

## COMMISSIONE VII

# LAVORI PUBBLICI

LI.

## SEDUTA DI VENERDÌ 15 GIUGNO 1951

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **BENNANI**

INDICE	PAG.	
<b>Congedo:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	449	
<b>Comunicazione del Presidente:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	449	
<b>Disegno di legge (Rinvio della discussione):</b>		
Concessione di un contributo straordinario di lire 40 miliardi all'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A. N. A. S.). (1820) . . . . .	450	
PRESIDENTE . . . . .	450	
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>		
Riorganizzazione dei servizi relativi alle opere marittime. (1886) . . . . .	450	
PRESIDENTE . . . . .	450, 451, 454	
GUARIENTO, <i>Relatore</i> . . . . .	450	
CESSI . . . . .	451, 453	
GARLATO . . . . .	452	
INVERNIZZI GABRIELE . . . . .	453, 454	
ALDISIO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	453	
CECCHERINI . . . . .	453	
CIMENTI . . . . .	453	
CARONITI . . . . .	453	
CACCIATORE . . . . .	453	
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Assegnazione di un nuovo termine per la esecuzione delle opere relative alla Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (1854) . . . . .	454	
PRESIDENTE . . . . .	454	
PERLINGIERI, <i>Relatore</i> . . . . .	454	
ALDISIO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	454	
		<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>
		Aumento del contributo del tesoro dello Stato a favore dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (ANAS) per l'esercizio 1950-51. (1893) . . . . .
		PRESIDENTE . . . . .
		CECCHERINI, <i>Relatore</i> . . . . .
		ALDISIO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .
		CACCIATORE . . . . .
		COVELLI . . . . .
		<b>Votazione segreta:</b>
		PRESIDENTE . . . . .
		<b>La seduta comincia alle 10,10.</b>
		BONTADE MARGHERITA, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		( <i>E approvato</i> ).
		<b>Congedo.</b>
		PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Caiati.
		<b>Comunicazione del Presidente.</b>
		PRESIDENTE. Comunico che il deputato Cessi sostituisce il deputato Pirazzi Maffiola per la discussione del disegno di legge n. 1886.

**Rinvio della discussione del disegno di legge:**

**Concessione di un contributo straordinario di lire 40 miliardi all'Azienda nazionale autonoma delle strade statali. (A.N.A.S.) (1820).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concessione di un contributo straordinario di lire 40 miliardi all'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.).

Poiché la Commissione finanze e tesoro ha chiesto una proroga per esprimere il proprio parere, se non vi sono osservazioni può rimanere stabilito che la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Riorganizzazione dei servizi relativi alle opere marittime. (1886).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Riorganizzazione dei servizi relativi alle opere marittime.

L'onorevole Guariento, relatore, ha facoltà di riferire.

GUARIENTO, *Relatore*. Onorevoli colleghi! Con il disegno di legge n. 1886 presentato dal Ministro dei lavori pubblici per la riorganizzazione dei lavori relativi alle opere marittime, s'intende dare alla gestione dei lavori marittimi un ordinamento organico e unitario e si vogliono predisporre uffici tecnici adeguatamente preparati alla importanza e alla delicatezza che tali lavori comportano.

Al presente, tutta l'attività concernente lavori marittimi, sin dal 1933 è disimpegnata dagli ordinari uffici del Genio civile (in numero di 40) inquadrati nei relativi provveditorati regionali alle opere pubbliche.

Inoltre, esistono, per il servizio di escavazione dei porti, le sezioni autonome di Livorno, Napoli, Bari, Venezia, istituite con il regio decreto 5 luglio 1934.

Tale attività, così frazionata, secondo il presente disegno di legge dovrebbe essere trasferita alla competenza di otto uffici del Genio civile per le opere marittime, posti alle dirette dipendenze dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici.

Pare a me accettabile la considerazione da cui muove il Ministero proponente, secondo la quale lo studio e la soluzione dei problemi inerenti ai lavori marittimi, affidati agli uffici ordinari del Genio civile, dotati di un per-

sonale molto spesso limitato di numero, assorbiti dalla progettazione e vigilanza di una mole imponente e varia di lavori, non possono trovare quell'impegno e quella considerazione che essi meritano per la loro particolare natura e importanza.

Di qui la necessità che la trattazione tecnica, tanto in fase di studio che di attuazione, sia affidata a un complesso di funzionari che abbiano una profonda competenza e che, nello svolgimento dei loro compiti, trovino un indirizzo e un aiuto in una tradizione e in una continuità di studi e di esperienze.

Tale risultato evidentemente non sarà raggiunto fino a quando la trattazione di tale materia sarà affidata occasionalmente a tecnici già impegnati ordinariamente nei progetti e nei lavori più disparati.

Penso, pertanto, che questo provvedimento potrebbe essere un primo passo per riportare il corpo tecnico del Genio civile a un livello di prestigio degno della sua nobile tradizione.

Non si può negare inoltre una fondatezza delle ragioni enunciate per giustificare la centralizzazione dei servizi portuali e marittimi. Infatti molto spesso questi non sono a se stanti, ma la loro influenza si protende nel retroterra dove certe opere trovano o la loro origine o il loro completamento e investono problemi che interessano le altre amministrazioni dello Stato.

Indubbiamente si rende necessaria una visione d'insieme per arrivare a soluzioni razionali, organiche, non contrastanti tra loro, realizzate con quell'ordine e quella tempestività che la loro diversa importanza e urgenza consigliano.

Però, se il provvedimento previsto dal presente disegno di legge mira a eliminare frammentarietà e disarmonie di soluzione, è da augurarsi che esso non venga a spegnere lo spirito di iniziativa e l'impulso di chi sente l'urgenza di certe esigenze locali, né accentui o perpetui la deplorabile lentezza del processo burocratico, che auguriamo debba essere eliminata in ogni campo della vita amministrativa, primo fra tutti quello dei lavori pubblici.

L'articolo 1 del disegno di legge dispone:

1°) il trasferimento dell'attività per le opere marittime degli uffici ordinari del Genio civile agli otto uffici speciali aventi sede a Genova, Roma, Napoli, Bari, Ancona, Venezia, Palermo, Cagliari;

2°) la soppressione delle sezioni autonome per l'escavazione dei porti marittimi di Livorno, Bari, Napoli, Venezia;

## SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 GIUGNO 1951

3°) la competenza del servizio centrale per l'escavazione dei porti.

L'articolo 2 riserva esclusivamente all'amministrazione centrale dei lavori pubblici la competenza in materia di opere marittime.

Bene farà il Ministero, allo scopo di eliminare qualsiasi dubbio, a formulare un emendamento aggiuntivo per questo articolo, secondo il quale rimarrebbe immutata la competenza del Magistrato alle acque di Venezia in materia di polizia lagunare, secondo il regio decreto 18 giugno 1936, n. 1851.

Tale chiarimento è indispensabile ad evitare che in avvenire a quel benemerito istituto venga sottratta un'altra delle sue attività specifiche.

A questo riguardo, però, non posso non esprimere un voto: e cioè che, seguendo fedelmente lo spirito e gli intendimenti della legge n. 257, del 5 maggio 1907, che ricostituiva la antica Magistratura delle acque, sia riconosciuta a quest'ultima anche la competenza in materia di opere marittime e di escavazioni. Ciò sarebbe possibile considerando l'istituendo Ufficio speciale di Venezia — di cui al presente disegno di legge — come parte integrante dell'ufficio del magistrato alle acque medesimo. Non sarebbe questa una novità, ma il ritorno ad un primitivo stato di fatto.

Porto e laguna di Venezia si compenetrano e presentano problemi di carattere singolare, ed anche in vista di questi il Magistrato è stato ricostituito con la sua particolare funzione e autonomia. Pertanto non si capisce perché si debba creare un dualismo di competenza.

Se è vero che la legge 18 giugno 1936 assegna a tale istituto, fra l'altro, il compito di vigilanza della navigazione nella laguna, di emanare norme per impedire che venga diminuita l'ampiezza e la profondità della laguna stessa, o che sia posto impedimento al movimento delle maree, per impedire l'interamento, l'ingombro e l'inquinamento della laguna, pare logico che, ad esempio, gli sia lasciata anche la competenza per provvedere di propria iniziativa alle escavazioni che si rendessero necessarie. In tal modo sarà provveduto ad una necessità comprovata da secoli di esperienza, e sarà fatto un passo avanti per appagare un vivo e unanime desiderio delle popolazioni venete che non possono rassegnarsi ad una progressiva menomazione della facoltà e della autonomia di un istituto come quello del Magistrato alle acque, tanto benefico e tanto rispondente ai bisogni della regione.

Nella previsione che la legge non possa essere promulgata e pubblicata in tempo per entrare in vigore a partire dal 1° luglio 1951, proporrò di sopprimere il primo comma dell'articolo 5, così da permettere che l'entrata in vigore abbia luogo nei termini normali ed evitare il rinvio al 1° luglio 1952.

Il secondo comma dell'articolo 5 assumerebbe pertanto, con una lieve modificazione, la seguente formulazione:

« La gestione amministrativa e contabile degli appalti e forniture eseguiti nei limiti delle autorizzazioni disposte ed impegni assunti con provvedimenti di data anteriore alla presente legge, rimane nella competenza dei Provveditorati alle opere pubbliche ».

In conseguenza, poi, si rende necessaria l'aggiunta di un articolo 6 del seguente tenore, sul quale non mi pare vi siano osservazioni da fare:

« Con decreto del Ministro del tesoro saranno introdotte in bilancio le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge, anche per quanto concerne la ripartizione delle somme iscritte nei capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici relativi alle spese in dipendenza di danni bellici ».

Non resta, quindi, che esprimere il voto che voi, onorevoli colleghi, approviate il disegno di legge, accettabile nelle sue finalità e nella sua struttura, nella speranza di dar vita ad un ordinamento efficiente e tecnicamente adatto a regolare ed a sviluppare una così importante attività nel campo dei lavori pubblici, nell'interesse dell'economia nazionale.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**CESSI.** Sono intervenuto a questa seduta per un motivo specifico: quello di far presente a tutti la necessità di prendere in considerazione la condizione speciale del Magistrato alle acque nel regime idrografico del Veneto.

Il disegno di legge in esame, riconducendo tutte le regioni ad un medesimo regime idrografico, prospetta le medesime soluzioni, come se la struttura delle diverse regioni italiane fosse identica. Non entrerà nelle condizioni specifiche delle varie regioni, ma mi soffermerò soltanto sulle particolari condizioni del Veneto, per far rilevare la necessità di dare una soluzione al problema che sia conforme alle esigenze effettive di questa regione.

Staccare le opere marittime da tutto il sistema idrografico, senza tener presenti le condizioni effettive del litorale veneto, senza tener presenti le necessità del governo della spiaggia, sembrerebbe assurdo.

## SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 GIUGNO 1951

Onorevole Ministro, lei sa che sono accaduti in questi ultimi tempi dei fatti gravissimi: a Chioggia è crollato il muraglione che divideva il mare dalla laguna, di guisa che le acque del mare hanno invaso una striscia di territorio, e questo è accaduto perché il Magistrato alle acque non aveva più i vecchi poteri per intervenire.

Inoltre, quali sono le esigenze che si presentano onde mantenere in efficienza i porti? Occorre evitare la formazione dei banchi di sabbia antistanti i porti stessi. È stato, questo, un lavoro eseguito negli anni trascorsi, per regolare le variazioni naturali del litorale.

Da che cosa sono determinati questi banchi di sabbia? Sono originati dalle correnti del golfo che, risalendo dalle coste dalmate-istriane, nel loro movimento portano le sabbie e i detriti che provengono dai vari fiumi — Tagliamento, Piave, ecc. — e che poi vengono depositati in prossimità della costa.

Quindi non è sufficiente il sistema della escavazione dei porti per mantenere aperta la via alla navigazione interna della laguna, ma occorre anche regolare tutto il sistema idrografico anteriore. Di qui la necessità di una stretta connessione fra governo marittimo e governo idrografico.

Questa unità di intenti e di azione si rivela necessaria anche per l'eliminazione di quei depositi fluviali che avvengono alla foce di certi fiumi, come l'Adige e il Piave, per non parlare del Po.

Si è quindi reso necessario sviluppare un sistema di controlli che tenga presente sia la parte marittima che quella idrografica antistante. Del resto, il relatore ha già rilevato questa stretta connessione fra le opere marittime ed il retroterra, con la conseguente difficoltà di voler separare i due regimi.

Se questa difficoltà si rileva nelle altre regioni, è maggiormente evidente per il Veneto, data la struttura morfologica della laguna. Ecco perché fin dal 1907 si è inteso dare una soluzione unitaria a tutto il problema; unitaria, voglio dire, fino ad un certo punto, perché non si tenevano presenti i fiumi posti al di fuori del territorio italiano di allora. Ad ogni modo, fin da allora la competenza del Magistrato alle acque era estesa a tutte le opere marittime, e fino al 1939 presso il Magistrato alle acque esisteva un ufficio speciale per le opere marittime.

A questo proposito, senza voler modificare la struttura fondamentale del disegno di legge (che potrebbe essere anche opportuna per al-

tre regioni italiane), consiglieri di mantenere o formare compartimenti marittimi, ma dare la competenza per la esecuzione delle opere comprese nel compartimento veneto direttamente al Magistrato alle acque.

Per evitare eventuali interferenze con altri compartimenti, si potrebbero modificare i compartimenti V e VI, e cioè estendere la competenza del compartimento V fino alla linea del Po, e riservare a quello di Venezia la linea che va dal Po a Trieste. In tal modo, anche territorialmente, non si verrebbe in nessun modo a modificare ed a turbare l'ordinamento di tutto il sistema, venendo incontro, d'altra parte, alle esigenze effettive della regione.

Vorrei fare un'altra osservazione. L'onorevole relatore ha parlato di specializzazione di funzioni.

Orbene, fino al 1937-38 questa specializzazione e continuità di funzioni avevano caratterizzato la legge che regolava il funzionamento del Magistrato alle acque; tale specializzazione, però, non è stata successivamente mantenuta e i funzionari sono stati trasferiti ad altri uffici del Genio civile. Ad un certo punto il Ministero dei lavori pubblici ha addirittura ecceduto in questi trasferimenti a tutto scapito della specializzazione. Io sono lieto che l'onorevole Guariento abbia posto l'accento su questo particolare ed anch'io sono d'accordo circa la necessità di ritornare a questa specializzazione e quasi sulla necessità di rendere questi funzionari della Magistratura delle acque quasi inamovibili.

GARLATO. Devo associarmi ai rilievi fatti dall'onorevole relatore e a quelli or ora esposti dal collega Cessi. Già in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici dello scorso anno io ho sollecitato al Ministro la ricostituzione degli uffici marittimi e attualmente non posso che ripetere lo stesso voto che, peraltro, è rimasto fino ad ora pressoché lettera morta. È un problema che bisognerebbe affrontare con completezza — naturalmente non in questa sede — in quanto la restituzione degli uffici marittimi, specialmente sotto il profilo della specializzazione del personale che vi è addetto, è una necessità sentitissima: le opere marittime, infatti, come ha detto l'onorevole Cessi, hanno un'importanza capitale per la loro natura e per il loro costo che di solito è elevatissimo e che, appunto per tale suo carattere, esige una competenza particolare nei progettisti, nei direttori dei lavori e anche nei collaudatori. Altrimenti succede quello che già altre volte abbiamo lamentato, e cioè che si facciano opere di costo ingente che

## SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 GIUGNO 1951

vengono frustrate e demolite alla prima ondata di mare più violenta del solito.

Evidentemente, però, la inamovibilità auspicata dall'onorevole Cessi, in una situazione di carenza di tecnici come l'attuale, sarebbe eccessiva e certamente molto problematica. Siamo già in forte difficoltà per la nomina degli ingegneri-capi e degli ispettori: se poi entrassimo nell'ordine di idee di stabilire dei compartimenti stagni con l'inamovibilità dei funzionari di certi uffici, effettivamente il Ministero verrebbe a trovarsi nell'impossibilità di soddisfare i propri compiti. Ciò non toglie, naturalmente, che quello che non è possibile oggi vada tenuto presente per l'avvenire e pertanto il Ministero farà bene a pensare ad una tale eventualità fin da ora.

Per quanto riguarda il problema specifico del Magistrato alle acque e per quello che riflette i servizi marittimi, io proporrei senz'altro una modificazione del testo del disegno di legge in esame in modo che risultasse evidente il mantenimento della competenza specifica nell'ambito del compartimento del Magistrato alle acque e nei limiti della legge del 1907 istitutiva del Magistrato stesso.

Mi riservo perciò di presentare un emendamento in proposito.

INVERNIZZI GABRIELE. Ci troviamo di fronte ad un progetto di legge di notevolissima importanza in quanto esso investe un settore che, per il nostro paese così ricco di acque e di coste, ha un rilievo del tutto particolare. Avremo molti rilievi da fare, e non è escluso, quindi, che possiamo contrapporre un controprogetto. Comunque, noi riteniamo che il provvedimento esiga un approfondito esame e pertanto non saremmo alieni dal considerare l'opportunità della rimessione del disegno di legge all'Assemblea.

CESSI. Io proporrei piuttosto il rinvio della discussione in modo di dare tempo ai colleghi di formulare gli eventuali opportuni emendamenti.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Se i colleghi dell'opposizione insistono sulla rimessione del disegno di legge all'Assemblea, io, naturalmente, non potrò oppormi, trattandosi di un diritto loro accordato dalla Costituzione. Devo dichiarare, però, che questo significa impedire la soluzione di problemi che sono riconosciuti urgenti. Più favorevole, evidentemente, sarei alla proposta Cessi, a meno che essa non significhi impegnarmi ad accettare una controproposta radicalmente diversa dall'attuale. In questo caso io preferirei addirittura accettare la rimessione all'Assemblea, non senza insistere sul carattere urgente di

questo provvedimento e sulla necessità di costituire questi uffici marittimi con funzionari specializzati la cui mancanza in passato ha portato a perdite non indifferenti da parte dello Stato.

PRESIDENTE. Onorevole Invernizzi, ella insiste nella sua proposta?

INVERNIZZI GABRIELE. Per rispondere all'onorevole Ministro, desidero dichiarare che respingiamo l'accusa secondo la quale il rinvio significa fare perdere tempo. Questo problema esiste dal 1947 e sono state fatte proposte dai sindacati competenti. Quindi, se si fosse avuta volontà di risolvere il problema, il tempo ci sarebbe stato.

PRESIDENTE. Che c'entra il sindacato?

INVERNIZZI GABRIELE. Il sindacato è un organismo valido e competente, ed ha avanzato proposte per risolvere questo problema.

Ad ogni modo, potremmo accettare il rinvio di quindici giorni o di tre settimane, per l'esame in Commissione. Ritireremo dunque la proposta di deferire all'Assemblea l'esame del disegno di legge, a condizione che si rinvii questa discussione.

PRESIDENTE. Insomma, bisogna decidere: se insistete sul rinvio all'Assemblea, come è, del resto, vostro diritto, occorre formulare la richiesta secondo quanto dispone il regolamento.

INVERNIZZI GABRIELE. Manteniamo la proposta.

CECCHERINI. Vorrei proporre ai colleghi della maggioranza di accettare il rinvio ad altra seduta della Commissione. È un compromesso. C'è del resto una proposta Cessi, che faccio anche mia.

CIMENTI. Sono sfavorevole alla proposta di rinvio perché sono certo che alla successiva riunione ci troveremo di fronte ad una nuova richiesta di rinvio. Infatti, se l'intenzione del collega Invernizzi è quella di presentare un controprogetto, la questione non può risolversi in una settimana. Perciò, io sono favorevole alla rimessione alla Assemblea.

CARONITI. Accetterei il rinvio, a condizione che il collega Invernizzi non chieda tra una settimana una nuova sospensione.

CACCIATORE. Io credo di poter tranquillizzare i colleghi facendo questa dichiarazione: abbiamo bisogno soltanto del tempo sufficiente per preparare non un controprogetto ma i necessari emendamenti a questo disegno di legge. Dichiaro che, se il rinvio sarà sufficiente, e cioè di almeno 15 giorni, non presenteremo un controprogetto, né chie-

## SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 GIUGNO 1951

deremo la rimessione in Aula quando il provvedimento tornerà in discussione. Se il collega Invernizzi è d'accordo, sia cortese di dichiararlo.

INVERNIZZI GABRIELE. Sono perfettamente d'accordo con il collega Cacciatore. Accetto il rinvio.

PRESIDENTE. Mi pare che in tal modo tutti gli ostacoli siano superati. Propongo pertanto di rinviare la discussione di qui a 19 giorni, e cioè a mercoledì 4 luglio.

Ho d'altra parte l'impegno dell'onorevole Cacciatore e della sua parte di non sollevare di nuovo, per tale data, la richiesta di rimessione.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Assegnazione di un nuovo termine per l'esecuzione delle opere relative alla Mostra d'Oltremare e del lavoro italiano nel mondo. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1854).**

PRESIDENTE. È ora all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: Assegnazione di un nuovo termine per l'esecuzione delle opere relative alla Mostra d'Oltremare e del lavoro italiano nel mondo.

Invito l'onorevole Perlingieri, relatore, a riferire su questo disegno di legge, già approvato dalla VII Commissione del Senato.

PERLINGIERI, *Relatore*. Il presente disegno di legge ha lo scopo di prorogare l'efficacia del regio decreto-legge 23 settembre 1938, n. 1722, che fissava il termine di sei anni, scadenti nel 1950, per la ultimazione delle opere relative alla Mostra d'Oltremare.

Poiché i lavori non sono stati ultimati a causa delle difficoltà del periodo postbellico e dei tardivi stanziamenti di fondi, il provvedimento in questione proroga nuovamente il termine fino al 18 novembre 1953. Ne propongo l'approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non ho nulla da aggiungere.

PRESIDENTE. L'articolo unico del disegno di legge è il seguente:

« È assegnato un nuovo termine, dal 18 novembre 1950 al 18 novembre 1953, entro il quale dovranno essere compiute le opere necessarie per la Mostra d'oltremare e del lavoro

italiano nel mondo, già « Mostra triennale delle terre italiane d'oltremare » ai sensi del regio decreto-legge 23 settembre 1938, n. 1722, prorogato con decreto presidenziale 13 novembre 1947, n. 1230 ».

Non essendovi emendamenti, e nessuno chiedendo di parlare, la proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Aumento del contributo del tesoro dello Stato a favore dell'azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) per l'esercizio 1950-51. (1893).**

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: Aumento del contributo del tesoro dello Stato a favore dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) per l'esercizio 1950-51.

Invito l'onorevole Ceccherini, che sostituisce il relatore onorevole Pertusio, a svolgere la sua relazione.

CECCHERINI, *Relatore*. Con legge 11 aprile 1950, n. 130, è stato provveduto all'aumento degli stipendi e delle pensioni per gli statali. Il disegno di legge in oggetto è conseguente a quella legge, poiché gli aumenti economici al personale, nelle aziende autonome, come l'A.N.A.S., devono portare ad una variazione di bilancio nella parte che riguarda le spese fisse.

Per fare fronte a questi maggiori impegni, l'A.N.A.S. ha bisogno di integrare il bilancio, nella parte che riguarda le spese fisse, di lire 254.400.000. Il disegno di legge in esame si propone, appunto, tale integrazione. Ne propongo l'approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non ho nulla da aggiungere.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

« Il contributo a favore dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, di cui all'articolo 9 della legge 10 agosto 1950, n. 602, è aumentato di lire 254.400.000 per provvedere alle maggiori spese dipendenti dai miglioramenti economici al personale statale in servizio ed in quiescenza disposti con la legge 11 aprile 1950, n. 130 ».

Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

*(È approvato).*

## SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 GIUGNO 1951

Do quindi lettura dell'articolo 2:

« La spesa di cui all'articolo precedente sarà compensata mediante una equivalente riduzione dello stanziamento del capitolo 459 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio 1950-51.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio ».

CACCIATORE. Chiedo un chiarimento.

È evidente che questo aumento di fondi per l'A.N.A.S. è pienamente giustificato; però esso determina la riduzione di un'altra spesa. Desidero sapere, appunto, quale è la spesa che viene ridotta.

CECCHERINI, *Relatore*. Questa questione fu discussa in Commissione finanze e tesoro; essa è per noi superata.

CACCIATORE. Ripeto, io sono d'accordo sulla necessità dell'aumento del contributo a favore dell'A.N.A.S., ma desidero sapere quale sia la spesa che viene ridotta per far fronte a questa nuova spesa: è una spesa produttiva o no?

CECCHERINI, *Relatore*. Io stesso ho assistito alla discussione che su questo punto si è svolta in seno alla Commissione finanze e tesoro, la quale è competente a deliberare in materia.

COVELLI. Non è esatto, perché la decisione su questo punto è rimessa alla nostra Commissione, mentre la Commissione finanze e tesoro si limita ad esprimere soltanto un parere.

PRESIDENTE. Se vogliamo esaminare la questione, è necessario rinviare la discussione.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Assegnazione di un nuovo termine per l'esecuzione delle opere relative alla Mostra d'Oltremare e del lavoro italiano nel mondo ». (1854):

Presenti e votanti . . . . .	35
Maggioranza . . . . .	18
Voti favorevoli . . . . .	34
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baglioni, Barbieri, Belliardi, Bennani, Bernardinetti, Bontade Margherita, Boidi, Cacciatore, Calandrone, Carcaterra, Caroniti, Carratelli, Ceccherini, Cimenti, Clocchiatti, Covelli, D'Amico, De Meo, Ferrarese, Gabrieli, Garlato, Guariento, Invernizzi Gabriele, Messinetti, Moro Francesco, Notarianni, Pacati, Palmieri, Perlingieri, Polano, Sciaudone, Tarozzi, Terranova Corrado, Terranova Raffaele e Turco.

È in congedo:

Caiati.

**La seduta termina alle 11,25.**