

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

LXI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 NOVEMBRE 1966

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRINI**

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedi:		
PRESIDENTE	651	
Comunicazioni del Presidente:		
PRESIDENTE	651	
Proposta di legge (Discussione e rinvio):		
SPECIALE e CORRAO: Interpretazione autentica dell'articolo 7 della legge 30 gennaio 1962, n. 18, relativa ai piani di risanamento della città di Palermo (1995)	652	
PRESIDENTE, <i>Relatore f. f.</i>	652, 654	
DE PASQUALE	653	
GREGGI	653	
SPECIALE	652, 653, 654	
Proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):		
BELCI e BOLOGNA: Norme speciali relative alla determinazione di opere da eseguirsi nel porto di Trieste con i finanziamenti previsti dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200 (2968)	654	
PRESIDENTE	654, 655, 657, 658, 659	
BERNETIC MARIA	655, 658	
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	657, 658, 659	
FRANCO RAFFAELE	658	
GUARIENTO, <i>Relatore</i>	654, 657, 658, 659	
		PAG.
		Disegno di legge (Discussione e rinvio):
		Adeguamento dell'indennità di alloggio al personale del ruolo degli ufficiali e dei sorveglianti idraulici (3434)
		PRESIDENTE
		FORTINI, <i>Relatore</i>
		659, 660
		659
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE
		660
<hr style="border: 1px solid black;"/>		
		La seduta comincia alle 9,40.
		BERAGNOLI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		(<i>È approvato</i>).
		Congedi.
		PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Buzzetti e Cavallaro Francesco.
		Comunicazioni del Presidente.
		PRESIDENTE. Comunico che per la discussione della proposta di legge n. 2968 i deputati Bisaglia, Bottari, Busetto, Cianca, Di Vittorio Berti Baldina, Lusoli, Poerio, Rinaldi, Ripamonti e Todros sono sostituiti rispettivamente dai deputati Di Giannantonio, Amodio, Bernetic Maria, Li Causi, Terranova Raf-

faele, Bigi, Di Mauro Ado Guido, Miotti Carli Amalia, Dell'Armellina e Alatri.

Partecipano inoltre alla seduta senza voto deliberativo i deputati Franco Raffaele e Speciale.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Speciale e Corrao: Interpretazione autentica dell'articolo 7 della legge 30 gennaio 1962, n. 18, relativa ai piani di risanamento della città di Palermo (1995).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa degli onorevoli Speciale e Corrao, concernente « Interpretazione autentica dell'articolo 7 della legge 30 gennaio 1962, n. 18, relativa ai piani di risanamento della città di Palermo ».

In assenza del Relatore, onorevole Barbaccia, e poiché il provvedimento era già stato iscritto all'ordine del giorno della precedente seduta, riferirò brevemente sull'argomento, anche per illustrare gli emendamenti che già sono pervenuti alla Presidenza sia pure in modo informale. La conclusione del dibattito si avrà in una prossima seduta in quanto mi pare che siano in corso di presentazione altri emendamenti.

La proposta di legge dei colleghi Speciale e Corrao ha lo scopo di rendere applicabile la legge 30 gennaio 1962, n. 18, e precisamente di interpretare l'articolo 1 della legge stessa, per quanto riguarda la realizzazione delle opere di risanamento interno della città di Palermo, nonché delle zone radiali esterne Borgo e Danisinni; opera di risanamento che l'articolo 1 definisce di preminente interesse nazionale.

Poiché in virtù dello Statuto della Regione siciliana l'approvazione dei piani regolatori e dei piani particolareggiati di attuazione è di competenza della Regione stessa, si doveva supporre che i decreti relativi all'attuazione dei piani particolareggiati di risanamento dovessero essere approvati dalla Regione. Senonché sono sorte delle difficoltà, che trovano la loro origine nella definizione, recata dall'articolo 1 della legge n. 18, delle opere di risanamento come « opere di prevalente interesse nazionale ». Da ciò si è dedotto che mentre il piano regolatore generale può essere approvato dalla Regione, i piani particolareggiati di attuazione ad esso relativi dovrebbero seguire le norme generali stabilite nella legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150.

In seguito a questa interpretazione gli stanziamenti disponibili in applicazione della legge 30 gennaio 1962, n. 18 sono rimasti inutilizzati e non si sono potute realizzare le opere previste.

Gli onorevoli colleghi Speciale e Corrao intendono portare un chiarimento alla situazione, specificando nell'articolo unico della proposta di legge da essi presentata che i piani per il risanamento della città di Palermo di cui all'articolo 7 della legge 30 gennaio 1962, n. 18, sono approvati e resi esecutivi con decreto del Presidente della Regione siciliana.

Questo il testo e la sostanza originaria della proposta di legge. Nel frattempo è stato presentato un emendamento da parte dell'onorevole Speciale, nel quale si precisa che detti piani, oltre agli elementi previsti dagli articoli 4 e 5 della legge 18 aprile 1962, n. 167, debbono indicare gli edifici destinati alla demolizione o alla ricostruzione, ovvero che debbano subire restauri o bonifica edilizia. In un secondo comma dell'emendamento si stabilisce che i piani stessi hanno efficacia per 10 anni dalla data di approvazione ed hanno valore di piani particolareggiati di esecuzione.

In merito a questo emendamento desidero per ora fare soltanto qualche osservazione. L'emendamento si richiama agli articoli 4 e 5 della legge 18 aprile 1962, n. 167, con la quale si stabiliscono una serie di norme, relative alla rete stradale nonché per gli edifici pubblici e, ove del caso, alle caratteristiche degli edifici. L'articolo 5 della legge n. 167 stabilisce la documentazione da allegare ai piani di zona, aventi valore di piani particolareggiati di esecuzione. Mi pare perciò che il comma in questione non faccia altro che integrare le norme della legge urbanistica del 1942 che per i piani particolareggiati stabilisce norme analoghe.

Non ritengo di esprimere un parere definitivo su tali emendamenti, anche perché non sono il Relatore. Del resto credo di aver sufficientemente illustrato la proposta di legge in discussione. Dichiarò pertanto aperta la discussione generale.

SPECIALE. Desidero fornire un ulteriore chiarimento sulla proposta di legge che è stata or ora illustrata dal nostro Presidente. Essa mira a sbloccare una situazione non ulteriormente tollerabile. Cinque anni fa, alla fine di dicembre del 1961, in questa Commissione, fu approvato un provvedimento che avrebbe dovuto consentire di compiere subito dopo nella città di Palermo quelle opere che dopo la guerra erano rimaste completamente inattuato.

Perché in questi cinque anni non si è fatto nulla, perché dei 30 miliardi stanziati (in definitiva, si tratta di una cifra di questo ammontare) non si è speso nemmeno una lira? Perché sono sorte delle difficoltà di interpretazione del provvedimento, e così fra una discussione e l'altra sono trascorsi cinque anni. Noi non riteniamo che sia necessaria una interpretazione autentica della legge perché lo Statuto della Regione è chiaro e stabilisce esplicitamente che la competenza su tutta la materia edilizia spetta alla Regione. Ad ogni modo, per evitare questi errori di interpretazione abbiamo presentato la proposta di legge di cui oggi si discute.

L'emendamento da noi presentato non è diretto solo ad una precisazione. In base alla legge urbanistica vigente il Comune deve presentare, insieme al piano particolareggiato, un piano finanziario. Ora, in effetti, il Comune di Palermo quando presentò il suo piano regolatore generale, già approvato con provvedimento successivo, aveva presentato un piano finanziario ma, per ragioni che non siamo in grado di precisare, il Presidente della Regione non ritenne di approvare come piani particolareggiati i piani di risanamento inseriti nel piano regolatore generale, per due motivi.

Uno di tali motivi era quello della insufficiente precisazione del piano finanziario.

Non dobbiamo dimenticare che sono già passati cinque anni e che, quindi, i prezzi sono aumentati, mentre le somme stanziare sono rimaste quelle del 1962. Sarebbe perciò necessario ricorrere ad un finanziamento integrativo, ma, in questo momento, complicheremmo ancora di più le cose, col risultato di rinviare ancora la realizzazione di queste opere che rivestono carattere di assoluta urgenza non solo per sé stesse, ma anche in relazione alla situazione economico-sociale della città di Palermo, nella quale la crisi dell'edilizia ha assunto proporzioni quanto mai allarmanti: su 20.000 edili ne lavorano soltanto 5.000.

Col nostro emendamento aggiuntivo, ci si propone di evitare che il comune di Palermo si trovi a dover osservare le disposizioni relative ai piani particolareggiati di esecuzione contenute nella legge del 1942, n. 1150, il che potrebbe far sorgere altre difficoltà.

Il mio emendamento aggiuntivo ha un suo fondamento che si riferisce alla particolare situazione al nostro esame.

Mi auguro che nella prossima settimana, questa Commissione possa veramente approvare definitivamente la proposta di legge — si tratta di un provvedimento di limitata portata,

ma urgentissimo — in modo che si possa dare finalmente inizio al risanamento disposto dalla legge n. 18 del 1962.

DE PASQUALE. Vorrei esprimere il mio parere sul proposto comma aggiuntivo. Circa la proposta di legge sono d'accordo con quanto ha dichiarato l'onorevole Presidente, anche se forse occorrerà una integrazione.

Il comma aggiuntivo affronta a mio avviso, proprio la questione che ha bloccato l'attuazione della legge n. 18. Infatti il Presidente della Regione ha ritenuto che i piani di risanamento dovessero essere considerati, ai sensi della legge urbanistica del 1942, piani particolareggiati di esecuzione sostenendo quindi la necessità che essi fossero accompagnati da piani finanziari. Si è trattato evidentemente di un errore, perché questi piani sono stati predisposti dopo l'emanazione della legge n. 18 e questa legge fornisce i mezzi finanziari per la loro attuazione. Quindi l'osservazione della Presidenza della regione è fondata su un errore di valutazione di questo raccordo esistente tra i piani di risanamento e la legge n. 18 del 1962.

Va anche sottolineato che la legge n. 167 non prevede la formazione di un piano finanziario che accompagni i piani di zona ma solo la predisposizione di una relazione finanziaria.

GREGGI. Per molti aspetti questa proposta di legge appare ovvia. Però quanto dichiarato nel corso di questa discussione dà luogo a qualche perplessità. Si è molto insistito sui piani finanziari che dovrebbero o meno accompagnare i piani di risanamento, mentre questo aspetto della questione non veniva neanche sfiorato nella relazione che accompagna la proposta di legge.

Innanzitutto il titolo della proposta di legge non corrisponde al contenuto, in quanto essa non tanto interpreta l'articolo 7 della legge 30 gennaio 1962, ma modifica l'impostazione stessa della legge, che disponeva un forte intervento finanziario dello Stato per il risanamento di alcune zone della città di Palermo. Era quindi una legge dello Stato che prevedeva finanziamenti per fini particolari.

SPECIALE. Il titolo del testo originario della proposta di legge era esatto, perché essa interpreta la legge n. 18 del 1962 in quanto le opere di risanamento erano state dichiarate di preminente interesse nazionale soltanto a fini di solidarietà e quindi l'approvazione dei piani di risanamento non doveva cadere, in contrasto con lo statuto della Regione, sotto l'imperio del potere centrale.

Infatti l'articolo 14 dello Statuto siciliano stabilisce la competenza legislativa esclusiva

della regione in materia urbanistica. Mi permetto ad ogni modo di ricordare che questa proposta di legge provvede una sola indicazione di carattere generale, senza toccare altre questioni, come i piani finanziari.

GREGGI. Mantengo la mia perplessità sul modo prescelto per uscire dall'impaccio, e anche sulla sostanza della proposta di legge, poiché non bisogna dimenticare che è attualmente in discussione tutta la questione relativa ad Agrigento, della quale ci stiamo intensamente interessando in campo nazionale. Mi pare che questo spostamento di competenze meriti una maggiore considerazione, e mi riservo di riconsiderare il problema. Non bisogna infatti dimenticare che stiamo attraversando un momento nel quale, per tutta la materia urbanistica, la competenza della regione e tutti gli interventi riequilibratori dello Stato dovrebbero concordemente concorrere al perseguimento degli interessi del Paese.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, penso che il seguito della discussione possa essere rinviato ad una prossima seduta date le perplessità manifestate che richiedono una certa meditazione. Vi è inoltre l'osservazione che l'emendamento presentato esigerebbe anche una modificazione del titolo della legge.

D'altra parte faccio presente alla Commissione che la legge per il risanamento ed lizio di Palermo non ha ancora trovato pratica applicazione e sono rimasti inutilizzati trenta miliardi.

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

Seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Belci e Bologna: Norme speciali relative alla determinazione di opere da eseguirsi nel Porto di Trieste con i finanziamenti previsti dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200 (2968).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge n. 2968, d'iniziativa degli onorevoli Belci e Bologna, concernente « Norme speciali relative alla determinazione di opere da eseguirsi nel porto di Trieste con i finanziamenti previsti dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200 ».

La X Commissione, nell'esprimere parere favorevole, raccomandò anche la sollecita approvazione della proposta di legge, in quanto essa è condizione per l'impiego degli stanziamenti destinati al porto di Trieste in applicazione della legge 27 ottobre 1965, n. 1200, che reca il finanziamento di opere per il potenziamento e l'ammodernamento dei porti italiani.

L'approvazione della proposta di legge in esame riveste quindi una certa urgenza.

Invito il relatore, onorevole Guariento, a svolgere la sua relazione.

GUARIENTO, *Relatore*. La proposta di legge n. 2968 presentata dagli onorevoli Belci e Bologna trova la sua origine nella legge 27 ottobre 1965, n. 1200, con la quale si stanziarono 75 miliardi per le opere portuali. La proposta di legge oggi al nostro esame vuole esserne una integrazione per quanto riguarda il porto di Trieste, fissando le opere da realizzarsi, le competenze e l'entità della spesa.

Una legge particolare potrebbe anche sembrare non necessaria, ma ciò non è vero per quanto si riferisce al porto di Trieste. Infatti le molteplici vicende storiche e politiche susseguitesi da quando la città giuliana è divenuta parte del territorio nazionale hanno determinato, nel caso, una particolare situazione. Infatti il porto di Trieste non è ancora classificato, non rientra, cioè, in una delle quattro classi contemplate per i porti dall'articolo 2 del regio decreto 2 aprile 1885, secondo il quale per ogni classe di appartenenza è fissata una quota di ripartizione nelle spese tra lo Stato e gli enti interessati. Ogni classe è stabilita a seconda della importanza e della ampiezza della sfera di influenza esercitata nel territorio nazionale dal porto e a seconda dell'importanza del traffico cui esso è soggetto.

La legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1, recante l'approvazione dello statuto della Regione Friuli-Venezia Giulia, all'articolo 70, comma 5, stabilisce: « Con legge della Repubblica, entro un anno dall'entrata in vigore del presente statuto saranno emanate norme per l'istituzione dell'Ente del porto di Trieste e per il relativo ordinamento ». Devo ricordare che sono stati presentati alla Camera dei deputati, appunto per quanto riguarda l'ordinamento del porto di Trieste, un disegno e due proposte di legge: sono esattamente il disegno di legge n. 2432 e le proposte di legge n. 2517, presentata dall'onorevole Mar'a Bernetic, e n. 2546 presentata dall'onorevole Belci. Ricordo inoltre che l'articolo 9 della citata legge n. 1200 stabilisce che il piano delle opere portuali da finanziarsi nel quinquennio con i fondi autorizzati e i programmi esecutivi sia predisposto dal Ministero dei lavori pubblici d'intesa con i Ministeri della marina mercantile e del bilancio.

Con questa proposta di legge, in sostanza, gli onorevoli proponenti intendono superare le difficoltà che si frappongono, a causa della mancata classificazione del porto di Trieste e della non ancora intervenuta approvazione

della legge istitutiva dell'Ente del porto, all'applicazione di quanto disposto nella legge n. 1200. Sia per l'entità della somma riservata sia per i programmi delle opere da finanziarsi, la proposta di legge trova il consenso dei competenti ministeri e coincide anche con le istanze degli enti economici locali. Ne è una conferma, tra l'altro, anche il parere favorevole espresso dalla X Commissione permanente della Camera.

Conformemente a quanto previsto in sede amministrativa, la quota stabilita per il porto di Trieste, sulla spesa di 75 miliardi autorizzata dalla legge n. 1200, è di lire 2 miliardi e 500 milioni, anch'essa suddivisa in cinque annualità.

Le opere da eseguire a totale carico dello Stato sarebbero quelle elencate nell'articolo 1 della proposta di legge, e precisamente:

a) ampliamento dell'area portuale in Riva Traiana e costruzione di un edificio per servivi doganali, con nuovi varchi coperti ed allargamento area stradale; costruzione di un piazzale di sosta e smistamento di autocisterne e sistemazione della strada di accesso al Punto franco oli minerali di San Saba; sistemazione del pontile d'imbarco al Punto franco scalo legnami di Servola: lire 1.105.000.000;

b) sistemazione impianti e servizi vari: lire 142.000.000;

c) mezzi meccanici ed apparecchiature per sollevamento, trasporto e manipolazione merci (gru semoventi e autogru, carrelli sollevatori, trattori ed altri mezzi meccanici): lire 753.000.000;

— d) pontone galleggiante semovente, con gru della portata di 40 tonnellate: lire 500 milioni.

Si proporrebbe di non precisare la spesa prevista per i singoli gruppi di opere in modo da lasciare una maggiore libertà nella destinazione dei fondi alla realizzazione delle diverse opere, conservando inalterato l'importo complessivo dello stanziamento indicato nel primo comma dell'articolo.

L'articolo 2 della proposta di legge, stabilisce anzitutto che le opere dei quattro gruppi elencate nell'articolo 1 siano eseguite a totale carico dello Stato. Inoltre stabilisce, al secondo comma, che l'importo complessivo di lire 1.253.000.000 per l'acquisto dei mezzi meccanici di cui alle lettere a) e d) dell'articolo 1 dovrà essere assegnato all'Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste, che provvederà all'acquisto dei mezzi medesimi i quali entreranno a far parte del patrimonio di

tale Azienda. Inoltre l'assegnazione di tale importo sarà regolata, sempre in base all'articolo 2 della proposta di legge, da apposita convenzione da stipularsi ai sensi dell'articolo 4, quarto comma, della legge 27 ottobre 1965, n. 1200.

Ritengo che potrebbe stabilirsi che l'acquisto dei mezzi meccanici di cui alle lettere c) e d), venisse demandato al Ministero dei lavori pubblici, affidando infine, ai sensi delle disposizioni di legge vigenti in materia, la sola gestione dei mezzi meccanici all'Azienda portuale dei Magazzini generali di Trieste che provvederà alla manutenzione.

Non so se per quanto riguarda altri porti, la proprietà e la gestione di tali mezzi siano riservati al Ministero stesso; ad ogni modo, credo che sarebbe il caso di mantenere invariato lo stesso criterio adottato per gli altri porti.

Devo notare infine che nella proposta di legge in esame si fa riferimento all'Azienda portuale dei Magazzini generali per la gestione delle attrezzature meccaniche, mentre nel disegno di legge sull'ordinamento dei porti si prevede la costituzione di un apposito Ente. Non credo tuttavia che questo possa impedire l'approvazione della proposta di legge in esame perché l'Ente in questione, una volta costituito potrebbe facilmente sostituirsi alla Azienda portuale dei Magazzini generali attualmente funzionante per quanto concerne l'assorbimento dei compiti in questione.

Infine vorrei ancora raccomandare l'approvazione di questa proposta di legge, tenendo conto anche delle particolari condizioni della città di Trieste. Credo che, con l'approvazione di questa legge, il Parlamento aiuterà la città a risolvere uno dei suoi più importanti problemi, dal quale dipende anche per buona parte la sua prosperità. Come Relatore, invito pertanto la Commissione ad approvare la proposta di legge, con gli emendamenti cui ho fatto cenno.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Relatore e dichiaro aperta la discussione generale.

BERNETIC MARIA. Per quanto riguarda gli stanziamenti previsti per i porti, noi abbiamo criticato sia il piano che prevede lo stanziamento complessivo di 260 miliardi, sia la legge 27 ottobre 1965, n. 1200 che autorizza la spesa di 75 miliardi per un primo gruppo di lavori.

Le nostre critiche partono dalla constatazione che, in realtà, non esiste da parte del Governo un vero piano organico per i porti, mentre esiste un indirizzo generale che tende

ad aggravare la situazione portuale nazionale a prevalente vantaggio delle iniziative di carattere monopolistico e ad accentuare gli squilibri esistenti nell'economia nazionale, riconoscendo sempre più il carattere essenziale dei porti e il nesso esistente fra l'economia portuale e la programmazione nazionale e regionale.

La legge stralcio recante lo stanziamento di 75 miliardi per opere portuali ha suscitato aspre polemiche anche per la distribuzione di questo stanziamento fra i vari porti italiani. Quello di Trieste è certamente, anche in questa occasione, ad uno degli ultimi posti della graduatoria delle assegnazioni dei fondi. Si tratta infatti di una quota di 2 miliardi e mezzo, che corrisponde alla sesta parte degli stanziamenti previsti per i maggiori porti nazionali. Si tratta di uno stanziamento esiguo, soprattutto in relazione alle grandi necessità di attrezzature del porto triestino, valutate in sede locale a circa 24 miliardi.

La proposta di legge in discussione parte dalla considerazione che il porto di Trieste è l'unico porto del nostro Paese ancora non « classificato », come sottolinea il Relatore e che quindi l'esecuzione di opere portuali potrebbe incontrare difficoltà. Ciò è vero, e rappresenta una delle ragioni della crisi che travaglia l'attività portuale di Trieste. Possiamo dire che il porto di Trieste subisce da molti anni le conseguenze della mancata classificazione, cosicché il bilancio dell'Azienda dei Magazzini generali è sempre più deficitario.

Tra l'altro, l'Azienda dei magazzini generali di Trieste è costretta a sostenere gli oneri per i servizi ferroviari nell'ambito portuale, a differenza di quanto avviene in tutti gli altri porti, nei quali tali spese sono a carico della amministrazione ferroviaria.

Il provvedimento di classificazione del porto — si dice nella relazione che accompagna la proposta di legge — sarà perfezionato e inserito nella legge istitutiva dell'Ente del porto, prevista dall'articolo 70 dello statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia. Nella relazione si afferma anche che nel frattempo si rende però necessaria ed urgente la approvazione di una legge che espressamente disponga, nella cornice normativa della precedente legge del 1965 n. 1200, l'esecuzione di determinate opere nel porto di Trieste, per un importo pari a quello già riconosciuto congruo in sede amministrativa. Non è possibile non rilevare, a questo proposito, che questa esigenza deriva proprio da una precisa responsabilità del Governo che ancora non ha prov-

veduto a disporre la istituzione dell'Ente autonomo portuale previsto dalla legge costituzionale istitutiva della Regione. Tale ente doveva essere istituito entro un anno dall'entrata in vigore dello statuto della regione del Friuli-Venezia Giulia, cioè entro il 1964, ma, ad oltre due anni da quella data, malgrado l'esistenza di disegni e di proposte di legge — la prima delle quali venne presentata dal nostro gruppo sin dal 1964 — non si è arrivati neppure alla discussione in sede parlamentare di questo problema. Però, con l'approssimarsi delle elezioni nella nostra città, con tre anni di ritardo il Governo si è finalmente deciso a presentare alla Camera il disegno di legge per l'istituzione dell'Ente del porto di Trieste. Ostacoli burocratici e soprattutto di carattere finanziario hanno sinora bloccato la strada alla costituzione dell'Ente portuale e così la politica del Governo ha portato al progressivo declino dell'economia portuale triestina.

Il porto di Trieste è l'unico tra tutti i porti italiani che aspetti ancora di essere classificato e quest'attesa dura dal 1921; la maggioranza degli impianti e delle attrezzature portuali risale al periodo precedente alla prima guerra mondiale, cioè al 1914.

Tutte queste considerazioni e queste critiche alla politica governativa nei confronti del porto di Trieste meriterebbero ben più ampia trattazione, ma ho desiderato soltanto accennarvi per limitare il mio intervento al tema più ristretto della proposta di legge n. 2968 presentata dagli onorevoli Belci e Bologna. Nell'ambito degli investimenti del limitato importo di lire 2.500.000.000 sono state operate delle scelte prioritarie che noi sappiamo corrispondere alle urgentissime opere che sono attese negli ambienti portuali di Trieste. Con la realizzazione di queste opere si compirà però soltanto un modestissimo passo in avanti verso una moderna attrezzatura del porto. Nonostante ciò, il nostro gruppo approverà questa proposta di legge. Entrando nel merito, mi limiterò a raccomandare che tra le opere che saranno eseguite, siano comunque comprese le opere di pavimentazione di *hangar*, specie nel porto vecchio, che sono attualmente in condizioni tali da rappresentare un grave disagio e un pericolo per gli operai portuali che sono costretti a lavorare in questi ambienti.

Noi daremo voto favorevole a questa proposta di legge, ma allo stesso tempo sollecitiamo vivamente l'esame del disegno di legge per l'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste e l'adozione da parte dei ministeri

competenti di tutti gli altri provvedimenti indispensabili per rendere efficiente il porto di Trieste sia in relazione al piano già predisposto dagli organi periferici competenti e dai rappresentanti economici triestini della città di Trieste per il potenziamento alle attrezzature dell'emporio, sia in relazione alla realizzazione delle infrastrutture già previste per porre il porto in condizioni di competitività rispetto ai porti concorrenti esteri. Le caratteristiche peculiari dei traffici triestini da e per l'estero rappresentano infatti un potenziale veicolo di sviluppo dell'economia non soltanto locale, ma anche nazionale e regionale.

L'onorevole Relatore ha poi proposto che la fornitura dei mezzi e delle apparecchiature di cui all'articolo 1 della proposta di legge sia demandata al Ministero dei lavori pubblici. Noi in verità non vediamo per quale ragione l'importo stanziato non debba essere gestito dall'Azienda portuale dei magazzini generali.

PRESIDENTE. Mi preme precisarle, onorevole collega, che l'esame delle due proposte di legge e del disegno di legge relativi all'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste è demandato alla competenza primaria della X Commissione. La nostra Commissione potrà esprimere il proprio parere ma non ha facoltà di decidere in merito, per cui mi premurerò di trasmettere le sue sollecitazioni al Presidente della X Commissione.

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

GUARIENTO, Relatore. Non ho altro da aggiungere a quanto già esposto in sede di relazione. Sono anch'io del parere che i mezzi finanziari disposti siano insufficienti in confronto alle necessità e mi auguro che il Governo possa presto provvedere allo stanziamento di altri fondi a favore del porto di Trieste.

Circa i criteri che mi hanno indotto a proporre che la esecuzione delle opere, nonché la fornitura dei mezzi e delle apparecchiature di cui all'articolo 1 della proposta di legge siano demandate al Ministero dei lavori pubblici anziché all'Azienda portuale dei magazzini generali, risponderò in sede di illustrazione dell'emendamento che presenterò all'articolo 2.

DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Dò lettura dell'articolo 1:

« Fra le opere portuali, da finanziarsi con i fondi di cui all'articolo 1, primo comma, della legge 27 ottobre 1965, n. 1200, saranno

comprese le seguenti categorie di opere, relative al porto di Trieste, per l'importo, a fianco di ciascuna indicato:

a) ampliamento dell'area portuale in Riva Traiana e costruzione di un edificio per servizi doganali, con nuovi varchi coperti ed allargamento area stradale; costruzione di un piazzale di sosta e smistamento di autocisterne e sistemazione della strada di accesso al Punto franco oli minerali di San Saba; sistemazione del pontile d'imbarco al Punto franco scalo legnami di Servola:

lire 1.105.000.000;

b) sistemazione impianti e servizi vari:

lire 142.000.000;

c) mezzi meccanici ed apparecchiature per sollevamento, trasporto e manipolazione merci (gru semoventi e autogru, carrelli sollevatori, trattori ed altri mezzi meccanici):

lire 753.000.000;

d) pontone galleggiante semovente, con gru della portata di 40 tonnellate:

lire 500.000.000 ».

GUARIENTO, Relatore. Propongo il seguente emendamento modificativo del primo comma: dopo le parole « saranno comprese » aggiungere le altre: « per l'importo complessivo di lire 2.500.000.000 », sopprimendo le parole: « per l'importo a fianco di ciascuna indicato ».

Propongo, di conseguenza, di sopprimere alla lettera a) le parole « lire 1.105.000.000 », alla lettera b) le parole: « lire 142.000.000 », alla lettera c) le parole: « lire 753.000.000 » e alla lettera d) le parole: « lire 500.000.000 ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Relatore.

(È approvato).

L'articolo 1 nel suo complesso risulta pertanto così formulato.

« Fra le opere portuali, da finanziarsi con i fondi di cui all'articolo 1, primo comma, della legge 27 ottobre 1965, n. 1200, saranno comprese per l'importo complessivo di lire 2.500.000.000 le seguenti categorie di opere, relative al porto di Trieste:

a) ampliamento dell'area portuale in Riva Traiana e costruzione di un edificio per servizi doganali, con nuovi varchi coperti ed allargamento area stradale; costruzione di un piazzale di sosta e smistamento di autocisterne e sistemazione della strada di accesso al Punto franco oli minerali di San Saba; sistemazione del pontile d'imbarco al Punto franco scalo legnami di Servola;

b) sistemazione impianti e servizi vari;

c) mezzi meccanici ed apparecchiature per sollevamento, trasporto e manipolazione merci (gru semoventi e autogru, carrelli sollevatori, trattori ed altri mezzi meccanici);

d) pontone galleggiante semovente, con gru della portata di 40 tonnellate ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Ne dò lettura:

« Le opere, elencate nell'articolo precedente, sono ad esclusivo carico dello Stato.

L'importo complessivo di lire 1.253.000.000, per i mezzi meccanici, di cui alle lettere c) e d) dell'articolo precedente, sarà assegnato all'Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste, che provvederà all'acquisito dei mezzi medesimi, i quali entreranno a far parte del patrimonio di tale azienda.

L'assegnazione dell'importo, di cui al precedente comma, sarà regolata da apposita convenzione da stipularsi ai sensi dell'articolo 4, quarto comma, della legge 27 ottobre 1965, n. 1200 ».

Al secondo comma è stato presentato da parte del Relatore il seguente emendamento; sostitutivo:

« L'esecuzione delle opere, nonché la fornitura dei mezzi ed apparecchiature di cui alle lettere c) e d) del precedente articolo sono demandate al Ministero dei lavori pubblici.

L'esercizio dei mezzi meccanici e delle apparecchiature per il sollevamento, trasporto e manipolazione delle merci sarà affidato alla Azienda portuale dei Magazzini generali di Trieste, che provvederà alla manutenzione dei mezzi stessi ».

GUARIENTO, *Relatore*. Il criterio seguito nella compilazione dell'emendamento è ispirato a quello adottato attualmente presso altri porti.

FRANCO RAFFAELE. Propongo un emendamento all'emendamento del Relatore, in quanto non è ancora stato costituito l'Ente del porto al quale dovrebbe essere demandata ogni competenza in merito alla gestione del porto di Trieste ed alla realizzazione di nuove opere.

Pertanto nell'attesa che venga approvato il disegno di legge che istituisce l'Ente in questione, propongo un emendamento aggiuntivo al primo comma dell'emendamento del Relatore, nel senso di aggiungere, dopo le parole: « sono demandate al Ministero dei lavori pubblici », le parole: « sentiti gli enti econo-

mici e le organizzazioni sindacali dei lavoratori del porto di Trieste ».

Non mi pare sia il caso di lasciare che il Ministero decida di sua iniziativa senza nemmeno consultarsi con gli interessati.

BERNETIC MARIA. Bisogna tener conto della particolarità del porto di Trieste che viene gestito dall'Azienda dei Magazzini generali in mancanza dell'Ente del Porto. La Azienda dei Magazzini Generali è la più qualificata per fornire le indicazioni circa i mezzi e le apparecchiature necessarie.

GUARIENTO, *Relatore*. Per quanto riguarda l'acquisto e l'esercizio dei mezzi meccanici, ritengo che sia opportuno lasciare l'acquisto dei mezzi stessi al Ministero dei lavori pubblici ed affidare l'esercizio dei mezzi stessi all'Azienda dei Magazzini generali modificando in questo senso l'emendamento da me presentato.

PRESIDENTE. Allora la prima parte dell'emendamento presentato dal Relatore potrebbe essere così formulata:

« La fornitura dei mezzi ed apparecchiature di cui alle lettere c) e d) del precedente articolo sono demandate al Ministero dei lavori pubblici ».

FRANCO RAFFAELE. Avendo modificato l'articolo 1, il Ministero dei lavori pubblici è ora legato soltanto al valore totale degli investimenti e mi sembrerebbe quindi opportuno che, prima di investire le somme stanziare nelle varie particolari iniziative, fosse almeno tenuto a sentire le organizzazioni periferiche interessate.

PRESIDENTE. L'onorevole Franco Raffaele propone di aggiungere all'emendamento dopo le parole « Ministero dei lavori pubblici » le altre: « sentiti gli enti economici e le organizzazioni sindacali dei lavoratori del porto di Trieste ».

GUARIENTO, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento proposto dall'onorevole Franco Raffaele.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato ai lavori pubblici*. Il Governo è favorevole all'emendamento presentato dall'onorevole Relatore, ma è contrario a quello proposto dall'onorevole Franco, perché rappresenterebbe una innovazione radicale di tutti i principi generali che disciplinano l'attività del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 2 di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Ritengo che l'emendamento sostitutivo del secondo comma presentato dal Relatore potrebbe essere così formulato:

« La fornitura dei mezzi e apparecchiature di cui alle lettere *c*) e *d*) dell'articolo precedente sono demandate al Ministero dei lavori pubblici.

L'esercizio dei mezzi meccanici e delle apparecchiature per il sollevamento, trasporto e manipolazione delle merci sarà affidata alla Azienda portuale dei Magazzini generali di Trieste, che provvederà alla manutenzione dei mezzi stessi ».

Ne pongo in votazione il primo comma.
(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Franco Raffaele, del quale ho già dato lettura, e al quale si sono dichiarati contrari l'onorevole Relatore e il Governo.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione il secondo comma dell'emendamento sostitutivo proposto dal Relatore.

(*È approvato*).

Il Relatore onorevole Guariento propone di sopprimere il terzo comma dell'articolo 2.

GUARIENTO, *Relatore*. Dopo l'approvazione dell'emendamento sostitutivo del secondo comma da me proposto, il terzo comma non ha più ragione di essere.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato ai lavori pubblici*. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento del terzo comma dell'articolo 2.

(*Non è approvato*).

L'articolo 2 risulta pertanto così formulato:

« Le opere, elencate nell'articolo precedente, sono ad esclusivo carico dello Stato.

La fornitura dei mezzi ed apparecchiature di cui alle lettere *c*) e *d*) del precedente articolo sono demandate al Ministero dei lavori pubblici.

L'esercizio dei mezzi meccanici e delle apparecchiature per il sollevamento, trasporto e manipolazione delle merci sarà affidata alla Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste che provvederà alla manutenzione dei mezzi stessi ».

Lo pongo in votazione nel complesso.
(*È approvato*).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Adeguamento dell'indennità di alloggio al personale del ruolo degli ufficiali e dei sorveglianti idraulici (3434).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Adeguamento dell'indennità di alloggio al personale del ruolo degli ufficiali e dei sorveglianti idraulici » (3434).

La V Commissione ha espresso parere favorevole.

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

FORTINI, *Relatore*. Il regio decreto 9 dicembre 1937 autorizza la corresponsione di una indennità annua a favore degli ufficiali e dei sorveglianti idraulici non forniti di alloggi demaniali. In base dell'articolo 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1330, detta indennità fu stabilita, per gli ufficiali e i sorveglianti idraulici, rispettivamente in lire 16.500, e in lire 14.400, se ammogliati o vedovi con prole, ovvero in lire 12.000 e 9.000, se celibi o vedovi senza prole. Con il disegno di legge oggi al nostro esame, detta indennità viene portata, con decorrenza 1 gennaio 1966, a lire 6.000 e a lire 5.500 mensili rispettivamente per gli ufficiali ed i sorveglianti idraulici ammogliati o vedovi con prole, purché in effettivo servizio nei tronchi di vigilanza e di guardia. Il disegno di legge nulla innova per quanto concerne l'indennità da corrispondere al personale celibe o vedovo senza prole, nei confronti del quale restano ferme le disposizioni di cui all'articolo 3 della citata legge 21 dicembre 1955.

All'onere a carico dello Stato, previsto in lire 20.500.000, si propone di fare fronte mediante riduzione dello stanziamento del capitolo n. 1309 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1966; per gli esercizi futuri, secondo il disegno di legge, si dovrebbe provvedere attraverso una riduzione dello stanziamento dello stesso capitolo per gli anni finanziari successivi.

I motivi che hanno indotto il Governo a presentare il presente disegno di legge sono più che fondati e quindi non posso che invitare la Commissione ad esprimere il proprio voto favorevole sul disegno di legge stesso.

Desidero però proporre di sostituire il primo comma dell'articolo 2 con il seguente: « All'onere di lire 20.500.000 derivante dalla applicazione della presente legge per quanto riguarda la competenza a tutto l'esercizio corrente si farà fronte mediante riduzione di pari importo dello stanziamento del capitolo

n. 1309 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1966; all'onere per gli esercizi successivi si fa fronte con le normali dotazioni di bilancio ».

Invito pertanto gli onorevoli colleghi ad approvare, con la modifica proposta, il disegno di legge, la cui approvazione è vivamente attesa da questa benemerita categoria di dipendenti statali, che, come sempre, anche in occasioni delle recenti calamità naturali, è stata in prima linea nel disimpegnare i servizi di sua competenza.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo ora all'esame degli articoli. Poiché, l'onorevole Relatore ha presentato all'articolo 2 un emendamento che comporta una variazione nel mezzo di copertura dell'onere derivante dall'attuazione del disegno di legge per quanto si riferisce agli esercizi successivi al 1966, è necessario chiedere sull'emendamento stesso il parere della Commissione Bilancio.

Pertanto, dopo avere espresso il nostro voto sull'articolo 1, sospenderemo l'esame del disegno di legge, in attesa che ci pervenga dalla Commissione bilancio il parere sull'emendamento presentato dall'onorevole Relatore.

Dò lettura dell'articolo 1, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

A decorrere dal 1° gennaio 1966 l'indennità di alloggio, prevista dall'articolo 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1330, per gli ufficiali ed i sorveglianti idraulici, è elevata, rispettivamente, a lire 6.000 ed a lire 5.500 mensili, se ammogliati o vedovi con prole, purché in effettivo servizio nei tronchi di vigilanza o di guardia.

(È approvato).

Dò lettura dell'articolo 2 del disegno di legge:

« Alla copertura dell'onere annuo di lire 20.500.000 derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante riduzione dello stanziamento del capitolo n. 1309 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1966 e di quelli corrispondenti per gli anni successivi.

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

Il Relatore propone di sostituire il primo comma con il seguente.

« All'onere di lire 20.500.000 derivante dall'applicazione della presente legge per quanto riguarda la competenza a tutto l'esercizio corrente si fa fronte mediante riduzione di pari importo dello stanziamento del capitolo 1309 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1966.

All'onere per i successivi esercizi si fa fronte con le normali dotazioni di bilancio ».

Come ho già detto, si rende necessario trasmettere questo emendamento alla Commissione Bilancio affinché esprima su di esso il proprio parere.

Il seguito dell'esame del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto della proposta di legge:

BELCI e BOLOGNA: « Norme speciali relative alla determinazione di opere da eseguirsi nel Porto di Trieste con i finanziamenti previsti dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200 » (2968):

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alatri, Alessandrini, Amendola Pietro, Amodio, Baroni, Beragnoli, Bernetic Maria, Biagioni, Bigi, Calvetti, Carra, Corghi, Curti Ivano, Degan, Dell'Armellina, De Pasquale, Di Giannantonio, Di Mauro Ado Guido, Fraccasi, Greggi, Guariento, Li Causi, Miotti Carli Amalia, Terranova Corrado, Terranova Raffaele.

Sono in congedo:

Buzzetti, Cavallaro Francesco.

La seduta termina alle 11,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO