

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

V.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRINI

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (Discussione e rinvio):	
FORTINI: Modifiche alla legge 18 aprile 1962, n. 168, concernente norme relative alla costruzione e ricostruzione di edifici di culto. (363)	123
PRESIDENTE	123, 124, 125
FORTINI, <i>Relatore</i>	123, 124
RIPAMONTI	124, 125
TAVERNA	124
ROMITA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	124
Disegni di legge (Discussione e rinvio):	
Autorizzazione della spesa di lire 2.800 milioni per la sistemazione dei servizi di frontiera al valico di Brogeda (Ponte Chiasso-Como). (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (662)	125
PRESIDENTE	125, 126, 128
CALVETTI, <i>Relatore</i>	125
ROMITA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	126
Autorizzazione della spesa di lire 9.200 milioni per il potenziamento delle attrezzature doganali di Napoli e di Milano. (670)	126
PRESIDENTE	126, 127, 128
RIPAMONTI, <i>Relatore</i>	126, 128
DI NARDO	127
GUARRA	127, 128
ROMITA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	128

La seduta comincia alle 10,15.

DI NARDO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Fortini: Modifiche alla legge 18 aprile 1962, n. 168, concernente norme relative alla costruzione e ricostruzione di edifici di culto (363).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Fortini: « Modifiche alla legge 18 aprile 1962, n. 168, concernente norme relative alla costruzione e ricostruzione di edifici di culto ».

La proposta di legge è stata già esaminata dalla Commissione in sede referente. Fu allora deciso di richiedere che essa fosse assegnata alla nostra Commissione in sede legislativa, il che è ora avvenuto.

In assenza del Relatore Rinaldi, prego l'onorevole Fortini di riferire sulla proposta di legge.

FORTINI, *Relatore*. Con la legge 18 aprile 1962 n. 168, relativa alla costruzione e ricostruzione di edifici di culto, lo Stato è autorizzato ad assumere a totale suo carico la costruzione al rustico od il completamento al rustico di chiese parrocchiali, nonché la costruzione al rustico di locali da adibire ad uso di ministero pastorale, di ufficio o di abi-

tazione dei parroci. Tuttavia, per quanto riguarda la manutenzione straordinaria delle chiese, la legge 18 aprile 1962, n. 168, non prevede alcun intervento da parte dello Stato. Con la proposta di legge ora al nostro esame si vuole colmare questa lacuna, inquadrando automaticamente la manutenzione straordinaria fra i lavori previsti dalle norme che regolano la materia.

Per quanto riguarda la copertura della spesa, penso non vi sia alcun problema particolare, non comportando il provvedimento nuovi oneri rispetto a quelli già previsti nella legge di bilancio.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

RIPAMONTI. La proposta di legge non importa ulteriori oneri a carico dello Stato, ma viene a modificare soltanto l'articolo 1 della legge 18 aprile 1962 n. 168. In linea di massima sono favorevole all'approvazione di questa proposta di legge, ma vorrei che venisse precisato un rapporto tra investimenti per nuove costruzioni ed investimenti per manutenzione straordinaria. Ritengo che, per evitare che i fondi siano destinati all'ampliamento di edifici di culto già esistenti invece che a nuove costruzioni, si dovrebbe precisare la percentuale degli stanziamenti per il finanziamento delle opere di straordinaria manutenzione.

TAVERNA. A mio avviso bisognerebbe aggiungere che le somme per la manutenzione e l'ampliamento, debbono essere debitamente accertate dal Genio civile. Sarebbe bene inoltre precisare che l'accertamento deve tener conto della reale necessità di questi lavori.

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

FORTINI, *Relatore*. Per quanto riguarda l'accertamento, cui ha accennato l'onorevole Taverna, conviene riportarsi a quello che è detto nella proposta di legge, cioè che il Genio civile è tenuto a provvedere — ricevute istruzioni dal Provveditorato alle opere pubbliche — all'accertamento medesimo. Per quanto concerne i tipi di lavori previsti nel provvedimento, conviene richiamarsi all'articolo 1005 del Codice civile, dove è detto che le riparazioni straordinarie sono quelle atte ad assicurare stabilità ai muri maestri e alle volte, quando questa stabilità risulti compromessa.

La proposta di legge in discussione provvede a questa esigenza e credo che sia doveroso, da parte nostra approvarla.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In ordine a questa proposta di legge vi sono da prendere in considerazione due problemi: un problema di principio e un problema di fatto.

Il problema di principio è che la materia proposta non è in accordo col principio generale, per cui, anche quando lo Stato interviene, in parte o totalmente, alla costruzione di edifici, la manutenzione di essi, ordinaria o straordinaria, non è mai a carico dello Stato. Sarebbe ora un pericoloso precedente introdurre norme contrarie a questo principio: cioè significherebbe innovare radicalmente rispetto alla situazione generale.

Il problema di fatto è riferito alla disponibilità di fondi per questa nuova iniziativa, così come essa è prevista nella proposta di legge in esame. Il fondo a disposizione per la costruzione di nuove chiese è ormai consolidato in due miliardi e mezzo e sappiamo che questi due miliardi e mezzo sono largamente insufficienti a far fronte alle richieste di costruzione di nuove chiese, o per meglio dire, a far fronte a tutte le richieste di costruzione di nuove chiese che vengono continuamente avanzate.

Se vogliamo utilizzare questi due miliardi e mezzo, anche prendendo in considerazione la manutenzione straordinaria degli edifici di culto, occorre fissare almeno un criterio di ripartizione. Ma sarebbe una ripartizione estremamente difficile perché si verrebbe a togliere dal fondo quanto occorre per la costruzione di nuove chiese, a favore della manutenzione straordinaria e ordinaria. Il Ministero degli interni, che si occupa del problema, calcola che il fabbisogno si aggirerebbe sugli otto-dieci miliardi annui. Di fronte a questo fabbisogno noi avremmo una quota parte dei due miliardi e mezzo di cui ho parlato: è evidente che non risolverebbero il problema.

Queste sono le difficoltà che si frappongono all'approvazione di questa proposta di legge.

Il Ministero dei lavori pubblici ha già avuto in proposito un parere contrario da parte del Ministero del tesoro, il quale si preoccupa intanto della questione di principio e poi della questione di fatto; si preoccupa cioè che, una volta approvata la norma, sia aperta la porta alla richiesta che siano stabiliti i necessari finanziamenti. In altre parole, si ritiene che questa norma sia destinata a rimanere inefficace, qualora non siano stanziati nuovi fondi, e che d'altro canto, si modifichi un principio fondamentale.

Esiste inoltre il parere contrario del Ministero dell'interno, il quale si preoccupa, oltre

che dell'aspetto finanziario, della creazione di interferenze nel funzionamento di istituzioni già esistenti, quali il Fondo per il culto, il Fondo di beneficenza e di religione per la città di Roma, i Patrimoni riuniti ex economici, cui verrebbero sottratti circa tre miliardi all'anno per la manutenzione delle chiese.

In definitiva, il parere del Ministero dei lavori pubblici, come quello del Ministero del tesoro e dell'interno, è contrario, almeno per ora, alla adozione di una simile norma proprio perché non si vede come possano essere ora rinvenuti nel bilancio dello Stato quei fondi che potrebbero dare a tale norma effettiva vitalità. Si tratterebbe, ripeto, di una norma puramente formale, ma che, d'altra parte, innoverebbe un principio fondamentale nei rapporti tra lo Stato ed i privati.

PRESIDENTE. In sostanza mi pare che lo onorevole Sottosegretario concluda annunciando il parere contrario del Governo all'approvazione di questa proposta di legge.

Al riguardo debbo ricordare che non è stato richiesto alcun parere di altre Commissioni sulla proposta di legge in discussione, per cui la Commissione dei lavori pubblici può deliberare nel senso che ritenga più opportuno.

Per quanto si riferisce agli stanziamenti, è evidente che essi non sarebbero aumentati da questa proposta di legge. Gli stanziamenti che dovrebbero servire per finanziare sia le opere di nuova costruzione, sia quelle di manutenzione straordinaria rimarrebbero infatti, quelle determinati con la legge di bilancio. Giustamente è stato posto in rilievo che in questi ultimi anni sono stati stanziati due miliardi e mezzo che dovrebbero essere impiegati sia per le nuove costruzioni che per le opere di manutenzione straordinaria.

L'onorevole Ripamonti ha chiesto di parlare per illustrare una sua proposta. Ne ha facoltà.

RIPAMONTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le dichiarazioni dell'onorevole rappresentante del Governo hanno certo un fondamento, per cui sono dell'avviso di rinviare l'esame del provvedimento.

Per quanto riguarda la questione di principio cui accennava l'onorevole sottosegretario, mi pare che all'inconveniente si potrebbe ovviare limitandoci a un finanziamento per la manutenzione di edifici già esistenti, per evitare che, non provvedendovi, si debba poi finanziare la costruzione di nuove chiese per sostituire quelle irrimediabilmente danneggiate. In altri termini, utilizzando questi fondi anche per la manutenzione straordinaria e la messa in efficienza di edifici attualmente

esistenti, si conseguirebbe un risparmio per quel che concerne la costruzione di nuovi edifici.

Per quanto riguarda la questione di fatto, sono d'accordo che la possibilità di inoltrare richieste per il finanziamento di opere di manutenzione straordinaria, costituirà strumento di pressione per quel che concerne la disponibilità dei fondi. Se noi ponessimo però un limite — per esempio, il 10 per cento in relazione alla somma complessiva da destinare alla manutenzione straordinaria, il fenomeno verrebbe ad essere infrenato. Ed il 10 per cento su 2.500 milioni è una cifra che consente di provvedere ogni anno al riassetto di un certo numero di edifici di culto.

Pertanto concludo insistendo sulla proposta di rinvio del seguito della discussione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Ripamonti.

(È approvata).

Il seguito della discussione della proposta di legge è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 2.800.000.000 per la sistemazione dei servizi di frontiera al valico di Brogeda (Ponte Chiasso-Como) (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (622).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 2 miliardi 800.000.000 per la sistemazione dei servizi di frontiera, al valico di Brogeda (Ponte Chiasso-Como) », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il Relatore, onorevole Calvetti ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CALVETTI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, come ha già precisato l'onorevole Presidente, questo provvedimento è stato già approvato dal Senato e, data la sua incontestabile utilità ed urgenza, dovrebbe essere approvato dalla Camera al più presto.

Occorre considerare inoltre che non si tratta di problema nuovo, nel senso che già con la legge n. 1425 del 1956, veniva autorizzata la spesa di 350 milioni per la costruzione delle opere di assoluta necessità relativa all'attrezzatura di un nuovo valico stradale al confine italo-svizzero e precisamente in località Brogeda-Ponte Chiasso.

Con quel provvedimento si sperava di risolvere il grave problema del traffico turistico e commerciale svolgentesi in condizioni

sempre più precarie attraverso il valico di Ponte Chiasso. Ma la somma si rivelò assolutamente insufficiente, tanto che non venne nemmeno utilizzata. Basti pensare che un progetto approvato a quel tempo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici comportava la spesa di oltre 2 miliardi, somma che è quasi comparabile ai tre miliardi previsti attualmente, ove si tiene conto dell'avvenuta svalutazione monetaria.

Nel frattempo per ovviare alle necessità inderogabili del traffico, l'apertura del valico veniva egualmente effettuata con il concorso delle amministrazioni provinciale e comunale di Como e della Camera di commercio che hanno provveduto a costruire un piazzale provvisorio per il servizio doganale.

Vale la pena di fornire alcuni dati, per dimostrare quanto sia aumentato il traffico, in un solo triennio. Nel 1952 si sono registrati 3.192.000 passaggi di autovetture mentre nel 1962 se ne sono registrati più di 4 milioni. Lo stesso dicasi per il traffico commerciale: nel 1959 vi sono stati 14.704 passaggi di autotreni mentre nel 1962 ve ne sono stati 122.200.

Occorre considerare che i lavori previsti in questo provvedimento si ricollegano alla costruzione di due grandi arterie autostradali internazionali, una che si unisce alle maggiori autostrade italiane e l'altra, quella svizzera, con termine a Ponte Chiasso, e cioè l'autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, e una autostrada svizzera la cui costruzione è già stata approvata dal governo elvetico, che collegherà il centro-Europa con Chiasso. Anzi, data la rilevanza dell'opera, proprio ieri vi è stato un convegno a Chiasso tra una delegazione elvetica e una italiana per studiare le modifiche da apportare alla realizzazione di questo punto di incontro autostradale.

Sotto tutti i punti di vista, quindi, si rende necessaria la costruzione di un nuovo valico in territorio italiano in corrispondenza al congiungimento delle due autostrade in costruzione, tenendo presenti anche le esigenze turistiche e commerciali.

Avevo fatto notare, almeno in questa Commissione, come lo stanziamento previsto dal presente disegno di legge non sia sufficiente per provvedere a tutte le necessità sopra esposte; tuttavia può permettere la costruzione dei raccordi stradali necessari e dei piazzali. In seguito si renderà necessario un ulteriore finanziamento per sostituire le attuali attrezzature di edifici, del tutto provvisorie ed inadeguate, anche in relazione alle future maggiori e nuove riscontrate esigenze.

La produttività dello stanziamento è evidente quando si pensi che il valico di Brogeda diventerà il più importante valico stradale della frontiera italo-elvetica nella direttrice del Gottardo, attraverso il quale si svolge la maggior parte di traffico stradale turistico e commerciale da e per l'Europa del Nord.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Raccomando alla Commissione l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. In attesa che la V Commissione (Bilancio) esprima il proprio parere su questo disegno di legge, si rende necessario rinviare ad altra seduta l'esame dei singoli articoli.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 9.200 milioni per il potenziamento delle attrezzature doganali di Napoli e di Milano (670).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 9.200 milioni per il potenziamento delle attrezzature doganali di Napoli e di Milano ».

Il Relatore, onorevole Ripamonti ha facoltà di svolgere la sua relazione.

RIPAMONTI, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame prevede l'autorizzazione alla spesa di lire 9.200 milioni per una razionale ristrutturazione dei servizi doganali di Napoli e di Milano. Sul piano generale, riterrò opportuno che la sistemazione degli impianti doganali di Milano e di Napoli fosse inquadrata e risolta nel più vasto quadro della ristrutturazione di tutti i servizi doganali del nostro Paese. Per altro, l'urgenza di provvedere al potenziamento delle strutture doganali di Milano e di Napoli, mi induce a dichiararmi favorevole all'approvazione, per ora, del disegno di legge in discussione.

Per quanto riguarda i servizi doganali di Milano, il mancato adeguamento degli impianti provoca difficoltà nel movimento delle merci e grandi spese di sosta a carico degli operatori. Infatti i binari esistenti permettono di esaminare, in media, il contenuto di soli 80 vagoni al giorno, provocando una giacenza nel parco ferroviario di circa 600 vagoni che non possono essere scaricati per la insufficienza dei magazzini di custodia. L'inadeguata attrezzatura doganale comporta un controllo formale e poco attento dei materiali in arrivo che si ripercuote sull'economia na-

zionale e sul bilancio dello Stato. Nell'ultimo decennio si è avuto un notevole aumento del traffico e del gettito doganale per la riduzione anche dei dazi nell'ambito dei paesi del M.E.C. Il gettito fiscale è passato dai 25 miliardi dell'esercizio finanziario 1952-53 ai 91 miliardi e 300 milioni dell'esercizio 1962-63.

Per quanto riguarda Napoli, le insufficienti attrezzature doganali si riflettono sul movimento delle merci, che è rallentato e appesantito, causando forti ritardi nello scarico delle navi e nell'imbarco. Questo stato di cose provoca evidenti danni economici nell'ambito delle aumentate esigenze dei traffici.

Il disegno di legge al nostro esame chiede l'autorizzazione ad una certa spesa, autorizzazione che servirà a mettere in moto il meccanismo di progettazione delle opere dirette a sanare la situazione delle attrezzature doganali di Napoli e Milano. Purtroppo la nostra procedura prevede che l'autorizzazione alla spesa è concessa soltanto su un preventivo di massima delle opere da eseguire. Per quanto riguarda Milano, per esempio, occorrerà costruire nuovi uffici e magazzini doganali su terreni di maggiore estensione, che dovranno essere reperiti all'interno, non all'esterno, della città. La previsione di spesa di questo disegno di legge sarà perciò largamente insufficiente al costo effettivo dell'ammodernamento degli impianti doganali. Tuttavia oggi già si pensa di utilizzare i vecchi uffici doganali ristrutturandoli e di costruirne di nuovi di intesa con le ferrovie dello Stato e con il comune.

Raccomando alla Commissione l'approvazione di questo disegno di legge, che servirà a mettere in moto il meccanismo di progettazione e a dare inizio alle opere di potenziamento dei servizi doganali. Chiedo al Governo d'impegnarsi a presentare un disegno di legge integrativo, non appena saranno compiute le operazioni preliminari per l'accertamento delle spese effettive in base a progetti definitivi, sia per quanto riguarda le attrezzature doganali di Napoli che quelle di Milano, al fine di porre il Parlamento nella condizione di approvare un progetto accolto nella sostanza, cioè nell'esigenza di realizzare impianti doganali efficienti, ma non compiutamente per quanto riguarda la previsione della spesa.

Indubbiamente alcuni onorevoli colleghi potranno dire che anche nelle loro città vi sono le stesse esigenze. Sono in grado di sottoporre alla Commissione il quadro degli incrementi del movimento merci nei vari scali

e nei vari porti della nostra comunità nazionale; posso rilevare, per quanto riguarda Napoli e Milano che i problemi sono di una urgenza assoluta, per cui invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Ripamonti per l'esauriente relazione su un problema sia pure settoriale. Penso che la Commissione concordi sulla necessità di considerare assolutamente urgente il problema esposto. Dichiaro aperta la discussione generale.

DI NARDO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, sarei portato addirittura a votare contro questo disegno di legge, se non fossi stato confortato dalla relazione dell'onorevole Ripamonti, dalla quale si evince che l'approvazione di questo disegno di legge può costituire l'avvio, l'incentivo, all'esame di un piano generale di ammodernamento delle attrezzature portuali di Napoli e di Milano, considerando soprattutto che, per quanto riguarda Napoli, si tratta di portare le attrezzature stesse a un livello di funzionamento meno peggiore possibile. Voterò pertanto a favore di questo provvedimento. Tuttavia, la mia esperienza di parlamentare mi fa riflettere sul fatto che tutte le volte che noi siamo stati chiamati ad approvare dei disegni di legge settoriali, abbiamo sempre ritenuto che essi fossero l'avvio all'esame del problema sul piano generale, senza che poi ciò sia di fatto avvenuto.

Voglio quindi sperare che da parte del governo vi sia un impegno categorico a completare le attrezzature doganali a Napoli, dove, tra l'altro, mancano i magazzini, le bilance automatiche, i carrelli per il trasporto delle merci, mancano i gabinetti per poter effettuare le analisi per l'accertamento delle sofisticazioni! Debbo ammettere che qualche volta le lacune della dogana di Napoli e delle dogane nazionali, sono aggravate da inefficacia di dirigenza, ma è giusto ritenere che un miglioramento delle attrezzature risolverebbe, per lo meno in parte, il grave problema.

Termino ricordando che le attrezzature della dogana di Napoli sono ancora allo stato in cui si trovavano quando il traffico delle merci era di appena un terzo dell'attuale.

Mi dichiaro quindi favorevole all'approvazione del provvedimento.

GUARRA. Il fatto nuovo della relazione dell'onorevole Ripamonti è la denunciata impossibilità di risolvere interamente, con lo stanziamento previsto, i problemi della dogana di Napoli. Debbo denunciare, di fronte al ripetersi di questo fenomeno di legislazione frammentaria, la carenza del Governo nel pre-

disporre provvedimenti validi a portare a soluzione determinati problemi. Ritengo quindi che, trovandosi la Commissione dinanzi al fatto denunciato di non essere possibile con uno stanziamento di nove miliardi e 200 milioni, risolvere compiutamente questo problema, la Commissione stessa debba o approvare uno stanziamento maggiore, oppure rinviare la discussione di questo disegno di legge fino al reperimento di uno stanziamento capace di risolvere interamente il problema.

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

RIPAMONTI, Relatore. Nel nostro Paese occorrono leggi organiche che consentano, con la legge di bilancio, di finanziare dei programmi esecutivi. Anche nella recente discussione sulla riforma dei Bilanci, il Ministro del bilancio, onorevole Giolitti, ha prospettato l'esigenza di approntare piani organici per i singoli settori.

Qui siamo di fronte a una legge speciale per la sistemazione delle attrezzature doganali di Milano e di Napoli. Se vi fosse la legge organica alla quale ho accennato, e quindi lo stanziamento di spesa, eviteremmo di dover stabilire uno stanziamento a carattere provvisorio, salvo ad integrarlo quando vi saranno i progetti esecutivi.

Secondo la procedura attuale, per passare alla progettazione esecutiva è necessaria la sussistenza dell'autorizzazione di spesa: i 9 miliardi e duecento milioni stanziati dal disegno di legge non sono sufficienti, a mio avviso, al potenziamento delle attrezzature doganali di Napoli e di Milano. Rinviare l'approvazione di questo provvedimento sarebbe un errore in quanto verrebbe a ritardarsi la progettazione di un piano integrale per l'ammodernamento degli impianti doganali di Napoli e di Milano.

Per il momento è possibile delineare un progetto integrale delle opere necessarie ed eseguirlo gradualmente, nella maniera che il Governo vorrà stabilire, sulla base delle disponibilità previste dal disegno di legge al nostro esame, e sulla base delle ulteriori richieste di autorizzazioni di spesa che saranno distribuite nel tempo.

PRESIDENTE. L'onorevole Guarra aveva chiesto un rinvio della discussione del dise-

gno di legge in attesa di risolvere nel loro complesso i problemi doganali di Napoli e di Milano. A mio avviso, ogni ritardo peggiorerebbe la situazione attuale, per cui sarebbe preferibile approvare subito questo disegno di legge: se i costi di ammodernamento saranno superiori alla somma stanziata, si provvederà poi attraverso successivi provvedimenti.

GUARRA. Considerato che la situazione in cui si trovano il porto di Napoli e lo scalo di Milano è simile a quella di due assetati, non sarò io a negare aiuto. Sono favorevole pertanto all'approvazione di questo disegno di legge e ritiro la mia proposta di rinvio.

ROMITA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ringrazio l'onorevole Relatore per aver precisato che il giudizio di insufficienza della cifra stanziata nel disegno di legge riflette una valutazione personale, sulla quale non è il caso di aprire una discussione o in base alla quale rinviare l'esame del provvedimento per un adeguamento degli stanziamenti. Quando si avvierà la progettazione, esecutiva si potrà avere un'idea precisa dei fondi necessari. Ora non abbiamo elementi oggettivi per valutare l'entità del costo complessivo delle opere da eseguire.

Non si può sostenere il rinvio della discussione del disegno di legge basandosi sulla necessità di adeguare la somma stanziata alle reali esigenze del porto di Napoli e dello scalo di Milano. Il Governo ha interesse a garantire servizi efficienti al pubblico e cercherà, nei limiti delle disponibilità del bilancio, di reperire le somme necessarie per completare lo stanziamento previsto in questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Poiché la V Commissione (Bilancio) non ha ancora espresso il proprio parere su questo disegno di legge, si rende necessario rinviare ad una prossima seduta l'esame dei singoli articoli di esso.

La seduta termina alle 10,55.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI