

## COMMISSIONE IX

## LAVORI PUBBLICI

49.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 LUGLIO 1982

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
S. 1848 - Completamento della costruzione del bacino di carenaggio di Trieste e delle opere complementari ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (3457) . . . . .	481
PRESIDENTE . . . . .	481, 482, 483, 487, 488
AMARANTE . . . . .	484
ARNAUD, <i>Relatore</i> . . . . .	481, 487
CASALINUOVO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	487
CIUFFINI . . . . .	482, 483, 484
CUFFARO . . . . .	484, 485
GUARRA . . . . .	486
TOMBESI . . . . .	483, 484

**Discussione del disegno di legge: Completamento della costruzione del bacino di carenaggio di Trieste e delle opere complementari (Approvato dal Senato) (3457).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Completamento della costruzione del bacino di carenaggio di Trieste e delle opere complementari », già approvato dal Senato nella seduta del 2 giugno 1982.

L'onorevole Arnaud ha facoltà di svolgere la relazione.

GIAN ALDO ARNAUD, *Relatore*. Non credo che si debbano spendere molte parole per illustrare il disegno di legge al nostro esame: non perché esso non sia importante, ma perché ritengo che siano sufficientemente chiari a tutti i motivi di fondo che lo hanno ispirato. Si tratta di un provvedimento di natura meramente finanziaria, che fa seguito a precedenti prov-

**La seduta comincia alle 9.**

GIOVANNI ROSSINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

vedimenti concernenti lo stesso problema, che avevano già impostato il complesso delle questioni attinenti al bacino di carenaggio di Trieste. Questo disegno di legge, infatti, viene dopo le leggi n. 575 del 1967, n. 58 del 1974, n. 492 del 1975 e n. 60 del 1980, che stabilirono modalità per il finanziamento.

Con questo provvedimento, si vuole oggi consentire — con un ulteriore e speriamo definitivo finanziamento — il completamento delle opere necessarie per la costruzione del bacino di carenaggio del porto di Trieste, dando alla società Arsenale triestino-San Marco un contributo di 27 miliardi e 200 milioni di lire, che rappresenta l'80 per cento della maggiore spesa necessaria, che è stata calcolata, per il completamento appunto delle opere in questione. Il finanziamento è stato stabilito, per altro, sulla base di stime del fabbisogno che, anche a causa dei ritardi nella realizzazione delle opere, si sono via via rivelate inadeguate: posso comunque assicurare che lo stanziamento previsto è congruo per il definitivo completamento del bacino di carenaggio fisso e delle opere ad esso complementari.

Ritengo che, come ha fatto il Senato, non possiamo che approvare il presente disegno di legge, consentendo l'ultimazione di un'opera importantissima per la città di Trieste.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**FABIO MARIA CIUFFINI.** Signor Presidente, non entrerò nel merito di questo provvedimento — che, per altro, reputo assolutamente necessario, almeno a questo punto —; ma proprio con riferimento alla impossibilità di entrare nel merito, per l'incompetenza della nostra Commissione su questo argomento, vorrei rilevare un aspetto di carattere metodologico, che ritengo interessante.

Un bacino di carenaggio è una componente inscindibile della portualità, della cantieristica navale, dell'intera politica dei traffici marittimi: e si tratta di cose tutte che sfuggono completamente alla compe-

tenza della nostra Commissione, che invece si deve vedere ogni tanto piovere sul proprio tavolo provvedimenti relativi a questo o a quell'altro bacino di carenaggio, essendo però priva degli elementi di giudizio necessari per dare compiutezza ai rilievi che possono essere espressi dai membri della Commissione stessa. Si verifica, oioè, in termini capovolti, quello che accade quando altre Commissioni si occupano di problemi che dovrebbero essere di nostra schietta competenza: ad esempio, penso al piano delle coste o al problema del risparmio energetico, al problema di come si costruiranno le case in rapporto a tale risparmio, di come si rilasceranno le autorizzazioni o le licenze edilizie, e così via.

Mentre ci vengono sottratti questi argomenti, ci viene invece portato spesso dinanzi un problema come quello oggi al nostro esame, che proprio per non essere inserito in un contesto globale di conoscenza, non è di nostra competenza; ma a questo punto devo esprimere il dubbio che i problemi relativi ai bacini di carenaggio, di cui veniamo investiti, siano volutamente assegnati ad una sede non propriamente competente, per sfuggire ad una logica di programmazione, per evitare di inserire la politica dei bacini di carenaggio nell'ambito delle altre politiche cui ho fatto cenno prima — che non so se siano visti in un quadro generale, anzi, da quello che risulta, non lo sono — e quindi in qualche modo strumentalizzare la nostra mancanza di conoscenza per far passare decisioni che non sono inserite in una logica complessiva. D'altro canto, devo dire che, ad esempio, il provvedimento esaminato ed approvato nell'altro ramo del Parlamento sulla grande viabilità richiede qualcosa che riguardi i porti, la politica complessiva dei porti, non un pezzo della stessa, rappresentata dai bacini di carenaggio.

Pertanto, colgo questa occasione per dire che dobbiamo dar corso a questo provvedimento (il mio intervento infatti non vuole avere un carattere dilatorio e defatigatorio), ma per il futuro bisognerebbe rivedere l'area della nostra competenza, nel caso che provvedimenti di que-

sto tipo dovessero essere esaminati dalla Commissione trasporti, alla quale dovremo richiedere un incontro congiunto per esaminare la politica dei porti proprio in relazione alla decisione che questa Commissione sarà presto chiamata a prendere sul piano di spesa di 800 miliardi e sul piano di cui agli articoli 1 e 2 del progetto di legge che, se sarà approvato dal Senato, imporrà di finanziare i piani stessi avendo una visione globale della programmazione portuale.

**PRESIDENTE.** Onorevole Ciuffini, può essere vero quanto ha detto, ma provvedimenti come quello sui bacini di carenaggio e sulle costruzioni, richiedono che si faccia prima un esame preventivo su tutto il territorio nazionale della fattibilità e della validità delle varie esigenze, dopodiché si avvia una fase di programmazione in merito alla quale la nostra Commissione può valutare ogni aspetto, dalle strade alle ferrovie, ai bacini di carenaggio, ai porti. Capisco che forse prima di tutto bisognava, sia pure sommariamente, esaminare un po' tutti i bacini di carenaggio, però siamo alla fase di completamento della costruzione di un bacino.

**FABIO MARIA CIUFFINI.** Il prossimo provvedimento relativo ad un bacino di carenaggio dovrebbe essere assegnato alla Commissione trasporti e non a questa.

**PRESIDENTE.** Nel campo delle costruzioni vi sono capitoli di spesa ancora iscritti nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Si dovrebbe pensare ad una modifica di tutti i vari Ministeri per esaminare più razionalmente i problemi che vengono posti. Comunque, tenendo conto delle osservazioni dell'onorevole Ciuffini, la Commissione si farà carico, prima di esaminare altri provvedimenti così settoriali, di avere una visione generale dei problemi nel contesto della programmazione portuale.

**GIORGIO TOMBESI.** Ringrazio molto il relatore per aver sottolineato in termini sintetici, ma molto precisi, l'urgenza di

approvare questo provvedimento e anche l'onorevole Ciuffini perché, con il suo intervento, ci ha fornito un esempio di come a volte argomentazioni giuste (non è stato il caso suo, perché non ha fatto discorsi pregiudiziali) alla fine possono costituire una fatto dilatorio, perché il bacino di carenaggio di Trieste ha una lunga storia che dimostra non dico la nostra cattiva volontà, ma le difficoltà che dobbiamo affrontare per risolvere i problemi in modo adeguato. La storia di questo bacino, per la sua lunghezza, ha trovato eco non solo in relazioni, convegni e nelle giuste rimostranze dei lavoratori, ma perfino nella stampa nazionale ed estera come esempio da non seguire. Onorevole Ciuffini, mi permetta di ricordare un episodio, di cui sono stato protagonista, a proposito di questo bacino di carenaggio.

**FABIO MARIA CIUFFINI.** Non mi prenda come controparte, perché non sono contrario al provvedimento.

**GIORGIO TOMBESI.** Lo dico per ricordarmi certe cose che sono esemplari e dalle quali molte volte risulta che richieste giuste alla fine finiscono col produrre effetti non desiderati. A proposito dei precedenti finanziamenti necessari per questo bacino di carenaggio, ricordo di aver partecipato ad un dibattito in un'altra Commissione dove si era posto il problema del piano di tutti i bacini di carenaggio, di tutta la cantieristica. Onorevole Ciuffini, alla fine la questione si è risolta quando un parlamentare (non vi è alcuna allusione al caso suo, mi creda, ma voglio solamente citare l'episodio) è venuto lì e ha messo nel piatto anche il suo bacino di carenaggio, perché, onorevole Ciuffini, quasi tutti noi abbiamo i nostri bacini di carenaggio.

**FABIO MARIA CIUFFINI.** Sono di Perugia, per cui questo non mi riguarda.

**GIORGIO TOMBESI.** Le ho voluto raccontare un episodio di questa penosa storia che comincia con l'impegno preso dal Governo in occasione della crisi della ri-

strutturazione della cantieristica nel 1966, che è stata oggetto di due piani CIPE e di quattro leggi di finanziamento e che all'inizio doveva costare 10 miliardi, mentre ora ne costa 80. Si tratta della costruzione di un'opera che tutti, a livello tecnico e politico, hanno dichiarato essere essenziale, prima di tutto perché riguarda il completamento di una struttura cantieristica nel nord Adriatico, che doveva avere una visione organica nel piano CIPE del 1966, e poi perché, come si evince da una indagine che il Parlamento ha svolto producendo una documentazione molto interessante sulla situazione dei bacini di carenaggio, il porto di Trieste è l'unico porto italiano, sede di impianti cantieristici, che non ha un bacino di carenaggio adeguato. Ma non voglio fare dei confronti che potrebbero essere sgradevoli. Altri porti che li avevano ne hanno avuti altri. Quindi, vi fu un impegno del Governo preso in occasione di una ristrutturazione e di una programmazione e si tratta di un'opera sulla cui urgenza nessuno ha potuto eccepire alcunché.

GIUSEPPE AMARANTE. Perché non si è fatta finora ?

GIORGIO TOMBESI. È una lunga storia che passa attraverso richieste di programmazione...

ANTONIO CUFFARO. È una storia del regime.

GIORGIO TOMBESI. Di quel regime che contribuiamo a costituire un po' tutti. Non è il regime di alcuni e non di altri, perché nel nostro paese le cose, nel bene e nel male, forse anche con azioni sbagliate, si fanno con il contributo di tutti. È una lunga storia e quindi da anni questo bacino di carenaggio rimane ormai come una grande vasca abbandonata, perché mancano i mezzi per completare le strutture.

Mi auguro che questo sia l'ultimo stanziamento che questo bacino richiede, perché al costo di 80 miliardi — dai 10 miliardi inizialmente previsti — bisogna oggi aggiungere molti altri costi: quello dell'improduttività di un'opera già fatta, di soldi

già spesi, come pure il costo del denaro anticipato negli anni per fare delle opere, perché i finanziamenti giungevano in ritardo.

Nell'esprimere quindi la mia soddisfazione per il fatto che siamo arrivati all'atto, speriamo, finale, relativo a questo bacino di carenaggio, e nel ringraziare tutti coloro che hanno contribuito a portare a termine questo provvedimento, non posso però non esprimere rammarico per questa vicenda, esemplare del nostro modo di comportarci, onorevole Cuffaro, della maggioranza e della minoranza; un modo di comportarci dove, dietro motivazioni giuste, si celano a volte dei risultati negativi che, alla fine, ci impediscono di dare una risposta adeguata ai problemi del paese: ed in questo caso, a quelli di Trieste. Qui è maturata poi, alla fine, una protesta, che certamente ha delle radici più complesse, ma a cui contribuiscono anche fatti di questo genere.

FABIO MARIA CIUFFINI. Devo insistere sul fatto che quanto ho detto non aveva niente a che vedere con una opposizione concernente questo bacino di carenaggio: io mi riferivo a tutti i bacini di carenaggio, di tutti i nostri porti. Sono convinto, ad esempio, che le vicissitudini dei bacini di carenaggio di Palermo (che è l'ultimo porto di cui ci siamo occupati) e di Trieste sono legate al fatto che tali bacini sono visti come avulsi dal resto della politica portuale. Se avessimo inserito la politica dei bacini di carenaggio nell'ambito delle competenze del Ministero e della Commissione che di questo problema si occupano organicamente, probabilmente questo bacino di carenaggio sarebbe oggi già terminato.

Per il futuro, riteniamo che tale argomento debba essere esaminato contestualmente alla più generale politica dei porti, proprio per evitare che un'operazione, sganciata da tutto il contesto, si tinga molto spesso di caratteri localistici che, invece, non dovrebbe avere, soprattutto tenendo conto che poi un certo tipo di propaganda si alimenta anche di cose del genere.

ANTONINO CUFFARO. Mi ricollego a quanto già detto dal collega Ciuffini, per riconfermare che noi comunisti siamo favorevoli a questo disegno di legge; per verificarne la necessità, basterebbe solo l'elenco, fattoci dal relatore, dei provvedimenti che in precedenza sono stati presi, per la realizzazione di queste opere, che si ritengono urgenti, necessarie e indispensabili ai fini delle attività portuali e di riparazione delle navi, a Trieste.

Dal 1967 sono passati 15 anni, e devo dire all'onorevole Tombesi — che ha parlato di una storia esemplare — che si tratta di una storia veramente esemplare del modo poco esemplare di governare il nostro paese.

Dal 1967 a oggi c'è voluto un costo otto volte superiore a quello inizialmente previsto; ma non c'è soltanto l'aumento dei costi, ci sono anche i danni gravissimi provocati all'economia di una città, anzi di un paese, direi, tenendo conto che Trieste si trova in una posizione tale da subire la concorrenza internazionale, e che una parte delle navi che dovevano venire a Trieste si sono dovute spostare, per il carenaggio, in altri porti stranieri.

Il disegno di legge, quindi, non fa che dare un finanziamento attesissimo da anni, e che è stato rivendicato anche attraverso delle lotte che pure l'onorevole Tombesi ha ricordato. Questo bacino è costato manifestazioni, scioperi, contrasti, e sul piano politico è costato anche una perdita di consenso per le stesse istituzioni democratiche. Quando parliamo delle proteste avvenute a Trieste, dobbiamo sapere che in esse c'è anche il risentimento per il modo con cui si affrontano i problemi della città e con cui si governa in generale la città ed il paese.

Su questa storia negativamente esemplare di governo hanno pesato soprattutto due elementi. Il primo è la mancanza di una politica portuale generale in Italia. Qui vorrei spezzare una lancia a favore delle riserve avanzate dall'onorevole Ciuffini, circa la competenza della nostra Commissione. Mi rendo conto del fatto che il finanziamento dei bacini di carenaggio afferisce a capitoli di bilancio del Ministero

dei lavori pubblici: ma occorre finirli con questa concezione che fa della politica portuale italiana una politica vincolata alle opere marittime in quanto tali, e molte volte regolata da esigenze, richieste, speculazioni, intrallazzi delle società costruttrici. Sappiamo che, molte volte, l'insediarsi di una grande impresa in un porto moltiplica le esigenze di quel porto stesso, quali che siano poi i reali flussi di traffico. Questi insediamenti hanno portato alla realizzazione, in alcuni scali, di banchine rimaste poi vuote, di opere marittime non necessarie, alcune anzi anche sbagliate, sotto il profilo tecnico. Sarebbe utile che la nostra Commissione facesse una visita in giro per l'Italia calcolando le conseguenze di carattere economico di certi stanziamenti e di certe opere effettuate, talune delle quali hanno rovinato delle spiagge, degli *Hinterlands* marittimi.

Parlando di questo bacino di carenaggio, vorrei connettermi al più generale discorso del piano dei bacini: infatti, ci sono rivendicazioni un po' dappertutto, ogni porto vorrebbe ornarsi di opere di tale natura, che creano non solo delle occasioni immediate di lavoro, ma conferiscono al porto stesso una maggiore capacità di attrazione. E qui non viene mai fuori la responsabilità di chi governa e dirige la politica marinara del nostro paese, e dovrebbe avere il coraggio di scegliere, dicendo sì a delle necessità reali e no ad esigenze di carattere complementare. In un paese come il nostro, occorre prendere delle chiare decisioni, fare delle scelte, le quali difficilmente vengono fatte dall'esecutivo, dalle maggioranze che hanno governato il nostro paese dal 1945 ad oggi: tant'è vero che oggi Trieste condanna chi l'ha governata per trent'anni. L'opera è indispensabile, perché dà all'arsenale triestino San Marco la capacità di accogliere navi di dimensioni legate al traffico del porto. Tra l'altro, molte navi, tra cui alcune costruite a Trieste e Monfalcone, quest'anno hanno dovuto fare carenaggio altrove per mancanza di queste strutture. Navi utilizzate per l'oleodotto transalpino, che hanno come capolinea Trieste, molte

volte non si sono potuto fermare, perché non vi era il bacino di dimensioni adeguate.

Poi vi è il problema complessivo nel campo delle riparazioni navali. Ci stiamo accingendo a dare un contributo dell'ordine del 10-15 per cento ed esiste un'accanita concorrenza nel Mediterraneo. Non avere una determinata struttura significa allontanare il traffico, stornare flussi di traffico e regalarlo alla concorrenza. Trieste è un porto internazionale, che ha le sue caratteristiche di movimentazione delle merci da e per l'estero: una struttura come questa consente di offrire un servizio che è molto apprezzato dagli operatori marittimi. Poi il bacino è importante per il carico di lavoro dell'arsenale triestino San Marco. Ci siamo trovati di fronte a parecchie crisi anche dopo la ristrutturazione dell'arsenale triestino e con fatica siamo riusciti ad ottenere un carico di lavoro nel campo delle chiatte e delle costruzioni speciali, ma la direzione dell'arsenale triestino San Marco ha denunciato più volte che la mancanza del bacino metteva in discussione 800 mila, un milione di ore di lavoro all'anno. Mi auguro che questo provvedimento che votiamo in seconda lettura, e che quindi diventa definitivo, possa consentire il rapido completamento di un'opera che è già parzialmente in funzione. Non si tratta più soltanto della piscina più grande d'Europa, come era stata definita, ma anche di una piattaforma che sta per essere costruita all'interno del bacino e credo che il completamento, con tutti i mezzi di sollevamento, di trasporto sussidiari, potrà consentire la piena efficienza di questa opera. Non è un caso, onorevole Ciuffini, che per parlare del bacino di carenaggio di Trieste siano venuti non solo due parlamentari di Trieste, ma anche due parlamentari della Commissione trasporti. C'è una evidente connessione fra le discussioni che si fanno in quella sede e questi problemi. Si tratta di affrontare quindi non solo una ristrutturazione dei Ministeri, ma anche una riconsiderazione della guida della politica marinara nel nostro paese e le connessioni, ad esempio, fra

politica marinara e politica industriale nel settore della navalmeccanica. Sono certo che si tratta di questioni che non possiamo dirimere nell'ambito della discussione di provvedimenti legislativi, ma è bene prenderne nota perché, discutendo della ristrutturazione dei Ministeri, della Presidenza del Consiglio e anche ricercando strade per un più efficace lavoro e una più efficace attività parlamentare, si possono considerare anche le competenze delle singole Commissioni e in questo senso anche decidere in modo migliore rispetto ai provvedimenti che vengono presi di ristrutturazione dell'esecutivo.

ANTONIO GUARRA. Condivido pienamente le considerazioni svolte dal relatore e credo che la risposta migliore alle lungaggini cui abbiamo purtroppo assistito in questi anni, dal 1967 fino ad oggi, per poter stabilire un finanziamento che potesse portare alla conclusione del bacino di carenaggio di Trieste, sia quella di approvare rapidamente questo provvedimento. Ricordo ai commissari che dalla quarta legislatura, e cioè dal 1967, i bacini di carenaggio di Trieste, Napoli e Palermo sono stati argomenti ricorrenti che la Commissione ha dovuto affrontare. Credo che questo dovrebbe portarci ad una considerazione di carattere più generale soprattutto in tempi di inflazione galoppante. Infatti, se rimane fermo, così com'è oggi, il sistema di finanziamento delle opere pubbliche, non si potrà non assistere al ripetersi di questi cattivi esempi di come si realizzano le opere pubbliche nel nostro paese. Credo che bisognerà veramente scoprire un sistema diverso di finanziamento delle opere pubbliche, perché se stanziamo 27 miliardi e 20 milioni (non so la somma precisa) e se questi sono i preventivi, non c'è dubbio che i 27 miliardi non basteranno per completare l'opera e sarà necessario un nuovo disegno di legge per un altro stanziamento. Credo che proprio questo esempio ci debba portare ad una revisione del sistema di finanziamento delle opere pubbliche. Concludo annunciando il voto favorevole sul disegno di legge.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

GIAN ALDO ARNAUD, *Relatore*. Raccomando l'approvazione del disegno di legge.

MARIO BRUZIO CASALINUOVO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Prendo atto delle osservazioni che sono state svolte in occasione della discussione del disegno di legge, recante un nuovo stanziamento di fondi per il completamento del bacino di carenaggio di Trieste, e le condivido, perché mi sembrano giuste. In fondo sarebbe meglio poter inserire tutto ciò che riguarda i porti in una visione organica e complessiva, e quindi in un chiaro disegno di programmazione, perché indubbiamente ne trarrebbero beneficio non soltanto le opere che di volta in volta devono essere realizzate, ma anche la complessiva visione delle opere portuali. Devo però dire che questo spezzettamento di competenze è cosa che naturalmente procura difficoltà non soltanto in sede parlamentare (mi riferisco alle osservazioni specifiche che ha mosso l'onorevole Ciuffini circa la competenza delle Commissioni trasporti e lavori pubblici), ma anche a chi opera nel Governo e quindi nei singoli Ministeri. Poiché rappresento il Governo e, nell'ambito di esso, il Ministero dei lavori pubblici e siamo qui nella sede più competente appropriata, devo rilevare come spesso s'incontrino difficoltà anche nella stesura di taluni provvedimenti a causa delle competenze che sono in parte del Ministero dei lavori pubblici, ma possono essere in parte anche dei Ministeri dei trasporti, dell'agricoltura, della marina mercantile, dell'industria e a volte anche del Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, tant'è che colgo l'occasione per annunciare, qualora non sia stato fatto nelle precedenti riunioni, che abbiamo completato il lavoro relativo ad un disegno di legge che dovrebbe essere presentato prossimamente in relazione alla riforma del Ministero dei lavori pubblici, così come previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616, di cui

abbiamo avuto occasione di parlare in questa Commissione quando abbiamo discusso della conversione in legge del decreto-legge in materia di opere idrauliche; però, abbiamo incontrato dei limiti, appunto perché, al di là di determinate competenze, non potevamo andare.

Ecco perché mi sembra che il Governo, tenendo d'occhio una complessiva e generale ristrutturazione della pubblica amministrazione, voglia affrontare proprio questo intreccio di competenze che, a volte, crea delle difficoltà nel lavoro quotidiano e nell'impostazione dei problemi, affinché siano superati quegli ostacoli che giustamente sono stati rilevati in sede parlamentare.

Nel dibattito al Senato sul disegno di legge relativo alla grande viabilità, si è parlato di una programmazione generale, che necessariamente deve investire anche i porti; ma questa frammentazione di competenze, pur rendendo molto apprezzabile il dibattito, non ha potuto portare a dei risultati concreti su quel disegno di legge. Mi auguro che al più presto si possa procedere a quella riforma più generale di cui ho parlato, e che è indispensabile perché possa essere raggiunto questo accorpamento di competenze nel dicastero, più giusto ed appropriato.

Per quanto riguarda il disegno di legge in esame, ringrazio i colleghi intervenuti nel dibattito, e devo dire che sicuramente è spiacevole che il bacino di carenaggio di Trieste non sia stato ancora completato, dal 1967 ad oggi. Il relatore ha ricordato le diverse disposizioni di legge con le quali si è cercato di portare a compimento quest'opera, indiscutibilmente necessaria per una struttura tanto importante qual è il porto di Trieste, per i motivi che sono a conoscenza di tutti e che quindi è inutile richiamare. Mi sembra però giusto aggiungere che il motivo principale di ritardo (probabilmente, non sarà stato l'unico, perché siamo ben consapevoli delle difficoltà, di natura burocratica che spesso si incontrano, specie in materia di lavori pubblici, nella realizzazione di un'opera) è stato il continuo aumento dei costi, che ha vanificato le pre-

---

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1982

---

visioni del passato. Però, le previsioni ora fatte sono recenti, e il contributo di 27 miliardi e 200 milioni corrisponde all'80 per cento della spesa complessiva prevista, per cui può ritenersi congruo e sufficiente per il completamento delle opere previste. È nei voti di tutti che esse possano ultimarsi al più presto; concludo, quindi, raccomandando alla Commissione la sollecitata approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Avverto che non è ancora pervenuto il parere della V Commissione bilancio; propongo, pertanto, che il seguito della discussione del disegno di legge venga rinviato ad altra seduta. Se

non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

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

**La seduta termina alle 10.**

---

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

**DOTT. TEODOSIO ZOTTA**

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO