

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 3 DICEMBRE 1969

(34^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Vice Presidente AVEZZANO COMES

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Rinvio della discussione:

« Norme interpretative della legge 13 luglio 1966, n. 610, concernente modificazioni ed integrazioni alle vigenti disposizioni recanti provvidenze per la ricostruzione dei fabbricati danneggiati dalla guerra » (308) (D'iniziativa dei senatori Vignola ed altri):

PRESIDENTE	Pag. 484
LUCCHI, relatore	484
RUSSO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	484

Rinvio della discussione:

« Proroga del contributo annuo a favore dell'Ente autonomo del porto di Palermo previsto dalla legge 14 novembre 1961, numero 1268 » (925) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE, relatore	478, 479
ABENANTE	479
CROLLALANZA	479
MADERCHI	479

MANNIRONI, sottosegretario di stato per la marina mercantile	Pag. 478
SAMMARTINO	479

Discussione e approvazione:

« Modifica dell'ultimo comma dell'articolo 24 della legge 9 luglio 1967, n. 589, riguardante il trattamento economico e lo stato giuridico del personale dell'ente porto di Trieste » (926) (D'iniziativa del deputato Belci) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE, relatore	479, 483, 484
CROLLALANZA	482
MANNIRONI, sottosegretario di stato per la marina mercantile	483
RUSSO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	482
SEMA	481, 482, 483

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bo-

nazzi, Cavalli, Crollanza, De Matteis, Deriu, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Lucchi, Maderchi, Massobrio, Noè, Piccolo, Poerio, Sammartino, Tansini, Venturi Lino, Volgger.

Ai sensi dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Sema sostituisce il senatore Ferrari Giacomo.

Ai sensi dell'articolo 24, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Tanga.

Intervengono il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Gaspari, ed i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Russo e per la marina mercantile Mannironi.

P I C C O L O, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Rinvio della discussione del disegno di legge: « Proroga del contributo annuo a favore dell'Ente autonomo del porto di Palermo previsto dalla legge 14 novembre 1961, n. 1268 » (925) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E, relatore. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga del contributo annuo a favore dell'Ente autonomo del porto di Palermo previsto dalla legge 14 novembre 1961, n. 1268 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico alla Commissione che il sottosegretario di Stato Mannironi propone di rinviare l'esame di questo provvedimento, del quale sono io stesso relatore, poichè il Ministero del tesoro ha fatto sapere che non ne garantisce la copertura finanziaria.

Ciò è avvenuto perchè questo disegno di legge, per il quale era previsto un certo finanziamento, è stato poi modificato alla Camera dei deputati proprio su questo punto e pertanto il Ministero del tesoro, con telegramma al Ministero della marina mercantile, ha comunicato di non poter provvedere con nuovi stanziamenti.

A questo punto il Ministero della marina mercantile chiede un rinvio della discus-

sione proprio per avere la possibilità di esaminare con il Tesoro la situazione e vedere se sia possibile giungere ad un accomodamento prima di chiedere un'eventuale remissione all'Assemblea del provvedimento stesso.

M A N N I R O N I, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Ringrazio il Presidente per la sintetica esposizione della situazione.

Il presente disegno di legge era stato presentato alla Camera in termini molto semplici: si proponeva solo di rinnovare per altri tre anni il contributo statale a favore dell'Ente autonomo del porto di Palermo in ragione di lire 120 milioni annui.

Nel corso della discussione alla Camera venne, invece, approvato un emendamento con il quale si proponeva di prolungare da tre a cinque anni la durata del contributo e, in più, si stabiliva che il contributo stesso, nell'ultimo triennio, fosse portato da 120 a 245 milioni. La competente Commissione finanze e tesoro, avanti la quale il provvedimento venne inviato per il necessario parere sull'emendamento, decise di esprimere parere favorevole sulla proposta innovativa a condizione che il contributo non fosse maggiorato a 245 milioni e che si reperisse la copertura presso il Tesoro per tutto il periodo considerato.

Il disegno di legge tornò alla Commissione di merito la quale accettò in parte i suggerimenti della Commissione finanze e tesoro; si preoccupò di reperire la copertura di 120 milioni per il primo biennio 1969-1970 ma approvò poi l'emendamento proposto nei suoi termini originari: il contributo doveva essere concesso per cinque anni e gli ultimi tre stanziamenti dovevano ammontare a lire 245 milioni annui.

Il Ministero del tesoro, invece, non è stato favorevole a tale modifica e propose pertanto che il disegno di legge venisse nuovamente emendato e riportato al testo originario, salvo l'approvazione della proroga da tre a cinque anni del contributo di 120 milioni.

Stante questa situazione, se non ci mettessimo d'accordo sul rinvio della discussione,

che formalmente chiedo, dovrei richiedere la rimessione all'Assemblea del provvedimento. Ma non vorrei pregiudicare la questione e mi auguro pertanto che la Commissione voglia accogliere la proposta di rinvio per consentire al Ministero della marina mercantile di trovare con il Tesoro un accordo soddisfacente per modo che si possa arrivare, se possibile, all'approvazione del provvedimento nel testo accolto.

La questione della copertura credo possa essere superata, col consenso del Ministero del tesoro.

A B E N A N T E . Vorrei ben comprendere il significato delle ultime parole dell'onorevole Sottosegretario: si chiede il rinvio per superare le resistenze del Tesoro all'approvazione dell'attuale testo del provvedimento oppure si pensa, eventualmente, di ripiegare su posizioni mediane non rispondenti alla volontà della Camera?

Il discorso che dobbiamo fare non è da affrontare solo in termini contabili; ripeto, deve essere chiarito se il rinvio servirà realmente ad approdare a qualcosa. Se l'aumento del contributo e la proroga per la concessione del beneficio al porto di Palermo rispondono alle reali esigenze del porto stesso, al Tesoro non rimane che trovare la copertura necessaria a fronteggiare questa situazione e, pertanto, una soluzione del problema dovrà essere, a nostro avviso, imposta soltanto in questi termini.

Del resto, all'articolo 2 si dice che all'onere derivante per gli anni finanziari 1969-1970 si farà fronte mediante riduzione degli stanziamenti rispettivamente iscritti al capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi; pertanto, anche per il triennio successivo al 1970, si potrà trovare la copertura nei rispettivi stati di previsione del Tesoro.

C R O L L A L A N Z A . Siamo entrando nel merito del provvedimento mentre il sottosegretario Mannironi ha fatto alla Commissione una precisa proposta di rinvio.

Pregiudizialmente, pertanto, dobbiamo prima decidere su tale proposta.

P R E S I D E N T E , relatore. Giustissima l'osservazione del senatore Crollanza, ma degno di considerazione è anche quanto ribadito dal senatore Abenante: possiamo anche rinviare la discussione del provvedimento ma, allorchè ne riparleremo, sarà nei termini già stabiliti ed approvati dall'altro ramo del Parlamento.

A B E N A N T E . Desidero precisare, onorevole Presidente, che il nostro Gruppo non è favorevole neanche al rinvio; è comunque decisamente contrario, lo ripeto ancora, ad accettare una qualsiasi modifica peggiorativa del disegno di legge a favore del porto di Palermo.

S A M M A R T I N O . La Commissione finanze ha espresso il proprio parere?

P R E S I D E N T E , relatore. Sì, in termini favorevoli al provvedimento.

M A D E R C H I . È il Governo che non vuol accettare quanto stabilito dalla Camera! È proprio questo « sottofondo » politico che noi non possiamo accettare!

P R E S I D E N T E , relatore. Se non si fanno altre osservazioni, per consentire al Ministero della marina mercantile di provocare gli opportuni contatti con il Tesoro onde risolvere la questione, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione ed approvazione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Belci: « Modifica dell'ultimo comma dell'articolo 24 della legge 9 luglio 1967, n. 589, riguardante il trattamento economico e lo stato giuridico del personale dell'ente porto di Trieste » (926) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E , relatore. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Belci: « Modifica dell'ultimo comma dell'articolo 24 del-

la legge 9 luglio 1967, n. 589, riguardante il trattamento economico e lo stato giuridico del personale dell'ente porto di Trieste », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, del quale sono io stesso relatore; ne do lettura:

Articolo unico.

L'ultimo comma dell'articolo 24 della legge 9 luglio 1967, n. 589, è sostituito dal seguente:

« Il personale in regolare servizio presso l'azienda alla data di entrata in vigore della presente legge passa alle dipendenze dell'ente. Fino all'emanazione del regolamento di cui al successivo articolo 25, continueranno ad essere applicate le norme che già regolavano il trattamento economico e lo stato giuridico del personale stesso ».

Onorevoli senatori, con la legge 9 luglio 1967, n. 589, fu istituito l'ente autonomo del porto di Trieste, che iniziò la sua nuova attività nel novembre dello stesso anno con la nomina del Presidente e del Consiglio di amministrazione.

Tale legge aveva anche lo scopo di riordinare l'organismo preposto alla gestione portuale, in considerazione delle esperienze acquisite e della particolare posizione dello scalo giuliano.

L'articolo 25 della citata legge stabiliva un nuovo regolamento organico del personale; l'ente, sin dalla sua costituzione, ha posto allo studio il problema, ma la complessità delle situazioni, le difficoltà di una radicale innovazione rispetto all'antico ordinamento e l'esame di merito del Ministero della marina mercantile e di quello del tesoro fanno prevedere che la soluzione di tale problema richiederà un notevole lasso di tempo.

Anche in considerazione di tale stato di cose, la legge istitutiva dell'ente autonomo del porto di Trieste prevedeva per il personale un regime transitorio con l'ultimo comma dell'articolo 24 che così recitava: « Il personale in regolare servizio presso l'azienda alla data di entrata in vigore della pre-

sente legge passa alle dipendenze dell'ente. Fino alla emanazione del regolamento, di cui al successivo articolo 25, esso conserva le stesse qualifiche e la stessa retribuzione ».

Sulla interpretazione di tale comma dell'articolo 24 della legge n. 589 del 9 luglio 1967 sorgeva ben presto una delicata controversia fra la direzione dell'ente, le organizzazioni sindacali e l'autorità tutoria.

Il comitato direttivo dell'ente, in data 15 gennaio 1968, deliberava di affidare mansioni di categoria superiore ad un impiegato a copertura di un posto vacante.

Il Ministero della marina mercantile, però, non ratificava tale provvedimento, perchè contrastante con l'ultimo capoverso dell'articolo 24 il quale stabilisce — come già detto — che il personale dell'ente « conserva le stesse qualifiche e la stessa retribuzione » fino all'emanazione del regolamento dell'organico.

Il comitato direttivo dell'ente, al fine di evitare conflitti sindacali, stabiliva di procedere in via provvisoria al riconoscimento della categoria superiore agli aventi diritto, con riserva di provvedere in via definitiva all'atto della emanazione del nuovo regolamento organico del personale.

Il Ministero della marina mercantile, anche a seguito di pressioni sindacali, decideva di chiedere il parere del Consiglio di Stato sulla esatta interpretazione del citato articolo 24.

Il Consiglio di Stato si pronunciava in maniera restrittiva nel senso che, fino all'entrata in vigore della legge 9 luglio 1967, numero 589, le qualifiche e le retribuzioni devono restare bloccate in attesa dell'applicazione del nuovo regolamento organico del personale.

Ma a noi sembra — senza voler entrare nel merito della interpretazione restrittiva del Consiglio di Stato — che esiste un evidente connessione tra il citato articolo 24 e l'ultimo capoverso dell'articolo 25 che così recita: « In nessun caso il trattamento globale dei dipendenti dell'azienda portuale dei magazzini generali, in servizio o in quiescenza, potrà risultare inferiore a quello goduto precedentemente ». Appare chiaro, quindi, che il citato capoverso dell'articolo 25 si po-

ne come una clausola di salvaguardia delle posizioni del personale, così come l'ultimo capoverso dell'articolo 24 si poneva a tutela e non a limitazione degli interessi dei lavoratori.

Pertanto, le disposizioni intese a conservare le qualifiche e le retribuzioni fino alla applicazione del regolamento organico del personale avevano come scopo preciso non certo quello di bloccare per un periodo indeterminato ogni dinamica contrattuale, ma solo quello di mantenere un quadro economico e normativo ben definito e scevro di incertezze giuridiche.

Se così non fosse, la disposizione di mantenere e conservare inalterate le qualifiche e le retribuzioni si trasformerebbe in un atto di imperio da parte di uno dei contraenti, il che comporterebbe un'alterazione dell'equilibrio del patto.

Per i citati motivi, dunque, onorevoli colleghi, si rende necessario ed indispensabile modificare l'articolo 24 in modo che siano fugati tutti i dubbi circa la sua effettiva interpretazione e validità, nel senso che tale modifica debba riferirsi al trattamento economico ed allo stato giuridico del personale invece che alle qualifiche ed alle retribuzioni in atto alla entrata in vigore della legge n. 589 del 9 luglio 1967, consentendo in tal modo che, fino all'emanazione del nuovo regolamento, possano essere applicate le norme che regolavano lo stato giuridico del personale prima della costituzione del nuovo ente autonomo del porto di Trieste.

S E M A Desidero ringraziare vivamente il Presidente per le parole con le quali ha illustrato il provvedimento che viene al nostro esame per la necessaria ratifica dopo l'approvazione della Camera dei deputati.

Ringrazio l'onorevole relatore anche per l'interpretazione data alle presenti norme che, certamente, contribuirà a risolvere alcuni problemi che si sono presentati all'atto dell'applicazione della legge 9 luglio 1967, n. 589.

Mi permetto tuttavia di aggiungere qualche considerazione in ordine a questo provvedimento, la prima delle quali è di metodo. Se alla Camera dei deputati si fosse voluto

tener conto delle osservazioni e delle precise richieste avanzate dalle organizzazioni sindacali di Trieste, non ci troveremmo oggi qui a rivedere norme che abbiamo già approvato. A maggior ragione dico questo perchè, non più tardi di otto giorni fa, ci siamo trovati al Senato di fronte ad un caso analogo. Si stava discutendo la legge sui fitti e, da parte della maggioranza, ci si è impuntati a vararla senza cambiare una virgola, dando alla stampa, e quindi all'interpretazione della magistratura, un provvedimento inesatto, che poteva invece essere migliorato e che senza dubbio darà luogo ad una infinità di inconvenienti.

Bisogna dire basta, onorevoli senatori, a questo modo di operare, che finisce con il diminuire il valore della nostra attività di legislatori, che crea una serie di problemi all'atto dell'applicazione delle leggi che approviamo, che fa perdere tempo e soldi e non soddisfa le aspettative delle categorie interessate.

Anche nel caso in esame la maggioranza si è regolata in questo modo: il testo che il Governo voleva era quello che la maggioranza aveva presentato al Parlamento attraverso l'onorevole Belci e non ci si è discostati da questa falsariga! Ebbene, non mi pare che questo modo di procedere sia ragionevole e credo che dobbiamo prendere occasione dalle conseguenze negative cui esso dà luogo per impegnarci a non ripetere gli stessi errori, per comprendere la necessità di una dinamica più giusta tra maggioranza ed opposizione e, in modo particolare, per dimostrarci più sensibili alle richieste delle organizzazioni sindacali.

Ripeto, se quanto osservato e proposto dai rappresentanti delle categorie interessate fosse stato a suo tempo tenuto presente, non ci troveremmo oggi qui a modificare norme approvate nel 1967, avremmo risparmiato ai lavoratori disagi ed alla collettività perdita di denaro.

Questa era dunque la prima osservazione che volevo fare; senza cattiveria, senza polemica preconcepita ma con il solo intendimento di contribuire, anche attraverso il richiamo ad esperienze negative, ad un lavo-

ro sempre migliore da parte della Commissione e, in complesso, del Parlamento.

Vi sono poi due altre questioni che desidero sollevare, forse un po' più sostanziali della prima.

Abbiamo approvato la legge n. 589 nel 1967, solo due anni fa, ma essa è già diventata vecchia, si è già dimostrata sbagliata, superata, travolta dalla realtà, mentre doveva essere risolutiva, soprattutto in ordine ad una certa autonomia di questo ente per rispondere meglio alle caratteristiche dell'emporio triestino. Ebbene, non è stato nulla di tutto questo.

Il presidente di questo ente, il dottor Mario Franzil, massimo dirigente democristiano, già sindaco di Trieste, è il primo a rilevare che le norme della legge n. 589, così come sono congegnate, sono diventate macchinose per il continuo inserimento di funzionari governativi e dell'autorità tutoria nel funzionamento dell'ente stesso.

Per vent'anni si è attesa una legge a favore del porto di Trieste e quella n. 589, del resto, è di poco posteriore all'anno in cui finalmente, per volontà di Dio e volere della Nazione, il porto di Trieste — ultimo tra i quasi 160 porti italiani — è stato classificato.

Proprio così, onorevoli senatori! Il porto di Trieste, fino a quattro anni fa, non esisteva — o meglio, funzionava da 40 anni, ma non era ancora stato classificato — e non poteva quindi essere costituito l'ente porto nè il porto poteva godere di finanziamenti statali!

Ciò accadeva mentre da parte di tutti i ceti operosi, della Camera di commercio, dei dirigenti di tutti i partiti di Trieste, si faceva sentire sempre più forte la necessità di porre rimedio al pauroso stato di abbandono del porto della città; tutti i porti di Italia e del mondo, infatti, aumentavano i propri traffici, ma Trieste deperiva sempre di più.

Comunque, finalmente, si istituì l'ente porto di Trieste il cui traffico consiste, per l'85 per cento, nei rapporti estero-estero e che presenta, pertanto, caratteristiche diverse da quelle di porti come Genova, Napoli, Palermo ed altri centri italiani; il traffico

di Trieste, infatti, interessa merci che vengono dall'estero per ritornare all'estero e questo particolare tipo di movimento esige un'altrettanto particolare forma di autonomia, di libertà, di elasticità.

Con questo non voglio pensare al tipo di gestione dei porti olandesi o di quello di Amburgo — che fa una forte concorrenza a Trieste — dove c'è addirittura quasi un governo a se stante che dirige i traffici portuali, che stipula trattati internazionali, che vara accordi, ad esempio, con la Cina popolare, pure se il Governo della Germania federale ignora quella « repubblicetta ». Non vogliamo arrivare a tanto, ripeto, ma nessuno pensava che — a soluzione dei tanti suoi problemi — il Parlamento regalasse all'amata città di Trieste una tale caterva di limitazioni e di interventi dell'autorità tutoria per cui si verificano casi come quello citato dal relatore: che per un funzionario al quale era stata cambiata qualifica si è messa in movimento la macchina dell'autorità statale che non ha permesso nessuna modifica!

E su questo argomento, egregi colleghi, si potrebbe fare un discorso molto lungo che tuttavia vi voglio risparmiare, soprattutto per il fastidio che, ormai, il nome ed i problemi della città di Trieste determinano in tutti voi, in tutta l'opinione pubblica italiana, nel Parlamento e nel Governo; di fastidio, lo ripeto e lo sottolineo, è l'atteggiamento dell'Italia ufficiale nei confronti di Trieste.

C R O L L A L A N Z A . Questo non è stato mai un atteggiamento della nostra Commissione perchè ci siamo sempre battuti a favore di Trieste!

S E M A . Do atto di questo alla 7^a Commissione, ma il Governo ed il Parlamento — nel loro complesso — hanno avuto questo atteggiamento di fastidio...

R U S S O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei dirle, senatore Sema, che proprio la settimana scorsa ho avuto il piacere di ricevere al Ministero una commissione qualificata che chiedeva alcu-

ni provvedimenti particolari per Trieste, la quale, tuttavia, ha manifestato la propria piena soddisfazione in merito alle provvidenze già realizzate.

Se poi si sono verificate alcune anelasticità nella fase realizzativa bisogna dire che questo è accaduto non solo nei confronti di Trieste, ma di tutti i porti della comunità nazionale.

Comunque, proprio nei prossimi giorni delegheremo l'ente porto a realizzare le operazioni necessarie per ottenere i due miliardi che già sono stati stanziati a suo favore e mi pare quindi che il Governo, almeno nelle persone che io conosco, ha fatto e sta facendo tutto quanto è in suo potere per aiutare Trieste.

Aggiungo che nessun fastidio determinano le osservazioni che il senatore Sema sta svolgendo davanti alla Commissione e ai rappresentanti del Governo; anzi, quanto egli dice fa maggiormente aprire il nostro cuore ai problemi della sua città: stiamo qui a sentire con vivo interesse ciò che il senatore Sema va esponendo, ripeto, con la intenzione di contribuire a rendere più celere la realizzazione pratica delle provvidenze che, insieme, abbiamo approvato.

Può anche essere che, dopo aver tanto sentito parlare di Trieste, la gente non abbia più la sensibilità di una volta nei suoi confronti ma, ripeto, cerchiamo insieme di eliminare tutte le cose negative che ancora a Trieste esistono.

Chiedo scusa dell'interruzione, ma mi è sembrato fosse mio dovere dare questi chiarimenti.

S E M A . Non voglio entrare in polemica con l'onorevole Sottosegretario.

Desidero solo far presente che se invece di parlare, di prendere contatti con quel sindaco, sempre con quegli assessori, il Governo parlasse anche con i dirigenti sindacali, con gli assessori ed i sindaci di opposizione nonché con i consiglieri provinciali ed i parlamentari di opposizione si renderebbe conto che la « soddisfazione » di cui parlava il sottosegretario Russo non è condivisa da tutti e non risponde alla realtà; si renderebbe anche conto il Governo che i

triestini, operai e sindacalisti, non sono ancora diventati tanto stolti da scioperare per « soddisfazione ». Questo tipo di sciopero non è ancora entrato nella prassi così varia e ricca di fatti nuovi della storia sindacale italiana e nemmeno in quella di Trieste.

Un'ultima considerazione desidero fare per dimostrare quanto sia già vecchia la legge del 1967; voglio anticipare un pericolo che si sta per verificare per l'incapacità dell'ente porto di funzionare.

Il molo settimo non è ancora stato completato nelle sue attrezzature e già si pensa di privatizzare la gestione di quel molo; vale a dire che il porto di Trieste, un ente di diritto pubblico, con caratteristiche di diritto pubblico, sta già pensando nel suo interno come sottrarre una parte di questo bene alla destinazione ed all'uso pubblico per affidarlo a privati ed affidarlo non in una parte qualsiasi, ma in quella più qualificante, l'unica che oggi può definirsi un settore relativamente moderno rispetto alle vecchie attrezzature del porto.

Di questo ho voluto avvertire la Commissione perchè, probabilmente, si verificheranno nel porto di Trieste scioperi, agitazioni, in quanto le organizzazioni sindacali hanno già preso posizione contro questa scelta.

Mi scuso se mi sono dilungato su questo argomento, ma non potevo non parlarne nel momento in cui in questa Commissione si sta concludendo l'iter di un provvedimento che dovrebbe risolvere i problemi del porto triestino.

P R E S I D E N T E , relatore. Non ho niente da aggiungere, come relatore, se non da sottolineare il fatto che il discorso del collega Sema era generale, investiva tutti i problemi del porto di Trieste. Io ritengo che non sia il caso in questo momento di trattare l'intero problema, bensì di limitare la discussione al provvedimento sottoposto alla nostra attenzione, che non credo sia insufficiente e fuori tempo.

M A N N I R O N I , sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Il Ministero della marina mercantile, come già dinan-

zi alla Commissione della Camera, esprime parere favorevole all'approvazione del disegno di legge che oggi è sottoposto al nostro esame. Il provvedimento ha un carattere transitorio e il Ministero ritiene di dover esprimere parere favorevole in quanto si rende conto che, per superare i contrasti che erano sorti sulla interpretazione degli articoli 24 e 25 della precedente legge, sia necessaria una precisazione da parte del legislatore, quasi come interpretazione autentica dei citati articoli.

Mi associo alle dichiarazioni del sottosegretario Russo, ribadendo che, anche per quanto riguarda il Ministero della marina mercantile, da parte del Governo nulla viene mai tralasciato per cercare di andare incontro alle legittime esigenze della popolazione e della città di Trieste. Purtroppo, se taluni problemi non sono stati risolti o se l'andamento dell'economia generale del porto non soddisfa completamente le aspirazioni degli italiani, oltre che dei triestini, la responsabilità non può farsi risalire nè al Governo nè tanto meno al Parlamento.

Il senatore Sema sa quali sono le ragioni che possono spiegare l'andamento contrario o non del tutto favorevole delle operazioni del porto di Trieste e della economia generale della città. Egli può aver ragione, quale legittimo rappresentante della città, di richiamare l'attenzione del Parlamento sui problemi di Trieste; però vorrà comprendere che non è questa l'occasione per trattare in concreto tutti quei problemi.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Rinvio della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Vignola ed altri:
« Norme interpretative della legge 13 luglio 1966, n. 610, concernente modificazioni ed integrazioni alle vigenti disposizioni recanti provvidenze per la ricostru-

zione dei fabbricati danneggiati dalla guerra » (308)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei senatori Vignola, Albanese, Bardi, Formica, Mancini, Zuccalà e Iannelli: « Norme interpretative della legge 13 luglio 1966, n. 610, concernente modificazioni ed integrazioni alle vigenti disposizioni recanti provvidenze per la ricostruzione dei fabbricati danneggiati dalla guerra » (308).

RUSO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. In relazione al particolare problema che il disegno di legge tratta, devo chiedere alla Commissione un breve rinvio in quanto vorrei trovare un accordo più definitivo e sistematico, nell'intento di non vanificare lo spirito che caratterizza il provvedimento stesso. Se infatti questo venisse approvato, pare che verrebbe resa inutile anche quella felice interpretazione che il Consiglio di Stato aveva dato, d'accordo col Ministero del tesoro, per soddisfare le esigenze dalla legge stessa prospettate.

Riterrei pertanto opportuno promuovere un incontro presso il mio Ministero tra la Ragioneria generale dello Stato, il relatore e gli uffici della mia amministrazione, per trovare una formula più felice, così che lo spirito del presentatore, il lavoro del relatore e la vostra volontà siano armonizzati in maniera tale da rispondere alle esigenze espresse dal presente disegno di legge.

LUCCHI, relatore. Mi associo alla richiesta del rappresentante del Governo, consigliando nel contempo che all'incontro partecipi anche il primo proponente del disegno di legge, senatore Vignola.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno altre osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 11.