COMMISSIONE XII

INDUSTRIA E COMMERCIO - ARTIGIANATO - COMMERCIO CON L'ESTERO

3.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 1969

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **LONGONI**

INDI

DEL PRESIDENTE **GIOLITTI**

INDICE

PAG.

Disegno e proposta di legge (*Discussione e rinvio*):

Proroga della durata dell'Ente porto industriale di Trieste e delle agevolazioni fiscali vigenti a Trieste (654);

BELCI ed altri: Proroga della durata e modifica di alcune norme e della denominazione dell'Ente porto industriale di Trieste e proroga delle agevolazioni fiscali vigenti per la industrializzazione del territorio di Trieste (516) 15

PRESIDENTE 15, 17, 20, 23
ALESI 19
COCCO MARIA 20
GIRARDIN, *Relatore* 16, 21, 23
HELFER 20, 23
LIBERTINI 17
MILANI 19, 20
SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* 22, 23
SKERK 19

Proposta di legge (*Discussione e rinvio*):

DE PONTI: Impiego di contenitori fissi e mobili non metallici per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego ed il trasporto degli olii minerali e loro derivati (413) 23

PRESIDENTE 23, 24
MOLÈ, *Relatore* 24
SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* 24

La seduta comincia alle 10.

MILANI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Proroga della durata dell'Ente porto industriale di Trieste e delle agevolazioni fiscali vigenti a Trieste (654); e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Belci ed altri: Proroga della durata e modifica di alcune norme e della denominazione dell'Ente porto industriale di Trieste e proroga delle agevolazioni fiscali vigenti per la industrializzazione del territorio di Trieste (516).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 654: « Proroga della durata dell'Ente porto industriale di Trieste e delle agevolazioni fiscali vigenti a Trieste », e della proposta di legge n. 516 d'iniziativa dei deputati Belci, Bologna e Marocco: « Proroga della durata e modifica di al-

cune norme e della denominazione dell'Ente porto industriale di Trieste e proroga delle agevolazioni fiscali vigenti per la industrializzazione del territorio di Trieste ».

Comunico che la decima Commissione (Trasporti), investita dell'esame dei provvedimenti all'ordine del giorno per il parere di sua competenza, ce lo ha inviato, mentre siamo ancora in attesa dei pareri vincolanti della I Commissione (Affari costituzionali) e della V Commissione (Bilancio), nonché di quello della VI Commissione (Finanze e tesoro). In attesa di tali pareri, se non vi sono obiezioni, possiamo iniziare la discussione dei provvedimenti, salvo sospenderla alla fase della discussione degli articoli.

(*Così rimane stabilito*).

Il relatore, onorevole Girardin, ha facoltà di svolgere la relazione.

GIRARDIN, *Relatore*. Sul finire della passata legislatura, questa Commissione approvò, con legge 12 marzo 1968, n. 429, l'ampliamento del comprensorio dell'Ente porto di Trieste, che passò in tal modo da 8 a 11 milioni di metri quadrati di superfice. Tale ampliamento era destinato a nuovi insediamenti industriali nell'area attrezzata, soprattutto per iniziativa della « Grandi motori » del gruppo IRI-Fiat, che avrebbe preso il posto del cantiere San Marco, sacrificato in seguito alla ristrutturazione dell'industria cantieristica italiana.

Come i colleghi ricorderanno, al termine di quella discussione fu approvato all'unanimità - ed accolto dal Governo - un ordine del giorno, che si può riassumere nei seguenti punti: riforma in senso democratico della struttura dell'Ente porto, con potenziamento della rappresentanza degli enti locali interessati e delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative e con l'inclusione nel consiglio direttivo dei sindaci di Muggia e di San Dorligo della Valle. Al secondo punto dell'ordine del giorno si chiedeva che venisse riformata la procedura per l'acquisizione degli espropri.

Mi pare sia da sottolineare che questa è una delle rare volte in cui si verifica che un ordine del giorno esprimente la volontà politica del Parlamento viene recepito in un disegno di legge ed in una proposta di legge d'iniziativa di alcuni colleghi.

Il 21 maggio 1969 viene a scadere l'Ente del porto industriale di Trieste ed il regime preferenziale accordato a quel territorio attraverso agevolazioni fiscali.

Se ne è quindi resa necessaria con una certa urgenza la proroga, che qui si propone fino al 31 dicembre 1980. E mi pare sia da sottolineare il fatto che l'intera nazione esprima in tal modo una forma di solidarietà nei confronti di questo territorio ai confini della patria.

Ultimamente si è anche registrato una ulteriore diminuzione degli occupati. Ho qui alcuni dati: si è scesi da 97.000 occupati nel 1963 agli 87.000 attuali e nel settore dell'industria le unità lavorative sono passate da 43.768 nel 1963 a 35.421 nel giugno 1968.

Vorrei poi fare osservare che avendo il Parlamento italiano già approvato la legge n. 429 per l'ampliamento della zona industriale, se noi adesso non prorogassimo le facilitazioni fiscali e preferenziali, cadrebbero di colpo i benefici che già abbiamo concesso al territorio di Trieste. Non credo ovviamente che questo sia il caso dell'IRI-Fiat, ma molte piccole e medie aziende che hanno scelto quel territorio per i loro insediamenti attendono infatti la proroga di quel termine al 31 dicembre 1980, come qui viene proposto.

Ed ora poche parole per quanto riguarda i precedenti legislativi di questo provvedimento: storia un po' strana, perché ci tocca ancora parlare di ordini del Governo militare alleato, i quali sono fondamentalmente due: il n. 206 e il n. 66. L'uno è istitutivo del Consorzio dell'Ente porto industriale di Trieste e l'altro, il 66, costituisce una specie di testo unico di tutte le proroghe.

Il disegno di legge in discussione intende prorogare la durata dell'Ente e soprattutto delle facilitazioni ed agevolazioni tributarie; alcune riguardano l'attivazione dell'impianto: esenzione dal pagamento dei dazi doganali e dall'Ige sui materiali da costruzione, sui macchinari ed in genere su quanto è necessario per il primo impianto degli stabilimenti industriali, nonché per la riparazione, trasformazione o ampliamento di stabilimenti preesistenti; determinazione dell'imposta di registro e di trascrizione ipotecaria in misura fissa per il primo trasferimento immobiliare, nonché della imposta di Registro. Poi vi sono le agevolazioni relative all'esercizio degli impianti stessi: esenzione decennale dal pagamento delle imposte e sovrimposte sui terreni e fabbricati che formano parte integrante degli stabilimenti industriali; esenzione decennale dall'imposta di ricchezza mobile sui redditi prodotti dagli stabilimenti; facoltà per i nuovi stabilimenti industriali di chiedere lo speciale regime di « deposito franco ».

Poi vi sono ancora altre agevolazioni e esenzioni da imposte e tributi: esenzioni da ogni imposta, tassa o diritti dovuti allo Stato per gli atti riguardanti i mutui o le sovvenzioni concessi dall'Ente porto industriale; riduzione a metà degli onorari notarili per gli atti relativi alle operazioni precedenti.

E vorrei far osservare alla Commissione come queste misure si riallacciano a decreti o ordini emanati dal Governo militare alleato, il quale a sua volta si era riferito alla legislazione vigente dal 1904, in quanto le agevolazioni indicate sono quelle contenute negli articoli 7, 8, 9, 12, 13 e 14 della legge 8 luglio 1904, n. 351, sul risorgimento economico della città di Napoli.

Quindi per questa proroga non sono richiamati soltanto gli ordini alleati degli anni 1950-53, ma anche una legge del 1904, per cui o qui si delibera di far riferimento a questi due precedenti legislativi, oppure dovremmo rifare *ex novo* una legge generale.

Comunque, per quanto riguarda gli ordini del Governo militare alleato, desidero tranquillizzare la Commissione nel senso che essi sono stati pienamente recepiti nella legislazione italiana, per riconoscimento di varie sentenze della Corte costituzionale.

Il disegno e la proposta di legge in discussione si differenziano per due aspetti: la nuova denominazione di « Ente per la zona industriale di Trieste » e l'estensione della proroga, applicata alla particolare disciplina per le operazioni di carico e scarico entro il comprensorio della zona industriale. Entrambi tali novità sono contenute nella proposta di legge.

Sarei favorevole ad inserire nel disegno di legge la nuova denominazione di « Ente per la zona industriale di Trieste », soprattutto per evitare che nascano confusioni con l'altro Ente autonomo per il porto di Trieste, che esiste già.

Circa la precisazione riguardante l'autonomia funzionale, di cui all'articolo 2 della proposta di legge, la considero implicita nel disegno di legge.

Passiamo ora all'esame dei singoli articoli del disegno di legge.

I primi due articoli prorogano, rispettivamente, l'Ente porto e le agevolazioni fiscali al 31 dicembre 1980. L'articolo 3, in accoglimento dell'ordine del giorno della nostra Commissione che ho prima citato, configura in forma più democratica il Consiglio direttivo dell'ente, inserendovi i rappresentanti delle categorie e degli interessi che noi avevamo indicato.

Il Comitato esecutivo previsto dall'articolo 4 sarà composto di sette membri, quattro di diritto e tre eletti dal Consiglio stesso nel suo seno. L'articolo 4, infine, recepisce un'altra istanza da noi avanzata in quell'ordine del giorno, stabilendo che in sede di esproprio la relativa indennità vada maggiorata del 20 per cento qualora si tratti di terreno di proprietà – da almeno tre anni – di un coltivatore diretto. La stessa agevolazione è prevista per fittavoli o mezzadri che coltivino i fondi espropriati ininterrottamente da almeno tre anni.

Concludendo, raccomando alla Commissione l'approvazione del disegno di legge, con la modifica che ho proposto circa la denominazione dell'Ente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LIBERTINI. Ci troviamo oggi a discutere su due progetti di legge di portata molto limitata in relazione ad un problema enormemente complesso ed estremamente importante.

Non ho nulla da aggiungere alle cose dette dal relatore – e sentite anche ieri in Aula – circa la situazione in cui versa la città di Trieste. Si potrebbe, in proposito, fare un lungo discorso, ma lo risparmierò ai colleghi, in quanto sono sicuro che tutti noi partiamo dal presupposto che Trieste, dopo mezzo secolo dalla sua riunione all'Italia, è nel pieno di un processo di degradazione economica, processo che non si può avvertire in pieno tenendo soltanto conto degli indici assoluti: in un certo periodo è stata indubbiamente una delle più importanti città d'Europa, ma se poniamo attenzione alla dinamica degli indici relativi agli ultimi cnquanta anni non può esservi alcun dubbio sulla degradazione economica che essa ha subìto e continua a subire. Chiaramente appare, in tali indici, la sua discesa lungo la china della scala economica e – cosa più importante – questo processo si sta ormai avviando ad un punto di rottura, oltre il quale le possibilità di recupero sono estremamente precarie.

A questo punto ci stiamo arrivando, con la smobilitazione del cantiere San Marco – che era l'ultima grande industria rimasta – e con il fatto che il porto di Trieste è divenuto ormai un porticciolo di secondaria importanza rispetto ad altri. In conclusione, quindi, il problema di Trieste è grave: e questo nessuno può contestarlo. Vi è estrema necessità ed urgenza di provvedimenti radicali, capaci di invertire l'attuale tendenza.

Per far ciò sarebbe necessario rimuovere le cause del processo di degradazione della città e del porto cui accennavo prima. Se noi non

rimuoviamo tali cause, ogni provvedimento avrà il carattere di un palliativo.

Le cause sono diverse. Intanto, c'è una causa storica, cioè che questa città aveva una funzione come porto dell'Europa centro-orientale. Nella nuova situazione europea Trieste ha perduto questa funzione. Dopo la fine dell'impero austro-ungarico, la politica fascista ha strozzato Trieste; la guerra fredda ha perseguito ancora qusto risultato e a tutt'oggi non vi sono condizioni generali che permettano a Trieste di assolvere una funzione di rilievo rispetto a quello che dovrebbe costituire il suo adeguato retroterra.

Vi è poi un secondo fenomeno da osservare: la crisi di Trieste si innesta anche nei processi di ristrutturazione dell'economia dell'Italia settentrionale.

Tale processo determina lo sviluppo di alcune zone e il deflusso della popolazione verso altre. Nel Veneto esiste un'area industriale in sviluppo, quella di Porto Marghera, ma a nord e a sud di essa abbiamo zone di riflusso, di degradazione, di abbandono. In un processo di sviluppo che ha il suo centro in Lombardia e che porta anche ad un ridimensionamento della Liguria, Trieste viene a trovarsi in una condizione ancora più periferica di quanto mai lo sia stato nel passato.

Terzo elemento: il problema del porto di Trieste è inscindibile dal problema del suo retroterra industriale. I porti puri e semplici tendono ormai a scomparire.

Ho fatto questi brevi cenni per far presente la necessità che si intervenga con misure di politica economica generale, oltre che con provvedimenti specifici, se si vuole affrontare sul serio questo problema e non limitarsi a mandare il Presidente della Repubblica, il 4 novembre di ogni anno, a tenere una commemorazione di sapore funebre in quella città.

Ci troviamo di fronte ad una carenza di misure organiche ed oggi, ancora una volta, di fronte ad un provvedimento di tipo vecchio. Non si può dire: rimandiamo a domani il complesso di misure organiche ed intanto facciamo qualcosa, approviamo questo provvedimento che è già sperimentato nei suoi limiti, perché è in vigore da molti anni. In realtà, questo provvedimento ha già provato la sua inefficacia.

So benissimo che il relatore e il rappresentante del Governo potrebbero indicarmi alcuni dati; per esempio, quanto si è fatto per la zona industriale nel periodo 1955-64: l'accupazione è salita da 2.157 unità a 4.567, in prevalenza nei settori metalmeccanico, tessile e cementiero. Si potrebbe dire quindi che questo tipo di intervento una qualche efficacia l'ha avuta. Però, come capita spesso, il vantaggio che esso avrebbe prodotto, se lo si valuta in un contesto più generale, scompare. Se andiamo a esaminare i nomi delle ditte stabilitesi nella zona industriale, constatiamo che alcune di esse, dopo essersi installate, rapidamente hanno chiuso i battenti. Fenomeno generale questo, che conosciamo bene nell'Italia meridionale. Sono nomi di ditte che operavano a Trieste, fuori della zona industriale; hanno preso le loro cose e si sono inserite nella zona industriale ottenendo i vantaggi che sono tali in quanto singole ditte, ma non per il complesso dell'economia di Trieste.

Solo così si spiega che ad un aumento dell'occupazione industriale in quella zona, corrisponde un decremento normale di imprese nella zona stessa ed un decremento maggiore fuori. Per cui, tale intervento si è rivelato un palliativo ed un trucco: finanzia sì una determinata industria, non la economia triestina nel suo complesso.

Si tratta di un processo complesso, però la dinamica di fondo è chiara. Ciò che mi rifiuto di fare è considerare questo provvedimento come qualcosa che possa in qualsiasi modo contribuire a risolvere la crisi del processo di degradazione di Trieste. Esso ha la funzione del cappello sul posto in treno. Basta mettere un cappello sul divano e nessuno ci si siede. Noi ci mettiamo questo cappellino e riteniamo di aver provveduto per Trieste? In realtà, abbiamo soltanto provveduto a consumare un nuovo inganno. È un provvedimento inefficace, che sostituisce male i provvedimenti economici che noi rivendichiamo. Questo è il motivo per cui ritengo che il disegno di legge oggi in discussione non dovrebbe essere approvato.

Vi sono poi altre due osservazioni da fare. La prima la pongo in termini problematici, e cioè, da quando questo provvedimento fu emanato, c'è stato qualcosa di nuovo in quella zona, cioè l'istituzione della regione Friuli-Venezia Giulia, la quale ha, a nostro giudizio, competenza legislativa sulla materia industriale. Quindi il problema che dobbiamo esaminare non è di forma o di rapporti giuridici, ma di sostanza: se è possibile intervenire ancora in questa materia con legge dello Stato anziché permettere alla regione Friuli-Venezia Giulia di disciplinare la materia stessa in modo più organico e corrispondente alle necessità locali.

Altra osservazione riguarda la proposta di legge n. 516. Io sono contrario ad espri-

mere un voto positivo a favore del disegno di legge per i motivi che ho spiegato; voto che però – se la Commissione intende andare avanti – tramuto volentieri in astensione, presentando in pari tempo un ordine del giorno. Se viceversa, nel disegno di legge dovesse venire recepita quella parte della proposta di legge che riguarda le autonomie funzionali, il giudizio sarebbe assai più severo. In realtà, a parte il problema di Trieste ci troviamo dinanzi alla tendenza generale di privatizzare i porti, tendenza che la nostra parte politica ha sempre combattuto. Noi pensiamo che la linea politica da seguire per i porti non sia quella della loro privatizzazione, ed in particolare la privatizzazione degli scali e del porto di Trieste non porta, a nostro giudizio, alcun vantaggio. È una misura che si vuole contrabbandare sotto il motivo della incentivazione, per cui, se essa dovesse essere recepita nel disegno di legge, non potrei che oppormi alla approvazione dello stesso.

ALESI. Il problema di Trieste è nei collegamenti, nel costo dei trasporti, che comportano pesanti spese di gestione, soprattutto per il materiale prodotto che deve essere avviato verso il centro e la parte occidentale del Paese.

Il gruppo liberale approva senz'altro il disegno di legge. Ma, proprio per ragioni opposte a quelle espresse dal collega che mi ha preceduto, riteniamo che si debba recepire l'articolo 2 della proposta di legge per la parte concernente le autonomie funzionali. A noi sembra infatti che il principio della disciplina autonoma delle operazioni di carico e scarico non sia tanto implicito nel disegno di legge, per cui proponiamo che all'articolo 2 del disegno di legge dopo le parole: « Le agevolazioni fiscali previste dagli ordini del cessato Governo militare alleato del 3 novembre 1950, n. 206 » si aggiungano le altre: « e la disciplina per le operazioni di carico e scarico entro il comprensorio, di cui alle disposizioni del Governo militare alleato del 4 gennaio 1954 ».

È da tener presente poi che le agevolazioni previste dal Governo militare alleato con una disposizione del 4 gennaio 1954 sono di natura fiscale.

Quindi, se non recepiamo nel provvedimento queste agevolazioni, rischiamo di porre ancor di più in crisi le attività portuali di Trieste. Ritengo dunque che per aiutare Trieste si debba esplicitare quella precisazione all'articolo 2 del disegno di legge, precisazione che non sembra chiara nella formulazione originaria.

SKERK. Il collega Libertini mi sembra abbia già chiarito la situazione drammatica e difficile di Trieste.

Ieri ho svolto un intervento alla Commissione trasporti, dichiarando di essere in procinto di presentare una legge organica, più democratica, proprio in relazione a questa proroga, che ora il Governo presenta al nostro esame. Tuttavia, in seguito, abbiamo cambiato idea, perché ci siamo accorti che il provvedimento da noi predisposto avrebbe finito per scavalcare le competenze della regione a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia, che ha potestà di legiferare autonomamente in questa materia.

Ritengo pertanto ingiusto e offensivo verso la regione a statuto speciale legiferare in questo settore, in quanto se ne invade l'autonomia. Per tali motivi, a nome del mio gruppo vorrei proporre un emendamento all'articolo 1 del disegno di legge, emendamento inteso a sostituire le parole: « è prorogata al 31 dicembre 1980 » con le altre: « è prorogata fino a quando la regione Friuli-Venezia Giulia non provveda a regolare nell'ambito delle sue competenze la materia e le funzioni dell'Ente ».

Tale emendamento è formulato in base all'articolo 4 dello Statuto regionale.

ALESI. La regione può sempre emanare una disposizione diversa pur rimanendo fermo l'articolo 1 del disegno di legge.

MILANI. Si tratta di un riconoscimento di fatto. Noi stiamo invadendo il campo della regione, per cui il limite del 31 dicembre 1980 non viene ad avere alcuna importanza.

ALESI. Penso che se la regione ha competenza primaria, essa potrà infine fare quello che vuole.

SKERK. Ritengo che l'emendamento da me prospettato sarebbe utile nei confronti della regione, la quale è dal suo statuto abilitata a legiferare in questa materia.

Vorrei inoltre proporre un emendamento a proposito degli espropri, considerato che nel passato si è attuata una politica ingiusta verso i contadini, tutti coltivatori diretti e appartenenti alla minoranza etnica slovena. Occorre tener presente che attraverso gli espropri si è inferto un duro colpo a questa minoranza che vive nella provincia di Trieste e nella provincia di Udine. Come appartenente a tale minoranza etnica, sento maggiormente questo problema.

Infatti, fino ad oggi si è proceduto alle espropriazioni in modo eccessivo e con troppa facilità. Per di più i proprietari espropriati non sono stati retribuiti in misura equa. Noi crediamo, in conclusione, che sia stata perpetrata una grossa truffa e i contadini sono tutti assai scontenti essendo state loro pagate somme di molto inferiori al valore reale dei terreni perduti. Per di più tutti questi contadini sono stati abbandonati a se stessi, non sono stati assorbiti dalle nuove industrie – neppure i più giovani – perché ancora oggi questa minoranza non dispone di un istituto tecnico-industriale dove i figli possano formarsi la necessaria preparazione. Questa è una carenza molto grave, e credo che il Governo dovrebbe intervenire per colmare questa lacuna.

Per ovviare a queste ingiustizie, per arrestare gli espropri indiscriminati, propongo un emendamento al primo comma dell'articolo 5: sostituire le parole « sarà maggiorata del 20 per cento » con le parole « sarà maggiorata del 40 per cento »; conformemente va modificato anche il secondo comma dello stesso articolo 5.

Questi sono gli emendamenti al provvedimento in discussione che noi proponiamo: prego i colleghi di volerli prendere nella dovuta considerazione, soprattutto quello relativo alla durata dell'ente.

HELFER. Una breve osservazione sulla questione squisitamente giuridico-costituzionale sollevata dal collega Skerk, secondo il quale noi andremmo a vulnerare l'autonomia della regione Friuli-Venezia Giulia.

Purtroppo le regioni in Italia sono sorte in diversi momenti e con criteri non uniformi. Alcune regioni, ad esempio, sono state dotate di una facoltà legislativa primaria e di una integrativa, mentre invece per quella del Friuli è prevista, all'articolo 4, primo capoverso dello Statuto, una potestà legislativa, senza alcuna specificazione. Tra le materie la cui competenza legislativa spetta alla regione vi sono anche quelle relative all'industria ed al commercio. Quindi se il provvedimento in discussione si occupasse soltanto di materia attinente all'industria o al commercio l'osservazione del collega Skerk sarebbe fondata. Però in questo provvedimento vi è anche preminente l'aspetto fiscale, per cui il contenuto di questa legge potrebbe quanto meno essere definito misto, dovendosi quindi riconoscere che ad esso la potestà legislativa della regione non può estendersi.

Naturalmente si potrebbe anche cercare di dimostrare in forma dialettica che in realtà si tratta di un provvedimento attinente esclusivamente alla materia commerciale, ma si tratterebbe di spaccare – come si suol dire – il capello in quattro ed in ogni caso dovremmo discutere a non finire. Nel frattempo però Trieste rimarrebbe priva di questa legge che può essere capace di dare un contributo al superamento dell'attuale fase di difficoltà. Vorrei quindi pregare i colleghi di voler ritirare gli emendamenti presentati e di riproporli eventualmente in altra circostanza, in cui la Commissione sia in grado di prendere una decisione più incisiva.

MILANI. In fondo si chiede soltanto che, in materia di legislazione industriale, sia fatta salva la facoltà legislativa della regione.

HELFER. Ma con questo provvedimento noi non intacchiamo affatto le prerogative della regione .

MILANI. Però poniamo un termine fisso, che, se invece fosse lasciato più flessibile, darebbe la possibilità alla regione di intervenire direttamente nel momento da essa prescelto, che nulla esclude sia anteriore alla scadenza del 31 dicembre 1980.

HELFER. Resta comunque fermo il fatto che, qualunque sia l'atteggiamento futuro della regione, essa non potrà mai legiferare in materia fiscale. Potrà intervenire per una ristrutturazione del settore industriale e commerciale e, se vorrà farlo, non troverà certo un ostacolo in questa legge.

Ritengo, quindi, che al massimo l'emendamento presentato dovrebbe limitarsi alla parte attinente all'industria, tenuto presente che il provvedimento nel suo complesso, come ho già detto, a me sembra che abbia un contenunto prevalentemente fiscale.

COCCO MARIA. È stato proposto un emendamento accettando il quale noi verremmo a legiferare in materia finanziaria senza fissare dei termini precisi. Io non credo che sulla base di una competenza legislativa, non delegata alla regione e che solo in questo momento andiamo a determinare, possa impunemente essere decisa una questione di questa importanza in termini così incerti.

PRESIDENTE. Nessun altro avendo chiesto di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Do lettura dell'ordine del giorno presentato dai colleghi Libertini e Skerk:

« La Camera,

in occasione della discussione del disegno di legge sulla proroga della durata dell'Ente porto industriale di Trieste e delle agevolazioni fiscali vigenti a Trieste;

ritenendo assai grave il processo di degradazione economica che colpisce da anni la città di Trieste e tutta l'economia della regione Friuli-Venezia Giulia;

considerando che il provvedimento in discussione ha già dimostrato la sua sostanziale inefficacia ai fini di una inversione di tendenza nella economia triestina;

impegna il Governo:

1) a rivedere il piano CIPE sull'industria cantieristica, bloccando lo smantellamento del cantiere San Marco;

2) a realizzare nell'aerea di Trieste adeguate iniziative dell'IRI e dell'ENI;

3) a realizzare rapidamente le infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali che sono necessarie per restituire a Trieste una funzione economica valida nei rapporti con il resto del paese e con l'Europa centro-orientale ».

Comunico che è ora giunto il parere espresso dalla V Commissione. Si tratta di un parere favorevole, salvo che, a giudizio di quella Commissione, i limiti delle agevolazioni fiscali debbono essere quelli previsti dal disegno di legge n. 654, non quelli di cui alla proposta di legge Belci.

Invito l'onorevole relatore ed il rappresentante del Governo alla replica.

GIRARDIN, *Relatore*. Rispondo per primo all'onorevole Libertini. Sono d'accordo che questo non è un provvedimento legislativo radicale per poter invertire la tendenza negativa dell'economia di Trieste; ma indubbiamente questa degradazione economica potrebbe peggiorare qualora non intervenisse la proroga delle agevolazioni qui richiesta.

Anche per quanto riguarda il porto, indubbiamente quello di Trieste ha subìto una degradazione a causa della nuova situazione politico-geografica; però occorre aggiungere che è il primo porto dotato di una grande banchina per lo sbarco dei *containers*. Mi pare che questo è significativo della volontà delle autorità portuali locali e del Governo, si tratta di una tendenza positiva per dare a quel porto l'importanza che dovrebbe tornare ad avere.

Trieste manca del retroterra per la sua attività industriale. Questa è una cosa che non possiamo modificare; è una realtà storica, una realtà politica, che deve essere accettata così com'è e credo che Trieste in questo senso si trova in una situazione di favore ai fini dello sviluppo auspicabile del commercio estero dell'Italia verso i paesi dell'Est. Trieste dovrebbe essere infatti la beneficiaria della nuova politica del commercio estero italiano verso quei paesi.

Voglio anche osservare che nel famoso piano di ristrutturazione dei cantieri di Trieste, pur essendosi consumato il sacrificio dei cantieri San Marco, si è già provveduto con la nuova fabbrica di grandi motori IRI-Fiat; inoltre, Trieste è la sede generale dei cantieri d'Italia. E questa è stata una compensazione che essa ha già ottenuto.

Al collega Alesi rispondo che sono d'accordo di precisare che la proroga riguarda anche le autonomie funzionali. Io avevo dichiarato nella mia relazione che la proposta di legge si differiva dal disegno di legge per due questioni: denominazione dell'Ente e contenuto dell'articolo 2, secondo comma, in cui la proroga, si precisava, era relativa anche all'autonomia, in quanto da riferire a quell'« avviso» n. 1 del 4 gennaio 1954 del Governo militare alleato, pur essendo contenuta nell'ordine n. 66, che costituisce una specie di testo unico di tutti gli ordini emanati dal Governo militare alleato. Ad ogni modo, mi pare che si può precisare, nel testo della proposta Belci o nel testo che sarà concordato in Commissione, che la proroga è relativa anche all'autonomia funzionale.

Circa la competenza legislativa, ritengo che stiamo prorogando una legge di carattere misto, cioè riguarda la proroga dell'Ente portuale industriale di Trieste e delle agevolazioni fiscali. Per quanto riguarda la zona industriale di Trieste, nulla vieta alla regione di disciplinare con una legge regionale la materia.

È stato proposto di inserire l'emendamento seguente all'articolo 1: « fino a quando la regione non avrà nulla in contrario »; ma io ritengo che nella legge bisogna indicare un termine preciso.

Se diciamo: « fino al 31 dicembre 1980 », la regione può evidentemente prendere, quando vuole, visto che lo voglia, l'iniziativa di disciplinare la materia. È infatti la regione stessa che ha chiesto al Governo nazionale, alla Presidenza del consiglio, di prendere l'iniziativa di questa proroga.

Potremmo eventualmente sollecitare la regione a prendere in considerazione la materia per una iniziativa legislativa di sua competenza. Noi non impediamo, infatti, con l'articolo 4, l'eventuale dispiegarsi di una volontà politica della regione.

Ritengo pertanto non contraddittorio il termine che andiamo a fissare al 31 dicembre 1980, in quanto nel frattempo la regione potrà, se vuole, regolare la materia nel modo che riterrà opportuno.

Circa l'emendamento all'articolo 5, diretto ad aumentare la maggiorazione degli indennizzi di esproprio dal 20 al 40 per cento proposto dai colleghi Helfer e Cocco Maria, mi pare che il 20 per cento sia stato stabilito in base a determinati parametri precedenti, per cui non so fino a che punto sia opportuno creare un nuovo precedente del 40 per cento. Sarebbe quindi preferibile mantenere la maggiorazione sulla base del 20 per cento.

Circa l'ordine del giorno a firma dei colleghi Libertini ed altri, mi richiamo alle osservazioni già fatte, nel senso che la regione potrà applicare l'articolo 4 del suo Statuto ed eventualmente legiferare in materia.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Innanzitutto vorrei osservare che noi non dobbiamo mai perdere di vista lo scopo di un provvedimento legislativo, che, nel caso in esame, è diretto ad assicurare alla zona industriale di Trieste, così come è accaduto nelle precedenti leggi, le agevolazioni fiscali già previste per un periodo di tempo sufficientemente congruo.

Con l'occasione si è inteso adeguare la composizione del consiglio direttivo dell'Ente ad un ordine del giorno unanime espresso da questa Commissione in data 21 febbraio 1968. Si è anche ritenuto opportuno adeguare la materia dell'esproprio ad un precedente: esattamente alla norma che vige per la zona industriale di Monfalcone.

A tal riguardo, devo respingere alcuni giudizi: in certe zone o si vuole lo sviluppo dell'industria o quello dell'agricoltura. Quando entra in funzione il criterio della pubblica utilità, essa deve prevalere su qualsiasi interesse. E a questo proposito si fanno delle scelte precise nella sede competente e al momento opportuno. Il sistema dell'esproprio per pubblica utilità prevede l'occupazione immediata, salvo l'utilizzo in una determinata epoca, di una zona, pagando un prezzo concordato. In difetto dell'accordo, si ha il ricorso alla autorità giudiziaria. Ma per la zona di Monfalcone e di Trieste si è stabilito che il prezzo congruo possa venire aumentato del 20 per cento. Pertanto, per gli espropri nella zona di Trieste ricordati da alcuni colleghi, risulta chiaro che non ci si è avvalsi delle norme vigenti in sede di ricorso alla magistratura.

Comunque occorre trovare una soluzione per Trieste identica a quella stabilita per Monfalcone.

Il problema, sollevato a proposito dell'articolo 1, è indubbiamente molto serio dal punto di vista giuridico. Noi non vogliamo assolutamente interferire sulla potestà attribuita alla regione a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia, che ha competenza primaria sull'industria e sul commercio, tuttavia è chiaro che noi dobbiamo cautelarci ed in tal senso riteniamo l'articolo 2 connesso con l'articolo 1.

Il Parlamento nazionale conserva assoluta competenza nell'accordare agevolazioni fiscali, ma vogliamo che esse siano accordate ad una zona industriale, non che domani vengano estese a tutta la regione Friuli-Venezia Giulia. Dovrà essere una volontà precisa del Parlamento ad estendere le agevolazioni fiscali a tutta la zona e non si può affidare tale possibilità, in base all'articolo 4 dello statuto della regione Friuli-Venezia Giulia, alla regione stessa.

Pertanto, quello che può sembrare un attentato all'autonomia della regione, si risolve in un impegno da parte dello Stato fino al 1980 di accordare agevolazioni fiscali a tutta la zona di cui ci occupiamo. Noi spieghiamo quindi le disposizioni in discussione con questo intendimento.

E dobbiamo scegliere: o finanziamo le agevolazioni fiscali puramente e semplicemente o mettiamo da parte l'ordine del giorno della Commissione Industria del febbraio dello scorso anno; non possiamo, mentre deleghiamo la regione, attuare nello stesso tempo un provvedimento di modifica della composizione direttivo dell'Ente porto industriale di Trieste.

Si impone quindi, se dovessimo prendere in considerazione l'emendamento, una scelta. Pertanto proporrei alla Commissione di dire chiaramente che cosa intende fare, di stabilire chiaramente l'intendimento manifestato, ma di lasciare inalterato il testo del disegno di legge. Altrimenti si aprirebbe un problema giuridico di non poco conto e la questione dovrebbe essere seriamente approfondita.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Libertini, esso sol-

leva una questione che deve essere necessariamente collegata con quanto sostenuto in questa stessa sede da precedenti interventi. L'ordine del giorno propugna infatti un massiccio intervento dello Stato, sia pure in forma di studio; ma è chiaro che questo studio deve essere connesso con il richiamo che ha fatto chi è del luogo ai princìpi dell'autonomia regionale. È chiaro che il Governo può accettare questo impegno soltanto in questo senso: uno studio da fare insieme con la regione Friuli-Venezia Giulia in sede di programmazione economica. Stiamo discutendo in quella sede due grossi problemi e ci troviamo di fronte, ai fini della applicazione della programmazione, ad una scelta, nella quale sembra prevalere la tesi, da me sinora sostenuta a titolo personale, che le regioni abbiano piena autonomia per quanto riguarda le spese ordinarie, ma, per quanto riguarda le incentivazioni e tutto ciò che deve essere fatto per portare avanti il programma sociale ed economico della regione stessa, la discussione debba essere fissata nell'ambito di una visione unica e generale. Quindi un impegno di studio che deve essere realizzato dal Governo, tenendo conto logicamente delle indicazioni di una regione a statuto speciale – quale è quella del Friuli-Venezia Giulia – ma nell'ambito della programmazione generale.

Detto questo, non mi resta che invitare la Commissione ad approvare al più presto il provvedimento oggi in discussione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Relatore di comunicare agli onorevoli Commissari il parere della VI Commissione (Finanze e tesoro) testé pervenuto.

GIRARDIN, *Relatore*. La VI Commissione esprime parere favorevole a condizione che venga introdotto il seguente emendamento aggiuntivo all'articolo 2, dopo il primo comma: « La proroga di cui al comma precedente non si applica nei confronti delle agevolazioni fiscali previste dall'articolo 9 della legge 8 luglio 1904, n. 351, richiamato in vigore dai predetti ordini nn. 206 e 66 ».

Per maggior chiarezza, leggerò adesso l'articolo 9 della legge citata: « Il Governo del Re è autorizzato a concedere che gli stabilimenti industriali di cui all'articolo 6 siano retti a regime di deposito franco. In tal caso gli stabilimenti anzidetti saranno considerati fuori della linea doganale e si renderanno ad essi applicabili tutte le disposizioni della legge 6 agosto 1876, n. 3261 (serie seconda) ».

PRESIDENTE. Secondo quanto suggerito dalla VI Commissione, tutto quanto concerne la zona franca dovrebbe pertanto restare escluso dalla proroga prevista dall'articolo 2.

HELFER. Ma sino ad oggi questi stabilimenti fruivano di tale agevolazione ?

PRESIDENTE. Sì, perché l'articolo 9 della legge 8 luglio 1904, n. 351, era stato richiamato in vigore dai predetti ordini del Governo militare alleato.

HELFER. Il parere della Commissione finanze e tesoro non è però vincolante.

GIRARDIN, *Relatore*. Non sono in grado di dare un giudizio sulle conseguenze dell'esclusione di questo beneficio. È difficile pronunciarsi sulla questione senza un esame approfondito.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Il disegno di legge è stato presentato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato di concerto con quello delle finanze. Non mi sento pertanto di aderire senza ulteriore esame del Governo nella sua collegialità al parere della VI Commissione e chiederei pertanto un rinvio della discussione del disegno di legge.

Come ho già detto la proroga è valida sino al 21 maggio 1969.

PRESIDENTE. V'è da aggiungere che ho comunicato in via breve il solo dispositivo del parere inviatoci. Potrà essere assai utile anche prendere conoscenza degli interventi, delle motivazioni addotte dai vari commissari intervenuti in sede di Commissione Finanze e tesoro.

comunicato il testo del parere inviatoci in via

Anche per queste considerazioni, se non sorgono obiezioni, propongo di rinviare il seguito della discussione ad una prossima seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato De Ponti: Impiego di contenitori fissi e mobili non metallici per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego ed il trasporto degli olii minerali e loro derivati (413).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge n. 413 di iniziativa del deputato De Ponti: « Impiego di contenitori fissi e mobili non metallici per

la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego ed il trasporto degli olii minerali e loro derivati ».

Comunico che non ci e ancora giunto il parere della II Commissione (Affari interni). Se la Commissione consente, proporrei che intanto l'onorevole relatore svolgesse la sua relazione.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Vorrei consegnare alla Commissione un nuovo testo della proposta di legge di contenuto identico ma interamente rielaborato dal Governo nella forma.

MOLÈ, *Relatore*. Non essendo ancora pervenuto il parere della II Commissione (Affari interni) e trovandosi la Commissione di fronte ad un nuovo testo organicamente emendato da parte del Governo, riterrei opportuno rinviare la mia relazione.

PRESIDENTE. In queste condizioni ritengo opportuno soprassedere anche all'esposizione dell'onorevole relatore. Se non sorgono obiezioni, l'inizio della discussione è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 11,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO