

COMMISSIONI RIUNITE

LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

7.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 MARZO 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE GIUSEPPE BOTTA

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Nuove disposizioni per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente (1216)	3
BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente per la IX Commissione</i>	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
BECCHETTI ITALO, <i>Relatore per la X Commissione</i>	4, 5, 6
LODIGIANI ORESTE, <i>Relatore per la IX Commissione</i>	8
POLESELLO GIAN UGO	7, 9
ROCELLI GIANFRANCO	8
TASSONE MARIO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	7, 8

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 12,45.

ORLANDO FABBRI, *Segretario per la IX Commissione*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Nuove disposizioni per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente (1216).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Nuove disposizioni per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente ».

Prego l'onorevole Italo Becchetti, relatore per la X Commissione, di riferire sulle audizioni effettuate.

ITALO BECCHETTI, *Relatore per la X Commissione*. Più che fare una sintesi delle numerose audizioni svoltesi in Commissione, vorrei trarre le prime conclusioni, tenendo anche conto della documentazione, pervenutaci di recente, relativa agli studi di fattibilità dell'opera, delle novità e delle perplessità emerse in seno alla Commissione ed all'opinione pubblica.

Per quanto riguarda i temi di carattere tecnico-politico che ho ritenuto di dover sviluppare (quello delle interazioni con il piano generale dei trasporti e quelli relativi al sistema metropolitano, ai riflessi economici ed occupazionali e al contesto nel quale l'opera si inserisce), ho preparato due relazioni che metterò a disposizione dei commissari, considerando che questo sia un primo incontro al quale poi seguirà un dibattito.

Dopo aver ascoltato persone qualificate ed autorevoli anche a livello di responsa-

bilità di carattere politico-amministrativo, una prima domanda che ci si potrebbe porre concerne la possibilità di realizzare l'opera con caratteristiche autostradali e ferroviarie. Se la risposta fosse negativa verrebbero a mancare i presupposti per poter proseguire l'esame del disegno di legge.

Sotto questo profilo una prima risposta viene dalla conclusione degli studi di fattibilità che, in forma sintetica, prendono in considerazione le tre soluzioni studiate da gruppi di tecnici organizzati per settori e per le varie discipline connesse ad una valutazione completa degli aspetti tecnici ed economici che la realizzazione dell'opera comporta. Ne risulta che tutte e tre le soluzioni (alvea, subalvea e aerea) sono realizzabili, seppure con tempi, costi e utilità diversi. Tali conclusioni, in base alla legislazione vigente, dovranno essere esaminate dal consiglio di amministrazione dell'ANAS e dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato per poi pervenire, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, alla scelta della soluzione definitiva che, contrariamente a quanto viene diffusamente sostenuto, non è stata ancora decisa, perché gli elaborati, in forma non completa, sono stati solo da poco - in concomitanza con la firma della convenzione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri - messi a disposizione delle ferrovie dello Stato e dell'ANAS. Questo è un punto su cui dobbiamo decidere: dobbiamo stabilire se, modificando con un provvedimento *ad hoc* il disegno di legge al nostro esame, possiamo ipotizzare una soluzione di carattere tipologico.

Più che dalle conclusioni dei gruppi di lavoro, peraltro soddisfacenti in quanto legate alla collaborazione di tecnici fra i più qualificati a livello professionale ed universitario, una risposta a questo interrogativo è rappresentata dalle opere già

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 20 MARZO 1986

realizzate che, dal punto di vista tecnico, possono costituire un punto di riferimento valido. Non mi riferisco alle opere realizzate in condizioni progettuali più favorevoli ma, caso mai, a quelle realizzate in condizioni più sfavorevoli come, ad esempio, quelle realizzate in Giappone. Tale paese ha realizzato collegamenti autostradali e ferroviari per 2.362 chilometri - i miei dati non sono completamente aggiornati - ed in particolare voglio citare due casi che possono costituire un punto di riferimento per la nostra problematica, anche perché sono stati realizzati in zone dove la violenza dei terremoti e dei tifoni è certamente superiore a quella che possiamo registrare nello stretto di Messina. Si tratta in particolare del ponte più lungo del mondo, attualmente in fase di ultimazione, lungo 3.560 metri che poggia su tre arcate di 890, 1.780 e 890 metri; e di un secondo ponte i cui lavori, iniziati nel 1976, si sono conclusi nel 1985. Quest'ultimo ponte è lungo 1.629 metri e realizza le due condizioni del collegamento stradale e autostradale e ferroviario.

Potrei citare altri esempi, ma ritengo che quelli che ho indicato siano sufficienti, anche perché sono riferiti a casi in cui le condizioni progettuali sono sicuramente più sfavorevoli di quelle esistenti nello stretto di Messina.

Un'altra obiezione riguarda il rischio che la realizzazione del collegamento stabile fra la Sicilia e il continente possa rappresentare la costruzione di una sorta di « cattedrale nel deserto », una spesa sproporzionata rispetto ai risultati in termini economici ed occupazionali e comunque un'opera sganciata dal contesto infrastrutturale del centro-sud, sia in relazione all'esistente, sia in relazione ad interventi programmati e comunque finanziati.

Anche sotto questo profilo la risposta non può che essere positiva nel senso che, in riferimento al piano generale dei trasporti, al piano integrativo delle ferrovie dello Stato ed a quello decennale della viabilità dell'ANAS (di cui parlerà l'onorevole Lodigiani), il collegamento stabile si inserisce in maniera organica, divenen-

do un'opera necessaria al fine di creare la condizione idonea a trasformare il centro-sud da area « assistita » ad area economicamente portante, rispetto ai problemi generali del paese ed alla dinamica del loro sviluppo.

Il piano generale dei trasporti considera il collegamento un'opera che si inserisce nell'ottica della fluidità dei corridoi plurimodali nazionali e internazionali. Naturalmente, oltre a questo, va sottolineato il contesto delle operazioni esistenti e di quelle programmate dai due piani cui ho fatto riferimento.

Per ciò che concerne la soluzione dei nodi riferiti alle strutture viarie ed al sistema ferroviario, bisogna tenere presente che il ponte sullo stretto risolve il problema del collegamento rapido lungo la direttrice tirrenica (Ventimiglia-Genova-Roma-Napoli-Palermo e Trapani, inserita nell'itinerario europeo-africano).

PRESIDENTE. Perché Ventimiglia e non Aosta ?

ITALO BECCHETTI, *Relatore per la X Commissione*. Prendo atto dell'osservazione.

Il ponte sullo stretto risolve altresì anche il problema del collegamento lungo il corridoio pedeappenninico adriatico (Milano-Bologna-Rimini e Otranto, inserito nell'itinerario euro-medio orientale).

Con riferimento al primo itinerario, desidero ricordare che recentemente è stato approvato il potenziamento della tratta autostradale Livorno-Grosseto-Civitavecchia, contenuto nel citato piano decennale dell'ANAS, così come si prevede, a completamento dell'itinerario medesimo, la tratta autostradale Rocca di Caproleone-Cefalù della A20 Messina-Palermo.

In sostanza, se verranno sciolti i nodi cui ho fatto riferimento, si potrà realizzare il percorso di 1.700 chilometri senza soluzione di continuità.

Non mi soffermerò sulle opere di viabilità in quanto le ritengo oggetto di ulteriori interventi.

Analogo inserimento organico si realizza per il trasporto ferroviario, in rife-

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 20 MARZO 1986

rimento al programma integrativo di investimenti delle ferrovie dello Stato: al riguardo, ho fornito indicazioni circa le tratte in programma. Inoltre, ricordo che tale piano prevede interventi tendenti ad eliminare o ridurre le disomogeneità in tratte dello stesso percorso. L'opera si inserisce in un contesto di reti infrastrutturali complesse nelle quali i nodi principali - lungo le direttrici di maggior traffico - potranno essere sciolti, costituendo un intervento organico, dal punto di vista dei collegamenti autostradali e ferroviari, necessario per il decollo del sud.

Un altro elemento positivo per la realizzazione dell'opera concerne la creazione di un'area integrata dello stretto, che andrà a costituire un insediamento di un milione di abitanti circa.

Ciò potrà accrescere l'utilizzazione delle infrastrutture a servizio del traffico e delle relazioni fra le tre parti fondamentali in cui si comporrà la nuova conurbazione (Villa San Giovanni, Messina e Reggio Calabria). Attualmente, le percentuali di spostamenti si aggirano intorno al 25 per cento per le persone ed al 33 per cento per gli autoveicoli targati Messina e Reggio Calabria. La realizzazione del manufatto, quindi, non potrà che aumentare tali percentuali, incrementando il pendolarismo - si intende interno - a vantaggio del processo di integrazione tra le città.

PRESIDENTE. Desidero sapere se la esposizione riflette gli esiti delle audizioni effettuate. Sarebbe interessante conoscere le differenze prospettate nei diversi incontri. A mio avviso, questa era l'impostazione da dare alla relazione.

ITALO BECCHETTI, Relatore per la X Commissione. Ricordo di aver affermato, all'inizio della relazione, che ritenevo positiva la via della sintesi politica, traendo delle conclusioni. Se dovessi riferire sui vari incontri avuti, la mia relazione dovrebbe essere svolta a puntate.

L'analisi delle differenze sulle ipotesi prospettate sarà opportuno eseguirla dopo aver ascoltato e valutato le obiezioni, quindi in sede di replica.

Desidero sottolineare che mi sono sforzato di redigere una relazione tenendo conto degli aspetti positivi e negativi incontrati.

Riprendendo dal punto in cui avevo interrotto, voglio sottolineare che l'opera è importante anche in relazione a due grandi progetti in corso di realizzazione: l'uno concernente il collegamento Nord-Europa - Africa del Nord attraverso Gibilterra e la prevista autostrada del Nord Africa; l'altro attraverso i Balcani.

Anche sotto questo profilo, dunque, occorre tenere presente la necessità di non essere tagliati fuori dai traffici internazionali, che non ci interessano soltanto per l'attraversamento della nostra rete autostradale e ferroviaria, ma anche in termini di relazioni con i paesi interessati a questo tipo di scambi.

Entro ora nel merito delle audizioni. Dal punto di vista dell'impatto col territorio, il problema si presenta con una serie di questioni rispetto alle quali dobbiamo probabilmente rivedere i limiti operativi degli impegni allargando - se lo riteniamo opportuno - il campo di intervento ad un'area di influenza più ampia, anche dal punto di vista dei compiti da assegnare in questa iniziativa. Mi riferisco, per esempio, allo studio (che non mi pare - diciamo così - molto approfondito, o comunque esauriente, rispetto ai problemi dell'assetto del territorio), del quale abbiamo avuto una copia, che fu commissionato dalla regione Calabria all'università di Cosenza. Mi sembra che non possiamo lasciarci sfuggire l'occasione di prendere in considerazione non soltanto il problema dei raccordi con la rete autostradale e ferroviaria, ma anche il problema degli interventi da realizzare per la cantieristica al servizio del traffico di attraversamento lungo la costa calabrese o a sostegno delle potenzialità della regione Sicilia che sarebbero meglio utilizzate con la costruzione del collegamento stabile.

Dal punto di vista urbanistico ed economico occorrerà vedere attraverso quali strumenti sarà necessario formulare l'ipotesi di riassetto complessivo, ferma restando la competenza degli enti locali in ma-

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 20 MARZO 1986

teria urbanistica e negli altri campi a loro attribuiti. Possiamo già dire che, oltre agli aspetti di carattere economico ed occupazionale, oltre ai vantaggi portati dall'integrazione dei tre comuni dello stretto di Messina, occorre tener presente, relativamente alla Sicilia, le valutazioni che ci derivano dal punto di vista agricolo. Tale punto di vista rappresenta il dato più preoccupante: sicuramente un paio di tangenti saranno eliminate a sostegno dell'economia della regione. Le due tangenti sono: i tempi di attraversamento che verrebbero notevolmente ridotti e, soprattutto, l'incertezza delle consegne per quanto riguarda la produzione agricola (elemento che scoraggia l'impegno a sostegno delle iniziative di migliore utilizzazione di queste potenzialità).

Dal punto di vista occupazionale, le valutazioni portate dal ministro Signorile (che si ritrovano anche nelle conclusioni degli studi di fattibilità) dicono che, per la realizzazione dell'opera, potranno essere utilizzati circa 11 mila addetti dei quali 7.000-7.500 per la costruzione e 3.500-4.000 per i lavori collegati. Ad opera realizzata, potranno essere impiegate in modo stabile 2 mila persone.

PRESIDENTE. Mi domando che faranno 2 mila persone utilizzate in permanenza.

ITALO BECCHETTI, Relatore per la X Commissione. Sarà uno dei primi interventi rispetto ai quali l'occupazione non correrà il rischio di risultare parzialmente o totalmente assistita, anche perché, sotto il profilo della resa economica, la realizzazione dell'opera farà risparmiare circa 250 miliardi all'anno alle ferrovie dello Stato. Di tale importo, infatti, è la perdita secca delle ferrovie nella gestione del collegamento ferroviario. I costi di passaggio attraverso i servizi di traghettamento sono equivalenti a quelli di collegamenti su lunghi tratti autostradali.

La seconda tangente che sarà eliminata, molto importante per l'economia siciliana, sarà quella relativa alla possibilità

di avere un collegamento senza interruzioni e senza incertezze. Anche i rapporti di carattere commerciale potranno essere impostati in termini di garanzia analoghi a quelli in vigore in altre zone del nostro paese.

Desidero a questo punto fare una sintesi degli aspetti positivi ed anche delle carenze e dei nodi che dobbiamo sciogliere per definire l'ambito di intervento da realizzare attraverso la costruzione dell'opera. Non dimentichiamo, comunque, che, sotto il profilo turistico, l'opera rappresenterà una non marginale integrazione delle risorse della Sicilia e della Calabria.

Voglio concludere prospettando tre esigenze che mi pare di avere raccolto, nel corso delle audizioni, da parte degli enti locali, delle categorie economiche locali, delle organizzazioni sindacali.

La prima esigenza è quella di sottolineare con maggior forza, e quindi con conseguenti modifiche alla legge che dobbiamo approvare, il ruolo degli enti locali, relativamente alle scelte di carattere collaterale ed agli interventi da realizzare in termini di impatto sul territorio ed in termini complessivi dal punto di vista economico ed infrastrutturale.

La duplice aspettativa che è stata espressa riguarda la valorizzazione delle risorse locali ed il coinvolgimento degli enti locali, al di là delle loro competenze, nell'assunzione delle scelte e delle decisioni. Vi è dunque il problema di formulare una ipotesi di destinazione di una parte dei 220 miliardi di lire a questo tipo di coinvolgimento degli enti locali.

La seconda esigenza riguarda la consultazione degli enti locali, delle categorie economiche, delle organizzazioni sindacali.

Infine, vi è una nostra esigenza: in alcuni casi abbiamo avuto difficoltà a reperire il materiale necessario per elaborare la relazione e ad avere notizie circa le numerose questioni connesse alla realizzazione dell'opera.

In questa fase preliminare degli studi di fattibilità, sarebbe opportuno - ho anche preparato un emendamento in tal senso - considerata l'eccezionalità dell'opera

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 20 MARZO 1986

e l'interessamento che essa riveste a livello locale, nazionale ed europeo, che il Parlamento svolgesse una funzione particolare, senza con questo implicare una riduzione in termini di efficienza e capacità operativa della struttura attualmente competente in materia.

Ciò per consentire al Parlamento, attraverso le Commissioni competenti, di seguire l'opera nelle fasi più importanti e di esprimere i propri intendimenti, con quel potere che, se non è di carattere amministrativo-decisionale, è però di carattere politico. Questo non potrà non creare le necessarie interdipendenze ed influenze sulle modalità di realizzazione dell'opera.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Becchetti. L'onorevole Polesello ha chiesto di intervenire sull'ordine dei lavori.

GIAN UGO POLESELLO. Forse i colleghi ricordano che il 6 di questo mese, la seduta delle due Commissioni riunite non ha potuto aver luogo per l'assenza del rappresentante del Governo. Oggi invece il Governo è presente. In quella seduta, il presidente La Penna ed io abbiamo manifestato l'esigenza di sentire il ministro dei lavori pubblici. In particolare ho ricordato, in quella occasione, che l'origine della questione « attraversamento stabile dello stretto » ha una data precisa, che coincide con un concorso internazionale bandito dall'ANAS. Il presidente dell'ANAS è il ministro dei lavori pubblici! Siamo stati costretti ad ascoltare il ministro Nicolazzi, ieri nel breve tempo concessoci dal *question time*: il ministro ha espresso alcune perplessità nel merito. Per questo noi riteniamo che sarebbe opportuno che il ministro dei lavori pubblici e presidente dell'ANAS esprimesse le sue osservazioni ufficialmente in questa sede.

Il disegno di legge al nostro esame solleva grossi problemi: vi sono finanziamenti complessi di diversa origine: vi è un finanziamento che riguarda l'attraversamento stabile dello stretto; vi è il piano decennale; il piano dei trasporti, con il riordino del sistema ferroviario, che ri-

guarda la parte continentale e insulare d'Italia; vi è anche il denaro che i tre comuni interessati stanno mettendo nell'opera.

Chiederei anche di sentire il presidente Ligato, in quanto qualcosa sulla intermodalità non ci è stata ancora detta. Le persone venute a rappresentare il comune e la regione ci hanno parlato della questione « ponte di Messina » e delle questioni portuali, inoltre, tutti hanno parlato dell'« area integrata dello stretto » e della costruzione di un sistema tra i diversi finanziamenti. Si tratta di un problema importante.

Per questi motivi ritengo sia utile ascoltare il ministro dei lavori pubblici ed il presidente dell'Ente ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi le difficoltà di calendario che potranno avervi ad aprile in relazione allo svolgimento di congressi di partito.

MARIO TASSONE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ritengo che il ministro dei lavori pubblici non avrà difficoltà a partecipare ad un incontro con le Commissioni. Però è necessario decidere come procedere oltre, considerato che dalle audizioni svolte sono scaturiti alcuni interrogativi da parte dei sindaci dei comuni di Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Messina, in particolare circa l'impatto ambientale.

Tutta la questione dell'area sullo stretto è da definire; vi è poi da definire la esatta tipologia dell'intervento, anche se dalle relazioni ascoltate abbiamo potuto trarre delle indicazioni. Mi sembra che una scelta preliminare già sia stata fatta, anche se poi la decisione definitiva dovranno prenderla i consigli di amministrazione dell'ANAS e delle ferrovie dello Stato.

A mio avviso, occorre studiare una procedura snella: a tal fine, non escludo la costituzione di un comitato ristretto per estrapolare ulteriori accertamenti da eseguire.

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 20 MARZO 1986

Ritengo che le osservazioni espresse dall'onorevole Polesello possano essere considerate, anche perché la presenza del ministro dei lavori pubblici e del presidente dell'Ente ferrovie dello Stato consentirà di acquisire ulteriori valutazioni, fermo restando che le competenze rimangono ai due Ministeri. La convenzione, infatti, ha sancito il rapporto nell'ambito della società Stretto di Messina.

PRESIDENTE. Credo spetti alla Commissione decidere la costituzione di un comitato ristretto oppure il proseguimento dei lavori in sede plenaria.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per quanto riguarda la seduta del 6 marzo, desidero ricordare che il disegno di legge n. 1216 è stato presentato dal ministro dei trasporti di concerto con il ministro dei lavori pubblici: quindi, al dicastero del ministro Signorile appartiene la competenza primaria.

Desidero assicurare, comunque, che il rappresentante del Ministero dei trasporti c'era, benché impegnato nello stesso orario.

Le critiche rivolte sono andate al di là delle nostre responsabilità e mi dispiace che siano state indirizzate nei confronti del Ministero dei lavori pubblici.

Infine, rammento che oltre a me, al presidente La Penna ed al dottor Mariuzzo a quella seduta non erano presenti altri colleghi. Quindi, le critiche e gli appunti che si muovono al Governo possono valere anche per quella riunione abbandonata da tutti.

GIANFRANCO ROCELLI. Associandomi alle richieste avanzate dal collega Polesello, desidero rilevare che, se le audizioni continueranno a Commissioni « aperte », con molta probabilità il dibattito rimarrà sospeso. Mi chiedo, quindi, se non sia il caso di procedere alla costituzione di un Comitato ristretto per l'integrazione delle audizioni, al fine di dare un segnale di continuità ed avanzamento dei lavori. Re-

sta inteso, comunque, che l'annuncio delle audizioni dovrà essere dato ai colleghi componenti le due Commissioni per consentire la loro partecipazione agli incontri medesimi.

PRESIDENTE. A mio avviso, la Commissione potrà decidere il prosieguo dei lavori dopo aver ascoltato la relazione dell'onorevole Lodigiani al quale do la parola.

ORESTE LODIGIANI, *Relatore per la IX Commissione*. Signor presidente, non ho predisposto una relazione sintetica sulle audizioni effettuate, in quanto i colleghi presenti a quegli incontri hanno potuto ascoltare gli interventi e la relativa documentazione può essere facilmente consultata: pertanto, aggiungerò talune considerazioni utili per la prosecuzione dei nostri lavori.

Desidero innanzitutto segnalare che, rispetto all'ultima riunione, si è verificato un fatto nuovo rappresentato dalla consegna del rapporto di sintesi - da tempo richiesto dalle Commissioni - riferito ai problemi della sicurezza ed alla relazione costi-benefici.

Tuttavia, il complesso dei nostri lavori ha fatto emergere la necessità di disporre di un calcolo disaggregato della previsione di spesa di 220 miliardi, contenuta nell'articolo 4 del provvedimento in esame. Non mi risulta che tale documentazione sia pervenuta, anche se ricordo che una richiesta in tal senso fu avanzata da vari gruppi.

Un altro aspetto che mi pare utile conoscere, dovendo rassegnare una proposta di lavoro alle Commissioni, concerne la possibilità di avviare a conclusione i lavori in assenza di una scelta sulla tipologia del collegamento, che dovrà essere realizzato, in considerazione soprattutto del condizionamento che tale scelta ha sul piano dell'impatto del territorio.

Constato con piacere che, nel rapporto di sintesi degli studi di fattibilità consegnato al Governo il 30 dicembre 1985, si fa riferimento alla data del 31 marzo 1986

per l'integrazione costituita dal compendio delle monografie disciplinari e relativo commentario, nonché dallo schema di redazione del progetto di massima e relativa relazione tecnico-economica.

Per fedeltà al dibattito svoltosi in Commissione, desidero ricordare che dalle audizioni e dagli interventi dei colleghi è scaturita una forte sollecitazione a varare un provvedimento contestuale di finanziamento per la sistemazione urbanistica del territorio interessato dall'opera, della quale - ripeto - non conosciamo le caratteristiche che potrebbero essere di portata e natura diverse a seconda delle decisioni assunte.

Per quanto mi riguarda sono a disposizione degli uffici di presidenza per concordare il metodo migliore per proseguire i nostri lavori, avendo acquisito questi ulteriori chiarimenti.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, dopo le relazioni dei relatori delle due Commissioni, dovremmo aprire la discussione sulle linee generali. In realtà, sulla base delle considerazioni emerse, ritengo che sia necessario procedere con le audizioni richieste al fine di acquisire, in tempi ristretti, i dati necessari. Propongo che subito dopo lo svolgimento delle audizioni, le Commissioni siano riconvocate per una

integrazione delle relazioni e, eventualmente, al fine di decidere la costituzione di un comitato ristretto.

GIAN UGO POLESELLO. Concordo con le sue osservazioni, signor presidente. Dato che il ministro Signorile ha richiamato queste Commissioni, raccomando celerità.

PRESIDENTE. Ritengo, in conclusione, che potremmo procedere con le audizioni in sede di uffici di presidenza e che le Commissioni potrebbero essere riconvocate successivamente per i motivi da me già esposti. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Assicuro che gli uffici di presidenza si adopereranno affinché le audizioni si svolgano al più presto.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA*
