

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

4.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 GENNAIO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SULLO

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (Discussione e rinvio):	
FOSSA ed altri: Finanziamenti per il completamento dei bacini di carenaggio di Genova e Trieste e per la costruzione del bacino di carenaggio di Napoli (Approvata dal Senato) (815) . .	11
PRESIDENTE	11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19
ALBORGHETTI	12
CARENINI, <i>Relatore</i>	12, 17
CUFFARO	13, 15
FACCHINI	16, 19
GEREMICCA	15
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	18
GUARRA	17
RAVAGLIA	16, 18
TOMBESI	14, 15
Proposta di legge (Discussione e rinvio):	
LABRIOLA ed altri: Autorizzazione di spesa per la concessione di un contributo per il completamento del bacino di carenaggio del porto di Livorno (1087)	19
PRESIDENTE	19, 20
CARENINI, <i>Relatore</i>	19, 20
FACCHINI	19
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	19

La seduta comincia alle 9,40.

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

(È approvato).

Discussione della proposta di legge senatori Fossa ed altri: Finanziamenti per il completamento dei bacini di carenaggio di Genova e Trieste e per la costruzione del bacino di carenaggio di Napoli (approvata dal Senato) (815).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Fossa, Benassi, Gusso, Mola e Finessi: « Finanziamenti per il completamento dei bacini di carenaggio di Genova e Trieste e per la costruzione del bacino di carenaggio di Napoli », già approvata dal Senato della Repubblica nella seduta del 24 ottobre 1979.

Faccio presente che ho ricevuto sollecitazioni vivissime da parte delle autorità politiche di Trieste e da parte della Fincantieri affinché questa proposta di leg-

ge, già approvata dall'altro ramo del Parlamento, venga rapidamente approvata dalla nostra Commissione. Ciò anche perché ben 500 lavoratori dipendenti della Fincantieri sono stati messi in cassa integrazione proprio in seguito alla mancata approvazione di questa proposta di legge.

Debbo tuttavia ricordare che se il provvedimento n. 815 non ha ancora concluso positivamente il suo iter ciò è dovuto anche, in parte, a ragioni procedurali. Infatti la X Commissione trasporti inizialmente ha ritenuto di addurre la propria competenza primaria e diretta (precisamente dal 15 novembre 1979). In seguito a questa presa di posizione, la Presidenza della Camera è dovuta intervenire per sanare il dissidio sulla competenza fra la X Commissione trasporti e la nostra Commissione. Tutto ciò ha comportato una ulteriore perdita di tempo.

Comunque, risolta la questione, la Commissione trasporti ci ha inviato ieri il seguente parere sulla proposta di legge n. 815:

Parere favorevole con le seguenti osservazioni:

« 1) la mancata presentazione da parte del Governo di una completa programmazione del settore non consente una valutazione globale delle urgenze e delle priorità anche in relazione alle attuali disponibilità finanziarie;

2) si fa rilevare l'urgenza del completamento di quei bacini per i quali la mancanza di questa struttura provoca situazioni di particolare gravità, anche con il ricorso alla cassa integrazione ».

ALBORGHETTI. Signor presidente, desidero fare un richiamo al regolamento. Il secondo comma dell'articolo 37 recita: « Alle sedute delle Commissioni in sede legislativa deve partecipare un rappresentante del Governo ». Faccio notare, però, che questa mattina non è presente alcun rappresentante del Governo.

PRESIDENTE. Ritengo che l'onorevole Alborghetti abbia ragione. Vorrei, comunque, concludere il mio intervento intro-

duativo, e far presente che la V Commissione bilancio non ci ha ancora comunicato il suo parere. Anzi, debbo dire che, pur sollecitata da me in questo senso, la V Commissione bilancio ha deliberato di rinviare il seguito dell'esame della proposta di legge n. 815 (in sede consultiva) al fine di verificare, nel quadro di una politica di programmazione, la possibilità di escludere i contributi dello Stato per i porti di Livorno e Palermo. Esiste anche una proposta di legge di cui è firmatario lo stesso presidente della V Commissione e con la quale si vorrebbe includere anche lo stanziamento di 16 miliardi per il finanziamento del porto di Palermo.

Dal punto di vista regolamentare, la V Commissione bilancio è tenuta ad esprimere il proprio parere sui problemi di spesa e non di programmazione dei provvedimenti. Mi auguro, pertanto, che non si instauri questo principio della competenza della V Commissione anche sugli aspetti della programmazione, altrimenti si rischierebbe di bloccare il lavoro di tutte le altre Commissioni.

Prendo atto dell'assenza del rappresentante del Governo sottolineata dall'onorevole Alborghetti.

ALBORGHETTI. La ringrazio, signor presidente, e faccio notare anche che da ben due giorni il Governo non partecipa ai lavori della Commissione. Si tratta di un fatto estremamente grave. Il Ministero dei lavori pubblici è infatti affidato ad un ministro ed a tre sottosegretari; tale composizione dovrebbe garantire la presenza del Governo in tutte le sedi.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda i lavori del Comitato ristretto, sono spiacevole che il Governo non vi abbia preso parte; tuttavia, sul piano regolamentare, esso non ha l'obbligo di esservi presente.

Poiché il sottosegretario Giglia è entrato in questo momento in Commissione, do facoltà all'onorevole Carenini di svolgere la relazione.

CARENINI, *Relatore*. Siamo ancora una volta in presenza di uno di quegli inter-

venti i quali vengono chiamati « a pioggia » e che derivano dalla necessità di stanziare dei fondi per il completamento di opere l'origine delle quali risale addirittura ad alcuni decenni or sono.

A proposito del porto di Trieste, in particolare, si deve fare riferimento ad una legge del 1967 (la legge n. 575), che stanziava i primi 8 miliardi per il bacino di carenaggio. Ma, dopo tante traversie — tra le quali vanno annoverati i fallimenti di alcune imprese — si è arrivati alla situazione attuale, caratterizzata dalla mancata realizzazione di alcune delle opere preventivate, per mancanza di fondi sufficienti.

Il Parlamento avrebbe potuto accantonare, a mio avviso, questa proposta di legge se avesse preso in considerazione le proposte di legge presentate il 9 e l'11 agosto 1979, le quali prevedevano interventi di carattere organico in materia portuale. Ma questo non è stato fatto e pertanto dobbiamo discutere la proposta di legge n. 815, già approvata dal Senato, la quale concerne l'erogazione di finanziamenti per il completamento dei bacini di carenaggio dei porti di Genova e di Trieste e per la costruzione del bacino di carenaggio del porto di Napoli.

Invito la Commissione lavori pubblici ad approvare questa proposta di legge, per evitare che si verifichi l'interruzione dei lavori già in corso, con la conseguente impossibilità di utilizzare le strutture portuali con criteri di aggiornamento tecnologico e con il risultato di rendere improduttivo il denaro finora speso.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CUFFARO. Il gruppo comunista ritiene che la proposta di legge n. 815 debba essere approvata, poiché presentano carattere di urgenza sia i lavori di completamento dei bacini di carenaggio dei porti di Genova e Trieste, sia l'inizio dei lavori di costruzione del bacino di carenaggio del porto di Napoli. A tale proposito va ricordato come un conflitto di competenza tra la Commissione lavori pubblici e la

Commissione trasporti si sia risolto a favore della prima. Ma forse sarebbe stata utile una riunione delle due Commissioni, al di fuori della questione di competenza, perché molte volte questi lavori vengono esaminati sotto il profilo di opere marittime. E questo è il vecchio difetto della politica marinara italiana, politica che è stata determinata dalle grandi imprese di opere marittime, le quali, instaurandosi in certe zone, a volte vengono a perpetuare la propria attività per una migliore utilizzazione degli impianti, mentre, a volte, opere di grande necessità finiscono per essere scarsamente finanziate in quanto gli interessi delle grandi imprese costruttrici sono rivolti altrove.

Quindi, non si può parlare di costruzione o di ammodernamento dei bacini di carenaggio senza considerare lo sviluppo dei traffici nonché l'integrazione fra il traffico e le varie attività nel settore (ad esempio la manutenzione delle navi). Sappiamo che a volte, per il fatto che in uno scalo marittimo mancano determinate possibilità di manutenzione e di ricovero delle navi di una certa stazza, l'armatore preferisce deviare le stesse linee di navigazione, creando così una distorsione dei flussi. Tale situazione probabilmente è connessa alle attività di riparazione e di utilizzazione di certi stabilimenti di riparazione navale e dalla mancanza di adeguati bacini portuali. Tutto ciò determina anche una diminuzione o addirittura una mancanza di commesse.

Sono d'accordo con il relatore, onorevole Carenini, quando sottolinea la gravità di particolari situazioni. Infatti, ad esempio, se allo stabilimento di riparazioni navali di San Marco di Trieste, già « colpito » nel 1966 da un piano che prevedeva un nuovo cantiere di riparazioni, si toglie la possibilità di completare rapidamente delle commesse, gli si dà un nuovo colpo anche nell'ambito della concorrenza internazionale nel settore. Non possiamo dimenticare, poi, i collegamenti che ha la città di Trieste e i suoi problemi di carattere generale, così come non dobbiamo dimenticare che battere la concorrenza ed intervenire tempestivamente nel

complesso delle attività marinare, significa anche far quadrare i nostri bilanci. Tutto ciò è stato segnalato dai dirigenti della Fincantieri che affermano anche che non poter contare su 400 mila ore l'anno di lavoro per riparazioni navali significa incidere ancora più negativamente sulla nostra bilancia dei pagamenti. Nel cantiere suddetto vi sono già 450 operai in cassa integrazione ed il solo costo per le opere in subacqueo si aggira sui 200 milioni al mese. Tale è la situazione per il cantiere di Trieste ma analoga, credo, sia la situazione per il porto di Genova. Inoltre quando si interrompono i lavori « a bacino svuotato » si hanno aumenti paurosi dei costi.

Si è così venuto a determinare un clima di tensione che si ripercuote sulla fiducia e sulla credibilità delle istituzioni pubbliche.

È per tale ragione che ritengo necessaria una rapida approvazione della proposta di legge n. 815 (e della proposta di legge n. 1087). Il Governo deve, poi, riferirci sul quadro globale delle necessità finanziarie per il completamento degli impianti; solo così si potrà precisare e definire una politica delle riparazioni navali collegandola al più generale piano della cantieristica. Ricordo che la Camera dei deputati ha già avuto modo, il 3 ottobre 1979, di approvare a larghissima maggioranza una risoluzione sulla politica marinara del nostro paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Cuffaro ha partecipato ai lavori della X Commissione trasporti su questo provvedimento di legge ed ha osservato, in quella sede, che sarebbe stato opportuno che la Commissione trasporti e la nostra Commissione avessero esaminato il provvedimento congiuntamente. La nostra Commissione sarebbe stata d'accordo ma non abbiamo avuto l'autorizzazione della Presidenza della Camera perché, a suo giudizio, ciò avrebbe reso più lunga e complicata la procedura dei lavori delle commissioni. Quindi, ci si è orientati verso la premienza di una delle due Commissioni, per rendere più spedita la procedura. Per mio

conto, però, non avremmo avuto alcuna difficoltà a tenere una seduta congiunta con la Commissione trasporti. La situazione si è aggravata perché non si è voluto approvare al più presto questo provvedimento a causa delle difficoltà poste dalla seguente dizione dell'articolo 5: « All'onere di lire 5.000 milioni e di lire 19.700 milioni derivante dall'applicazione della presente legge rispettivamente per gli anni finanziari 1979 e 1980 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi ».

Probabilmente, infatti, poiché siamo già al 23 gennaio 1980, la Commissione bilancio dovrà farci modificare questo testo dell'articolo 5. Sarebbe pertanto opportuno approvare nella seduta odierna i primi quattro articoli e trasmettere il quinto alla Commissione bilancio perché ci esprima il suo parere.

TOMBESI. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Cuffaro rammaricandomi che un provvedimento come questo - lo abbiamo già fatto osservare, d'altra parte, ai colleghi della Commissione trasporti - non sia esaminato nel quadro di una programmazione portuale e cantieristica, particolarmente in un momento come questo, in cui il settore della cantieristica navale è in crisi ed in cui si pone il problema di compiere delle scelte ben precise ancorché con mezzi finanziari limitati.

Certamente, questo discorso sarebbe fatto con maggiore serenità se fossimo in presenza di una situazione generale caratterizzata da una seria programmazione.

Vorrei ancora sottolineare - associandomi anche in questo a quanto è stato detto dal collega Cuffaro - l'urgenza del completamento del bacino di carenaggio del porto di Trieste. A tale scopo preannuncio fin d'ora la presentazione di un ordine del giorno volto ad impegnare il Governo a disporre gli opportuni finanziamenti delle ulteriori opere che consentano l'entrata in funzione del bacino di carenaggio del porto di Trieste.

Va ricordato, infatti, che già nel 1967 fu elaborato un primo progetto di ristrutturazione cantieristica, nel quale si prevedeva la realizzazione a Trieste di un grosso centro di riparazioni navali unendo tra loro il vecchio cantiere navale triestino e l'arsenale San Marco. Ma - guarda caso! - proprio a Trieste manca tutt'oggi un grande bacino di carenaggio. Ve ne sono soltanto di dimensioni ridotte, non adatti a consentire al porto di Trieste di porsi al livello degli altri grandi porti italiani. Trieste è, infatti, l'unico grande porto italiano non ancora fornito di un bacino di carenaggio della capacità di circa centomila tonnellate di stazza lorda. Inoltre, il bacino di carenaggio in via di completamento a Trieste è l'unico bacino fisso; di modo che la sospensione dei lavori per il suo completamento sarebbe molto onerosa. Non va dimenticato, infatti, che fino ad oggi è stata costruita soltanto la « platea ». Pertanto, in mancanza dei finanziamenti previsti da questo provvedimento, nessuna impresa si assumerebbe il rischio di provvedere alla costruzione delle « pareti » su di una piattaforma realizzata da altri.

L'onorevole Cuffaro ha parlato di una cifra di 200 milioni di lire per il mantenimento mensile del cantiere di Trieste; io invece sostengo che tale cifra è superiore: 500 milioni al mese. D'altra parte la preannunciata posizione in cassa integrazione di oltre 400 operai su circa 1.700 - i quali sono quanto oggi rimane di una forza molto maggiore, esistente nel passato - rende la situazione del porto di Trieste ancora più drammatica, specialmente se si pensa che, una volta innescati il meccanismo della cassa integrazione, si avrebbe un gravissimo deterioramento nelle capacità e nelle potenzialità produttive dell'azienda portuale, tale da compromettere anche l'impegno di programmazione inteso a fare del cantiere di Trieste un grosso centro di riparazioni navali.

CUFFARO. Quello che doveva essere uno dei maggiori centri della cantieristica navale italiana ha, invece, visto diminuire i propri dipendenti di ben 3.000 unità.

TOMBESI. D'altra parte, non è senza significato il fatto che l'onorevole Cuffaro ed io, pur appartenendo a due diverse forze politiche, abbiamo tuttavia, insieme, una posizione diversa da quella del Governo poiché siamo qui entrambi ad invitare la Commissione lavori pubblici ed il rappresentante del Governo a compiere uno sforzo di obiettività per meglio affrontare la grave situazione che si è creata.

Presenterò, insieme all'onorevole Aurelia Benco Gruber ed all'onorevole Cuffaro, un ordine del giorno che impegna il Governo a presentare quanto prima un ulteriore provvedimento per il completamento delle opere e degli impianti del bacino di carenaggio del porto di Trieste, poiché lo stanziamento previsto nella presente proposta di legge è - proprio in quanto destinato a più bacini di carenaggio - assolutamente insufficiente al completamento delle opere potendo, se mai, dare soltanto un po' di ossigeno alle aziende impegnate nei lavori.

Se non si provvederà, dunque, ad integrare la somma stanziata con questo provvedimento, si ripresenterà senz'altro il problema dell'interruzione dei lavori, con tutte le pessime conseguenze che ne potranno derivare.

GEREMICCA. Il richiamo, da più parti indirizzato al Governo, alla necessità di una seria programmazione nel settore della cantieristica navale e ad una maggiore responsabilità dell'esecutivo in tal senso, non ha un carattere meramente politico poiché viene espresso direttamente nei porti nei quali si devono affrontare le gravi situazioni oggi in atto.

Abbiamo potuto constatare, del resto, come nuove esigenze si siano aggiunte a quelle che hanno portato alla formulazione della proposta di legge n. 815. Tali nuove esigenze - emerse da valutazioni e da studi compiuti nelle città e nelle aree portuali di maggiore importanza - inducono a considerare la necessità di effettuare un collegamento ed una scelta di priorità. La linea da seguire è quella di sostenere che gli interventi assolutamente necessari - soprattutto quelli nei porti di

Genova, Trieste, Napoli e Livorno - debbano derivare da un'indicazione comune, anche se poi si sviluppano con *iter* diversi.

Vorrei ricordare che la proposta di legge n. 815 riguarda i finanziamenti per il completamento dei bacini di carenaggio di Genova e Trieste e la costruzione di un nuovo bacino a Napoli. La proposta di costruire *ex novo* un bacino di carenaggio a Napoli risale a ben venti anni fa, quando fu costituito addirittura un consorzio *ad hoc*. Ma fu deciso, successivamente, di trasformare il progetto iniziale che prevedeva un superbacino di 500 mila tonnellate in un altro che prevedeva un bacino galleggiante di 200 mila tonnellate lorde.

Ritengo che su questa proposta di legge si debba raggiungere un accordo unitario e chiarificatore.

FACCHINI. Come hanno avuto modo di rilevare giustamente altri colleghi che sono intervenuti nella discussione, penso che noi dovremo approvare rapidamente il provvedimento di legge n. 815 (e il provvedimento di legge n. 1087 riguardante interventi per il porto di Livorno). Infatti le considerazioni svolte dal relatore sulla proposta di legge n. 815 valgono anche per la proposta n. 1087 in quanto i problemi che si pongono per i bacini di carenaggio dei porti di Genova e Trieste sono analoghi a quelli che si pongono per il porto di Livorno. Si tratta, infatti, di bacini di carenaggio che abbisognano di un rafforzamento delle strutture.

Se noi ci troviamo di fronte a questo tipo di situazione ciò è dovuto al ritardo e alla mancata programmazione del settore. Pertanto, ripeto, onde superare tensioni in questo settore che potrebbero diventare difficilmente controllabili, occorre approvare tempestivamente la proposta n. 815 e quella n. 1087.

PRESIDENTE. Ricordo ai commissari che al primo punto dell'ordine del giorno vi è solo la discussione della proposta n. 815 e che non la possiamo esaminare

congiuntamente con la proposta di legge n. 1087 che è oggetto del secondo punto dell'ordine del giorno. Inoltre faccio presente che noi non potremo approvare l'articolo 5 della proposta di legge Fossa ed altri, in quanto si riferisce ad uno stanziamento previsto per il precedente anno. Il provvedimento, una volta approvato dalla nostra Commissione, dovrà tornare all'esame del Senato.

RAVAGLIA. Ci troviamo di fronte, come è già stato ricordato, ad un provvedimento urgente data l'assenza di una programmazione complessiva. Le considerazioni che sono emerse nel corso della discussione sulle linee generali dimostrano quanto sia esiziale la carenza di questa programmazione globale nel settore portuale italiano. Non avrei altro da aggiungere alle osservazioni che sono state fatte se non quella riguardante il finanziamento per il completamento del bacino di carenaggio del porto di Genova. Infatti, le polemiche sul completamento di questo bacino durano da oltre otto anni, così anche le spese allora previste oggi si sono quadruplicate. I giornali hanno riferito periodicamente l'esistenza di tangenti per gli appalti relativi ai lavori di questo bacino; per far luce sull'eventuale esistenza di queste tangenti, è stata costituita, su proposta del partito repubblicano italiano, una commissione d'inchiesta nominata dalla provincia. Purtroppo debbo dire che i lavori di questa commissione d'inchiesta non ci soddisfano pienamente; ho, quindi, dei dubbi sull'opportunità, ferme restando le polemiche sulle tangenti, che il Parlamento approvi l'erogazione di ulteriori fondi per il completamento dei bacini di carenaggio di Genova e Trieste e per la costruzione di quello di Napoli. Tuttavia, rendendomi conto della necessità che i lavori in corso debbono essere completati, preannunciamo il nostro voto favorevole sulla proposta di legge n. 815, ma, allo stesso tempo, sollecitiamo la Commissione ed il suo presidente a fare sì che la autorità che eroga i fondi si dia carico di verificare, contestualmente all'erogazione di

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1980

toli fondi, il modo in cui sono stati spesi quelli erogati precedentemente ed il perché la spesa si sia quadruplicata, nonché il modo in cui saranno spesi i nuovi fondi assegnati per il completamento del bacino di carenaggio di Genova.

In sostanza, chiediamo anche in questa sede — così come abbiamo fatto in sede provinciale — la nomina di una commissione governativa d'inchiesta la quale approfondisca tutti gli aspetti della situazione di incertezza che per otto anni ha caratterizzato gli investimenti per il bacino di carenaggio di Genova.

GUARRA. Condivido le osservazioni mosse poc'anzi dall'onorevole Geremicca, soprattutto per quanto attiene alla necessità di una seria programmazione in materia di opere portuali.

L'onorevole Geremicca ha ricordato che del bacino di carenaggio del porto di Napoli si parla ormai da circa un ventennio. Ebbene, sono qui a confermare con la mia presenza fisica che già nel 1963 — quando per la prima volta ebbi l'onore di rappresentare le popolazioni campane in questo Parlamento — era all'ordine del giorno un progetto di legge per il finanziamento di questo grande bacino di carenaggio.

Non voglio fare del meridionalismo ad ogni costo, ma quando si parla di politica per il Mezzogiorno e di sviluppo del Mezzogiorno bisogna tenere presente che uno dei punti fondamentali di tale politica e di tale sviluppo è rappresentato proprio dal potenziamento del porto di Napoli. Invece, si deve constatare che per le opere di completamento dei bacini di carenaggio di altri porti italiani si sono decisi stanziamenti di gran lunga maggiori di quelli che sono necessari per l'intera opera del bacino di carenaggio di Napoli.

Non intendo qui riaprire la polemica sul come e sul perché il bacino di carenaggio di Napoli è stato ridimensionato; né voglio ostacolare il corso di questa proposta di legge, anche perché, trattan-

dosi di lavori pubblici, ogni giorno che passa fa diminuire il valore delle somme stanziare. Pertanto, il nostro contributo sarà fattivo nella misura in cui renderà più celere l'approvazione di questo provvedimento. Tuttavia permangono le nostre perplessità e le nostre critiche, che certamente saranno portate in altra sede, quando si parlerà di una programmazione generale delle opere portuali, soprattutto nel Mezzogiorno d'Italia; il quale farà dei concreti passi in avanti quando saranno stati messi in opera i dati fondamentali di uno sviluppo che deve essere anche commerciale e che si deve incentrare sui traffici marittimi. Nel dire questo, mi riferisco non soltanto al porto di Napoli ma anche a quelli di Palermo e di Bari.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

CARENINI, *Relatore*. Mi pare che dagli interventi dei colleghi sia emersa la necessità di provvedere senz'altro all'approvazione di questa proposta di legge.

Hanno parlato su questo provvedimento colleghi eletti nei collegi elettorali nei quali si trovano i porti di Genova, di Trieste, di Napoli e di Livorno, ciascuno dei quali ha a cuore, come è naturale, gli interessi del collegio da cui proviene. Dai loro interventi si può trarre la conclusione che è necessario dare vita nel nostro paese ad un adeguamento di tutta la struttura portuale, che oggi è insufficiente rispetto alle esigenze di sviluppo. Ma, se avessimo affrontato nei mesi scorsi la discussione di entrambe le proposte di legge che sono all'ordine del giorno oggi, non saremmo stati costretti, ora, a fare le considerazioni che sono state qui esposte.

La realtà politica del nostro paese è quella che è; pertanto, occorre approvare questa proposta di legge, tenendo però presente quanto ha detto il presidente circa l'impossibilità di approvare l'articolo 5 e la necessità di trasmetterlo alla V Commissione bilancio perché esprima il suo parere su di esso.

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1980

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero replicare alle osservazioni degli onorevoli Cuffaro e Tombesi — i quali hanno parlato di mancata programmazione portuale — che già nella passata legislatura il Governo presentò un disegno di legge in materia, il quale però decadde per la fine anticipata della legislatura medesima.

In attesa che si completasse l'inventario delle esigenze — anche a seguito di alcuni mutamenti di indirizzo, non ultimo, quello relativo a Napoli, per cui dal primitivo orientamento verso il bacino fisso si è passati a quello verso il bacino di carenaggio — e mentre era in corso il concerto tra i vari ministeri per l'elaborazione di un disegno di legge, alcuni deputati, appartenenti alle forze politiche più rappresentative, presentarono questa proposta di legge.

Purtroppo, l'intento di non perdere tempo è stato vanificato poiché da ottobre ad oggi sono passati tre mesi. La situazione del porto di Trieste è divenuta drammatica dal momento che 450 lavoratori portuali sono stati messi in cassa integrazione. Si rende pertanto necessario approvare questa proposta di legge nel più breve tempo possibile, tenendo presente l'avvertimento del presidente Sullo di lasciare aperta, all'articolo 5, la possibilità di introdurre la variazione relativa agli anni finanziari 1979 e 1980, al fine di consentire alla Commissione bilancio di correggere la relativa copertura.

Ben altra, invece, è la situazione del bacino di carenaggio del porto di Livorno, in ordine alla quale per la prima volta si è tenuto presso la Commissione bilancio, in sede di parere, un dibattito più ampio di quello che doveva aver luogo nella Commissione di merito. Per l'insistenza di alcuni dei colleghi proponenti, in questo momento nel porto di Livorno si stanno eseguendo dei lavori, per cui l'approvazione del relativo provvedimento non è urgente quanto quella delle proposte di legge concernenti i porti di Trieste e di Napoli. Aggiungo che in Commissione bilancio è stata altresì esaminata la proposta

relativa al porto di Palermo, in ordine al quale si tratterebbe di utilizzare — anche in questo caso per un diverso avviso delle forze politiche locali — una somma stanziata parecchi anni fa per il bacino di carenaggio, da utilizzarsi da parte dell'Ente porto per un bacino più limitato.

Sembra oggi più opportuno, comunque, che la Commissione concluda per lo meno la discussione sulle linee generali della proposta di legge n. 815 per decidere poi sui due provvedimenti nel momento in cui, avuto il parere della Commissione bilancio, sarà possibile perfezionare l'articolo 5. In questo modo potremo nel frattempo raccogliere migliori informazioni sul testo e trovare la copertura per i 14 miliardi richiesti per il porto di Livorno che, allo stato, non saprei indicare.

RAVAGLIA. Vorrei che il Governo mi fornisse una risposta in ordine alla mia richiesta di costituire una Commissione d'indagine o di inchiesta allo scopo di accertare in che modo siano stati impiegati i precedenti finanziamenti per il bacino di carenaggio del porto di Genova, in quanto i risultati della Commissione d'inchiesta promossa dalla provincia hanno dato luogo a polemiche che il partito repubblicano non ha apprezzato. Chiediamo pertanto che il Governo si faccia carico di verificare, tramite una sua Commissione, la validità delle denunce presentate.

PRESIDENTE. Onorevole Ravaglia, ritengo che la sua proposta debba essere formalizzata, a meno che il sottosegretario Giglia non intenda risponderle subito.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sarà mia cura riferire sulle somme spese per il bacino di carenaggio del porto di Genova. Per quanto riguarda la proposta di istituire una commissione d'inchiesta, le faccio presente che una decisione del genere è di portata ben diversa da quella dell'istituzione di una commissione d'inchiesta a livello locale.

FACCHINI. Insisterei sull'opportunità di approvare entrambi i provvedimenti all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Come lei sa, non è stato chiesto l'abbinamento delle due proposte di legge. Per ragioni regolamentari procederemo perciò separatamente.

A questo punto vorrei pregare la Commissione di consentire sulla sospensione del dibattito, sia perché dobbiamo ancora acquisire il parere della Commissione bilancio sull'articolo 5, sia perché nella proposta di legge si fa sempre riferimento all'anno 1979. Pregherei pertanto il relatore di rielaborare il testo e, nel frattempo, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge Labriola, Danesi, Lucchesi, Bernini, Tamburini e Pini: Autorizzazione di spesa per la concessione di un contributo per il completamento del bacino di carenaggio del porto di Livorno (1087).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Labriola, Danesi, Lucchesi, Bernini, Tamburini e Pini: « Autorizzazione di spesa per la concessione di un contributo per il completamento del bacino di carenaggio del porto di Livorno ».

L'onorevole Carenini ha facoltà di svolgere la relazione. Nell'occasione desidero sapere dal relatore come saranno spesi i 14 miliardi stanziati dalla proposta di legge.

CARENINI, *Relatore*. Anche per questa proposta di legge valgono le considerazioni che ho espresso per il provvedimento n. 815.

Vi è da aggiungere soltanto la constatazione del notevole sviluppo che il porto di Livorno ha avuto in questi ultimi anni; cosicché lo stanziamento previsto dalla proposta di legge in discussione per il completamento del bacino di carenaggio del porto livornese appare addirittura inadeguato al ritmo di incremento che i traffici marittimi vi hanno avuto di recente.

Da studi compiuti risulta che questo elevato tasso di espansione non abbia ancora raggiunto il suo culmine e che il porto di Livorno, soprattutto per ragioni connesse allo sviluppo dell'entroterra, sia destinato ad incrementare ulteriormente la sua attività.

PRESIDENTE. Mi risulta che i fondi stanziati siano destinati alla revisione prezzi di opere già compiute, all'acquisto di alcune gru e a lavori murari. È in grado il relatore di dirci come saranno distribuiti i 17 miliardi e mezzo?

CARENINI, *Relatore*. No, so solo che si tratta di un adeguamento.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non posso che confermare quanto è stato già detto. È certamente necessario effettuare gli opportuni acceramenti, poiché per alcune delle opere previste, per talune delle attrezzature necessarie, l'amministrazione competente sta già provvedendo direttamente. Non più tardi di alcuni giorni fa, la commissione prevista dall'articolo 19 della legge già citata ha espresso parere favorevole per l'acquisto di gru e di altre attrezzature.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. I colleghi ritengono, probabilmente, di non dover ripetere le argomentazioni già svolte, sul tema in discussione, in sede di esame del precedente provvedimento.

FACCHINI. Unicamente per segnalare, presidente, che è in corso attualmente una riunione, presso il Ministero dei lavori

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1980

pubblici, dei rappresentanti di tutti gli organismi interessati alle opere in questione.

CARENINI, *Relatore*. Allo stato delle cose, non ritengo si possa procedere oltre.

PRESIDENTE. Se la Commissione è d'accordo, può rimanere stabilito che il seguito della discussione sulle linee generali è rinviato ad altra seduta, in attesa di avere gli elementi di conoscenza necessari per il prosieguo dei nostri lavori,

elementi di conoscenza che il Governo si è fatto carico di mettere a nostra disposizione.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 10,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO