

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste  
e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 15 GIUGNO 1955

(55<sup>a</sup> Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

### INDICE

#### Disegni di legge:

« Modifica della legge 21 agosto 1940, n. 1289 »  
**(1040)** (D'iniziativa del deputato Martino Gaetano)  
(Approvato dalla Camera dei deputati)  
(Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	Pag.	931, 933
AMIGONI . . . . .		933
ROMANO, relatore . . . . .		932, 933
TARTUFOLE . . . . .		933
VOCOLI . . . . .		932, 933

« Modificazione all'articolo 4 del regio decreto-  
legge 14 marzo 1929, n. 503, sull'ordinamento del  
Provveditorato al porto di Venezia e agli arti-  
coli 3 e 4 del decreto legislativo del Capo prov-  
visorio dello Stato 3 dicembre 1947, n. 1664 »  
**(1053)** (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	938, 939, 940
CROLLALANZA . . . . .	939
MASSINI . . . . .	939
TARTUFOLE, relatore . . . . .	938, 939
TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . .	939
VOCOLI . . . . .	938, 939

« Aumento dell'autorizzazione di spesa previ-  
sta dalla lettera b) dell'articolo 4 della legge

2 aprile 1953, n. 212, per favorire la costruzione  
di navi da pesca » **(1058)** (Discussione e ap-  
provazione):

PRESIDENTE . . . . .	Pag.	934, 938
COLOMBO, Sottosegretario di Stato per i la- vori pubblici . . . . .		937
CROLLALANZA . . . . .		937
TARTUFOLE, relatore . . . . .		934
TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . .		937
VOCOLI . . . . .		937

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro,  
Buizza, Canevari, Caporali, Cerabona, Cor-  
bellini, Crollalanza, Massini, Molinari, Porcel-  
lini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino,  
Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del  
Regolamento, il senatore Focaccia è sostituito  
dal senatore Tartufole.

Intervengono il Ministro della marina mer-  
cantile Tambroni e i Sottosegretari di Stato  
per la marina mercantile Terranova e per i  
lavori pubblici Colombo.

PORCELLINI, Segretario, legge il processo  
verbale della seduta precedente, che è appro-  
vato.

**Discussione e approvazione del disegno di legge  
d'iniziativa del deputato Martino Gaetano:**  
« Modifica della legge 21 agosto 1940, nu-  
mero 1289 » **(1040)** (Approvato dalla Ca-  
mera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la  
discussione del disegno di legge di iniziativa

del deputato Martino Gaetano: « Modifica della legge 21 agosto 1940, n. 1289 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

ROMANO, *relatore*. Le case economiche e popolari che sono state costruite a Messina dopo il terremoto del 1908, secondo la legislazione che venne conglobata nel testo unico sulla edilizia popolare ed economica, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, potevano essere riscattate in 50 anni mediante particolari modalità di pagamento. In proposito l'articolo 258 del citato testo unico stabiliva: « L'acquirente è tenuto al pagamento del prezzo nella misura fissata dal Ministero dei lavori pubblici. Il prezzo è ammortizzato in 50 annualità costanti comprensive di capitale e di interesse al saggio dell'1 per cento. Per gli alloggi assegnati ai mutilati ed invalidi di guerra e agli invalidi e mutilati per la causa fascista il prezzo di vendita stabilito in base ai piani finanziari è ridotto del 15 per cento. Gli acquirenti possono anche liberarsi dal proprio debito versando un capitale pari al valore attuale delle annualità di ammortamento calcolato al saggio di sconto del 7,50 per cento. Tale saggio può essere variato in più o in meno con decreto del Ministro per le finanze di concerto con quello per i lavori pubblici ».

Successivamente la legge 21 agosto 1940, n. 1289, trasferiva le case economiche e popolari al comune di Messina, che a sua volta le doveva passare all'Istituto autonomo per le case popolari della provincia di Messina. Detta legge stabiliva altresì, all'articolo 2: « È vietata ogni ulteriore alienazione delle case suddette a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Quindi la legge del 1940 abrogava le disposizioni per il riscatto, previste dal testo unico, allo scopo di dare una consistenza patrimoniale all'Istituto per le case popolari di Messina.

Il disegno di legge che viene oggi al nostro esame abroga il citato comma dell'articolo 2 della legge 21 agosto 1940 e quindi ripristina la facoltà di poter riscattare gli alloggi, stabilendo che il relativo prezzo sarà determinato dal Ministero dei lavori pubblici.

Faccio osservare che l'opportunità di poter procedere al riscatto degli alloggi è vivamente sentita, tanto che alla Camera dei deputati sono stati presentati numerosi disegni di legge in proposito. Poichè oggi l'Istituto per le case popolari di Messina ha ormai una sua consistenza patrimoniale, ed è venuto a cessare, quindi lo scopo che si prefiggeva la legge del 1940, mi dichiaro favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

Devo però fare una osservazione, che spero possa essere superata, per non rinviare il provvedimento alla Camera. L'articolo 3 del disegno di legge stabilisce che i prezzi degli alloggi saranno determinati dal Ministero dei lavori pubblici ai sensi degli articoli 258 e 259 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165. Ora l'articolo 258 dispone che gli acquirenti possono liberarsi del proprio debito versando un capitale pari al valore attuale delle annualità di ammortamento calcolato al saggio di sconto del 7,50 per cento; tale saggio può essere variato in più o in meno con decreto del Ministro per le finanze di concerto con quello per i lavori pubblici. Quando si stabilì questa norma si era nel 1938. Oggi siamo nel 1955 e quindi i prezzi non corrispondono più. Questa facoltà di variare in più o in meno il tasso di interesse, il testo unico la demanda al Ministro delle finanze. Invece l'articolo 3 del disegno di legge parla del Ministro dei lavori pubblici. Si sarebbe pertanto dovuto dire per lo meno: « di concerto col Ministro delle finanze ».

VOCOLI. Noi osserviamo che l'articolo 2 è troppo demagogico, perchè tende a favorire in modo sfacciato alcune centinaia di inquilini delle Case popolari. Infatti se venisse approvato questo articolo, gli inquilini che nel 1940 avevano avanzato la domanda per riscattare l'alloggio, lo otterrebbero oggi ai prezzi dei verbali del 1940. Questo significa che un appartamento di 4 stanze ed accessori in posizione centrale della città, verrebbe ad essere riscattato con una cifra globale non superiore a 40 mila lire, che è il valore corrispondente, sì e no, ad una finestra.

Quindi noi proponiamo un emendamento suppressivo dell'articolo 2. Per quanto riflette poi l'articolo 3, esso dovrebbe essere modificato

in questi termini: « Agli attuali assegnatari di alloggi costruiti sino a tutto il 20 agosto 1940 e trasferiti in detto anno dal comune di Messina all'Istituto per le case popolari ai sensi della legge 21 agosto 1940, n. 1289, è riconosciuto il diritto di ottenere che gli alloggi predetti siano loro assegnati in proprietà, con la facoltà di riscatto prevista dall'articolo 258 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165. In deroga all'articolo 259 del citato testo unico, il prezzo di detti alloggi è determinato dal Ministero dei lavori pubblici sulla base dei prezzi risultanti dai verbali di consegna degli immobili dell'Amministrazione dei lavori pubblici al comune di Messina, maggiorati di 50 volte se la costruzione data da oltre 20 anni e di 60 volte se si tratta di alloggi che hanno una anzianità inferiore a 20 anni ».

ROMANO, *relatore*. Il prezzo di vendita era fissato in modo diverso nel testo del proponente. La Camera dei deputati ha modificato gli articoli 2 e 3. Innanzi tutto si è fissato che il riscatto può essere chiesto dagli « aventi diritto ». Con questa espressione si intendono gli aventi diritto in seguito al terremoto del 1908 o i loro aventi causa. Siamo quindi garantiti su chi potrà chiedere il riscatto, dato che costoro risultano da un elenco che viene compilato ogni due anni dal Comune, approvato dalla Prefettura e convalidato, fino al 1940, dal Ministero dei lavori pubblici, ed oggi dall'Istituto delle case popolari.

Anche le osservazioni che si potevano fare in merito al prezzo di vendita sulla base del testo del proponente, non hanno più ragione di essere in quanto si è modificato l'articolo 3 stabilendo che il prezzo sarà fissato dal Ministero dei lavori pubblici, ai sensi degli articoli 258 e 259 del testo unico del 1938.

AMIGONI. Quanto sostiene il collega Voccoli non è giustificato, perchè qui non si dice che il trasferimento deve avvenire alle condizioni di prezzo del tempo della consegna, ma si dice invece che i prezzi saranno stabiliti dal Ministero. Questo ci dà garanzia che il calcolo del valore dell'alloggio sarà fatto meglio che non attribuendo un certo aumento automatico, che potrebbe non essere rispondente al valore attuale.

TARTUFOLI. Mi associo alle dichiarazioni del relatore e del collega Amigoni anche perchè con queste precisazioni che facciamo, le quali risulteranno dal resoconto, aggiungiamo motivo di tranquillità per il collega Voccoli che giustamente si preoccupa che non ci siano abusi o errori nella interpretazione della legge. Quindi il Ministero sa che deve valersi della facoltà datagli dall'articolo 3 fissando prezzi corrispondenti al valore effettivo dell'alloggio.

VOCOLI. Rinuncio agli emendamenti proposti e dichiaro che noi voteremo a favore della legge che favorisce migliaia di famiglie messinesi. Questo non ci impedisce, però, di denunciare il carattere demagogico e personalistico dell'articolo 2 e della discrezionalità che si lascia al Ministero dei lavori pubblici.

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

Passiamo alla discussione degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

Il secondo comma dell'articolo 2 della legge 21 agosto 1940, n. 1289, è soppresso.

(È approvato).

#### Art. 2.

Gli alloggi trasferiti dal comune di Messina all'Istituto autonomo per le case popolari, ai sensi della legge 21 agosto 1940, n. 1289, possono essere assegnati in proprietà, con la facoltà di riscatto prevista dall'articolo 258 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, agli aventi diritto che li occupano alla data di entrata in vigore della presente legge.

Le domande per l'assegnazione in proprietà di detti alloggi debbono essere presentate all'Istituto per le case popolari entro il 31 dicembre 1955.

(È approvato).

#### Art. 3.

I prezzi degli alloggi che dovranno essere corrisposti dagli acquirenti saranno determinati dal Ministero dei lavori pubblici ai sensi degli articoli 258 e 259 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

« **Aumento dell'autorizzazione di spesa prevista dalla lettera b) dell'articolo 4 della legge 2 aprile 1953, n. 212, per favorire la costruzione di navi da pesca** » (1058).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento dell'autorizzazione di spesa prevista dalla lettera b) dell'articolo 4 della legge 2 aprile 1953, n. 212, per favorire la costruzione di navi da pesca ».

La 5<sup>a</sup> Commissione ha trasmesso il seguente parere: « Da informazioni assunte presso la Ragioneria generale risulta che il disegno di legge non comporta maggiori oneri, in quanto l'aumento di lire 1 miliardo e 200 milioni disposto per le spese di cui all'articolo 4, lettera b) della legge 2 aprile 1953, n. 212, è coperta:

1) per 500 milioni, con economie realizzate nelle altre partite di cui al suddetto articolo, anche esse comprese nello stanziamento di 4.400.000.000 di cui al capitolo n. 76 dello stato di previsione della Marina mercantile per il 1954-55;

2) per 700 milioni, con storno di pari somma dal capitolo 78 al capitolo 76 dello stato di previsione anzidetto.

Pertanto la Commissione esprime parere favorevole ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

TARTUFOLI, *relatore*. I colleghi vogliono ricordare che il mondo della pesca e dei pescatori nel nostro Paese, ha configurazioni di particolare rilievo. Le più recenti statistiche che hanno consentito di individuare questo settore ci dicono di ben 46.630 unità, di cui 38.819 ancora veliche, 5.187 motobarche e 2.624 motopescherecci.

Prendendo in considerazione i motopescherecci ci troviamo di fronte ad un tonnello globale di ben 65.000 tonnellate di stazza lorda. Il tutto per un complesso fra naviglio ed attrezzatura di bordo, per un valore di 30 miliardi.

Questo mondo di barche e di naviglio dona al paese nel periodo di un anno, 1 milione e 793 mila quintali di pescato che, nella ultima annata del 1954, ha dato ulteriori incrementi.

Un valore quindi economico di oltre 32 miliardi di lire annuali, che peraltro non riescono a bloccare un complesso di importazioni di prodotti ittici, di oltre 23 miliardi annuali. E questo nonostante che il consumo *pro capite* nel nostro paese sia, in ragione di anno, di appena Kg. 6,800.

La guerra aveva inciso gravemente nel nostro naviglio da pesca e particolarmente il peggio si era verificato nel settore dei motopescherecci e delle attrezzature più efficienti, onde il verificarsi di un utilizzo indubbiamente cospicuo anche in questo settore in occasione della applicazione della legge n. 75 dell'8 marzo 1949, che aveva consentito, fra tale data ed il 31 dicembre del 1952, di vedere complessivamente costruiti 182 motopesche per complessive 6.032 tonnellate di stazza lorda, con un onere a carico dello Stato di 1 miliardo e 225 milioni circa per contributi a fondo perduto e di lire 800 milioni circa per finanziamenti speciali ai termini dell'articolo 26, che aveva rappresentato particolari formule di facilitazione per il naviglio requisito e distrutto che rappresentava l'unico strumento di lavoro del proprietario di esso.

In base all'articolo 27 sempre della legge n. 75, che prevede solo contributi limitati, furono costruiti altri 144 motopesche per tonnellate di stazza lorda 2.565 con un ulteriore stanziamento di 175 milioni. Due miliardi quindi e 90 milioni di interventi diretti dello Stato cui vanno aggiunti ulteriori 157 milioni per contributi a fondo perduto nel caso di riparazioni, modificazioni, trasformazioni e miglioramenti di unità da pesca.

È indubbio che con la legge 17 luglio 1954, n. 522, la crisi dei cantieri navali in ferro che si era profilata ancora grave già alla fine del 1953, va considerata superata in quanto nuove importanti commesse per conto di armatori sia nazionali che stranieri sono state realizzate, riattivando il lavoro dei cantieri e l'impiego della maestranza.

Ben diversa è invece la situazione cantieristica nel settore specializzato in lavori in legno la cui attività ha potuto svilupparsi per il periodo di ricostruzione rappresentato dalla

legge n. 75 e per quella proroga che di tale legge si ebbe con le formule previste dalla successiva del 2 aprile 1953, n. 212.

La legge 2 aprile 1953, n. 212, prevede l'ulteriore stanziamento di 1 miliardo per favorire lo sviluppo ed il rinnovamento del naviglio peschereccio come contemplato dalla legge n. 75, ma con tale cifra fu possibile costruire solo circa 85 motopescherecci ed installare nuovi apparati motori su circa 40 unità.

Ed il dispendio fu sufficiente a coprire le domande presentate nei termini previsti da tale legge per la sostituzione di nuovi apparati motori, ma per la costruzione di navi da pesca su ben 1.600 domande, solo 85 poterono essere accolte, per 2.900 tonnellate di stazza.

La legge n. 522 già ricordata più volte, contiene tuttora sufficienti provvidenze per quanto riguarda la sostituzione di nuovi apparati motori per cui il problema effettivamente sta nella costruzione di nuovi scafi sui quali possano essere installati apparati motori nuovi o usati ma in buono stato e quindi in piena efficienza, provenienti da altro naviglio che per la sua vetustà non offre più garanzie di un esercizio sicuro della pesca.

La legge che è all'esame ed alla discussione della nostra Commissione tende pertanto ad utilizzare mezzi resisi disponibili perchè non impiegati sulla base di precedenti disposizioni legislative per destinarli a questo settore nel duplice intento, come già detto, di attivare i cantieri e di provvedere al rinnovamento degli scafi con utilizzo o meno di nuovi motori in quanto è concesso utilizzarne di già usati purchè in perfetta efficienza. È noto infatti che in moltissimi casi, specie per avvenute motorizzazioni in data recente, l'apparato motore è molto più vitale di quel che lo sia il vecchio logoro scafo che lo ha accolto.

Può darsi che mi lasci prendere dalla passione ben nota che io vivo per i pescatori, la loro fatica, i loro mezzi di azione, ma mi è facile pensare che questo mio sentimento sia comune e condiviso da tutti i colleghi perchè troppo significato riveste l'attività di questa nostra gente marinara, il cui rischio è costante e la cui fatica è davvero immensa ed a volte tormentata. È di poche settimane la morte di tre pescatori del litorale adriatico della terra

picena, e mi sembra giungano a me tuttora le eco desolate del pianto di bimbi e dei congiunti disperati, povera gente dal volto scalfito dai venti e dalla salsedine marina.

Operare perchè questi nostri fratelli abbiano strumenti più idonei e più efficienti per la loro attività, significa anche attenuare la fatica ed il rischio, nonchè operare perchè si accentui l'apporto del pescato annuale e si attenui l'onere di una importazione di prodotti ittici che ho dovuto indicare in oltre 20 miliardi tuttora.

Sono quindi per l'approvazione della legge che considero peraltro nel suo aspetto diciamo così di ripiego, per l'utilizzo che esso fa di mezzi residui, in quanto a me sembra che questo problema della pesca nazionale debba essere un bel giorno affrontato nella sua pienezza per la idoneità delle attrezzature, la maggiore sicurezza di fronte al rischio, la migliore idoneità di mezzi per un più sicuro risultato, per la dotazione di strumenti e di apparati che consentano la pesca in mari anche più lontani; e che di tutta la ricchezza ittica così procurata, difenda i ricavi dei pescatori, pur tutelando le esigenze del consumo con la eliminazione di sovrastrutture, di passaggi onerosi, di speculazioni non consentibili.

Peraltro esprimo al Ministro degli interrogativi; perchè, potendolo, si possa cogliere la occasione per far tesoro di esperienze e per valutare in linea concreta quanto può derivare dal parere schiettamente espresso da coloro che sono gli interessati. Così come a me sembra doversi chiedere perchè non sussistano poi equivoci di interpretazioni o incertezza di giudizio, che possa profittarsi della circostanza odierna per consentire che domande presentate in ritardo in base all'articolo 26 della legge n. 75 possano essere riammesse ai benefici che quella legge prevedeva affinchè coloro che hanno perduto l'unico mezzo di lavoro a seguito di fatti di guerra, abbiano modo di ricostruire il proprio mezzo di vita.

Per quel che riguarda considerazioni di natura specifica e generale, ritengo opportuno farmi eco di alcuni suggerimenti che mi sono stati espressi da Associazioni di modesti armatori ricchi peraltro di esperienza e di buon senso. Di tali enunciazioni può darsi che solo una parte possa essere accolta perchè rientrante

nelle formule amministrative di applicazione delle leggi in atto, ma potrebbe anche essere opportuno che per esigenze valide fosse considerato nell'attuale disegno di legge ogni eventuale novazione che necessitasse. I punti sono i seguenti:

1) Si chiede che le ammissioni ai benefici, sia per la costruzione di nuovi motopescherecci, sia per quelli relativi alle trasformazioni, non abbiano ad essere precedute, come attualmente, dal preventivo decreto di ammissione.

L'abolizione di tale formalità è motivata dalla necessità di evitare che moltissimi presentino le domande senza avere alcuna intenzione di costruire, creando così intralci e preoccupazioni negli organi preposti all'esame delle domande. È noto che delle 1.600 domande intese ad ottenere i benefici in parola, ed ancora giacenti presso il Ministero della marina mercantile, solo poche — escludendo le molte presentate da soggetti che intendono farne una speculazione — sono degne di essere prese in considerazione perchè inoltrate da elementi che effettivamente devono, in caso di ammissione, costruire natanti. L'attuale sistema della preventiva ammissione crea negli armatori il convincimento che il beneficiario è un privilegiato, fa nascere congetture che possono anche intaccare la reputazione dei funzionari preposti all'esame delle domande ed alimenta invidie e gelosie tra i soci delle varie organizzazioni di categoria, accentuandone gli immancabili dissensi ed incrinandone così la necessaria compattezza. La richiesta abolizione della preventiva ammissione ha anche dei precedenti nella passata legislazione in materia, solo se si considerino la legge 10 marzo 1938, n. 330, ed il successivo decreto-legge Cappa per i quali gli armatori prima costruivano e solo a costruzione ultimata potevano riscuotere i contributi della legge predetta nei limiti e con le modalità dalla stessa fissati.

2) Che venga fissata la libera scelta del cantiere presso cui costruire o trasformare i natanti da pesca, per evitare che il vincolo finora esistente porti i costi a livelli più alti di quelli reali e costringa gli armatori a rivolgersi a cantieri che non riscuotono la loro fiducia; o per lo meno la materia sia meglio disciplinata.

Per far fronte agli oneri della legge viene prevista la possibilità di utilizzare un miliardo e duecento milioni, da gravare, quanto a 500 milioni, sulle disponibilità verificatesi in sede di applicazione della legge n. 212; quanto a 700 milioni da prelevarsi dallo stanziamento di cui al Capo VIII della legge 25 luglio 1952, n. 949 (costruzione naviglio cisterniero).

Il nuovo provvedimento legislativo si inquadra nella precedente legislazione e precisamente nella legge n. 75, per cui l'entità dei contributi in essa previsti, consentirà agli armatori di procedere al suddetto rinnovamento con un sensibile aiuto da parte dello Stato, rimanendo a carico degli armatori medesimi una quota non rilevante rispetto al prezzo totale della nave, considerato che non sarà sostenuta spesa alcuna per la fornitura dell'apparato motore.

Infatti un motopesca in legno di medio tonnellaggio, cioè di tonnellate stazza lorda 35, con apparato motore da 110 HP. nuovo, munito di impianto frigorifero, impianto elettrico ed attrezzatura da pesca, pronto per la pesca, costa in media lire 21.250.000 circa. I contributi ammontano complessivamente a lire 8.500.000 circa, per cui rimangono a carico del committente lire 12.750.000 circa.

Lo stesso motopesca, tutto nuovo, ad eccezione dell'apparato motore per il quale viene prevista una spesa di lire 500.000 per l'eventuale revisione, costa lire 13.400.000 circa; i contributi ammontano a circa lire 5.535.000, per cui la spesa a carico del committente si aggira intorno a lire 7.865.000.

Da quanto precede si deduce che con i fondi a disposizione (lire un miliardo e duecento milioni) si potrebbero rinnovare oltre 200 unità da pesca con motori in buono stato, provenienti da altre navi; tale cifra però sembra alquanto elevata rispetto alle effettive esigenze dell'armamento peschereccio, per cui si hanno fondate ragioni di ritenere che tutte le domande di rinnovamento di unità da pesca con l'impiego cioè di motori provenienti da altri motopesca, potranno essere accolte e la rimanenza dei fondi potrà essere impiegata per costruire unità da pesca con apparati motori mai impiegati.

Prego quindi i colleghi di voler dare la loro approvazione a questa legge che è un ulteriore

passo, come accennato, negli interventi necessari per il vitale settore.

**CROLLALANZA.** Mi associo senz'altro alle conclusioni del nostro egregio relatore, riconoscendo l'utilità e la bontà del provvedimento. È pacifico che ci dobbiamo preoccupare di rinnovare la nostra flotta peschereccia, perchè essa costituisce non solo una fonte di reddito per il Paese, ma, in determinate circostanze, assolve compiti integrativi della nostra Marina.

In margine a questo provvedimento vorrei, però, richiamare l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario sull'opportunità non solo di rimodernare e potenziare tale flotta, ma anche di attrezzare adeguatamente alcuni porti, che hanno particolare importanza per la pesca e che spesso fanno la parte di cenerentola nell'assegnazione di fondi per le costruzioni marittime.

Mi riferisco, a scopo di esemplificazione, al porto peschereccio di Molfetta che, per tale attività, è da considerarsi uno dei maggiori dell'Adriatico. A Molfetta vi è un'industria di piccoli cantieri per riparazioni e costruzioni di motopescherecci e piccole imbarcazioni. Uno di questi cantieri è stato realizzato dal capitano Giovine, uomo dotato di notevole tenacia e volontà. Egli, tornato dall'America con un gruzzoletto di quattrini, non si è limitato soltanto a mettere in efficienza un'industria che dà da vivere a decine e decine di operai, ma ha investito in mare 40 milioni per migliorare lo scalo d'alaggio, rendendo così un servizio non solo al proprio cantiere, ma a tutti gli altri. Con i suoi capitali, però, ha potuto realizzare solo una parte di un'opera riconosciuta utile dal Ministero dei lavori pubblici e da quello della marina mercantile.

Cosa è avvenuto poi? Avendo esaurito le sue possibilità finanziarie, il Giovine ha chiesto allo Stato di continuare quell'opera che risponde ad una esigenza di carattere generale. Il Ministero dei lavori pubblici dell'epoca, lodando l'iniziativa, assicurò che avrebbe prolungato lo scalo d'alaggio, ma chiese che la costruzione eseguita fosse ceduta allo Stato, ed in ciò aveva perfettamente ragione. Ebbene, nonostante che il proprietario del cantiere si sia dichiarato disposto a cedere allo Stato l'opera realizzata con personali sacrifici, o per mancanza di mezzi finanziari o per altre considera-

zioni su cui non ho elementi per poter giudicare, questa bella iniziativa, che era stata approvata dai Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile, non è stata più condotta a termine.

Tutto ciò è quanto mai increscioso e pregiudizievole agli interessi della città di Molfetta. Voglio augurarmi, pertanto, che il Governo intervenga a dare esecuzione ad un progetto a suo tempo regolarmente approvato, e ciò anche per non scoraggiare l'iniziativa privata, che nel caso particolare ha avuto il merito di precedere quella dello Stato, in un'opera che è di sua competenza.

Poichè vedo presente anche l'onorevole Colombo, prego i due Sottosegretari di mettere finalmente su un piano di realizzazione anche questo piccolo problema che considero strettamente collegato alle finalità cui s'ispira questo disegno di legge.

**TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Desidero assicurare l'onorevole relatore che il Ministero prenderà in considerazione le sue raccomandazioni ed osservazioni.

Al senatore Crollalanza dirò che quando ero Presidente della Commissione dei lavori pubblici alla Camera ed anche in occasione di una mia relazione al bilancio dei lavori pubblici, feci presente l'opportunità di presentare un disegno di legge per la costruzione di porti pescherecci. Purtroppo la questione è ancora allo studio nonostante che un provvedimento di tal genere sia molto atteso.

**COLOMBO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Accetto il richiamo alla attenzione, ma non sono in grado di dare notizie più precise in questo momento. Non vi è però nulla di imminente, dal punto di vista dell'esecuzione. Per quel che mi consta, si tratta solo di vedere a che punto sono la preparazione, gli studi e, soprattutto, le possibilità concrete di finanziamento. Se la Commissione lo desidera, in altra seduta potrò fornire informazioni più esatte.

**VOCCOLI.** Siamo favorevoli alla legge, anzi ne sollecitiamo la più rapida attuazione.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge di cui do lettura:

**Art. 1.**

La somma di lire 1 miliardo da destinarsi, ai termini dell'articolo 4 lettera b) della legge 2 aprile 1953, n. 212, allo sviluppo ed alla rinnovazione del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura con i benefici previsti dalla legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni, è elevata a lire 2.200 milioni.

La spesa di lire 4.400 milioni, autorizzata dall'articolo 10 della legge 2 aprile 1953, numero 212, per l'esercizio 1954-55, è elevata a lire 5.100 milioni e, in corrispondenza la spesa di lire 4 miliardi autorizzata dall'articolo 70 della legge 25 luglio 1952, n. 949, per lo stesso esercizio, è ridotta a lire 3.300 milioni.

(È approvato).

**Art. 2.**

Per la costruzione di navi da pesca di cui al precedente articolo 1 l'ammissione ai benefici è concessa dal Ministro della marina mercantile, senza l'osservanza della procedura prevista dal secondo comma dell'articolo 2 della legge 8 marzo 1949, n. 75, sia in base alle domande già presentate ai sensi dell'articolo 5 della legge 2 aprile 1953, n. 212, sia in base a nuove domande presentate entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

**Art. 3.**

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

« **Modificazione all'articolo 4 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, sull'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia e agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 dicembre 1947, n. 1664** » (1053).

**PRESIDENTE.** Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Modificazione all'articolo 4 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, sull'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia ed agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 dicembre 1947, n. 1664 ».

Do lettura del parere pervenuto dalla Commissione finanze e tesoro: « La Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare per la parte finanziaria. Alcuni membri della Commissione hanno rilevato che la nomina del Presidente dovrebbe essere devoluta al Consiglio di amministrazione e non al potere centrale, e ciò in omaggio al principio della utilità del decentramento amministrativo ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

**TARTUFOLI, relatore.** In sostanza, si tratta di armonizzare la nomina del Provveditore al porto di Venezia alle norme che regolano la nomina dei presidenti degli altri enti portuali similari.

**VOCCOLI.** Finora il Provveditore veniva nominato in base ad una terna proposta congiuntamente dal Comune, dall'Amministrazione provinciale e dalla Camera di commercio di Venezia. Questo disegno di legge invece estromette completamente gli enti locali. Propongo, quindi, che l'articolo 1 venga emendato nel senso che il Provveditore debba essere nominato con decreto del Capo dello Stato su proposta del Ministro della marina mercantile, in base ad una terna di candidati designati congiuntamente dal Comune, dall'Amministrazione provinciale e dalla Camera di commercio di Venezia.

**TARTUFOLI, relatore.** Domando scusa se interrompo il senatore Voccoli, ma desidero ripetergli che questo disegno di legge ha inteso

normalizzare la situazione del porto di Venezia uguagliandola a quella degli altri consorzi autonomi dei porti di Genova e di Napoli. Per il momento quindi si tratta solamente di allineare Venezia, Napoli e Genova. Nulla vieta che con un disegno di legge, di iniziativa anche parlamentare, si possa riproporre tutta la questione e provvedere in merito.

MASSINI. Ma se il sistema è giusto, perchè vogliamo guastare anche Venezia?

PRESIDENTE. Come indirizzo, possiamo tutti riconoscere che il decentramento amministrativo è cosa desiderabile, ma poichè è ancora in via di evoluzione, penso sia meglio lasciare impregiudicata la cosa, salvo studiare in modo organico il problema in un momento più opportuno.

VOCCOLI. Facciamo in merito tutte le nostre riserve e dichiariamo di astenerci dalla votazione sull'articolo 1.

Per quanto riguarda l'articolo 2, noto che viene estromesso dal Consiglio di amministrazione del provveditorato il Presidente del Magistrato alle acque, e viene sostituito dall'ingegnere capo dell'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Venezia. Non v'è giustificazione alcuna per questa sostituzione. Il Presidente del Magistrato alle acque rappresenta il collegamento tra la navigazione marittima e la navigazione interna; tutti i ceti interessati a Venezia hanno protestato per l'estromissione. Se si vuole aggiungere ai componenti il Consiglio d'amministrazione anche l'ingegnere capo dell'Ufficio del Genio civile per le opere marittime non ho nulla in contrario, ma egli non deve sostituirsi al Presidente del Magistrato alle acque.

Propongo pertanto di modificare l'articolo 2 nel senso che l'ingegnere capo del Genio civile per le opere marittime entri a far parte del Consiglio di amministrazione del Provveditorato al porto di Venezia, in aggiunta agli altri membri indicati dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 dicembre 1947, n. 1664.

CROLLALANZA. C'è una ragione per questa sostituzione. Bisogna anzitutto riferirsi ai

nuovi ordinamenti dati ai servizi marittimi del Ministero dei lavori pubblici. Fino a uno o due anni fa tali servizi costituivano sezioni degli Uffici del Genio civile e, come tali, erano alle dipendenze dei Provveditorati alle opere pubbliche e quindi anche del Magistrato alle acque di Venezia. Con ordinamento successivo, in sostituzione di tali sezioni, furono istituiti nei più importanti centri marittimi (Venezia, Bari, Napoli, Genova, Ancona) uffici esclusivamente marittimi, staccati ed estraniati dalla competenza dei Provveditorati e posti alle dirette dipendenze del Servizio centrale marittimo del Ministero dei lavori pubblici.

Di conseguenza è naturale che per dare ingerenza nella vita dell'Ente portuale di Venezia al dirigente del servizio marittimo di quella città si sia resa necessaria la sostituzione di cui è oggetto questo disegno di legge.

Se oltre all'ingegnere capo si ritenesse di conservare nel Consiglio dell'Ente anche il Presidente del Magistrato alle acque io non avrei nulla da obiettare.

TARTUFOLI, *relatore*. Vorrei assicurare il senatore Voccoli che ho visto la funzionalità di questo sistema e l'ho trovato molto più rapido ed efficace del precedente. Almeno per quanto riguarda Ancona ed il suo *hinterland*, ho avuto la possibilità di fare questa constatazione.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In aggiunta alle osservazioni fatte dal senatore Crollanza desidero dire che la nomina del Provveditore risulta con il presente disegno di legge semplificata in quanto, se prima essa veniva effettuata su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con quelli per il tesoro e per i lavori pubblici, ora essa avviene su proposta del solo Ministro della marina mercantile, sentito il Consiglio dei ministri. Per questo si palesa l'opportunità di inserire nel Consiglio di amministrazione l'ingegnere capo del Genio civile per le opere marittime.

A tale proposito desidero precisare all'onorevole Crollanza che gli uffici del Genio civile per le opere marittime furono istituiti perchè si constatò che negli uffici periferici non vi erano sufficienti specialisti in opere marittime

ed anche allo scopo di meglio coordinarne la speciale funzione alle dirette dipendenze del Ministero dei lavori pubblici.

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

Passiamo ora all'esame degli articoli di cui do lettura:

#### Art. 1.

L'articolo 4 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, è sostituito dal seguente:

« Il Provveditore al porto è nominato con decreto del Capo dello Stato su proposta del Ministro per la marina mercantile, sentito il Consiglio dei ministri.

Egli dura in carica quattro anni e può essere riconfermato.

La misura delle competenze a lui spettanti sarà fissata dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro su proposta del Consiglio di amministrazione del Provveditorato.

Se è nominato Provveditore al porto un funzionario dello Stato, egli dovrà essere collocato fuori ruolo.

Il Provveditorato deve, in tal caso, rimborsare allo Stato la spesa attinente al tratta-

mento economico, al lordo delle ritenute, di cui fruisce il funzionario e deve inoltre versare all'Erario una quota non inferiore al dieci per cento della retribuzione, a titolo di contributo per il trattamento di quiescenza ».

(È approvato).

#### Art. 2.

La composizione del Consiglio di amministrazione e del Comitato esecutivo del Provveditorato al porto di Venezia, prevista rispettivamente dagli articoli 3 e 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 dicembre 1947, n. 1664, è modificata con la sostituzione dell'ingegnere capo dell'Ufficio del Genio civile per le opere marittime di Venezia al Presidente del Magistrato alle acque o suo rappresentante.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

*La seduta termina alle ore 11,20.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.