetto di far presente che a mio avviso su questo emendamento occorre richiedere il parere della 5^a Commissione perchè esso cambia l'impostazione di spesa. Quando nel testo, infatti, si dice che i contrattisti sono a tempo, evidentemente l'Amministrazione si riserva di assumere queste persone per due, tre, quattro, cinque anni, fino a quando sarà necessario. L'emendamento invece comporta una modifica di organico permanente, e l'onere di 100 milioni, attualmente previsto per un certo periodo di tempo, quello occorrente per terminare i lavori, verrebbe a gravare per sempre, con tutto quello che ne consegue. La cosa potrebbe anche essere giusta sotto un profilo sociale; ma io mi limito a considerare che non potremo proseguire nell'approvazione di questo provvedimento, ove questo emendamento fosse approvato, perchè dovremmo chiedere il parere della Commissione finanze e tesoro. Per tale motivo mi permetto di invitare i presentatori a voler ritirare l'emendamento.

FERRONI, *f. f. relatore*. Ho già espresso molto brevemente il mio parere sull'emendamento; ed il rappresentante del Governo ha espresso più ampiamente le mie stesse preoccupazioni su un rinvio del disegno di legge. A questo punto, quindi, vorrei pregare i presentatori di non insistere sul loro emendamento ma di tradurlo in un ordine del giorno che potrà essere accolto come raccomandazione.

POERIO. Se non avessi sentito il relatore, che con accenti umani e commossi ha cercato di sollecitare il nostro interesse, mi sarei limitato a ritirare il nostro emendamento. Stando così le cose, desidero invece fare qualche considerazione.

Non è giusto e non è un modo certamente serio quello di impostare un dibattito, così come è stato fatto questa mattina. E la condanna è scritta proprio nella relazione che accompagna il disegno di legge; ve la leggo: « Onorevoli senatori, con decreto interministeriale 4 settembre 1962 fu costituito un Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali. Dopo varie riunioni, essa formulò un piano programmatico di indagini che richiedevano la disponibilità di 880 milioni, in linea orientativa. Mancando tale disponibilità il Comitato non potè proseguire i suoi lavori.

Soltanto nel 1966, precisamente con decreto interministeriale n. 10387 del 24 giugno 1966, fu costituito un nuovo Comitato, che fu in grado di funzionare allorchè, con successiva legge 6 agosto 1966, n. 652, venne autorizzata la spesa di lire 880 milioni. . . ».

In sostanza ci si dice che Venezia sta sprofondando se non si pone rimedio. Ebbene, tutti vogliamo salvaguardarla, ed anch'io sono fra coloro che desiderano aiutarla; e lo dice uno che è rappresentante diretto dei contadini. Però il problema è un altro, signor Presidente: in questo disegno di legge, nel quale si parla di Venezia, e costituito un nuovo istituto a Voltabarozzo nel quale, in seguito, dovranno avvenire prove e studi. Ora se voi istituite in questo momento un nuovo istituto per studi e prove su modelli occorrenti per la difesa idrogeologica del suolo del territorio nazionale, come potete chiudere gli occhi dinanzi a quello che sarà l'organico di domani?

Noi ritiriamo, quindi, il nostro emendamento; ma con piena responsabilità del nostro atto. Mi riservo peraltro di riprendere il discorso quando discuteremo il problema della difesa del suolo e in quell'occasione discuteremo di questo nuovo istituto, degli strumenti che gli si vogliono dare, del perchè in un provvedimento specifico come quello in discussione è stata prevista l'istituzione di un istituto a carattere permanente e generale per un problema di

fondo che oggi stiamo affrontando in Senato con una specifica indagine conoscitiva.

G I A N Q U I N T O . Una sola osservazione. Dal momento che si vogliono assegnare al Centro modellistico di Voltabarozzo funzioni permanenti in rapporto alla difesa del suolo, il finanziamento previsto non può considerarsi adeguato. Da ciò la saggezza della nostra proposta. Come ha già dichiarato il collega Poerio, noi ritiriamo l'emendamento per riprendere il discorso in sede di indagine sulla difesa del suolo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 5 nel testo di cui è già stata data lettura.

(È approvato).

Art. 6.

Alla copertura dell'onere di lire 3.700 milioni derivante dall'applicazione della presente legge si provvede mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1969.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Art. 7.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(È approvato).

B O N A Z Z I . Sono favorevole ad disegno di legge per l'importanza che esso riveste per la città di Venezia. Lo approvo anche per la passione con la quale i rappresentanti di quella città sono qui intervenuti a sostenerlo. Ma devo dire che il mio voto

non è eccessivamente convinto, il mio entusiasmo è molto limitato. Vi sono due questioni che non mi fanno guardare con fiducia a ciò che si farà nei prossimi anni. Non è possibile che, da parte del Comitato che si occupa del problema, ci si venga a dire, dopo quattro anni, che si devono estendere le ricerche anche nel campo della meteorologia e della oceanografia. Non sono competente in materia, però ho sufficienti capacità per capire che vi sarebbe da dire qualcosa a tale proposito. Non è possibile, inoltre, fare dei preventivi di 130 milioni e poi giungere ad un miliardo.

Questi elementi (ne ho citati solo due) non mi portano a guardare con ottimismo ai risultati del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 13.

UFFICIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Direttore delegato per i resoconti stenografici
DOTT. ENRICO ALFONSI