

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

XC.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 NOVEMBRE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Modifiche alla legge 13 agosto 1959, n. 904. (4220)	1161
PRESIDENTE	1161, 1164, 1165
ALESSANDRINI, <i>Relatore</i>	1161, 1165
BELTRAME	1164
AMENDOLA PIETRO	1164
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1164
CURTI IVANO	1165
Proposta di legge (Rinvio):	
GAGLIARDI ed altri: Nuove norme relative alla laguna di Venezia. (3751)	1166
PRESIDENTE	1166
Sui lavori della Commissione:	
AMENDOLA PIETRO	1166
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1167
PRESIDENTE	1166, 1167

La seduta comincia alle 9,40.

CIBOTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Buzzetti e Lombardi Giovanni.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Beltrame sostituisce il deputato Cavazzini.

Discussione del disegno di legge : Modifiche alla legge 13 agosto 1959, n. 904 (4220).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 13 agosto 1959, n. 904 ».

Devo far presente agli onorevoli membri della Commissione che non ancora è giunto, in merito al disegno di legge in oggetto, il parere della V Commissione, parere che con ogni probabilità avremo nel pomeriggio di oggi. Se la Commissione è d'accordo, potremmo eventualmente, ascoltare la relazione dell'onorevole Alessandrini ed esaurire la discussione generale, riservandoci di esaminare gli articoli in una prossima seduta, quando sarà giunto, appunto, il parere della Commissione bilancio.

L'onorevole Alessandrini ha pertanto facoltà di svolgere la relazione.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame si propone di raggiungere tre obiettivi. Il primo è quello di redistribuire lo stanziamento di 200 miliardi, previsto dalla legge 13 agosto 1959, n. 904, per l'attuazione della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione, in otto esercizi anziché in dieci. Quando, all'inizio della presente legislatura, approvammo la legge cui ho fatto riferimento, si stabilì di ripartire lo stanziamento complessivo della spesa in 10 esercizi finanziari dal 1960-61 al 1969-70. Il disegno di legge in discussione, all'articolo 1 riduce tale periodo di due anni, raddoppiando nel contempo lo stanziamento per gli esercizi finanziari 1966-67 e 1967-68 da 20 a 40 miliardi.

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1962

Il secondo obiettivo che con il provvedimento si vuole raggiungere è quello di integrare lo stanziamento originario complessivo di 200 miliardi con altri 15 miliardi, riducendo adeguatamente nell'esercizio in corso e nel prossimo lo stanziamento iscritto al capitolo 52 dello stato di previsione della spesa dell'A.N.A.S. L'integrazione servirà per far fronte alla maggiore spesa incontrata per opere stradali eseguite nel Lazio e per sopprimere ai maggiori oneri cui si va incontro per l'aumento dei costi nel campo dell'edilizia.

Infine, quale terzo obiettivo, si è voluto aumentare la quota per spese generali di progettazione, di consulenza ecc., da mettere a disposizione dell'A.N.A.S., dal 0,75 per cento all'1,50 per cento delle somme stanziare per l'attuazione delle opere stradali. Con tale provvedimento sarà resa più sollecita e accurata la progettazione delle opere stesse, per la quale si farà un più largo ricorso alla collaborazione di liberi professionisti con evidenti vantaggi per l'attività dell'A.N.A.S. che potrà accelerare il ritmo dei lavori.

All'articolo 3 della legge 13 agosto 1959, n. 904, l'aliquota sullo stanziamento complessi-

Lazio	Km.	658	L.	12.896.000.000
Umbria	"	326	"	6.912.000.000
Toscana	"	595	"	11.140.000.000
Liguria	"	551	"	11.612.000.000
Piemonte	"	830	"	13.960.000.000
Lombardia	"	695	"	13.340.000.000
Venezia Tridentina	"	440	"	9.280.000.000
Veneto e Friuli	"	498	"	10.976.000.000
Emilia e Romagna	"	357	"	9.284.000.000
Marche	"	362	"	8.344.000.000
Abruzzi	"	393	"	8.716.000.000
Campania e Molise	"	565	"	11.780.000.000
Puglie	"	501	"	10.012.000.000
Basilicata	"	530	"	9.360.000.000
Calabria	"	755	"	14.060.000.000
Sicilia	"	1.796	"	25.552.000.000
Sardegna	"	798	"	12.776.000.000
Totali	Km.	10.650	L.	200.000.000.000

A tutto il 30 giugno 1962, sulla somma disponibile sono state impegnate complessivamente lire 88.195.331.845 e rimane ancora a disposizione l'importo di lire 111.804.668.753.

Affinché i colleghi abbiano un quadro esatto di quanto è stato fatto e di quanto rimane ancora da fare, elencherò per ogni regione i dati relativi alle somme impegnate e a quelle ancora disponibili.

Sono stati impegnati:

per il Lazio lire 19.503.685.461, contro lire 12.896.000.000 che erano state assegnate

sivo per spese stradali da devolvere all'A.N.A.S. a copertura di oneri generali, compensi, come ho detto di progettazione e consulenze da parte di liberi professionisti venne fissata nella misura del 0,75 per cento.

Con il provvedimento che stiamo esaminando detta aliquota, ritenuta insufficiente per far fronte alle reali necessità, viene elevata all'1,50 per cento.

Poco dopo l'approvazione della legge 13 agosto 1959, n. 904, il ministro dei lavori pubblici del tempo comunicò alla Commissione dei lavori pubblici ed al paese che lo stanziamento complessivo di duecento miliardi era stato distribuito fra le varie regioni d'Italia secondo un'impostazione razionale, tenuto conto delle necessità di adeguamento e di ammodernamento della rete stradale statale, con particolare riguardo per gli itinerari internazionali di cui alla legge 16 marzo 1956, n. 371 che ha dato esecutività, in Italia, all'accordo di Ginevra del 16 settembre 1950.

La somma venne ripartita nel modo seguente:

a detta regione, con un supero di spesa ammontante a lire 6.607.461, utilizzate per la costruzione della strada statale n. 201 « dell'aeroporto di Fiumicino », e per il raddoppio del grande raccordo anulare. Si dovettero inoltre fronteggiare maggiori oneri rispetto alla previsione di spesa per l'aumento del costo delle opere realizzate;

per l'Umbria impegnate lire 3 miliardi 304.667.780, rimane una disponibilità di lire 3.607.332.220;

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1962

per la Toscana impegnate lire 8 miliardi 253.897.753, rimane una disponibilità lire 2.886.102.247;

per la Liguria impegnate lire 3 miliardi 818.821.400, rimane una disponibilità di lire 7.793.278.600;

per il Piemonte impegnate lire 5 miliardi 104.481.500, rimane una disponibilità di lire 8.855.518.500;

per la Lombardia impegnate lire 3 miliardi 794.958.302, rimane una disponibilità di lire 9.545.041.698;

per la Venezia Tridentina impegnate lire 3.118.472.680, rimane una disponibilità di lire 6.161.527.320;

per il Veneto e Friuli impegnate lire 2.906.438.210, rimane una disponibilità di lire 8.069.561.790;

per l'Emilia e Romagna impegnate lire 6.291.440.580, rimane una disponibilità di lire 2.992.589.420;

per le Marche impegnate lire 1 miliardo 538.171.166 rimane una disponibilità di lire 6.805.828.834;

per gli Abruzzi impegnate lire 2 miliardi 323.009.870, rimane una disponibilità di lire 6.392.990.130;

per la Campania e Molise impegnate lire 4.389.540.139, rimane una disponibilità di lire 7.380.459.861;

per le Puglie impegnate lire 6.104.512.320, rimane una disponibilità di lire 3.907.487.680;

per la Basilicata impegnate lire 3 miliardi 251.335.141, rimane una disponibilità di lire 6.108.664.859;

per la Calabria impegnate lire 6 miliardi 451.561.500, rimane una disponibilità di lire 7.608.438.500;

per la Sicilia impegnate lire 4.895.423.595, rimane una disponibilità di lire 20.656.576.405;

per la Sardegna impegnate lire 3 miliardi 135.044.450, rimane una disponibilità di lire 9.640.955.550.

È inutile che io ponga nuovamente in rilievo, avendolo già fatto in altra circostanza, che nell'impegno delle somme messe a disposizione della legge n. 904 non si è seguito un criterio di gradualità e di giustizia distributiva. Per alcune regioni si sono impegnate quasi completamente tutte le somme assegnate, mentre per altre se ne è impegnata solo una piccola parte. Per il Lazio addirittura si è superato di lire 6.607.685.461, pari al cinquanta per cento della somma base posta a disposizione per l'impegno di spesa; per altre regioni invece gli impegni assunti sono stati molto più ridotti, e il caso limite è rappresentato dalla Sicilia: lire 4.895.423.595 su

una somma assegnata di lire 20.656.576.405; queste anomalie sono già state rilevate in occasione della discussione che si svolta in seno alla nostra Commissione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio in corso dal nostro Presidente; l'argomento venne ripreso e approfondito dall'onorevole Aldisio nel suo intervento in Aula.

L'importo di lire 111.807.668.153 ancora disponibile potrebbe essere impegnato indipendentemente dall'abbreviazione del periodo di iscrizione in bilancio degli stanziamenti ripartiti nei vari esercizi finanziari, perché l'articolo 4 della legge speciale, più volte citata, prevede la possibilità di impegni anticipati fino a concorrenza dell'intero stanziamento di 200 miliardi sempre che pagamenti relativi vengono ripartiti nel decennio 1960-61 1969-70. La situazione particolare del mercato edilizio oppone, in questo momento, particolari difficoltà al differimento dei pagamenti. Per la lievitazione dei prezzi le imprese edilizie non sono più disposte ad assumere impegni a pagamento tanto dilazionato. Questi fatti incontestabili lasciano chiaramente comprendere che una abbreviazione del tempo di attesa dei pagamenti per il lavoro eseguito, faciliterebbe enormemente l'attuazione anticipata di opere stradali tanto necessarie ed urgenti. Un abbreviazione dei tempi permetterebbe inoltre al Ministero dei lavori pubblici, e nel caso specifico l'A.N.A.S., di stipulare contratti a prezzi migliori di quelli che potranno essere spuntati negli anni prossimi.

Alla luce delle considerazioni fatte penso che la proposta d'abbreviare il periodo d'iscrizione dello stanziamento complessivo nei vari stati di previsione di spesa del Ministero dei lavori pubblici possa essere accolta dalla Commissione. Anzi, al riguardo, ho presentato un emendamento che abbrevia ulteriormente detto periodo riducendolo da otto anni, come indicato nel disegno di legge, a sette, concentrando gli stanziamenti previsti per gli esercizi 1967-68, 1968-69 e 1969-70 nei tre precedenti in ragione di 40 miliardi per ciascuno esercizio finanziario.

È opportuno, a questo punto, dire qualcosa relativamente alla richiesta di aumentare lo stanziamento previsto dalla legge n. 904 di altri 15 miliardi. L'articolo 2 del disegno di legge propone appunto di portare lo stanziamento a 215 miliardi, integrandolo con 15 miliardi da rendere disponibili mediante riduzione dello stanziamento iscritto nel capitolo 52 del bilancio dell'A.N.A.S. per l'eser-

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1962

cizio 1962-63, in ragione di 10 miliardi e del corrispondente capitolo dell'esercizio 1963-64. Il capitolo, oggetto della decurtazione proposta, trae origine dalla legge 7 febbraio 1961, n. 59, riguardante il riordinamento strutturale dell'A.N.A.S., e presenta, per l'esercizio in corso, una disponibilità di lire 28.178.590.615, da utilizzarsi per lavori di sistemazione generale e di miglioramento della rete stradale e sistemazione di tratti di strade che attraversano gli abitati, e costruzione di nuove arterie, si tratta sempre di fondi destinati ad opere di edilizia stradale che vengono utilizzati per completare un programma, quello finanziario con legge 13 agosto 1959, n. 904, che altrimenti rimarrebbe incompiuto. Il trasferimento di fondi proposto, permette l'attuazione del programma di sistemazione stradale che la Camera, approvando la legge 904, ha voluto fosse realizzato.

Inoltre il richiesto trasferimento di fondi permette di sanare lo sbilancio verificatosi in conseguenza dei maggiori impegni assunti per i lavori attuati sulla rete stradale del Lazio, e ciò senza costringere il Ministero dei lavori pubblici ad operare riduzioni delle somme assegnate alle altre regioni d'Italia.

Coperta la maggiore spesa impegnata per il Lazio rimangono a disposizione circa lire 8 miliardi e 400 milioni somma che ritengo sia appena sufficiente a coprire l'aumento dei costi a cui si dovrà sottostare, nell'utilizzare la somma di lire 111.804.608.153 ancora a disposizione per l'attuazione delle opere a suo tempo programmate.

Infine penso sia giusto approvare questo disegno di legge anche perché permette la più sollecita attuazione di importanti opere pubbliche. E ciò in coerenza con le lagnanze più volte espresse dalla Commissione dei lavori pubblici per il ritardo con cui vengono eseguiti lavori pubblici di importanza vitale per il progresso del paese.

Ritengo ancora che sia senz'altro utile approvare l'aumento della quota da assegnare all'A.N.A.S. per spese generali, di progettazione e di collaborazione da parte di liberi professionisti di consulenza, ecc. È giusto che i fondi posti a disposizione per questo fondamentale settore siano adeguati alle reali necessità.

Solo operando in tale maniera metteremo l'A.N.A.S. in condizione di provvedere, con la necessaria tempestività, alla risoluzione dei grossi problemi attinenti alla viabilità, e di rispondere, senza attenuanti, alle critiche del Parlamento qualora si verificino carenze o

ritardi di progettazione nell'attuazione di opere programmate.

Il disegno di legge non comporta nessun nuovo onere per il bilancio dello Stato. Vi è una semplice anticipazione di oneri già previsti da un esercizio all'altro.

Penso quindi che la Commissione possa dare con tutta tranquillità parere favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BELTRAME. Vi è una questione pregiudiziale che vorrei fosse superata. Nella relazione che accompagna il progetto è contenuto un quadro della ripartizione delle somme stanziare per le varie regioni d'Italia. Senonché l'elenco delle regioni, così come compilato, non corrisponde a quello previsto dalla Costituzione della Repubblica, che distingue la regione del Friuli da quella della Venezia Giulia, mentre invece qui le troviamo elencate come un'unica regione. Si potrebbe obiettare che la regione del Friuli non è ancora costituita e che la stiamo istituendo; ma neppure la regione del Veneto è costituita, mentre attualmente esiste uno stato di fatto, e cioè un compartimento di Trieste che ha competenza sulla Venezia Giulia e sul Friuli. Sarebbe quindi indispensabile che la somma indicata globalmente per il Veneto-Friuli venisse scomposta, in modo da poter precisare la somma destinata al Veneto e quella destinata al Friuli. Analogamente, le cifre date dal Relatore relativamente alle somme impiegate e a quelle da impiegare dovrebbero essere scomposte anche esse, in modo da avere una visione distinta della situazione di queste due regioni.

AMENDOLA PIETRO. A parte la giusta osservazione fatta dal collega Beltrame, alla quale mi associo, desidero dichiarare che il mio gruppo è senz'altro favorevole a questo disegno di legge, in quanto ne condivide la finalità che è quella di ridurre i termini di realizzazione del programma di sistemazione e miglioramento delle strade statali disposto e finanziato dalla legge n. 904. Daremo quindi il nostro voto favorevole, anche se abbiamo qualche riserva, per ovvie e intuibili ragioni, per quanto riguarda l'assegnazione, sulla maggiore disponibilità di 15 miliardi, di lire 6 miliardi e 600 milioni a copertura dei lavori per la costruzione della strada statale 201 dell'aeroporto di Fiumicino e il raddoppio del grande raccordo anulare. Comunque queste riserve non sono tali da intaccare il nostro voto favorevole.

CURTI IVANO. Desidererei dire che l'approvazione di questo disegno di legge non può che trovarci d'accordo anche perché si richiama ad alcune questioni fondamentali.

L'onorevole Alessandrini nella sua relazione ha detto appunto di accelerare, data l'urgenza che ogni giorno appare più evidente, il riordinamento del traffico stradale in seguito alla trasformazione della rete stradale. Sono anche io dell'opinione che il traffico non si regola solamente con regolamenti, ma anche tramite un valido programma di sistemazione e di miglioramento delle strade statali.

Ora desidererei dare un suggerimento e non so se l'onorevole Sottosegretario sia in condizioni di dare una risposta. Quando approvammo la legge 13 agosto 1959, n. 904, era previsto un tipo di strada che forse oggi non si costruisce più. Si trattava delle famose strade a tre corsie che, almeno secondo l'attuale orientamento dei tecnici, dovrebbero essere soppresse per adottare strade a quattro o a due corsie. In seguito a ciò si dovrebbe dedurre dal preventivo di spesa una maggiore economia e si potrebbe andare incontro a due esigenze: all'adeguamento dei prezzi delle opere che si deve compiere e al processo di acceleramento delle stesse. Si potrà avere un adeguamento dei prezzi delle opere in quanto esse saranno eseguite in un modo anziché in un altro e si otterrà un acceleramento dei lavori poiché evidentemente non è più necessario un certo tempo. Anche il supero di spesa potrebbe permettere di completare in forma più regolare una parte dei tronchi che verranno sistemati.

Sono d'accordo per l'aumento delle somme per la progettazione, perché una delle grosse carenze che non mi sono mai stancato di sottolineare è appunto quella della inadeguatezza della progettazione. I progetti delle strade vanno meglio elaborati e studiati, e devono essere più completi di quello che non siano stati finora. Si tratta quindi di un principio che va approvato e che servirà ad agevolare ed accelerare i lavori.

Per quanto riguarda la regione Friuli-Venezia Giulia, non vi è dubbio che, a parte la istituzione delle due regioni distinte, vi sono già due compartimenti, ed è quindi logico che le competenze per le spese appartengano singolarmente ad ognuno dei due compartimenti, ognuno dei quali fa i suoi programmi, le sue progettazioni e le sue spese. Non vi è dubbio quindi che si pone l'esigenza che è stata prospettata.

PRESIDENTE. In relazione alla proposta dell'onorevole Alessandrini, il quale ha sostenuto la necessità di chiedere la diminuzione nel tempo del periodo d'iscrizione degli stanziamenti in sette anni, piuttosto che in otto, devo fare presente che tale richiesta deve essere sottoposta all'esame della V Commissione.

ALESSANDRINI. È stata già sottoposta all'esame di detta Commissione.

PRESIDENTE. Inoltre concordo sull'altro concetto da lui espresso, che è necessario, cioè, per la progettazione delle varie opere, aumentare i fondi. È chiaro che più fondi disponibili si hanno per questa materia e più rapidamente si arriverà alla progettazione delle varie opere che con i suddetti fondi, appunto, si devono realizzare. Non posso però non dichiarare, allo stesso tempo, di essere molto perplesso sulla decisione di trasferire, a questo scopo, 15 miliardi dal bilancio dell'A.N.A.S. Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, è soltanto da poco tempo, pochi mesi (e credo che l'onorevole Curti abbia fatto cenno in altra circostanza a questo argomento) che abbiamo definito per legge il finanziamento e le competenze dell'A.N.A.S.

In questo modo rischiamo veramente di cadere nel motto dantesco che dice: « A mezzo novembre non giunge quel che ad ottobre si fila ». L'A.N.A.S. su questi 15 miliardi aveva già assunto degli impegni con la Cassa per il Mezzogiorno per realizzare alcuni tronchi stradali ritenuti necessari ed urgenti per lo sviluppo di alcune zone dove la rete stradale lascia molto a desiderare. Ora è evidente che se noi sottraiamo all'A.N.A.S. 9 miliardi, oltre i 6 che sono già stati spesi in più per il Lazio, è evidente che, con questa ulteriore sottrazione di 9 miliardi, l'A.N.A.S. sarà messa in condizioni di ritirare la sua decisione, presa di intesa con la Cassa per il Mezzogiorno, di costruire quelle strade ritenute di indispensabile esecuzione. Questa, a mio avviso, è una cosa che bisognerebbe evitare a tutti i costi, anche se in un certo senso è giusto quanto affermato dal collega Alessandrini che i 9 miliardi, cioè, serviranno in un certo modo a coprire la maggiore spesa derivante dall'aumento dei costi in campo edilizio.

Segnalato questo inconveniente non mi resta che accettare personalmente le disposizioni che stabiliremo, approvando il disegno di legge.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Poiché non è ancora arrivato il parere della V Commissione, ritengo che sia oppor-

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1962

tuno rinviare la discussione degli articoli alla prossima seduta, dopo che avremo avuto detto parere che ci auguriamo favorevole.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A proposito dell'intervento dell'onorevole Beltrame, pur non potendo essere del tutto preciso sull'argomento, credo di poter affermare che quando venne approvata la legge del 13 agosto 1959, n. 904, il compartimento A.N.A.S. di Trieste non era ancora costituito. Mi riservo comunque, in proposito, di dare spiegazioni più attendibili al collega Beltrame nella prossima seduta. Penso, d'altra parte, che il Governo non si opporrà alla richiesta di scindere il Veneto dal Friuli per la semplice considerazione che all'esame del Parlamento vi è la proposta della costituzione, addirittura a statuto speciale, della regione Friuli-Venezia Giulia, quindi con un ordinamento ed una legislazione del tutto diversi da quelli per il Veneto. Pertanto farò mia la proposta dell'onorevole Beltrame. Desidererei, però, che sull'argomento esprimesse il suo parere anche qualche esponente degli altri gruppi, per essere maggiormente incoraggiato a fare questa proposta e non presentarla come istanza di un solo gruppo.

L'onorevole Curti, a sua volta, ha chiesto se io ero in grado di poter rispondere sulle sezioni stradali che l'A.N.A.S. vorrà adottare nell'attuazione di questo programma.

Gli rispondo subito che il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. e in genere gli organi ministeriali dell'amministrazione dei lavori pubblici che trattano dei problemi della strada, hanno rinunciato a parlare di strade con sezioni a due vie e sezioni a tre vie.

Le dimensioni normali ormai classificate sono i metri 7,50, 10,50, e così via. Di fronte a un tipo di strade di metri 7,50 o metri 8, come criterio informatore si tenta di arrivare per lo meno a metri 10,50, quando ve ne sia la possibilità finanziaria e quando un esame obiettivo della situazione del transito non consigli addirittura di arrivare alla classica strada a due vie. Quando questo non sia possibile, dicevo, si tenta di arrivare per il momento a 10,50, non per creare la terza via, perché come avrete avuto occasione di vedere anche la segnaletica orizzontale delle tre vie sta scomparendo, ma per segnare un punto di avanzamento in modo da poter portare in un secondo tempo la strada a quel livello che tutti auspichiamo e che sarebbe quello dei

20 metri, con doppia carreggiata, banchine intermedie di sicurezza e banchine di sosta laterale.

PRESIDENTE. Ringraziamo l'onorevole Sottosegretario dei chiarimenti forniti.

Allora, come già è stato stabilito, rinviemo alla prossima seduta il seguito della discussione di questo disegno di legge.

Rinvio della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi ed altri: Nuove norme relative alla Laguna di Venezia (3751).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi, Martina Michele, Bologna, Ripamonti, Sciolis, Biasutti, Fornale: « Nuove norme relative alla Laguna di Venezia ».

Avverto che il Sottosegretario per la marina mercantile onorevole Dominedò mi ha comunicato il suo desiderio di rinviare ad altra seduta la discussione di questa proposta di legge. Io sono del parere di accogliere questa richiesta dell'onorevole Dominedò.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad una prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Sui lavori della Commissione.

AMENDOLA PIETRO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMENDOLA PIETRO. Desidero sottoporre una proposta alla Commissione.

Sono trascorsi più di due mesi da quando abbiamo approvato alla Camera la legge per i terremotati. Le notizie che abbiamo, sia direttamente che indirettamente a mezzo della stampa e degli altri organi di informazione, non sono molto confortanti, non soltanto per quanto riguarda la realizzazione del programma di emergenza, in base al quale si era previsto che al 31 ottobre dovessero essere completati tutti i baraccamenti, cosa che non ancora è avvenuta, ma anche per quanto riguarda l'avvio dell'opera di ricostruzione.

Tenuto conto che il Ministro si era impegnato, una volta ultimato il consuntivo dei danni, a far conoscere al Parlamento l'entità effettiva dei danni stessi, in modo da poter finalmente esprimere un giudizio esatto e preciso sulle occorrenze finanziarie, non soltanto

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1962

per questo esercizio ma anche per quelli futuri, io pregherei il signor Presidente, se è d'accordo con noi, di invitare il Ministro dei lavori pubblici, o anche l'onorevole Sottosegretario in nome del Ministro, a venire qui in una prossima seduta per comunicarci il punto della situazione ed anche il consuntivo.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Posso già anticiparvi qualcosa sull'argomento trattato dall'onorevole Amendola, per la parte che è a mia conoscenza.

Proprio ieri in una riunione del Ministro e col presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, presente la mia modestissima persona, è stata esaminata la situazione cui accenna l'onorevole Amendola. Sono state rilevate carenze in taluni settori e una situazione soddisfacente in altri, per quanto ri-

guarda la conduzione dei lavori. Comunque, io penso che l'onorevole Ministro in una delle prossime sedute vorrà venire qui a puntualizzare la situazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario ci ha assicurati che si premurerà di far presente al Ministro la nostra richiesta. Lo ringraziamo.

La seduta è tolta.

La seduta termina alle 11,10.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI