CAMERA DEI DEPUTATI N. 1642

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(COLOMBO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE
(TAVIANI)

—

Aumento del limite massimo d'imposta stabilito per la Camera di commercio, industria ed agricoltura di Venezia

Seduta del 16 ottobre 1959

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Con decreto luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1191, venivano dichiarate di pubblica utilità le opere per la costruzione del nuovo porto di Venezia, in Marghera, e quelle occorrenti per la creazione dell'annessa zona industriale e quartiere urbano. Alle opere e agli impianti del nuovo porto ed agli stabilimenti industriali della zona erano estese tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica fissate dalla legge 8 luglio 1904, n. 351, e 12 marzo 1911, n. 258, concernenti i provvedimenti per la città di Napoli. Con il menzionato decreto veniva, inoltre, approvata e resa esecutiva la « convenzione » stipulata il 23 luglio 1917 fra lo Stato, il comune di Venezia e la Società « Porto industriale di Venezia », con la quale si affidava alla predetta Società l'esecuzione delle opere riguardanti il Porto e la Zona industriale di Marghera.

La creazione della zona industriale di Marghera ai margini della Laguna, di fronte a Venezia, su nude barene e terreni depressi, mirava a risolvere tre ordini di problemi che investivano tutta la vita economica e l'avvenire stesso della citttà di Venezia: *il problema portuale:* con l'estendere gli approdi marittimi esistenti per far fronte agli accresciuti bisogni e all'incremento futuro dei traffici marittimi; *il problema industriale:* con il favorire il sorgere ed il fiorire di nuove iniziative produttive che non potevano più svilupparsi nella Venezia insulare per ragioni di tecnica e di comunicazioni ed anche per la salvaguardia della integrità artistica di Venezia, mentre in terraferma, in zona appositamente attrezzata, avrebbero potuto facilmente creare nuove fonti di lavoro per la popolazione ed assorbire la crescente aliquota di manodopera disoccupata; in fine *il problema demografico ed edilizio:* con la creazione, in prossimità del nuovo centro di produzione e di lavoro, di un quartiere residenziale che accogliesse l'eccesso della popolazione del vecchio nucleo cittadino.

Già alla fine del 1923, 18 stabilimenti erano in pieno esercizio e 8 in corso di costruzione o di completamento, occupando complessivamente una superficie di metri quadrati 1.750.000.

In relazione al susseguirsi delle assegnazioni di aree, fu necessario aggiornare il piano

regolatore predisposto nel 1917, per soddisfare le esigenze delle varie industrie e predisporre nuove aree in aggiunta a quelle originariamente previste.

Così con la Convenzione addizionale del 19 novembre 1923, approvata con regio-decreto 9 dicembre 1923, n. 3233, venne autorizzata l'anticipata costruzione di alcune opere, originariamente assegnate a periodi di esecuzione successivi e con la Convenzione addizionale del 18 agosto 1926, approvata con regio decreto-legge 30 settembre 1926, n. 1909, venne predisposto l'ulteriore graduale ampliamento della zona secondo un nuovo piano regolatore e la adozione di adeguate provvidenze richieste dallo sviluppo assunto dagli stabilimenti.

Detto piano regolatore, approvato con il menzionato decreto-legge del 1926, prevedeva l'ampliamento della zona verso sud, comprendendo tutta la superficie fino all'altezza di Fusina, la costruzione di grandi canali di navigazione e di raccordo, l'ulteriore sviluppo della zona portuale con la costruzione di quattro moli e la messa a disposizione di circa 750 ettari di aree per nuove industrie e parcheggi.

L'esecuzione di questo progetto, approvato e finanziato veniva, malauguratamente, rinviata a causa delle particolari situazioni politiche ed economiche che determinarono l'emanazione delle note limitazioni sulla installazione di nuovi impianti industriali e quelle riflettenti la difesa del Paese che ad un certo momento crearono forti perplessità e correnti avverse all'addensamento di stabilimenti in zone industriali.

Intanto la sopraggiunta guerra del 1940 portava al definitivo rinvio del detto ampliamento e recava grave pregiudizio e danno alla zona già sorta, che aveva ormai raggiunto un grande sviluppo con oltre 100 stabilimenti con 17.000 operai occupati; 2.200.000 tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate; 190.000 tonnellate di traffico ferroviario e registrava a Marghera una popolazione di 8.163 abitanti contro i 945 abitanti del 1° dicembre 1921.

Cessate le ostilità, la zona di Marghera gravemente colpita da bombardamenti aerei, ebbe una ripresa rapidissima. Ricostruiti gli stabilimenti distrutti, riparati quelli danneggiati, sostituiti gli impianti con nuovi e moderni, riorganizzati i servizi e ripristinato il porto industriale, in breve volgere di anni essa superò l'attività produttiva dell'anteguerra, ma soprattutto nuovi, importanti complessi si aggiunsero ai precedenti utilizzando tutte le aree disponibili.

Alcuni dati statistici servono, meglio di ogni altra illustrazione, a dare una idea della importanza della zona e della sua efficienza e validità:

a) *superficie, strade, canali, servizi:*

superficie del porto e della zona industriale	mq.	11.288.868
superficie del quartiere urbano	»	4.130.816
canali di grande navigazione intersecanti la zona	Km.	12.000
canale congiungente la zona ed il porto di Venezia	»	4.500
sponde disponibili	»	24.000
strade	»	31.700
binari ferroviari	»	117.200
acquedotto industriale	»	87.000
acquedotto potabile	»	57.000
metanodotto	»	101.000

b) *attività produttiva:*

aziende operanti	N.	208
di cui: 25 chimiche, 15 petrolifere, 6 siderurgiche		
dipendenti occupati	»	28.000
salari annui corrisposti	L.	22 miliardi
fatturato annuo	»	300 miliardi
consumo energia elettrica pari ad un ventesimo del consumo nazionale	Kwh.	2.000.000
traffico marittimo della sola Zona industriale (totale merci sbarcate ed imbarcate):		
anno 1954	Tonn.	4.634.142
anno 1956	»	5.383.016
anno 1957	»	6.002.044
traffico ferroviario della Zona industriale:		
anno 1954	»	1.333.954
anno 1956	»	1.638.921
anno 1957	»	1.611.354
traffico camionistico 1957	»	3.000.000
con autocarri	N.	250.000

Il successo di questa zona *é* dovuta ad un complesso di fattori che brevemente illustriamo:

a) felice ubicazione sul mare, allo sbocco della pianura padana, al punto di convergenza di un completo sistema di rapide comunicazioni ferroviarie, stradali, idroviarie che ad esse conducono i traffici dell'ampio retroterra;

b) razionale sistemazione tecnica delle attrezzature marittime che permettono anche alle navi di grande tonnellaggio di accostarsi alle banchine degli stabilimenti, scaricando le materie prime povere, mantenendo bassissimi i costi, date le speciali attrezzature meccaniche di cui dispone ogni azienda;

c) efficiente e razionale organizzazione dei principali servizi collettivi e complementari, quali: acquedotto industriale, acquedotto potabile, gestione comune dei raccordi ferroviari, ecc.;

d) riduzione al minimo dei costi esterni delle aziende e possibilità di utilizzazione totale dei prodotti intermedi o secondari mediante interscambi con gli stabilimenti della zona.

In Marghera è stato, perciò possibile realizzare tutti i vantaggi che una zona industriale può offrire alle grandi iniziative industriali impegnate nella lotta sempre più serrata per la riduzione dei costi.

Va, in oltre, ricordato che la zona di Marghera dà pure lavoro a migliaia di operai dei centri rurali della provincia di Venezia e delle province finitime, che raggiungono gli stabilimenti il mattino ritornando alle loro case la sera. Servizi ferroviari, filoviari, autostradali, permettono il flusso quotidiano di migliaia di lavoratori dai centri più lontani mentre dalle località più vicine gli operai si servono della bicicletta o della moto.

Questo assetto della manodopera va attentamente considerato perchè in tal modo la zona di Marghera assorbe anche lavoratori rurali eccedenti il fabbisogno dell'agricoltura, dà, quindi, sollievo a zone rurali notoriamente depresse, senza produrre un eccessivo aumento dell'agglomerato urbano, essendo possibile, come si è detto l'afflusso quotidiano di molti lavoratori, che mantengono propria residenza nelle campagne e che in caso di eventuale crisi industriale possono trovare qualche sollievo nei lavori agricoli senza appesantire la disoccupazione industriale vera e propria.

La zona di Marghera rappresenta, quindi nei riguardi dell'occupazione l'unica soluzione veramente integrale e di piena soddisfazione sia sotto l'aspetto economico che sociale.

D'altra parte, l'auspicato impianto di nuovi stabilimenti non è una aspettativa o una previsione, è una realtà concreta.

In questi ultimi anni sono state avanzate da numerosi industriali italiani decine di richieste di aree, per costruire nuove fabbriche, ma, purtroppo, esse non hanno potuto essere soddisfatte.

Accogliere queste iniziative, sarebbe stato provvidenziale per le necessità di Venezia e della provincia, ed avrebbe risposto all'interesse generale dell'industria italiana. Qualche importante industria, senza attendere la auspicata realizzazione dei progetti di ampliamento, ha rotto gli indugi, creando, nella zona del previsto sviluppo nuovi complessi industriali che già occupano circa 4.000 operai.

Ciò è stato possibile per l'iniziativa di un gruppo industriale importante e per l'esecuzione di lavori di colmata e di escavo che il Genio civile per le opere pubbliche ha potuto eseguire lentamente, con fondi ordinari di bilancio; ma se il fatto stesso conferma, con l'evidenza delle opere, la grande forza di attrazione della zona di Marghera e le sue possibilità di sviluppo, rende anche più evidente e pressante l'urgenza dei provvedimenti che assicurino l'esecuzione di un piano graduale di ampliamento e la conseguente disponibilità di aree in tempi preordinati, in modo che tutte le aziende industriali, anche le meno provvedute, possano contare sulla disponibilità delle aree necessarie, e sui servizi che sono di esclusiva spettanza della pubblica amministrazione

Ha, quindi, piena giustificazione economica l'iniziativa assunta dalla Camera di commercio e dagli altri Enti locali di dare attuazione, sulla base del progetto tecnicamente aggiornato presentato dal Genio civile per le opere marittime nel 1953, a quell'ampliamento che era stato riconosciuto necessario fin dal 1926. Ed è necessario insistere su questo aspetto particolare del problema di Marghera, in quanto è quello che anche sotto l'aspetto giuridico-amministrativo lo differenzia da tutti gli altri e molti, che sono proposti in questi ultimi anni, da numerose province per la creazione di zone industriali.

È opportuno ricordare che l'esigenza è stata direttamente sentita dagli stessi organi dello Stato e precisamente dall'Ufficio del Genio civile per le opere marittime che nell'agosto del 1953 presentava, di sua iniziativa, apposito progetto per l'esecuzione

delle opere di ampliamento della zona e del porto industriale, al Ministero dei lavori pubblici.

Per tutte le accennate ragioni che ampiamente dimostrano l'estrema importanza che la soluzione del problema riveste per l'avvenire dell'economia della provincia, ad esso si è rivolta in questo dopoguerra l'azione degli Enti locali e delle Associazioni di categoria, che si sono preoccupati di assicurare gli ingenti mezzi finanziari necessari per il compimento delle opere di ampliamento.

In base ai progetti approvati la spesa complessiva, tenuto conto di prudenziali aggiornamenti, si aggira su circa 11 miliardi in 17 anni, ma ad essa si dovrebbe provvedere disponendo di circa 4 miliardi nei primi 4 anni di esecuzione delle opere e successivamente con i proventi della vendita delle aree industriali gradualmente disponibili.

Va, però, rilevato che detta spesa di 4 miliardi riguarda per circa la metà opere di canalizzazione e banchinamento che sono di esclusiva competenza statale e alle quali provvederebbe direttamente il Ministero dei lavori pubblici con i fondi del suo bilancio. Per gli altri 2 miliardi riguardanti opere di strade, acquedotti, fognature, ecc. di competenza locale, si è costituito apposito Consorzio fra il comune, la provincia, la Camera di commercio ed il Provveditorato al porto.

Il comune e la provincia destineranno al detto finanziamento l'importo di circa 900 milioni ottenuto al detto fine dalla Cassa depositi e prestiti. Il Provveditorato al porto ha già deliberato un contributo trentacinquennale di lire 10 milioni all'anno, e alla Camera di commercio viene richiesto di conferire, per integrare il suddetto necessario finanziamento, un contributo trentacinquennale di 60 milioni all'anno.

A questo fine la Camera di commercio ha già assunto sul suo bilancio ordinario un contributo di 10 milioni annui per 35 anni, ma non potrebbe addossare al bilancio medesimo, anche l'ulteriore onere dei rimanenti 50 milioni annui necessari essendo il bilancio stesso alimentato da una modesta aliquota camerale che, per effetto del regio decreto 31 ottobre 1941, n. 1418, non può superare il limite massimo dello 0,875 per cento.

D'altra parte l'interesse della realizzazione dell'opera è di tale evidenza proprio per lo sviluppo economico-commerciale, che l'intervento finanziario che viene richiesto alla Camera di commercio appare più che giustificato e del resto esso trova concordi le stesse categorie dei contribuenti camerali che con ripetute dichiarazioni – attraverso le rispettive Associazioni – hanno affermato il loro pieno consenso per l'opera e si sono dichiarate disposte ad assoggettarsi ad un aumento dell'aliquota di imposta camerale che venisse autorizzata al detto fine.

Va rilevato, a questo riguardo, che potendo i redditi soggetti all'imposta camerale in provincia di Venezia valutarsi a circa 25 miliardi, sarebbe sufficiente un aumento della detta aliquota di imposta nella misura dello 0,20 per cento, aumento ben modesto non solo se si considera in rapporto alla grande importanza dell'opera da realizzare, ma anche se si rapporta all'onere medio che verrebbe a ricadere sui contribuenti.

Infatti, per i circa 35.000 contribuenti camerali il detto aumento complessivo di 50 milioni annui costituirebbe un carico medio annuo di 1.400 lire. Se, poi, si considera che oltre un terzo del gettito dell'aliquota camerale è data dal settore industriale, che comprende un migliaio di contribuenti, si rileva che gli altri 34.000 contribuenti sopporterebbero un onere annuo medio di circa 850 lire del tutto trascurabile rispetto ai benefici che indirettamente anche queste categorie verrebbero a risentire, per effetto della più forte industrializzazione della provincia e della conseguente elevazione del reddito medio.

Le categorie industriali sopporterebbero, invero, l'onere maggiore, ma ciò sarebbe giustificato dal più diretto interesse che esse hanno allo sviluppo industriale ed appunto per questo le libere Associazioni, che attualmente le rappresentano in provincia di Venezia, hanno, come si è sopra cennato, dichiarato il proprio accordo per un aumento dell'aliquota di imposta camerale, per lo scopo suddetto.

Perciò, l'Amministrazione camerale, con suo provvedimento n. 33, in data 19 agosto 1958, ha formalmente richiesto che sia autorizzato l'aumento dello 0,875 per cento all'1,075 per cento del limite massimo di aliquota camerale fissato dal regio decreto 31 ottobre 1941, n. 1418, per destinare il gettito relativo al finanziamento delle opere relative all'ampliamento della Zona industriale di Marghera.

Detto aumento di aliquota necessario per l'integrazione del piano finanziario concertato fra Organi governativi e locali, è indispensabile alla Camera, non potendo la stessa provvedere altrimenti al conferimento del contributo ad essa richiesto; è sopportabile per le categorie dei contribuenti camerali per

la sua modesta entità media ed è equamente ripartito tra le categorie stesse gravando esso maggiormente su quelle più direttamente interessate.

Ma l'aumento stesso è anche pienamente giustificato sotto l'aspetto economico generale, data l'importanza delle opere che il piano finanziario che esso andrebbe ad alimentare, consentirebbe di attuare, trattandosi di preparare le nuove aree necessarie per il raddoppio dell'attuale consistenza della zona industriale che ha dimostrato nel suo affermarsi e nel suo rapido ricostruirsi dopo le gravissime distruzioni della recente guerra una grande forza di espansione.

Poiché, però, l'aliquota proposta supera il massimo fissato dal regio decreto 31 ottobre 1941, n. 1418, non può provvedersi che con un disegno di legge. È stato quindi predisposto il presente provvedimento legislativo che si sottopone all'approvazione del Parlamento.

DISEGNO DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

Il limite massimo dell'aliquota di imposta stabilito per la Camera di commercio, industria ed agricoltura di Venezia dall'articolo 1 del regio decreto 31 ottobre 1941, n. 1418, viene elevato a lire 1,075 per cento, per il periodo di 35 anni dal 1° gennaio 1959.