COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XLVII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 NOVEMBRE 1956

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE	PAG.
PAG. Congedi:	BIMA, Relatore . 477 DUCCI. 477, 479, 481 SEMERARO GABRIELE . 478, 479, 482
PRESIDENTE 474	CAFIERO
Comunicazioni del Presidente:	JACOPONI
PRESIDENTE	TROISI
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	DURAND DE LA PENNE
Autorizzazione dell'ulteriore spesa di lire 3 miliardi per l'attuazione dei provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento di cui alla legge 17 luglio 1954, n. 522. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2502) 474	Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio): CIBOTTO ed altri: Formazione dei pubblici elenchi delle acque del demanio marittimo. (1125);
PRESIDENTE	CIBOTTO ed altri: Estinzione dei diritti esclusivi di pesca. (1133); Rosini ed altri: Disposizioni sul regime
CAFIERO	giuridico della laguna di Venezia. (Ur - $genza$). (1281);
COLASANTO	Boidi ed altri: Riordinamento dei diritti di pesca. (1824) 482
Proposta di legge (Discussione e rimessione in Assemblea):	PRESIDENTE
SEMERARO GABRIELE ed altri: Modifica- zione della legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e del-	CAFIERO
l'armamento. (1690) 477	Votazione segreta:
PRESIDENTE 477, 478, 482	PRESIDENTE 486

La seduta comincia alle 17,45.

BIMA, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.

(E approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Farinet e Petrucci.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per la seduta odierna, il deputato Mancini è sostituito dal deputato Guadalupi.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione dell'ulteriore spesa di lire 3 miliardi per l'attuazione dei provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento di cui alla legge 17 luglio 1954, n. 522. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2502).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione dell'ulteriore spesa di lire 3 miliardi per l'attuazione dei provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento di cui alla legge 17 luglio 1954, n. 522.»

La Commissione finanze e tesoro ha espresso il suo parere in questi termini: « La IV Commissione finanze e tesoro, esaminato nella seduta odierna per il parere alla VIII Commissione (Trasporti) il disegno di legge: Autorizzazione dell'ulteriore spesa di lire 3 miliardi per l'attuazione dei provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento di cui alla legge 17 luglio 1954, n. 522, ha deliberato di esprimere parere favorevole al provvedimento stesso ».

L'onorevole Bima ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BIMA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, col disegno di legge n. 2502, già approvato dalla competente Commissione del Senato, si chiede l'autorizzazione ad una ulteriore spesa di 3 miliardi per l'attuazione della legge Tambroni. Tale disegno di legge originariamente costituiva una integrazione dell'articolo 24 della legge 17 luglio 1954, n. 522, articolo in cui si limitava a 5 anni lo stanziamento per l'esercizio 1954-55, mentre per i successivi esercizi del decennio l'onere sarebbe stato, secondo un criterio del tutto nuovo in materia,

commisurato alla entità delle commesse. Intervenute poi le note difficoltà nella attuazione della legge Tambroni fu successivamente presentato dal ministro Cassiani un progetto di legge esplicativo dell'articolo 24 della legge Tambroni, che divenne la legge 25 luglio 1956, n. 859, e con cui si fissava la cifra globale per ıl decennio dı attuazione della legge Tambroni e contemporaneamente anche la cifra annuale. In virtu di tale ultima legge lo stanziamento per il 1954-55 passava dai 5 miliardi della legge n. 522 a 7 miliardi e 755 milioni. In sostanza, col disegno di legge n. 2502 si propone di approvare una spesa suppletiva di 3 miliardi da conglobarsi nella cifra dei 74 mılıardı e 750 milioni già fissata nella legge Cassiani e senza la cui approvazione la cifra prelevabile dal tesoro non sarebbe più quella sopradetta ma soltanto di 71 miliardi e 750 milioni, e cioè 74 miliardi e 750 milioni meno i 3 miliardi di questo disegno di legge.

Credo che ci rendiamo tutti conto (ed il momento che noi attraversiamo particolarmente lo suggerisce) della necessità che il Ministero della marina possa effettivamente disporre della cifra globale fissata nella legge Cassiani, ed è per questo che il relatore ritiene quasi superfluo raccomandare l'approvazione del disegno di legge.

Ma questo disegno di legge ha incontrato diverse complicazioni. Originariamente, come già dissi, esso doveva integrare la legge n. 522 e portava il contributo per il 1954-55 da 5 ad 8 miliardı. Superato dalla legge Cassiani n. 859 e concepito invece con un disegno di legge integrativo della somma globale stanziata per decennio, la Commissione finanze e tesoro del Senato volle modificare l'articolo 2 stabilendo che alla copertura della spesa si sarebbe provveduto in deroga alla legge 27 febbraio 1955, legge che limitava la possibilità di utilizzo di disponibilità del bilancio dello Stato per l'esercizio finanziario 1954-55 alla copertura di oneri derivanti da provvedimenti legislativi non perfezionati entro il 30 giugno 1954, dimenticando però che nel caso specifico v'è una norma della legge Tambroni (che è il quinto comma dell'articolo 24) che consente di utilizzare entro il decennio le somme non impegnate nei precedenti esercizi, purché però la somma globale sia tutta impegnata entro il 1964. L'articolo 2 quindi, e la stessa modifica della Commissione finanze e tesoro del Senato sono del tutto superflui e, vorrei dire, fors'anche errati.

Dunque detto questo e facendo voti che sia accelerato al massimo possibile l'impiego delle somme stanziate, prego i colleghi di dare la loro adesione a questo disegno di legge nel testo già approvato dal Senato, evitando che debba tornare all'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DUCCI. Il disegno di legge n. 2502 dovrà essere approvato, ma sarà bene che sia subito chiaro che con questi 3 miliardi il piano decennale della legge n. 522, cioè della legge Tambroni, non potrà essere finanziato. È un primo acconto, sul quale non discutiamo perché conosciamo in quali condizioni si trovano 1 cantieri, che si sono visti promettere determinati beneficî attivi e passivi con la legge n. 522, e che in realtà, quando è arrivato il momento del pagamento, si sono accorti che lo Stato non faceva fronte agli impegni assunti. Da qui deriva una situazione quanto mai incresciosa. I liberi armatori, questa volta con un po' di ragione, sostengono che la legge è inefficiente, in quanto non risponde materialmente a ciò che aveva promesso.

Ora, a mio avviso, quanto sostengono i liberi armatori, che cioè i fondi già stanziati non sono sufficienti neppure a ricoprire il tonnellaggio ammesso ai beneficî della legge n. 522, non risponde a verità. Ritengo infatti che le 800 mila tonnellate circa di stazza lorda - tante mi pare che siano al momento - ammesse a godere dei beneficî della legge n. 522 forse possono trovare il finanziamento — dico « forse », non certamente — con i fondi che sono a disposizione. Ma rimane il fatto che le commesse continuano ad affluire -- ed è da augurarsi che le cose non cambino — per cui 1 fondi certo verranno a mancare. Quindi con questi 3 miliardi noi, come si suol dire, diamo un primo anticipo; ma è certo che prima del 1964 dovremo stanziare altri fondi, e, ripeto, dobbiamo augurarci che tale necessità vi sia perché dipenderà evidentemente dall'assegnazione di nuove commesse con conseguente lavoro per i nostri cantieri. Sarebbe molto peggio non dover stanziare i fondi per la mancanza di commesse, poiché in tal caso i cantieri si troverebbero di nuovo nelle condizioni in cui si trovano prima che una legge definitiva, non già una legge tampone quali sono la legge n. 75 e le altre, ponesse rimedio a questa situazione con un piano armonico decennale.

Pertanto approveremo senz'altro il disegno di legge n. 2502, ma desideriamo che il Ministero della marina mercantile tenga presente che con questo provvedimento non è asaurito il finanziamento e che prima del 1964 dovremo tornare con altre leggi a reintegrare i fondi per le commesse che speriamo vengano presentate per godere dei beneficì attivi e passivi della legge n. 522.

JACOPONI. Desidero solo dire che il mio gruppo non può che ribadire quanto ha sottolineato l'onorevole Ducci, alle cui parole mi associo. Dichiaro quindi che voteremo a favore.

CAFIERO. Vorrei osservare che noi disponevamo di una legge aperta, quella Tambroni, per cui tutte le commesse che fossero state date ai cantieri avrebbero goduto di determinati contributi a favore dei cantieri stessi. Viceversa, in una delle ultime sedute della nostra Commissione prima delle ferie, questa legge, attraverso uno schema di finanziamento che aveva il limite di 74 miliardi, divenne una legge chiusa. Che oggi attraverso provvedimenti successivi si aumenti questa dotazione di 74 miliardi è estremamente giovevole, non solo per il presente, ma anche per il futuro dei cantieri.

Però la vera attuazione è questa. I cantieri hanno ottenuto molte commesse. Posso dire onestamente che essi ormai sono a posto fino al 1958, 1959.

DUCCI. Fino al 1958 sicuramente; per il 1959 non so.

CAFIERO. Quindi i cantieri hanno assicurato il lavoro per 2 anni e mezzo. È necessario però che in questo periodo, cioè nel periodo di vita della legge Tambroni, i cantieri italiani raggiungano finalmente quel perfezionamento tecnico che ha consentito e consente ancora oggi ai cantieri esteri di praticare prezzi inferiori rispetto a quelli dei cantieri italiani.

Ora, la perfezione tecnica, specialmente quando si parte da uno stato di arretratezza — tra noi diciamo le cose come stanno — quale è quello in cui si trovano taluni cantieri italiani prima della legge Tambroni, non si può raggiungere nel periodo di uno o due anni, ma richiede almeno alcuni anni.

D'altra parte questa foga di costruzioni deve essere sempre incoraggiata, perché in sostanza, se si vanno a sacrificare alcuni miliardi, abbiamo però la sicurezza che le maestranze cantieristiche, se avranno un lavoro continuativo, non domanderanno altro allo Stato. Questo lavoro continuativo, poi, ci interessa da ogni punto di vista: dal punto di vista internazionale, giacché sappiamo che ci sono diverse commesse di navi per l'estero, ed anche da un punto di vista nazionale, in quanto noi, che abbiamo una modesta conoscenza della materia, possiamo qui testimoniare quanto sia stata sempre tormentosa la

situazione dei cantieri, di modo che questi miliardi aggiunti ai 74 approvati con l'ultima legge, mentre non credo che possano portare al fallimento lo Stato italiano, serviranno effettivamente a consolidare questa industria.

Vi dirò qualche cosa di più. Oggi la congiuntura di ordine industriale-marittimo è favorevole, al punto che si pensa di istituire in Italia altri cantieri, e quindi di costruire altri scalı. Per esempio si è parlato di Baia, dove esistevano dei magnifici scali che furono demoliti allorché si procedette ad un ridimensionamento dell'industria cantieristica. Oggi, data la tendenza a costruire specialmente naviglio petroliero — che ci verrebbe commissionato anche dall'America la quale trova più favorevole costruire in Italia anziché nei molti cantieri americani per ragioni di ordine economico, dato che le costruzioni americane in questo caso costano più di quelle italiane è molto probabile che questi cantieri di Baia siano reintegrati. Pertanto, trattandosi di una industria la quale va a risorgere, con tutto il passivo insito in questa resurrezione — giacché bisognerà ricostruire gli scali che sono stati demoliti — ritengo sia necessario favorire guesta tendenza volta a mantenere i contributi, anziché ostacolarla. Pertanto voterò a favore di questa legge.

TROISI. Ritengo anch'io opportuno il provvedimento sottoposto al nostro esame, il quale ha un carattere finanziario e consente di fronteggiare il quantitativo di commesse assegnato ai nostri cantieri.

In sostanza bisogna ritornare al principio originario che informa la legge Tambroni, principio che fu particolarmente accentuato. Ricordo infatti che nella sua esposizione il ministro pose l'accento su questo carattere del provvedimento che lasciava indeterminati gli stanziamenti annui commisurandoli all'entità delle commesse che sarebbero state effettuate. Pertanto questo disegno di legge si riporta in sostanza a quello che era il concetto originario.

I colleghi hanno manifestato le loro perplessità per quanto riguarda gli anni successivi. Ma c'è un comma dell'articolo 24 per il quale bisogna stabilire anno per anno stanziamenti adeguati negli stati di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Occorre anche fare in modo di conseguire l'obiettivo della razionalizzazione dei cantieri. Anche questo sacrificio deve essere imposto alla nazione. In sostanza si tratta di una forma di protezionismo che si protrae per un certo numero di anni al fine di porre i can-

tieri su quel piano di razionalità che consenta ad essi di fronteggiare la concorrenza estera producendo a costo minore, obiettivo che non può raggiungersi se non in un certo lasso di tempo.

Mi associo pertanto al parere favorevole espresso dal relatore.

COLASANTO. Anche 10 mi associo al parere favorevole sul disegno di legge. Desidero solo avere una assicurazione dall'onorevole Sottosegretario. Le agevolazioni a favore dei cantieri incominciarono con la nota legge Saragat la quale assegnava il 30 per cento delle costruzioni ai cantieri del Mezzogiorno. Per altro in quell'occasione si notò che questa clausola del 30 per cento poteva essere rispettata solo in parte a causa della deficiente attrezzatura dei cantieri meridionali.

Pertanto, associandomi alle richieste dell'onorevole Cafiero, ribadisco la necessità che i cantieri meridionali siano attrezzati in modo da poter costruire a prezzi economici e sostenere la concorrenza internazionale: Occorre altresì aumentare tali cantieri. Si è già parlato di Baia, a questo proposito faccio osservare che lo scalo di Baia non è proprio demolito: furono demolite le attrezzature, ma il grosso esiste ancora. Quindi non occorre fare sistemazioni a mare e tante altre opere che, se pure in misura limitata, già vi sono.

CAFIERO. Ma in the condizioni?

COLASANTO. Vorrei quindi dal Sottosegretario l'assicurazione che sia ricostruito il cantiere di Baia e siano attrezzati confacentemente gli altri cantieri meridionali, perché tra 2 o 3 anni possano trovarsi in condizioni di costruire a prezzi internazionali, infine invoco che quella famosa norma della legge Saragat relativa alla riserva del 30 per cento, se pure oggi non ha più vigore, costituisca comunque una guida allorché si devono assegnare le commesse.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Non posso che ripetere i vari argomenti esposti dal relatore. Quanto all'assicurazione chiesta dall'onorevole Colasanto, non posso che appoggiarla: già fa parte della politica del Governo favorire tutto quanto va a vantaggio dell'industria del Mezzogiorno.

Chiedo quindi alla Commissione di voler approvare questo disegno di legge che è atteso dagli armatori e che risponde alle esigenze imperiose dell'amministrazione che praticamente ha già impegnato i 3 miliardi in discussione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

È autorizzata un'ulteriore spesa di lire tre miliardi per l'attuazione dei provvedimenti recati a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento dalla legge 17 luglio 1954, n. 522.

(È approvato).

ART. 2.

Alla copertura della spesa di cui al precedente articolo 1 sarà provveduto, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, a carico del fondo speciale iscritto al capitolo n. 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1954-55.

(E approvato).

ART. 3.

Il Ministro per il tesoro e autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Semeraro Gabriele ed altri: Modificazione della legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (1690).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge dei deputati Semeraro Gabriele, Natali e De Meo: « Modificazione della legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Comunico che la IV Commissione (Finanze e tesoro) ha espresso parere contrario, considerato che il provvedimento comporterebbe una notevole dilatazione dell'onere a carico dell'erario e determinerebbe un turbamento nella struttura finanziaria della legge n. 522 attribuendo a talune costruzioni navali (nel caso specifico bacini galleggianti) un complesso di provvidenze eccedenti le necessità e

comunque sproporzionate rispetto a quelle che rimarrebbero attribuite ai restanti tipi di costruzioni.

L'onorevole Bima ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BIMA, Relatore. Con la proposta di legge n. 1690 dei colleghi Semeraro Gabriele, Natalı e De Meo sı propone la costruzione ın Taranto di un bacino galleggiante, avvalendosi del contributo previsto dall'articolo 14 della legge Tambroni, articolo che limita invece i contributi non già alla costruzione dei galleggianti ma soltanto a quella delle nuove navi. A me pare che l'estensione dei contributi alla costruzione dello scafo e delle macchine di navi mercantili previsti nel titolo II della legge 17 luglio 1954, n. 522 — ed è questa la prima anomalia — metterebbe ı predetti bacını ın una posizione di ingiustificato vantaggio rispetto alle altre unità non destinate alla navigazione marittima, draghe non autopropellenti e pontoni di sollevamento, che ai sensi della predetta legge sono ammessi non già ad usufruire dei contributi ma soltanto ad usufruire di agevolazioni doganali e fiscali previste nel titolo I della legge stessa.

DUCCI. Contributi passivi.

BIMA, Relatore. A questa anomalia se ne aggiunge un'altra. Tale estensione comporterebbe anche gravi difficoltà di carattere finanziario, poiché la legge n. 522 ha determinato il massimo impegno di lavoro dei cantieri ed il correlativo massimo impegno finanziario da parte del Governo, tanto da essersi resa necessaria l'interpretazione autentica dell'articolo 24 della legge n. 522 medesima relativa agli stanziamenti avvenuti con la legge 25 luglio 1956, n. 859, nonché l'emanazione del provvedimento legislativo sul quale ho prima riferito.

Pertanto il richiamo fatto nella relazione daglı onorevolı colleghı proponenti alla precedente legge 12 maggio 1950, n. 368, è del tutto arbitrario, sussistendo allora condizioni completamente diverse delle attuali; infatti l'ammissione ai beneficî per la costruzione di bacini galleggianti prevista dalla predetta legge n. 348 fu subordinata alla eventualità che dopo il 31 dicembre 1950 si fossero verificate rinunzie o decadenze di armatori già ammessi aı beneficî della legge 8 marzo 1949, n. 75; e la domanda di ammissione ai benefici per la costruzione di un bacino galleggiante da impiegare nel porto di Palermo in tanto fu accolta ai sensi della legge n. 348 in quanto le predette rinunzie o decadenze effettivamente si verificarono. Oggi invece — ed è qui che prego specialmente i proponenti di voler fissare la loro attenzione — poiché la legge n. 522, opportunamente integrata dalla legge n. 859 (che dovrà a sua volta essere perfezionata dal disegno di legge n. 2502) ha pienamente utilizzata la capacità produttiva dei cantieri, e poiché le varie rinunzie che ad essa si verificarono sono state ampiamente assorbite da altre domande per costruzione di navi mercantili, si rende assolutamente necessario che i fondi disponibili per effetto di tali ultimi provvedimenti legislativi non vengano in qualsiasi modo sottratti per il perseguimento di fini diversi da quelli dei provvedimenti medesimi.

Detto questo, il relatore è assolutamente e decisamente contrario alla presa in considerazione della proposta di legge Semeraro Gabriele ed altri.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SEMERARO GABRIELE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io vorrei superare le preoccupazioni del relatore che ha parlato di anomalia e di interpretazione arbitraria. Assicuro che, insieme con i miei colleghi proponenti, non volevo essere né anomale né arbitrario.

Nel presentare questa proposta di legge riconoscevamo che in forza delle disposizioni governative anche il cantiere navale di Taranto si era aggiornato da cantiere a carattere industriale-militare a quello a carattere industriale-civile, e constatavamo che nei diversi cicli era stata assorbita una parte degli operar licenziati. Pensavamo, con questa nostra proposta di legge, che potevamo, attraverso un bacino galleggiante di carenaggio, dare una possibilità di continuità di lavoro, soprattutto perché tenevamo presente che nel 1950, 1959 e 1960, quando si rallenterà la spinta costruttiva delle nuove navi, proprio i bacini galleggianti o i bacini a carattere permanente serviranno alle navi costruite con questi aiuti per metterle in condizioni di tenere il mare.

Pensavamo inoltre, che potevamo godere anche noi di un bacino galleggiante che potesse richiamare nei nostri cantieri del lavoro tramite le commesse estere senza danneggiare (superiamo così anche questa preoccupazione) né i cantieri di Genova, né quelli di Napoli, né quelli di Paleimo.

Infatti, ho qui un elenco di navi per un ordine di lavori di riparazione e di carenaggio dell'anno scorso per oltre 8 miliardi (e si tratta soprattutto di importo di buste-paga, perché quando si ripara la carena di una nave, il materiale è in percentuale minima) e queste navi, proprio perché Taranto non era prov-

vista di un bacino di carenaggio, hanno fatto rotta verso il loro paese senza andare né a Napoli, né a Genova, né a Palermo, perché non si trovavano nella rotta di una di queste città.

Ripeto, 8 miliardi di riparazioni in un anno.

Quando fui invitato dalla Sottocommissione finanze e tesoro per sostenere questa nostra proposta di legge, restai d'accordo con i colleghi della Sottocommissione stessa che dovevo esibire una documentazione per dimostrare come navi straniere, nella misura di oltre 40 e per un importo di lavori di riparazioni di 7-8 miliardi, non erano andate a finire a Taranto perché qui mancava il bacino galleggiante, e se ne sono andate nei loro paesi.

Purtroppo, non sono stato riconvocato ed è stato espresso parere contrario alla proposta di legge.

Concludo dicendo ai colleghi di vedere un po' la possibilità se non proprio di approvare questa proposta di legge, di usare un sistema consentito dal regolamento perché queste nostre buone intenzioni non vadano a cadere.

CAFIERO. Vorrei associarmi alla proposta dell'onorevole Semeraro, però essa arriva in un momento particolarmente delicato per la legge Tambroni. Era una legge aperta nel senso che tutte le commesse dovevano fruire di questi benefici. Viceversa oggi è diventata, salvo a contemplare modifiche nel prossimo avvenire, una legge chiusa. Dopo i 74 miliardi e più e questi 3 miliardi che abbiamo approvato proprio in questo momento col disegno di legge n. 2502, non mi pare che vi sia margine per tirare fuori una somma di 7-8 miliardi

SEMERARO GABRIELE. Il contributo sarebbe di 500 milioni e la spesa di 2 miliardi.

CAFIERO. Comunque, siccome vi sono molte imprese le quali hanno fatto la domanda di ammissione a questi beneficî e, come diceva poco fa l'onorevole Ducci, nella sostanza molte di queste domande rimarranno insodisfatte, io non credo che si possa sottrare anche solo mezzo miliardo di contributo per il bacino galleggiante.

D'altra parte vorrei fare osservare all'onorevole Semeraro che l'importo di un bacino galleggiante si aggira intorno ai 4-5 miliardi.

SEMERARO GABRIELE. Due miliardi.

CAFIERO. In questo periodo anche i cantieri di Taranto si trovano coperti di lavoro per 3-4 anni.

SEMERARO GABRIELE. Per un paio di anni.

CAFIERO. Anche tre anni. In Italia ormai si cerca affannosamente uno scalo nei diversi cantieri ed è difficile trovarlo. Evidentemente, i cantieri di Taranto, profittando della congiuntura, che durerà per lo meno ancora 3-4 anni, possono senz'altro far fronte a questa spesa, se la ritengono necessaria e producente.

Per questa ragione sono costretto a votare contro la proposta di legge.

DUCCI. In linea di principio, quando si tratta di costruire, sono sempre favorevole alla costruzione, per ragioni che mi appaiono evidenti, e sono quindi favorevole anche alla costruzione dei bacini galleggianti, cioè anche alla costruzione del bacino galleggiante di Taranto.

Mi ero documentato, ma ho dimenticato l'elenco, credo tuttavia di poter affermare che questo sarebbe per Taranto il decimo bacino galleggiante.

SEMERARO GABRIELE. Non è esatto. GUADALUPI. Ma sono inutilizzabili. DUCCI. Gli altri 9 sono della marina militare.

Che venga costruito questo bacino, in linea di principio non ho nulla in contrario. Sono invece, per aggiungere un altro avverbio ai due detti dal relatore, ferocemente contrario a che questi denari vengano prelevati dal disegno di legge n. 2502, recentemente approvato, anzi richiamo a questo proposito la responsabilità dei colleghi.

La situazione dei nostri cantieri è quella esposta dall'onorevole Cafiero. Noi ci troviamo nella situazione in cui togliere pochissimi milioni a questi stanziamenti che sono insufficienti, significa veramente andare verso una crisi che allo stato di fatto non sappiamo ancora con questi finanziamenti se si potrà evitare. Ma se togliamo ancora dei fondi — che non possono essere 400 milioni per la semplice ragione che un bacino galleggiante, a meno che nor sia una specie di scatola, costa non meno di 2 miliardi — la crisi sarà veramente inevitabile.

D'altra parte, la situazione di Taranto è analoga a quella di La Spezia. La Spezia è la sede del comando dell'alto Tirreno, mentre Taranto è la sede del comando del basso Adriatico. I bacini di Taranto e di La Spezia sono tutti bacini militari. Noi a La Spezia abbiamo sviluppato in una maniera, che fa anche invidia a Genova, l'industria delle riparazioni navali.

A La Spezia ci serviamo del bacino della marina militare.

SEMERARO GABRIELE. Nella nostra relazione parliamo di questi bacini.

DUCCI. A La Spezia, con un cumulo di riparazioni navali, che sono superiori a quelli di Taranto, ci arrangiamo con il solo bacino della marina militare.

Se la proposta di legge Semeraro ed altri dovesse progredire nel suo *iter*, noi saremo obbligati a chiedere, anche per la Spezia, un bacino galleggiante, perché non lo abbiamo. So già che l'onorevole Gatto (mi meraviglia che non sia presente) ne chiederà immediatamente uno per Venezia.

Dal punto di vista del diritto siamo esattamente alla pari con Taranto, anzi, in fatto di bacini, ne abbiamo in numero inferiore rispetto a tutti gli altri.

Purtuttavia, fra il costruire un bacino galleggiante, che indubbiamente apporterebbe dei vantaggi (questo non lo nego), ed il far correre il pericolo ai nostri cantieri ad un certo momento di fermare la costruzione delle navi che sono già commissionate, non esitiamo a trattenere quello che sarebbe il nostro desiderio e cioè di chiedere un bacino galleggiante anche per noi e spero che i colleghi di Taranto lo comprendano.

Approviamo la costruzione di un bacino, ma quello che non possiamo accordare è che questi denari debbano essere prelevati su una legge che è finanziariamente striminzita il che, quando riusciste al vostro intento, procurerebbe più danno che vantaggio con la costruzione del bacino galleggiante.

Se presentate una proposta di legge trovando fondi da altra parte, avrete la nostra incondizionata approvazione, ma non l'avrete se cercate di prendere questi fondi sulla legge per le costruzioni navali che, dal punto di vista finanziario, è in condizioni difficili.

Tenete presente che vi è urgenza, e che sottrarre finanziamenti vuol dire andare incontro a grossi guai e alla sospensione del lalavoro

JACOPONI. Senza dubbio la discussione è importante ed interessante, perché riguarda uno degli elementi decisivi per l'attrezzatura dei nostri porti. Il collega Semeraro ha messo in rilievo che la mancanza di un bacino di carenaggio nel porto di Taranto ha causato una perdita di lavoro nell'economia della città per valore di circa 8 miliardi.

BOGONI. Ma è stato un danno anche per l'economia nazionale.

JACOPONI. Lo stesso argomento potrei sostenere io, con cifre maggiori, per Livorno. DUCCI. Ed io per La Spezia.

JACOPONI. Livorno è un porto che fra combustibili solidi e liquidi e merci varie imbarca e sbarca 3 milioni e mezzo di tonnellate all'anno, mentre Taranto non arriva nemmeno a 600 mila tonnellate. Se Taranto ha perso 8 miliardi, in proporzione vuol dire che Livorno ne ha persi 24. Taranto poi ha 9 o 10 bacini, mentre Livorno ne ha uno solo, della capacità di navi non superiori alle 9 mila tonnellate, navi cioè che quasi non esistono più. Quindi io sono dell'opinione che la marina mercantile deve discutere della necessità di dotare tutti i nostri porti, per l'interesse dell'economia nazionale, di bacini di costruzioni navali. A Livorno abbiamo costituito, caro collega Semeraro, un comitato per la costruzione di un bacino galleggiante di almeno 60 mila tonnellate, perché ora i cantieri costruiscono le navi di 80 ed anche di 100 mila tonnellate. Un bacino di questo genere si è calcolato che non costerebbe meno di 6 miliardi. Perciò con 2 miliardi non si fa nemmeno più un bacino per riparare una barca a vela. Noi non abbiamo pensato di poterci rivolgere alla legge n. 522, perché sarebbe come coprire un buco per aprirne un altro più grande. Ci dovremmo pertanto mettere d'accordo e richiedere al Governo una legge che dia la possibilità a tutti i porti degni di questo nome di costruire i bacini dei quail mancano. Però dove trovare il denaro necessario? Ecco perché allora noi dobbiamo pronunciarci sfavorevolmente alla proposta di legge dei colleghi Semeraro ed altri, pur comprendendo la giustezza della loro richiesta.

Osservo poi che nella proposta di legge si dice che il bacino potrebbe servire alla marina militare. Noi sosteniamo che la marina militare debba provvedere con i suoi mezzi alle sue esigenze e che anzi essa dovrebbe venire incontro, in caso di disponibilità dei suoi bacini, alle necessità della marina mercantile.

TROISI. Il collega proponente ha fatto conoscere alla Commissione alcuni dati che a mio avviso meritano l'attenta considerazione della medesima. Egli ha detto che c'è un numero rilevante di navi straniere le quali si sono trovate al di fuori della rotta ove esistono i bacini galleggianti (Palermo, Napoli, Genova) e che avevano bisogno di riparazioni. Le avrebbero fatte ben volentieri, anche per ragioni economiche a Taranto. Hanno dovuto rinunciarvi. Il fatto lamentato sarebbe determinante della convenienza di dotare Taranto di questo impianto, indipendentemente dai bacini militari, i quali non possono essere adibiti a questo uso di carattere privato.

DUCCI. Alla Spezia, quando i bacini militari sono disponibili, il comando militare concede l'autorizzazione ad immettervi naviglio civile.

TROISI. Ma c'é, secondo il collega Semeraro, un altro elemento da considerare, ed è quello della necessità, che sarà sempre più avvertita negli anni avenire, di questo bacino; per cui investimenti del genere sono da considerare opportuni dal pinto di vista dello sviluppo delle comunicazioni marittime, anche indipendentemente dall'aspetto finanziario.

Mi rendo conto che la decurtazione degli stanziamenti della legge n. 522 ci rende perplessi e preoccupati. Perciò proporrei di non deliberare in questa sede in merito alla proposta, appunto per riesaminare il problema e consentire agli stessi proponenti di ravvisare qualche altra fonte di finanziamento.

GUADALUPI. Sono agevolato dall'ultima proposta fatta, alla quale stavo per associarmi anche a nome del collega Bogoni, in parte di contrario avviso(ma solo formalmente) dal collega Ducci. Credo di dover dare spiegazioni di ordine semplicemente economico ma soprattutto anche morale perché si abbia ad intendere da ogni parte politica le ragioni per cui questa proposta di legge sia stata presentata da alcuni deputati della maggioranza e porti la nostra benevola adesione anche se non la sottoscrizione. Evidentemente noi non abbiamo posto un problema soltanto meridionale o soltanto pugliese o soltanto tarantino. chi avesse letto attentamente la proposta di legge dei colleghi Semeraro De Meo e Natali avrebbe visto che noi poniamo un problema di carattere generale. Non è stato chiesto con la proposta che si possa, avvalendosi degli stanziamenti previsti dalla legge n. 522, permettere con la concessione di speciali contributi la costruzione di un bacino: abbiamo precisato che si tratta della concessione per la possibile costruzione di quanti bacini galleggianti siano necessari all'economia marittima dei diversi porti italiani che sono in quelle particolari condizioni come Taranto, Livorno, La Spezia, Genova, ecc. Quindi io richiamo soprattutto l'attenzione dei colleghi su questo, che noi abbiamo posto il problema di carattere generale, non particolare o meridionale. Che se poi si dovesse dalla relazione desumere, come è stato bene desunto da molti di voi, che le ragioni sono essenzialmente economiche, a noi pare che esse debbano essere veramente sottolineate. Quei dati che il collega Semeraro ha portato alla nostra conoscenza, se fossero più completi e più di carattere generale, riferendosi anche a tutti gli altri porti nelle stesse condizioni, porterebbero a questa amara constatazione: che a causa della mancanza di alcuni bacini galleggianti, l'economia di questi porti e delle zone che da essi dipendono ha sofferto un grave danno, specie per il mancato impiego della manodopera. A Livorno, Taranto ed altrove c'è stata una perdita di parecchi e svariati miliardi di salari.

Si dice — ed è questa l'obiezione per cui siamo anche noi piuttosto perplessi — che nel momento in cui chiediamo l'allargamento della concessione e quindi del beneficio previsto dalla legge veniamo a sottrarre dal quantum stabilito dallo stanziamento complessivo decennale una quota che non ha importanza stabilire se sia di 500 milioni, perché nessuno può oggi dire quanto costerebbe un bacino: l'essenziale è che sia del 25 per cento del prezzo complessivo della costruzione, determinato secondo principi tecnici, economici, ecc., e che questa possa realizzarsi solamente alla condizione che la proposta di legge sia migliorata. È evidente che nel momento in cui chiediamo un di più e lo sottraiamo a quanto già stabilito per le costruzioni navali, veniamo a portare un danno sensibile. In questo sono perfettamente d'accordo con i colleghi Troisi, Ducci e Jacoponi. Per cui anch'io mi associo perché sia sospeso l'esame della proposta di legge e perché essa venga riesaminata dai colleghi proponenti alla luce di questa considerazione. Se essi potessero, anche allargando le sottoscrizioni e quindi estendendo il fronte dell'iniziativa parlamentare, formulare una proposta che tenga conto della necessità di operare su altra via il finanziamento necessario, io non credo che ci siano delle serie argomentazioni in contrario per non approvare una proposta di legge che non porterebbe beneficio alla economia tarantina in particolare, né alla marina militare contraria a permettere l'uso dei bacini galleggianti.

DUCCI. A La Spezia fanno delle difficoltà, ma in linea assoluta non lo negano.

GUADALUPI. Ci sono lavori che richiedono una lunga permanenza del naviglio mercantile in bacino, per cui la marina è anche giustificata ad operare delle resistenze. E nessuno ha delle critiche a muovere perché le esigenze di ordine tecnico e tattico militari sono tali per cui non si può pretendere una disponibilità piena ed assoluta da parte della marina mercantile dei più grossi bacini galleggianti.

Tenuto conto anche del fatto già ribadito dall'onorevole Semeraro che il danno sarebbe

notevole non solo per le maestranze ma per l'economia italiana, noi ci associamo pertanto alla proposta di sospensiva, raccomandando agli onorevoli proponenti di integrare la loro proposta di iniziativa parlamentare con questi suggerimenti e sin da questo momento noi vogliamo dichiarare di essere favorevoli ad una tale proposta di legge che comunque non porti danno all'attuazione effettiva della legge Tambroni.

DE MEO. Sarò brevissimo. La nostra proposta di legge anche se non avrà in questa sede l'onore dell'approvazione indubbiamente ha acquistato un merito: quello di aver sollevato in seno a questa Commissione un problema di carattere generale sul quale mi pare ci sia d'adesione di tutti. Noi non vogliamo fare una questione locale. Quindi al di là delle valutazioni personali più o meno recise v'è il fatto che questo problema di carattere generale va studiato ed impostato con una certa cautela, perché noi non abbiamo nessuna intenzione di danneggiare altre impostazioni, mentre vogliamo creare le premesse per coordinare queste attività. Quindi non mors tua vita mea, caro Ducci.

DUCCI. Ho dichiarato che se non ricorrete ai fondi della legge n. 522, io senz'altro sarò uno dei firmatari della nuova proposta.

DE MEO. Noi ritiriamo le mani dalla legge n. 522... ma siamo pronti a stenderle su altri fondi. Perché non si tratta di un problema di carattere locale, ma di un problema generale, che interessa tutta la nostra economia.

I dati del collega onorevole Semeraro sono esatti ed uniti a quelli degli altri colleghi debbono far riflettere di quale danno si sia appesantita l'economia nazionale per queste commesse non accolte. Ora per tranquillità di tutti desidero dichiarare che la richiesta di sospensiva o di rimessioni in aula non vuole essere un sotterfugio per inserirci al momento opportuno e danneggiare le finalità della legge n. 522, ma semplicemente una richiesta per avere tempo a disposizione, per completare con dati più precisi il nostro studio e per avere anche dal Governo l'aiuto più concreto di guisa che la proposta di legge possa essere approvata.

DURAND DE LA PENNE. Sono perfettamente d'accordo su quanto è stato detto, che cioè occorre studiare la questione dei bacini per tutti i porti. Aggiungo che nella nuova situazione che si è creata sarebbe utile, anzi indispensabile parlare, oltre che di bacini galleggianti, anche di bacini in muratura, perché i bacini che si dovranno costruire dovranno essere tali da poter contenere navi fino a

100 mila tonnellate. Bacini galleggianti, di queste dimensioni sarà difficile che possano essere costruiti e che possano essere tenuti nei porti. Pertanto bisogna anche considerare i bacini in muratura.

TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Come hanno osservato gli onorevoli Ducci e Cafiero, la legge n. 522, opportunamente integrata dai successivi provvedimenti di legge, ha pienamente utilizzato le capacità produttive dei cantieri. Ecco perché è necessario che i fondi disponibili non vengano in alcun modo distolti per il perseguimento di fini diversi da quelli che la legge stessa si poneva.

Io sono il primo ad aminettere che occorre costruire bacim galleggianti o fissi, cioè a dire in muratura, nei vari porti italiani: Livorno, Taranto, La Spezia e Messina. Per quanto riguarda Taranto, in questo porto esiste soltanto un bacino fisso di proprietà della marina militare, la quale purtroppo difficilmente concede ai privati di accedervi per le riparazioni navalı. Scrive l'onorevole Semeraro nella sua relazione: « Infatti la marina militare, proprietaria dei bacini di carenaggio esistenti nel Mar Piccolo, concede l'uso di tale attrezzatura non solo compatibilmente con le proprie esigenze ma anche in riferimento alla nazionalità delle navi ». Io aggiungo che difficilmente concede, perché essa ha sempre esigenze da sodisfare, per cui non si può assolutamente fare assegnamento su bacını galleggianti di Taranto. Questo è il motivo per cui si sente il bisogno di costruirne anche in questo porto, ma attıngendo ad altri fondı. Sı trovi la maniera di alimentare finanziariamente questi bacini, e si verrà incontro alle esigenze legittime ed imperiose di molti porti italiani.

PRESIDENTE. La situazione, arrivati al punto al quale siamo giunti, si presenta in termini molto precisi.

Io non posso consentire assolutamente alcuna sospensiva perché il regolamento non lo permette, in quanto il parere della Commissione finanze e tesoro è contrario. Pertanto non ci sono che tre possibilità: o la proposta di legge viene ritirata dai firmatari i quali la possono ripresentare tenendo conto di tutti i suggerimenti e di tutti i voti che sono stati espressi in questa sede; o viene rimessa in aula in virtù dell'articolo 84 del regolamento, nel qual caso passa alla nostra Commissione dalla sede legislativa a quella referente, ed in tale occasione si potrà integrare e sostituire, apportare insomma tutte le modifiche che si ritengano necessarie; oppure se. per assurda ipotesi — ma non mi pare

sia questo il caso — la Commissione dovesse insistere, io dovrei applicare l'articolo 40: dovrei cioè presentare una relazione al Presidente della Camera, il quale dovrà decidere se la proposta di legge dovrà essere esaminata congiuntamente dalla IV Commissione e dalla nostra, ovvero se dovrà ugualmente essere rimessa in aula.

Io penso che fra le tre soluzioni la migliore sia quella di rimettere senz'altro la proposta di legge in aula, con la conseguenza che essa presso la nostra Commissione passerebbe dalla sede legislativa a quella referente. E quando la proposta di legge stessa tornerà al nostro esame in sede referente, i colleghi che si sono pronunciati favorevolmente potrebbero d'accordo studiare il modo di reperire i fondi necessari, di guisa che la Commissione possa esprimersi favorevolmente sulla proposta di legge.

Domando all'onorevole Semeraro, primo firmatario della proposta di legge, se è d'accordo sulla soluzione da me proposta.

SEMERARO GABRIELE. Sì, onorevole Presidente, sono d'accordo per la remissione in aula.

PRESIDENTE. Comunico che proprio in questo momento mi è pervenuta regolare richiesta di rimessione in aula del provvedimento, avanzata dall'onorevole De Meo e corredata dal prescritto numero di firme. La discussione pertanto sul provvedimento medesimo, a norma del regolarmento, resta sospesa.

Seguito della discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Cibotto ed altri: Formazione dei pubblici elenchi delle acque del demanio marittimo. (1125); di iniziativa dei deputati Cibotto ed altri: Estinzione dei diritti esclusivi di pesca. (1133); d'iniziativa dei deputati Rosini ed altri: Disposizioni sul regime giuridico della laguna di Venezia. (Urgenza). (1281); di iniziativa dei deputati Boidi ed altri: Riordinamento dei diritti di pesca. (1824).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Cibotto, Penazzato, Biasutti, Storchi, Calvi, De Marzi Fernando e Buttè: «Formazione dei pubblici elenchi delle acque del demanio marittimo»; d'iniziativa dei deputati Cibotto, Galli, Biasutti, Penazzato, Storchi, Calvi, Buttè e De Marzi Fernando: «Estinzione dei diritti esclusivi di pesca»; d'iniziativa dei deputati Rosini, Gianquinto, Tonetti e Luzzatto: «Disposione dei diritti esclusiri, Gianquinto, Tonetti e Luzzatto: «Disposione dei diritti esclusiri, Gianquinto, Tonetti e Luzzatto: «Disposione dei diritti esclusiri di pesca»; d'iniziativa dei deputati Rosini, Gianquinto, Tonetti e Luzzatto: «Disposione dei diritti esclusirio dei deputati Rosini, Gianquinto, Tonetti e Luzzatto: «Disposione delle proposte di legge di legge di iniziativa dei deputati Posici dellegge di legge di leg

sizioni sul regime giuridico della laguna di Venezia »; d'iniziativa dei deputati Boidi, Troisi, Cervone, Bernardinetti, Breganze, Petrucci, Belotti, De Biagi, Martino Edoardo, Sparapani, Biasutti, Ballesi, Pacati, Rosati, Ferrario Celestino, Pintus, Farinet, Valandro Gigliola, Sampietro Umberto e Sammartino: «Riordinamento dei diritti di pesca ».

Mi sono premunito di tutti i verbali delle sedute precedenti per ricordare ai colleghi che è la terza volta che questo complesso di proposte di legge viene all'esame della nostra Commissione. Nella seduta del 26 febbraio 1956, dopo la relazione ampia e precisa dell'onorevole Sensi, che mi spiace di non vedere ora benché sia presente il correlatore, fu stabilito un congruo rinvio per lo studio approfondito delle proposte di legge. Penso per altro che dal 29 febbraio ad oggi possiamo considerare che questo congruo periodo sia ormai trascorso. In seguito vi sono stati altri rinvii. Quindi l'onorevole Cibotto ci ha fornito una controdeduzione, la quale, se non ricordo male, occupa ben 24 colonne del fascicolo della seduta del 20 luglio 1956, ragion per cui siamo ormai arrivati a maturazione per affrontare serenamente e coraggiosamente ıl problema.

Apro pertanto la discussione generale.

ROSINI. Desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sulla differenza d'impostazione che esiste tra la proposta Boidi da una parte e le due proposte dell'onorevole Cibotto e la mia dall'altra. Tra le due proposte Cibotto e la mia v'è una sostanziale piattaforma comune che le distingue da quella dell'onorevole Boidi. In altre parole, l'onorevole Cibotto ed 10 cerchiamo di risolvere, sia pure con intendimenti che possono in parte divergere, alcuni problemi nell'interesse della collettività. L'onorevole Boidi invece si preoccupa essenzialmente del danno che gli interessi della collettività possono apportare ad alcuni interessi privati e si preoccupa di tutelare questi ultimi. Intendiamoci, è perfettamente lecito tutelare anche gli interessi privati: non è un'accusa di carattere morale che io faccio all'onorevole Boidi, solo desidero che le posizioni siano ben chiare.

Indubbiamente la materia è molto complessa e non mi pare, se mi è consentito dirlo, che l'onorevole Sensi nella sua relazione, per quanto interessante e diligente, abbia capito il fondo della questione. In questa relazione trovo una frase che merita particolare attenzione, quando a proposito, mi pare, di una delle proposte di legge Cibotto, si osserva che essa rischia di ledere situazioni

giuridiche consolidate. Ora, se tale proposta di legge tende a ledere situazioni giuridiche consolidate, io che conosco bene queste situazioni giuridiche consolidate, non posso che dichiararmi estremamente solidale con la proposta di legge medesima.

Ho qui una fotografia, che desidero mostrare al Presidente, la quale dimostra come si consolidano questi diritti. Essa mostra una gru con la quale si stanno costruendo delle dighe per chiudere alcuni tratti della laguna di Venezia; vi sono inoltre delle bellissime cartine dell'ufficio idrografico del Magistrato delle acque, anche a colori, dalle quali risulta evidente quali conseguenze possa avere un'attività di questo genere.

Le situazioni giuridiche consolidate, di cui tanto si preoccupa l'onorevole Sensi, sono usurpazioni compiute nella laguna — ma non parlo soltanto della laguna perché la discussione deve avere un carattere più ampio — e altrove, a danno della pubblica amministrazione e dei cittadini i quali per legge hanno il diritto di utilizzare i beni della collettività.

Ho detto poc'anzi che non parlerò soltanto della laguna. Per altro ho il dovere di illustrare, sia pure sommariamente, la mia proposta di legge. La laguna di Venezia comprende alcune sacche, che noi chiamiano valli, cioè degli spazi d'acqua caratterizzati da barene, motte, cioè tratti emersi che le differenziano una dall'altra. Queste valli si possono distinguere grosso modo in valli aperte e chiuse; in queste ultime si può allevare il pesce, svolgere un'attività industriale connessa all'allevamento del pesce ed alla sua cattura. Quelle aperte restano invece a disposizione dei pescatori e servono anche per la navigazione. L'importanza del fatto che in queste valli possa dilatarsi la marea è stata sottolineata da tutti i più illustri tecnici idraulici, ultimo il Paleocapa nel secolo scorso.

Mentre non si discute per ora — se mai se ne tratterà in sede di articoli — del regime giuridico delle valli chiuse, di quelle cioè che sono utilizzate per la pesca, il regime giuridico delle valli aperte assume una estrema importanza. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi su un ordine del giorno del consiglio provinciale di Venezia che raccomanda la sollecita discussione e l'approvazione di tutte quelle proposte di legge che partono dal presupposto del regime demaniale. In data 8 gennaio 1955 con voto unanime il consiglio di Venezia così deliberava:

« A conoscenza che da parte di parlamentari veneti sono state presentate al Parlamento proposte di legge con le quali si intende

sia dichiarato che tutte le valli lagunari sono di proprietà demaniale, ritenuto che la discussione di tali proposte di legge e l'approvazione di norme legislative che risolvano secondo giustizia, e nello spirito e nella lettera della Costituzione della Repubblica italiana, l'annoso problema delle valli e della pesca del litorale lagunare sono di urgente necessità per l'economia della provincia di Venezia, fa voti perché il Parlamento sia sollecitamente investito degli argomenti».

Perché vi è questa importanza per l'amministrazione provinciale di Venezia ed in genere per le popolazioni di questa zona a che il programma sia risolto una buona volta? Perchè (ed è per questo che mi sono diffuso un po' sulla situazione della laguna di Venezia, e poi queste cose le troviamo in altre località) vi sono individui che con argomenti e con pretesti, che oggi sarebbe superfluo sviscerare, si sono impadroniti del diritto che spetta a tutti i cittadini di esercitare il loro mestiere su tutte le acque che appartengono alla collettività.

Non entro nel merito della parte giuridica della questione sulla quale dovrei dissentire con l'onorevole Sensi, che nella sua relazione dice cose — a mio avviso — non sostenibili.

Vorrei soltanto che i colleghi guardassero la cosa dal punto di vista politico ed anche — mi si consenta — dal punto di vista morale, perché quello che accade in materia di cosiddetti esercizi esclusivi di pesca è quanto di più scandaloso possa esistere e non posso che confermare quanto ha scritto l'onorevole Cibotto, che spero i colleghi abbiano letto attentamente.

Mi riservo di intervenire in sede di discussione degli articoli sulle singole questioni, però vorrei proporre che la Commissione decidesse di incaricare gli onorevoli Sensi, Troisi e — se crede — i proponenti o eventualmente altri componenti la Commissione di vedere di unificare, se è possibile, alcune proposte al fine che la relazione possa essere ordinata e proficua, ma anche se le proposte non si potessero unificare, una consultazione di Comitato ristretto potrebbe chiarire le questioni e darci modo di discutere con rapidità.

Intanto, la Commissione deve adottare una decisione di massima.

Io penso delle due l'una. o si passa agli articoli sulla proposta Boidi ed allora non si passa alle altre, o viceversa, perché la Commissione non può passare contemporaneamente agli articoli sulle proposte di legge che hanno una impostazione politica e giuridica completamente differente.

Quindi, la mia proposta è che la Commissione deliberi di non passare agli articoli sulla proposta Boidi e di proseguire la discussione sulle altre tre proposte.

Secondo me la proposta di legge Cibotto dovrebbe essere la prima ad essere discussa, rinviando l'esame dell'articolo 4, che è l'unico complesso di norme che può essere agganciato alla mia proposta di legge e si potrebbe discutere insieme, per quanto resterà sempre l'articolo 4 di questa proposta di legge.

TROISI, *Relatore*. La pregherei di ripetere questo suo concetto.

ROSINI. Proporrei di discutere anzitutto la proposta di legge dell'onorevole Cibotto articolo per articolo, ma rinviare la discussione e l'approvazione dell'articolo 4; poi discutere la proposta di legge n. 1133 del deputato Cibotto, poi la proposta di legge n. 1280.

Considererei inutile la discussione sulla mia propossta di legge in quanto superata da quanto già deciso sulla proposta di legge Cibotto.

Dobhiamo trovare il modo di sciogliere i nodi che legano le varie proposte di legge.

Se vengono approvate, come penso e spero, alcune norme delle proposte di legge Cibotto, una buona parte della mia proposta viene superata. La mia proposta di legge si riferisce soltanto alla situazione giuridica della laguna di Venezia, mentre le proposte di legge dell'onorevole Cibotto si riferiscono a tutte le acque della Repubblica e guindi resterebbe la discussione della mia, soltanto per le norme di carattere particolare che non hanno attinenza con una situazione di carattere generale. Per cui, la discussione e l'approvazione degli articoli delle due proposte di legge dell'onorevole Cibotto potrebbero fare ritenere superata una parte della mia proposta di legge, che penso debba essere discussa per ultima. Però, preliminare a questa posizione, è la decisione che la Commissione vuole assumere con la proposta di legge dell'onorevole Boidi. Non intendo polemizzare con l'onorevole Boidi perché lo ha già fatto l'onorevole Cibotto, semmai pregherò il Presidente di farmı intervenire successivamente. Infattı non si può passare, pei coerenza, all'esame degli articoli su tutt'e quattro le proposte di legge, perché mentre lo spirito delle altre tre proposte di legge è comune e si può trovare una piattaforma che consenta di metterci d'accordo, non è possibile questo con la proposta dı legge dell'onorevole Boidı.

Per concludere, quand'anche non si trovasse la possibilità di un testo coordinato, ciò nonostante uno scambio di idee che possiamo avere in un comitato, può portare a questo risultato: che, in sostanza, la discussione sarà molto piana o per lo meno si concentrerà su quei tre punti di dissenso che possono esservi fra i vari gruppi della Commissione.

PRESIDENTE. Prima di passare alla discussione degli articoli, non c'è dubbio che dobbiamo di necessità fare così, perché non possiamo porre in votazione contemporaneamente quattro proposte di legge.

Pertanto dovrò nominare un comitato ristretto perché si proceda al coordinamento.

Questo dico senza pregiudicare le decisioni della Commissione.

L'onorevole Sensi ha fatto giustamente osservare che la materia trattata dalle quattro proposte di legge dovrà essere tenuta presente dagli organi competenti in sede di modifica del codice di navigazione, ma da questo a sostituirci noi stessi agli opportuni strumenti di modifica del codice stesso ci corre parecchio.

CAFIERO. Onorevole Presidente, allo scopo di porre la Commissione in condizione di vedere chiaro in quanto proposto in questi provvedimenti, sarebbe il caso di nominare un comitato ristretto incaricato di redigere un quadro esatto dei principi toccati dalle proposte di legge. Tale comitato ristretto compirà un lavoro preliminare senza di che non sarà possibile venire a capo di nulla.

ROSINI. Mi associo a questa proposta, anche perché la relazione Sensi difetta in parecchi punti e contiene non poche lacune. Mi pare quindi che si debba senz'altro addivenire alla nomina di un comitato ristretto.

TROISI, Relatore. Senza considerare l'aspetto giuridico delle quattro proposte di legge, pur importantissimo (e giustamente il Presidente ha sottolineato che esse innovano il codice di navigazione), io ho compiuto l'esame dal punto di vista finanziario e ho constatato che, anche sotto questo profilo, non poche e non lievi sono le questioni da risolvere. È fuori dubbio che le proposte Cibotto e Rosini prevedono delle vere e proprie espropriazioni che non si potranno compiere senza una spesa rilevante per la quale le proposte medesime non prevedono la copertura.

Ora è evidente che, sotto questo aspetto, si può avanzare una pregiudiziale di incostituzionalità per l'articolo 81 a tutti ben noto.

MENOTTI. Mi associo alla proposta di nominare un comitato ristretto.

CIBOTTO. Ora capisco perché l'onorevole Rosini ha proposto di rinviare l'esame, per il momento, dell'articolo 4 della mia proposta, quello per il quale 10 e lui siamo in dissenso. Il giorno in cui fosse accettata la tesi dell'esproprio delle valli chiuse ci sarebbe un notevole aggravio per lo Stato. Ma di esse non si occupa la mia proposta di legge. Anzi nella relazione riconosco il diritto di proprietà dei vallicultori i quali possano dimostrare entro due anni con documenti catastali questo diritto. Con la mia proposta mi riferisco agli specchi d'acqua aperti e non chiedo modifiche del codice della navigazione, anzi mi riferisco all'articolo 28 di esso, che rende demaniali quelle acque. Per cui, egregio collega Troisi, la prego dirmi dove è che la mia proposta di legge parla di espropriazione.

TROISI, Relatore. L'articolo 2 parla nientemeno di pagare l'indennità con titoli di debito pubblico da emettere con una serie speciale.

CIBOTTO. A chi?

TROISI, *Relatore*. «I possessori dei diritti di pesca, estinti in virtù della presente legge, hanno diritto ad una indennità...».

CIBOTTO. È un'altra cosa.

ROSINI. Dal punto di vista costituzionale la proposta è perfettamente regolare. Si potrà discutere nel merito.

TROISI, *Relatore*. Nella proposta di legge dell'onorevole Rosini la questione è ancor più fondamentale.

PRESIDENTE. Mi pare che si possa nominare un comitato ristretto di cinque componenti. i due correlatori e gli onorevoli Cafiero, Ducci e Jacoponi, che sono elementi competenti ed interessati alla materia.

ROSINI. Propongo che ne facciano parte anche i proponenti, che vi apportino il contributo dei loro studi, nel mio caso durati per lo meno due anni.

PRESIDENTE. Non è possibile perché sia ella che l'onorevole Cibotto non fanno parte della Commissione. Ma i proponenti potranno egualmente recare al comitato il prezioso contributo della loro competenza.

CIBOTTO. Potrebbe essere incluso nel comitato l'onorevole Menotti, che è particolarmente competente?

PRESIDENTE. Faranno parte del comitato l'onorevole Menotti e l'onorevole Concas.

Il comitato avrà il compito d' sentire i proponenti e dopo averne studiato le quattro proposte di legge, in relazione anche alle disposizioni di legge vigenti, di elaborare un testo unico sul quale discutere.

ROSINI. Non è detto che la Commissione possa e debba arrivare ad un testo unificato. Però potrà proporre alla Commissione di discutere in un certo ordine.

PRESIDENTE. Il comitato farà quello che sia preferibile. Ma poiché vedo che i proponenti sono animati dalla volontà di arrivare ad una soluzione nonostante le diverse posizioni, io ho la certezza che il comitato potrà addivenire alla compilazione di un testo unico, il solo modo per poter fare un lavoro serio e costruttivo.

ROSINI. Penserà l'onorevole Troisi a riunire il comitato?

PRESIDENTE. L'onorevole Sensi. Poiché non vi sono obiezioni rimane stabilità la costituzione del comitato ristretto come sopra ho indicato. Di conseguenza resta rinviato il seguito della discussione delle quattro proposte di legge.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Autorizzazione dell'ulteriore spesa di lire 3 miliardi per l'attuazione dei provvedimenti a favore dell'industria delle costruzione navali e dell'armamento di cui alla legge 17 luglio 1954, n. 522 » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2502):

Hanno preso parte alla votazione:

Bensi, Bima, Bogoni, Boidi, Borsellino, Burato, Cacciatore, Cafiero, Cappugi, Cerreti, Colasanto, Concas, De Biagi, De Meo, Ducci, Ferrari Riccardo, Ferrario Celestino, Fiorentino, Gorreri, Jannelli, Jervolino Angelo Raffaele, Jacoponi, Lombardi Carlo, Lombari Pietro, Guadalupi, Menotti, Moscatelli, Murdaca, Pintus, Reali, Roasio, Rubeo, Troisi, Viale, Zanibelli.

Sono in congedo: Farinet, Petrucci.

La seduta termina alle 19,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. Francesco Cosentino

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI