SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

MERCOLEDÌ 1° FEBBRAIO 1967

(84ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria delle arginature lungo il fiume Isonzo nel tratto compreso tra il ponte ferroviario della linea Udine-Gorizia ed il confine di Stato » **(1956)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1150, 1151, 1153
CROLLALANZA 1151
GAIANI 1150, 1151, 1152, 1153
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1152
LOMBARDI, *relatore* 1150, 1152

« Autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici a costruire la seconda invasatura per le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato in Golfo degli Aranci » **(1980) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1156, 1157
ADAMOLI 1156, 1157
CROLLALANZA 1156
DERIU, *relatore* 1156, 1157
FABRETTI 1157
GENCO 1157
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1157

« Cancellazione dalle linee navigabili di 2ª classe della linea Livorno-Pontedera » **(1933) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1154, 1155
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1155
LOMBARDI, *relatore* 1155

« Classifica in 2ª categoria delle opere idrauliche per la sistemazione dell'asta valliva del fiume Simeto limitatamente al tratto delle arginature già eseguite compreso fra la confluenza del fiume Dittaino e la foce, inclusi i tratti rigurgitati dai torrenti Dittaino e Gornalunga, in provincia di Catania » **(1994) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1153, 1154
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1154
LOMBARDI, *relatore* 1153

« Trasferimento all'Ente autonomo del porto di Napoli dei servizi di illuminazione portuale e della pulizia delle aree e degli spazi acquei portuali » **(1995) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1158
ADAMOLI 1158
GENCO, *relatore* 1158
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1158

« Cancellazione dalle linee navigabili di 2ª classe del tronco del fiume Bacchiglione compreso tra il sostegno ponte regolatore di Bassanello e l'Osservatorio astronomico in Padova, della estesa di Km. 1,750 » **(1996) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1155
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1155
LOMBARDI, *relatore* 1155

La seduta è aperta alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Asaro, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Jervolino, Lombardi, Murgia, Spasari, Tomassini, Vergani, Vidali e Zannier.

Intervengono il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Scalfaro ed il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Giglia.

LOMBARDI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria delle arginature lungo il fiume Isonzo nel tratto compreso tra il ponte ferroviario della linea Udine-Gorizia ed il confine di Stato » (1956) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria delle arginature lungo il fiume Isonzo nel tratto compreso tra il ponte ferroviario della linea Udine-Gorizia ed il confine di Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

LOMBARDI, *relatore*. Onorevoli senatori, l'ordine del giorno dei lavori della nostra Commissione reca la discussione di quattro disegni di legge che trattano, in due casi, della classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria di alcune arginature dei fiumi Isonzo e Simeto e, in altri due casi, della cancellazione dalle linee navigabili di seconda classe di un tronco del fiume Bacchiglione e della linea Livorno-Pontedera.

Per quanto riguarda il testo in esame esso prevede, all'articolo 1, che sono dichiarate opere idrauliche di seconda categoria le arginature lungo il fiume Isonzo nel tratto compreso tra il ponte ferroviario della linea Udine-Gorizia ed il confine di Stato, in quanto il tratto che precede detto ponte è stato già classificato. Posso assicurare la Commissione che tutte le procedure seguite per arrivare a tale classificazione sono state svolte in base al Regolamento vigente e con parere favorevole sia del Consiglio di Stato che del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

All'articolo 2 del provvedimento è precisato che il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello dell'industria, del commercio e dell'artigianato, provvederà a stabilire con decreto il perimetro del comprensorio dei beni che debbono contribuire con lo Stato nelle spese per le opere di cui al precedente articolo 1.

Le opere idrauliche in questione, infatti, sono per il 50 per cento della spesa a carico dello Stato, per il 25 per cento a carico delle province interessate e per il restante 25 per cento a carico di altri interessati.

L'articolo 3 riguarda l'entrata in vigore della legge.

Dopo quanto brevemente esposto, onorevoli senatori, non mi resta che invitarvi ad esprimere voto favorevole alle norme in esame.

GAIANI. Dichiaro di essere senz'altro favorevole all'approvazione sia del disegno di legge in discussione che di quello successivo, n. 1994, di contenuto analogo.

Colgo però l'occasione di questo dibattito per ripetere quanto ho detto a proposito del provvedimento sulle alluvioni del novembre 1966: è opportuno classificare tra le opere idrauliche di seconda categoria tutte le argi-

nature dei rami del Po sino alla foce. A questo fine, si potrebbe valutare l'opportunità di emendare il disegno di legge in esame.

Richiamo con particolare calore l'attenzione del Governo sul problema sollevato perchè tutta la questione della classificazione delle arginature del Po deve essere riveduta e regolamentata in maniera adeguata alle attuali esigenze.

A mio avviso, ripeto, tutti i tratti terminali del Po, che attualmente sono classificati tra le opere idrauliche di terza categoria, dovrebbero essere dichiarati di seconda categoria. Vi sono, infatti, argini che pure essendo di terza categoria non sono gestiti da alcun Consorzio.

Prendiamo il caso dell'argine del Po della Pila nel tratto tra Ca' Zuliani e la località Pila: il Consorzio che si occupava di questo argine è stato sciolto nel 1928 e, da quell'epoca, nessuno ha più speso una lira in quanto l'Amministrazione dei lavori pubblici non può intervenire perchè si tratta di opera idraulica di terza categoria ed il Consorzio non esiste più; è così avvenuto che, il 4 novembre scorso, durante la piena, le acque del Po hanno tracimato sulle deboli arginature ed hanno sommerso una grande superficie di terreno.

Questo è un problema che va dunque affrontato, onorevole Sottosegretario, ed io stesso, in un disegno di legge per la sistemazione del comune di Porto Tolle, che ho presentato proprio in questi giorni, ho inserito una norma nella quale si dice che tutti gli argini dei rami del Po fino alla foce sono classificati tra le opere di seconda categoria.

Sono infatti convinto, lo ripeto ancora una volta, che queste opere idrauliche siano estremamente importanti soprattutto in considerazione delle alluvioni che, in futuro, potrebbero ancora abbattersi sul nostro Paese. Durante le ultime mareggiate e piene del 4 novembre 1966 vi fu una gran confusione tra le competenze dell'Ente del delta padano, del Genio civile e dei Consorzi vari, per cui non si potè intervenire prontamente per contenere le acque del fiume; se, invece, tutto fosse stato affidato ad un solo organismo, in questo caso il Genio civile, l'intervento sarebbe stato immediato e i danni molto minori.

Concludendo, invito la Commissione e lo onorevole Sottosegretario a considerare attentamente la proposta di emendamento, da me responsabilmente suggerita, così come il problema richiede.

P R E S I D E N T E . Concordo con le osservazioni fatte dal senatore Gaiani ma, nel caso specifico, ritengo che non possano essere accolte se non ritardando ulteriormente l'*iter* del provvedimento e, soprattutto, richiedendo un ulteriore parere alla Commissione finanze e tesoro.

G A I A N I . L'emendamento da me proposto non comporterebbe nuovi oneri.

P R E S I D E N T E . La classificazione delle opere idrauliche comporta, a seconda dei casi, una diversa proporzione degli oneri a carico dello Stato!

G A I A N I . Voglio ricordare, per quanto riguarda le arginature dei rami del Po, che la ripartizione delle spese non è mai avvenuta secondo le norme del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, perchè, per l'impossibilità dei comuni a sostenere questi oneri, lo Stato si è sempre addossato ogni carico di spesa.

C R O L L A L A N Z A . Mi rendo conto della fondatezza delle osservazioni fatte dal senatore Gaiani il quale, specie in considerazione di tutte le catastrofi che continuamente si verificano nel delta del Po, si preoccupa che, al momento opportuno, ci sia qualcuno pronto ad intervenire con provvedimenti urgenti e, al tempo stesso, organici.

Devo far rilevare peraltro che non mi sembra opportuno inserire nè in questo disegno di legge che riguarda l'Isonzo nè in quell'altro che concerne il fiume Simeto un problema che interessa, in modo specifico, il Delta padano.

Inoltre, avanzerei alcune riserve sulla richiesta, per così dire, « totalitaria » fatta dal senatore Gaiani a proposito della classificazione come opere idrauliche di secon-

da categoria di tutte le arginature dei rami del Po fino alla foce. Dobbiamo infatti ricordare che, nella classifica delle opere relative ai fiumi, c'è una gerarchia di interventi, gerarchia che è in rapporto alla loro importanza o a ragioni particolari che spingono lo Stato ad intervenire in una zona anzichè in un'altra. Ritengo dunque che la proposta del senatore Gaiani pecchi per eccesso perchè, ripeto, vi possono essere rami del Po o arginature che, per una serie di valutazioni, non richiedono dallo Stato un intervento per la classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria.

È comunque indiscutibile che il problema sollevato merita tutta l'attenzione del Governo, per cui, aggiungo io, sarebbe opportuno un censimento delle arginature in questione per provvedere poi ad una valutazione caso per caso. In proposito, potrebbe essere utile un'indicazione delle arginature e dei rami del Po che, a parere del senatore Gaiani, meritano una particolare considerazione ed un passaggio di classifica.

Più di questo ritengo che, al momento, non si possa fare e, pertanto, inviterei il collega a non insistere sul proprio emendamento.

G A I A N I . Una breve replica per dare alcuni chiarimenti.

Tutte le arginature dei rami del Po sono state classificate nel lontano 1878; a parte il fatto che le arginature stesse si sono prolungate verso il mare perchè, ogni anno, il fiume accumula milioni di metri cubi di terra nuova, devo ammettere che, in realtà, non tutti gli argini possono presentare le caratteristiche previste dal testo unico del 1904.

Dobbiamo però tener conto di un dato di fatto: il testo unico del 1904 è ormai vecchio e sorpassato, non più idoneo, quindi, a soddisfare le nuove esigenze.

Tutti gli argini del fiume, infatti, interessano la sicurezza non di un'azienda o due, ma di intere popolazioni e paesi; pertanto, i criteri che nel 1904 hanno dettato certe norme non reggono più alla prova dei fatti.

Faccio inoltre presente che, nel 1960, il Genio civile di Rovigo ha fatto richiesta al Ministero dei lavori pubblici, richiesta rimasta nei cassetti e che io ho riesumato, affinchè tutte le arginature del Po fossero classificate come opere idrauliche di seconda categoria; pertanto, la proposta da me avanzata è basata su precisi dati di fatto.

Nel 1967 dobbiamo finalmente affrontare e risolvere il problema degli argini del Po e, se non verrà approvata la mia proposta in sede di questa discussione, tornerò a ripeterla in occasione dell'esame del provvedimento che io stesso ho presentato per la sistemazione dell'Isola della Donzella.

L O M B A R D I , *relatore*. Mi rendo conto della fondatezza della richiesta del senatore Gaiani soprattutto in considerazione dei pericoli che la mancata classificazione di alcuni rami del Po comporta per la sicurezza delle popolazioni durante le alluvioni.

Come il senatore Crollalanza, tuttavia, devo far osservare che non mi sembra questa la sede più opportuna per sollevare la questione; trattiamo infatti una materia particolare e le presenti norme si riferiscono a territori ben localizzati del nostro Paese; sarebbe più opportuno che il senatore Gaiani, previ opportuni contatti con il Ministero dei lavori pubblici, sollevasse la questione in sede di discussione del disegno di legge n. 2015, concernente il finanziamento per la sistemazione del suolo, che verrà all'esame delle Commissioni riunite 7ª ed 8ª tra dieci giorni circa.

Sarebbe però necessario, come ho detto, che la proposta del senatore Gaiani giungesse a noi avallata dal parere degli organi competenti, soprattutto da quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non posso che essere d'accordo con l'onorevole relatore sia per quel che riguarda il disegno di legge in esame che per il suggerimento dato al senatore Gaiani.

Provvedimenti come quello in esame giungono al Parlamento dopo aver percorso tutto l'*iter* previsto dalle norme legislative e regolamentari e confortati dai pareri del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Si tratta di lunghe procedure: basti pensare che per il disegno di

legge n. 1994, riguardante le arginature del fiume Simeto, il parere del Consiglio di Stato è stato dato il 27 ottobre 1965, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ancora prima, eppure il provvedimento giunge solo oggi all'esame della Commissione, dopo esser passato, per l'usuale concerto, attraverso i vari Ministeri.

Mi farò dunque carico, senatore Gaiani, di accertare presso la Direzione generale competente del Ministero quale sorte abbia avuto la richiesta fatta nel 1960 dal Genio civile di Rovigo; questo elemento ci sarà utile in sede di discussione del provvedimento n. 2015 per la sistemazione del suolo nazionale.

Non mi resta dunque che pregare il senatore Gaiani di voler soprassedere ancora per poco sulla sua richiesta, in attesa che il problema relativo a tale sistemazione venga nella sua globalità affrontato con un provvedimento organico.

G A I A N I . Aderisco all'invito dell'onorevole Sottosegretario, fiducioso che, al più presto, la questione venga affrontata e, finalmente, risolta.

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

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli dei quali do lettura:

Art. 1.

Sono dichiarate opere idrauliche di seconda categoria le arginature lungo il fiume Isonzo, nel tratto compreso tra il ponte ferroviario della linea Udine-Gorizia ed il confine di Stato.

(*È approvato*).

Art. 2.

Il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato provvederà a stabilire con decreto il perimetro del comprensorio dei beni che debbono contribuire con lo Stato nelle spese per le opere di cui al precedente articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 3.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Classifica in 2ª categoria delle opere idrauliche per la sistemazione dell'asta valliva del fiume Simeto limitatamente al tratto delle arginature già eseguite compreso fra la confluenza del fiume Dittaino e la foce, inclusi i tratti rigurgitati dai torrenti Dittaino e Gornalunga, in provincia di Catania » (1994)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Classifica in 2ª categoria delle opere idrauliche per la sistemazione dell'asta valliva del fiume Simeto limitatamente al tratto delle arginature già eseguite compreso fra la confluenza del fiume Dittaino e la foce, inclusi i tratti rigurgitati dai torrenti Dittaino e Gornalunga, in provincia di Catania ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

L O M B A R D I , *relatore*. Onorevoli senatori, dalla relazione governativa che accompagna il disegno di legge in esame si evince che le opere idrauliche relative al corso d'acqua in questione, classificate in un primo tempo nella 3ª categoria, devono ora, per le particolari caratteristiche che presentano, e limitatamente ad alcuni tratti, essere classificate nella 2ª categoria.

Infatti, iniziati i lavori, ci si è resi conto che il corso d'acqua riguardante il tratto del

fiume Simeto, dal ponte Giarretta alla foce, possiede in effetti i requisiti necessari perchè le opere di sistemazione idraulica possano essere classificate nella 2ª categoria; pertanto, si è reso necessario il presente disegno di legge confortato dai pareri favorevoli del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ritengo di non dover aggiungere altro per invitare la Commissione ad esprimere voto favorevole al provvedimento.

Vorrei solo far presente che, in analogia con il disegno di legge n. 1956 testè approvato, all'articolo 2 dovremmo inserire, dopo le parole « i perimetri dei comprensori », le altre « dei beni ».

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Concordo con la relazione dell'onorevole Lombardi e mi dichiaro favorevole alla precisazione che egli ha proposto all'articolo 2 del provvedimento.

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

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli dei quali do lettura:

Art. 1.

In estensione della classifica disposta con decreto presidenziale 28 aprile 1951, sono dichiarate opere idrauliche di seconda categoria quelle occorrenti per la sistemazione dell'asta valliva del fiume Simeto, limitatamente al tratto di arginature già eseguite, compreso tra la confluenza del fiume Dittaino e la foce, inclusi i tratti rigurgitati dai torrenti Dittaino e Gornalunga, in provincia di Catania.

(*È approvato*).

Art. 2.

Il Ministro dei lavori pubblici provvederà a stabilire, con propri decreti, i perimetri dei comprensori che debbono contribuire con lo Stato nelle spese per le opere di cui al precedente articolo 1.

Il Ministro dei lavori pubblici è altresì autorizzato a determinare, ove occorra, con propri decreti, i limiti precisi degli argini o tratti di argine ai quali dovranno applicarsi le disposizioni della presente legge, e di stabilire fin dove debba estendersi, nelle località ove manchino argini continui, la continuità delle difese.

Ricordo alla Commissione che, al primo comma, dopo le parole « i perimetri dei comprensori » il senatore Lombardi propone di inserire le altre « dei beni ».

Metto ai voti tale emendamento aggiuntivo.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 2 con la modifica testè approvata.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Cancellazione dalle linee navigabili di 2ª classe della linea Livorno-Pontedera » (1993)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Cancellazione dalle linee navigabili di 2ª classe della linea Livorno-Pontedera ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura:

Articolo unico.

La linea Livorno-Pontedera è cancellata dalle linee navigabili di seconda classe di cui al regio decreto 8 giugno 1911, n. 823, ed al decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536.

L O M B A R D I , *relatore.* Onorevoli senatori, per il disegno di legge in esame e per quello n. 1996, che segue all'ordine del giorno, dovremo compiere un'operazione del tutto opposta a quella di cui ai due precedenti provvedimenti.

Infatti, mentre per questi ultimi si trattava della classificazione di nuove opere idrauliche, nel caso presente (ed in quello successivo) si tratta della cancellazione di due linee navigabili di seconda classe dal relativo elenco, cancellazione che si rende necessaria per gli inconvenienti che derivano dall'inadeguatezza delle linee stesse in rapporto alle attuali esigenze.

Noi abbiamo in Italia un notevole numero di linee navigabili di seconda classe, praticamente poste ad intero carico dello Stato, ma che in una certa percentuale altro non sono che rigagnoli, fossatelli, rogge, utilizzati a suo tempo per scopi militari e che non consentono altro che il passaggio di natanti e di burchi.

Ora, tutto questo non ha più ragione di essere, per cui giustamente sia il disegno di legge in esame, sia il disegno di legge n. 1996, prevedono la cancellazione di alcune di tali linee, non più utilizzabili a fini navigatori, in modo da poterle sfruttare per altri fini; cosa, quest'ultima, non consentita finchè esiste quella classifica di « linee navigabili di 2ª classe ».

Data l'evidente opportunità della proposta, non mi resta da aggiungere altro se non raccomandare ai colleghi l'approvazione del disegno di legge in esame; raccomandazione che ripeterò naturalmente per il disegno di legge n. 1996.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Mi associo alle parole dell'onorevole relatore.

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

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Cancellazione dalle linee navigabili di 2ª classe del tronco del fiume Bacchiglione compreso tra il sostegno ponte regolatore di Bassanello e l'Osservatorio astronomico in Padova, della estesa di chilometri 1,750 » (1996)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Cancellazione dalle linee navigabili di 2ª classe del tronco del fiume Bacchiglione compreso tra il sostegno ponte regolatore di Bassanello e l'Osservatorio astronomico in Padova, della estesa di Km. 1,750 ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Il tronco di fiume Bacchiglione, dell'estesa di chilometri 1,750, compreso tra il sostegno ponte regolatore di Bassanello e l'Osservatorio astronomico in Padova, di cui al regio decreto 8 giugno 1911, n. 823, figurante fra le linee navigabili di seconda classe al n. 13 dell'elenco, cessa di far parte delle linee navigabili medesime.

L O M B A R D I , *relatore.* Per il presente provvedimento valgono le considerazioni fatte per il disegno di legge n. 1993. Come già ricordato in quella sede, si tratta di materia identica a quella trattata da detto disegno di legge, per cui al relatore altro non resta se non ripetere la raccomandazione ai colleghi perchè vogliano concedere il loro voto favorevole anche in questo caso.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Sono d'accordo con quanto detto dal relatore.

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

Metto ai voti il disegno di legge, di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici a costruire la seconda invasatura per le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato in Golfo degli Aranci » (1980)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici a costruire la seconda invasatura per le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato in Golfo degli Aranci ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad eseguire a propria cura e spese, a carico dei fondi stanziati con la legge 27 ottobre 1965, n. 1200, ed in deroga a quanto stabilito dall'articolo 16 del regio decreto 26 settembre 1904, n. 713, i lavori di costruzione nel porto di Golfo degli Aranci della seconda invasatura per le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato, le opere ferroviarie, i piazzali, la pavimentazione e gli impianti, nonchè la scogliera di protezione per una spesa complessiva di lire 1.500.000.000.

D E R I U , *relatore.* Signor Presidente, mi sembra non siano necessarie troppe parole per illustrare la necessità e l'urgenza del disegno di legge. Il Golfo degli Aranci è una frazione del comune di Olbia, cui approda la nave traghetto che collega l'Isola alla Penisola. Attualmente, stante la scarsa capienza della prima invasatura, non è consentito l'attracco che di una sola nave per volta; ed è questo il motivo per cui si propone la costruzione di una seconda invasatura.

L'insieme delle opere da eseguire a tale scopo richiederebbe una spesa di lire 1.500 milioni; mentre la spesa occorsa per la costruzione della prima invasatura era stata sostenuta interamente dalla Cassa per il Mezzogiorno, questa viene posta a carico del Ministero dei lavori pubblici, pur trattandosi di opere interessanti il Ministero dei trasporti, e in modo specifico le Ferrovie dello Stato.

A tale risoluzione, per la verità, si sarebbe dovuti giungere già da tempo; comunque, meglio tardi che mai. Si tratta infatti di una necessità veramente sentita nell'Isola, di una lacuna che va colmata al più presto; per cui invito i colleghi a concedere il loro voto favorevole al disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Aggiungo che la Commissione finanze e tesoro ha comunicato di non avere nulla da osservare per quanto di competenza. Infatti la copertura della spesa di lire 1.500 milioni va reperita nei fondi stanziati con la legge 27 ottobre 1965, n. 1200: « Autorizzazione di spesa per la esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti ».

A D A M O L I . Noi siamo favorevoli al provvedimento, che può in parte risolvere i problemi del collegamento tra il Continente e la Sardegna. Sulle banchine di Genova e a Civitavecchia, infatti, si assiste tutti i giorni a spettacoli impressionanti, per quanto riguarda l'imbarco sulle navi traghetto dirette nell'Isola, e sarebbe quindi effettivamente ora di porre riparo alla situazione.

Ciò che è singolare, è che il Ministero dei trasporti, cui competerebbe l'opera in questione, aveva dichiarato di non essere in grado di effettuarla per mancanza di fondi. Se ora tali fondi esistono, perchè invece di assegnarli al Ministero dei lavori pubblici non sono stati assegnati alle Ferrovie? Mi sembra che la domanda debba sorgere spontanea, tanto più che la stessa relazione unita al disegno di legge afferma trattarsi di lavori di specifica competenza del Ministero dei trasporti-Ferrovie dello Stato.

C R O L L A L A N Z A . A me sembra che vi sia un equivoco fondamentale. Che le spese per le opere in questione siano di competenza del Ministero dei trasporti è pacifico, rientrando esse nella gestione dei traghetti; ma ciò che è invece di competenza del Mini-

stero dei lavori pubblici è la costruzione delle opere medesime.

G E N C O . La legge n. 1200 del 1965, ricordata dall'onorevole Presidente, ha erogato dei fondi per opere di carattere portuale; e noi sappiamo, da notizie forniteci dall'onorevole Sottosegretario De' Cocci, come vengono erogate le somme. Ora, i fondi suddetti vanno iscritti nel bilancio del Ministero di lavori pubblici; io non vedo perchè avrebbero dovuto essere assegnati invece al Ministero dei trasporti, che tra l'altro non ha attrezzatura nè mezzi idonei per eseguire lavori in mare (perchè ovviamente un'invasatura va eseguita in mare).

Non mi sembra quindi che vi sia alcuna contraddizione e mi dichiaro pertanto favorevole all'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Il relatore ha qualcosa da aggiungere?

D E R I U , *relatore*. Quando si è fatta la ripartizione dei 75 miliardi stanziati dalla legge del 1965 non si è evidentemente tenuto conto delle esigenze specifiche riguardanti le navi traghetto, essendo queste considerate come un prolungamento del servizio ferroviario e rientranti quindi nella competenza delle Ferrovie dello Stato; tanto è vero che l'articolo parla di un'autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici ad eseguire le opere in questione « ... in deroga a quanto stabilito dall'articolo 16 del regio decreto 24 settembre 1904, n. 713 », proprio perchè le stesse interessano precipuamente un altro Ministero. Oggi, quindi, è necessario il disegno di legge per consentire di prelevare dai suddetti 75 miliardi i 1.500 milioni necessari per i lavori da eseguirsi nel Golfo degli Aranci; lavori che, come ripeto, permetteranno di risolvere un problema di estrema importanza.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io non ho che da confermare quanto hanno sostenuto il relatore ed i senatori Crollalanza e Genco. Ci troviamo cioè di fronte al fatto che le navi traghetto sono state finora considerate come un prolungamento del servizio feroviario, e quindi di competenza dell'Azienda ferroviaria. Nel momento in cui si è trattato di reperire i fondi per le opere relative al secondo invaso, però, non avendo l'Azienda la necessaria disponibilità finanziaria, si è dovuto ricorrere ai 75 miliardi stanziati dalla legge del 1965; e poichè questi sono assegnati al Ministero dei lavori pubblici, si è reso necessario un apposito disegno di legge per operare lo storno.

A D A M O L I . Con questa mentalità anche per le opere ferroviarie vere e proprie si finirà per ricorrere alla legge sulle opere portuali.

F A B R E T T I . Quanto dettoci dall'onorevole Sottosegretario di Stato conferma ciò che noi abbiamo sempre sostenuto in merito alla questione dei porti. Già in sede di approvazione della legge del 1965, infatti, avevamo denunciato l'assoluta insufficienza della somma stanziata, prevedendo inoltre che in mancanza di un piano organico di finanziamento dei porti essa si sarebbe dispersa in mille piccoli rivoli senza avviare a soluzione la drammatica situazione dei porti stessi; quanto proposto con il provvedimento in esame conferma le nostre preoccupazioni di allora e la nostra critica. Ciò nonostante, considerate le pressanti esigenze che lo hanno ispirato, voteremo a favore del disegno di legge.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. I 75 miliardi sono stati distribuiti tra i porti maggiori. Quello in esame è un provvedimento di carattere eccezionale, reso indispensabile dal fatto che non esistono altri mezzi per recarsi in Sardegna.

Ad ogni modo siamo tutti d'accordo su quanto osservato sull'esigenza di un piano organico di sistemazione dei porti.

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

Metto ai voti il disegno di legge, di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Trasferimento all'Ente autonomo del porto di Napoli dei servizi di illuminazione portuale e della pulizia delle aree e degli spazi acquei portuali » (1995)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trasferimento all'Ente autonomo del porto di Napoli dei servizi di illuminazione portuale e della pulizia delle aree e degli spazi acquei portuali ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

L'Ente autonomo del porto di Napoli provvede ai servizi di illuminazione portuale nonchè alla pulizia delle aree e degli spazi acquei portuali.

Per l'espletamento di tali servizi il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a corrispondere al Consorzio un contributo annuale nella misura riconosciuta congrua e necessaria dal Ministero medesimo in base al preventivo presentato dall'Ente portuale.

G E N C O , *relatore.* Il Ministero dei lavori pubblici provvede annualmente, con i fondi ordinari di bilancio, alla pulizia delle aree e degli specchi d'acqua nonchè alla illuminazione di tutti i porti classificati, in base a perizie di spesa redatte dagli Uffici del genio civile per le opere marittime.

Nei principali porti italiani, a tale servizio provvedono gli Enti portuali costituiti per legge. L'unico Ente non abilitato in base alla sua legge costitutiva all'espletamento diretto dei servizi di illuminazione e pulizia è quello, abbastanza efficiente, del porto di Napoli. Con questo disegno di legge si prevede il trasferimento a detto Ente di tali servizi.

Va tenuto presente che l'espletamento di questi servizi a cura dell'Ente portuale di Napoli porta come conseguenza un'economia per il bilancio dello Stato, in quanto il Ministero dei lavori pubblici si limiterà a corrispondere all'Ente soltanto un contributo, la cui misura dovrà essere stabilita in base ad un accordo fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e l'Ente portuale interessato, il quale presenterà un apposito preventivo di spesa.

Ritengo che non vi sia altro da aggiungere ed invito gli onorevoli senatori ad approvare questo disegno di legge.

A D A M O L I . Siamo senz'altro favorevoli all'approvazione del provvedimento in discussione. Vorrei soltanto chiedere una spiegazione: poichè nel disegno di legge si dice che sarà dato un contributo annuale nella misura riconosciuta congrua e necessaria dal Ministero dei lavori pubblici in base al preventivo presentato dall'Ente portuale, io vorrei sapere se con questo si intende una misura annuale fissa o una misura annuale variabile.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Si intende una misura annuale variabile.

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

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 11,10.

Dott. MARIO CARONI
Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari