CDLXII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 16 MAGGIO 1950

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDICE

	PAG.	PAG.
Congedi:		
PRESIDENTE	18209	
Disegni di legge (Deferimento a Commissioni in sede legislativa):		
PRESIDENTE	18209	
Disegni di legge (Trasmissione dal Senato):		
PRESIDENTE	18210	
Proposta di legge (Annunzio):		
PRESIDENTE	18210	
Disegno di legge (Seguito della discussione):		
Proroga di agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero. (850).	18210	
PRESIDENTE	18210, 18216, 18217	
ZERBI, <i>Relatore</i>	18210, 18218, 18221	
VANONI, <i>Ministro delle finanze</i>	18213, 18217, 18218, 18220	
MASSOLA	18215, 18218	
ORLANDO	18217	
VICENTINI	18219	
TOZZI CONDIVI	18219	
DE VITA	18221	
Disegni di legge e mozioni (Seguito della discussione):		
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario 1950-51 (1062). — Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario 1950-51 (1065). — Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario 1950-51 (1066). — Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario 1950-51 (1202); e delle mozioni <i>Pieraccini e Zagari</i>	18222	
PRESIDENTE	18222	
BASILE	18222	
GERMANI, <i>Presidente della Commissione dell'agricoltura</i>	18225, 18226, 18227	

La seduta comincia alle 10,30.

MAZZA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 13 maggio 1950.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati: Ferraris Emanuele, Guariento, Migliori e Pertusio.

(I congedi sono concessi).

Deferimento di disegni di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nelle precedenti sedute, ritengo che i seguenti disegni di legge possano essere deferiti all'esame e all'approvazione delle competenti Commissioni permanenti, in sede legislativa:

« Disciplina delle bombole per metano » (Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato) (1265);

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

« Concorso finanziario dello Stato per il funzionamento dell'Istituto nazionale di economia agraria ». (1267).

Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Trasmissione dal Senato di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza della Camera i seguenti disegni di legge:

« Rettifica degli articoli 2 e 5 della legge 25 giugno 1949, n. 353, sulla proroga dei contratti agrari di affitto dei fondi rustici, mezzadria, colonia parziaria e compartecipazione » (*Già approvato dalla IX Commissione permanente della Camera e modificato da quella VIII Commissione permanente*) (974-B);

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa italiana per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (*Approvato dal Senato*) (1278);

« Modificazione dell'articolo 72 del Codice di procedura civile » (*Approvato dal Senato*) (1279);

« Corresponsione dell'indennità di ordine pubblico agli allievi carabinieri e agli allievi guardie di pubblica sicurezza » (*Approvato da quella I Commissione permanente*) (1280);

« Aumento degli assegni familiari per i figli dei lavoratori del commercio e delle professioni e arti e per i figli dei giornalisti professionisti » (*Approvato da quella X Commissione permanente*) (1281).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo alla Commissione permanente che già lo ebbe in esame, gli altri alle competenti Commissioni permanenti, con riserva di stabilire quali di essi dovranno esservi esaminati in sede referente o legislativa.

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata alla Presidenza una proposta di legge d'iniziativa del deputato Zanfagnini:

« Estensione dell'articolo 5 della legge 24 dicembre 1949, n. 983, ai cancellieri e segretari giudiziari provenienti mediante concorso dal ruolo degli aiutanti di cancelleria » (1277).

Sarà stampata e distribuita. A norma dell'articolo 133 del Regolamento, poiché essa importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Seguito della discussione del disegno di legge: Proroga di agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Proroga di agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero.

La discussione generale è stata chiusa nella precedente seduta. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ZERBI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che sia necessario riportarci alla natura del provvedimento che è sottoposto alla nostra approvazione. Il provvedimento, nella sua sostanza, mira a stabilire una logica sutura fra una direttiva costantemente seguita dal nostro sistema doganale ed il trattamento che verrà ripristinato con l'applicazione della nuova tariffa doganale. È difficile trovare, anche nella storia, regimi tributari che abbiano colpito con dogane le navi che venivano portate sotto bandiera nazionale, mentre sono frequenti nella storia i premi di vario genere, dalle baronie al Toson d'oro e ad altre onorificenze che in secoli trascorsi hanno stimolato la costituzione delle marine nazionali e il loro incremento.

Il provvedimento, come dicevo, intende stabilire una logica sutura fra il vecchio ordinamento tributario, ripreso quasi immediatamente dopo la liberazione con le disposizioni, sia pure di carattere provvisorio, in vigore fino al 31 agosto 1948, e quello che sarà il nostro definitivo ordinamento doganale; perchè, se non vado errato, il progetto della nostra tariffa doganale esenta appunto da qualsiasi dazio d'importazione le navi che vengono condotte sotto bandiera nazionale.

Sotto questo profilo va visto l'attuale provvedimento. La più importante agevolazione fiscale da esso proposta è infatti costituita dalla riduzione del diritto di licenza dalla comune aliquota del 10 per cento ad un 2 per cento soltanto.

Non credo si possa dire, come è stato asserito nella discussione generale, che il provvedimento continui un malvezzo: quello delle esenzioni particolari. Esso ci ricollega invece a una costante tradizione, e stabilisce una continuità di atteggiamento tributario fra l'ante guerra, l'ordine ricostituito imme-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

diatamente dopo la liberazione e quello che sarà l'ordinamento definitivo dopo l'applicazione della nuova tariffa doganale.

C'è sì una questione che può lasciare perplessi ed è la questione della retroattività del provvedimento. Credo mi sia lecito affermare che tale questione sarebbe più grave se fosse eccezionale e se questa come molte altre situazioni analoghe non fossero giustificate dalla singolarità delle vicende che abbiamo attraversato. Concorre ad attenuare la portata della questione stessa il fatto che il provvedimento legislativo altro non fa che proporre la continuazione di esenzioni state in vigore fino al 31 agosto 1948 e sulla cui continuità il Governo stesso ebbe a dare affidamento in questa stessa Assemblea. In sostanza una questione di retroattività può sorgere solo a motivo della mancata tempestività del Governo nel presentare il provvedimento di proroga, ed una volta sorta ha potuto ingrandirsi a motivo della lunga giacenza subita dal disegno di legge presso le Commissioni parlamentari. Non dimentichiamo che da parecchi mesi questo provvedimento è davanti a questa Camera, che il provvedimento è stato prima assegnato alla Commissione finanze e tesoro in sede deliberante; che dopo una prima discussione la Commissione stessa ne investì la Commissione trasporti per un parere; avutone parere favorevole, la Commissione finanze riprese l'esame del provvedimento in sede deliberante, da quella sede, dopo altre lunghe discussioni e già ad avvenuta votazione degli articoli, venne rinviato a questa Assemblea plenaria. Per siffatto rinvio la Commissione finanze e tesoro dovette ridiscutere il provvedimento in sede referente. Dopo tale terza discussione il provvedimento è finalmente venuto a questa Camera con una unica relazione, perchè, nonostante le molte obiezioni affiorate in seno alla Commissione IV, gli onorevoli colleghi dell'opposizione non ritennero di esprimere le proprie perplessità in una dissenziente relazione di minoranza.

Tutto questo dà per larga parte, se non in tutto, giustificazione anche della retroattività del provvedimento.

Proprio ad evitare che possa ripetersi l'inconveniente di un'intercapedine fra le esenzioni provvisorie e la definitiva esenzione accordata anche dalla nuova tariffa doganale la maggioranza della Commissione (anzi, su questo punto credo la totalità della Commissione) ha proposto, un emendamento della formula già adottata dal Senato, di prolungare il vigore delle esenzioni, di cui

al 1° comma dell'articolo 1, fino al 30 giugno 1950, perchè speriamo che immediatamente dopo entri in vigore la tariffa doganale, mentre ha formulato il comma secondo con esplicito riferimento all'entrata in vigore della nuova tariffa doganale e al ristabilimento di un ordine definitivo in questa materia.

Gli onorevoli Sansone e Serbandini hanno sottolineato, nei loro interventi, che questa legge danneggerebbe l'attività dei nostri cantieri sottraendo lavoro ai cantieri stessi.

Agli onorevoli colleghi potremmo osservare come le nuove costruzioni oggi realmente poste sugli scali di cantieri nazionali siano purtroppo soltanto le commesse sostenute dal massiccio intervento di Stato attraverso la cosiddetta legge Saragat. Ma l'importazione di navi usate nulla sottrae all'attuazione integrale del piano di lavoro contenuto nella legge Saragat. La possibilità costruttive suscitate da quella legge sono state già largamente coperte, come emerge anche dalla relazione, né io sto a ripetere i dati già in essa riprodotti. Se more sono nell'attuazione del piano, sono dovute a discussioni di prezzi, ad esame tecnico dei tipi di navi, ecc..

Se, invece, la tesi del danneggiamento della nostra attività cantieristica esula dal riferimento particolare all'applicazione della legge Saragat dobbiamo allora rifarci alla comparazione fra i costi delle navi usate acquistate all'estero ed il costo delle costruzioni nuove in cantieri italiani.

Già nel rapporto a stampa, il relatore si è permesso di sottolineare che, se assumiamo come principale indice di differenziazione di due mercati il diverso regime di prezzi, indubbiamente non si può negare, da chiunque voglia avere obiettività di osservazione economica, che nel nostro paese, e non soltanto nel nostro paese, il mercato delle navi usate è qualche cosa di nettamente differente dal mercato delle navi nuove.

Ricordiamo i prezzi medi di vendita per tonnellate di stazza lorda che i competenti uffici del Ministero della marina mercantile danno per le navi nuove costruite in Italia sotto l'usbergo della legge Saragat. Siamo sul mezzo milione per tonnellata di stazza lorda per le navi passeggeri, fra le 350 e le 400 mila lire per quelle a carico secco, sulle 300 mila lire per le cisterne, fra le 600 e le 650 mila la tonnellata di stazza lorda per i pescherecci. E confrontiamoli col prezzo medio delle navi usate di cui si parla nella relazione del disegno di legge n. 850, prezzo che non raggiunge le 30 mila lire per tonnellate

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

di stazza lorda. Si tratta evidentemente di due mercati così radicalmente differenziati nei rispettivi prezzi da far escludere che l'armatore possa restare perplesso se acquistare nell'uno piuttosto che nell'altro mercato, a meno che una forte integrazione statale non diminuisca artificiosamente l'enorme dislivello di prezzi.

È evidente, dunque, che le importazioni di navi vecchie non incidono sulle nuove costruzioni cantieristiche le quali, nel nostro paese, potranno attuarsi solo con massicce sovvenzioni dello Stato. Il fatto, d'altronde, è conseguenza del diverso costo del denaro, del diverso rendimento economico degli investimenti nei paesi ricchi e nei paesi poveri. I paesi poveri di capitale, come il nostro, non possono abitualmente concedersi il lusso del naviglio nuovo, a meno che la differenza di costo oppure che la differenza del saggio di reddito sugli investimenti non siano accollati dalla comunità attraverso una delle varie forme che consentono di attingere aiuti dal Tesoro.

Si è detto anche, con toccanti accenti, che questi acquisti di navi usate abbassano il tono della nostra marina mercantile.

Evidentemente le navi nuove sono più estetiche e piacciono di più che non le vecchie carrette. Ma dal punto di vista dell'equilibrio fra costi e prezzo della navigazione, il discorso, probabilmente, sarebbe lungo, assai complesso e forse concluderebbe diversamente. E quello a noi proposto indirettamente dal disegno di legge n. 850, quello che ne consiglia l'approvazione è appunto un problema economico di prezzi rinnovativi di costi. Noi dobbiamo cercare di potenziare la nostra marina mercantile in modo da poter battere la concorrenza internazionale sui mercati dei noli, in modo da poter praticare noli che, mentre tornino convenienti a coloro che hanno cose e passeggeri da far trasportare, consentano di coprire le spese per l'esercizio della navigazione e di remunerare in equa misura il capitale investito sia nell'esercizio della navigazione che nell'acquisto delle navi.

Qualche onorevole collega ha anche ripreso il calcolo della relazione che dice come senza le proposte agevolazioni fiscali l'erario virtualmente potrebbe incassare qualche cosa come 1.531 milioni di gettito tributario.

Dico virtualmente perchè è ancora da vedere se tutte le navi verrebbero definitivamente sotto bandiera nazionale, subendo il normale onere del 15 per cento.

È da vedere se la non approvazione di questa legge non provochi un ritorno oppure

un avvio delle navi di nuovo acquisto verso una qualsiasi bandiera panamense.

Comunque, da un punto di vista puramente computistico, senza le esenzioni proposte nel disegno di legge 850, l'erario potrebbe incassare 1.531 milioni di gettito tributario, e forse di più, perchè non è improbabile che qualche nave si sia aggiunta nel frattempo alle navi elencate dal relatore. Con le facilitazioni proposte dal Governo il gettito tributario verrebbe ridotto a 204 milioni soltanto; la legge virtualmente procurerebbe un minore incasso tributario di 1.327 milioni di lire.

L'onorevole Ducci ha proposto di non rinunciare a questo gettito tributario, che potrebbe invece servire per dare qualche commessa a piccoli cantieri.

L'obiezione, non lo nego, ha una sua suggestione; ma vediamola nelle risultanze concrete, senza discutere, ripeto, se la mancata approvazione della legge possa o meno provocare il ritorno ad altre bandiere di talune delle navi rimaste alle porte della nostra marina mercantile.

Per valutare questa argomentazione, dobbiamo riferirci, come all'ipotesi più benevola, all'articolo 6 della legge Saragat 8 marzo 1949, n. 75, il quale fissa il massimale di tutti i contributi, che lo Stato può dare per le costruzioni, e lo determina appunto nel 50 % del prezzo praticato dal cantiere per navi da pesca e nel terzo di tale prezzo per tutte le altre navi.

Applichiamo ora questo possibile incasso dei 1.327 milioni di lire a dei casi concreti. Per utilizzarli in pescherecci occorrono altre 1.327 milioni di lire da parte di armatori privati o pubblici, per fare il totale di 2.654 milioni; con che, in base a 625 mila lire per tonnellata di stazza lorda, potremmo costruire 4.400 tonnellate di stazza lorda, cioè 88 pescherecci di circa 50 tonnellate ciascuno. Sarebbe però necessario reperire 88 armatori da pescherecci, che abbiano 15 milioni ciascuno disponibili e disposti ad investirli nell'acquisto di un peschereccio nuovo ed 88 armatori i quali trovino di loro convenienza far questo anche in un mercato internazionale in cui, con la stessa identica cifra di 15 milioni. L'armatore Delfino — per esempio — ha potuto acquistare la nave *Fran*, la 39ª dell'elenco allegato alla relazione, di ben 1072 tonnellate di stazza lorda.

Facciamo il calcolo su un altro tipo di nave, supponiamo la nave mista passeggeri. Per essa il contributo può al massimo raggiungere un terzo; quindi occorrerebbe, nell'ipotesi, reperire i 3.981 milioni da aggiun-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

gere ai 1327 di contributo dello Stato, perché, a circa mezzo milione per tonnellata di stazza lorda, si possano fare le 7.460 tonnellate di costruzione di nave mista. Si otterrebbe una bella nave, invero, qualora si trovassero i finanziatori dei due terzi di necessario capitale privato, ossia quasi 4 miliardi di lire del risparmio disposto ad investirsi; altrimenti, con la sola cifra dello Stato, si costruirebbe appena un terzo di bella nave od una nave piuttosto modesta, ammesso e non concesso che il giudizio di priorità degli investimenti del risparmio nazionale consigli la costruzione di siffatta nave o non piuttosto altri impieghi socialmente più utili e più urgenti.

Forse lo stesso onorevole obiettore si porrebbe il quesito, se non sia più conveniente comperare una nave usata, non vecchissima, a prezzo comunque di gran lunga inferiore, a quelli citati; perché, onorevoli colleghi, bisogna sempre riportarci ai prezzi di queste navi. Ci sono ad esempio, nell'elenco degli acquisti, navi pagate a 2 sterline per tonnellata di stazza lorda; ve ne sono altre pagate a 3 e a 4 sterline. Ci sono navi di 7 anni pagate solo 21 sterline per tonnellata di stazza lorda, altre di 12 anni, pagate 13 sterline. Non mi addentro nei calcoli, che non farebbero che dimostrare il mio assunto.

Dunque, anche questa suggestiva obiezione, vagliata all'analisi della realtà economica, si dimostra senza solide fondamenta onde il relatore non può se non riconfermare quanto è detto nella relazione.

Il provvedimento legislativo a noi sottoposto, analizzato spassionatamente, e obiettivamente rapportato alle condizioni del mercato interno industriale e del mercato internazionale delle navi e dei noli, risponde a fini di convenienza economica generale, è utile all'incremento della flotta mercantile nazionale, giova alla migliore tutela dei nostri lavoratori marittimi. Pertanto è opinione del relatore e della maggioranza della Commissione che il disegno di legge debba opportunamente essere approvato.

In sede di approvazione del testo, il relatore si riserva poi di proporre un piccolo emendamento formale per migliorare la locuzione usata nel testo legislativo proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

VANONI, Ministro delle finanze. Signor Presidente, onorevoli deputati, dopo l'analisi accurata del nostro relatore, poco resta per il ministro, in sostegno al disegno di legge che è sottoposto al vostro esame, se

non, forse, uno sforzo di sintetizzare le ragioni così acutamente esposte dall'onorevole Zerbi.

In sostanza, quando noi parliamo di navi e di regime economico e fiscale delle navi non dobbiamo mai dimenticare un fatto, che le navi pur non avendo le ruote girano per tutto il mondo, e sono veramente l'esempio più evidente del mercato internazionale aperto, sul quale niente può essere fatto dalle situazioni fiscali interne dei singoli paesi; che non si traduca in un perturbamento nei rapporti di quei paesi con il mercato internazionale, sul quale operano le navi.

Ora, in sostanza, che cosa è che regge dal punto di vista economico questo mercato? È il nolo che tende ad essere uniforme per tutti i trasporti e per tutte le navi, tenendo conto delle caratteristiche e delle differenze particolari dei singoli trasporti e delle singole navi, non certamente delle singole bandiere, almeno nei limiti in cui lo Stato particolare, non ha una forza politica per incidere sul mercato internazionale. E, se il nolo tende ad essere uniforme, per poter navigare, bisognerebbe avere dei costi della nave, che viene immessa sul mercato internazionale, che siano paragonabili ai costi della nave che si può avere in qualsiasi altro mercato.

È questo la ragione fondamentale della legge Saragat, che il Parlamento ha approvato, e cioè, fare in modo che, nonostante la situazione particolare dei cantieri italiani, la nave costruita nel cantiere italiano, per l'armatore italiano, costi lo stesso di quella che verrebbe costruita nei cantieri esteri.

È la ragione anche di questo provvedimento, perché se noi pensassimo di poter aggravare permanentemente l'acquisto di navi all'estero con un meccanismo particolare al nostro sistema tributario, noi assisteremmo all'una o all'altra di queste due situazioni: o l'armatore italiano non comprerebbe la nave perché il prezzo di acquisto internazionale maggiorato degli aggravii fiscali interni supererebbe la misura che può essere sopportata dalle condizioni di noli internazionali, oppure l'armatore italiano comprerebbe la nave, ma tenderebbe a far gravare sul mercato interno, attraverso richieste di sovvenzioni o di difese particolari alla propria navigazione, questo maggior costo che gli deriva da una imposizione fiscale.

Ora è abbastanza curioso che questo ministro delle finanze, che è continuamente accusato dal mondo produttivo italiano di ostacolare lo sviluppo della produzione con le leggi fiscali che egli difende, quando si

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

fa innanzi per proporre un provvedimento di legge che tiene conto di queste esigenze fiscali ed evidenti della vita economica, debba sentirsi accusare di voler fare una politica di protezione di grossi interessi di nominativi che si sono voluti anche ricordare nella discussione, e che — ancora più curioso — veda circondare questa accusa con una politica autarchica e di prestigio, che veramente lo ha turbato nel seguire la discussione.

Credo che l'impostazione che è stata data dall'opposizione all'esame di questo provvedimento di legge se può forse offrire qualche possibilità che non oso dire di speculazione politica, ma di illustrazione politica, sia una impostazione così contraria al raziocinio economico e alle necessità obiettive di un sereno sviluppo di una nostra situazione economica che l'opposizione se vorrà rivederla un po', probabilmente non vi insisterà a lungo.

In sostanza, che cosa si crede di fare con questo disegno di legge? Si crede semplicemente di poter acquistare, e quindi aumentare, la nostra marina mercantile sul mercato internazionale alle stesse condizioni che sono accessibili agli armatori di tutto il mondo, a quegli armatori che sono concorrenti della marina italiana. E quali sono le conseguenze economiche che noi ci attendiamo da questo sforzo di ricostruzione della nostra marina? Sono quelle di avere una attività economica nazionale che si sviluppi in condizioni tollerabili rispetto al mercato internazionale; quindi una attività economica che procuri lavoro al lavoratore italiano imbarcato su queste navi, e procuri gettiti fiscali al ministro delle finanze, che non può imporre l'imposta sul reddito alle navi che battono bandiera panamense, o di altri paesi, perchè le imposte sul reddito sono percepite sulle navi che battono bandiera italiana. E poichè nessuno farebbe costruire una nave da cantieri italiani per perdere danaro, il rigetto di questo provvedimento non aggiungerebbe un'ora di lavoro ai cantieri italiani mentre toglierebbe ore di lavoro ai marinai italiani che navigano su queste navi.

Questo dev'essere chiaro, onorevoli colleghi della opposizione; e, se è chiaro questo, io credo che tutto il provvedimento si sistemi e si adatti nella normale vicenda delle cose che devono essere fatte in un paese che vuole fare delle cose ragionevoli.

Se noi avessimo il dubbio che uno di questi armatori potrebbe rinunciare a far costruire delle navi nei nostri cantieri per comperarle all'estero, voi avreste perfettamente ragione di opporvi al provvedimento. Ma tenendo

presenti i dati di costo che vi ha ricordato il vostro relatore, i dati che voi stessi avete approvato quando avete deliberato la legge Saragat, che si fonda proprio sul presupposto, che i nostri cantieri hanno dei costi di produzione superiori a quelli dei cantieri esteri e che per poter fabbricare delle navi in questi cantieri occorre che lo Stato intervenga dando un sussidio, ricordando che avete votato e accettato un principio di questo genere come lo avete accettato votando la legge Saragat, dovete ammettere che questo disegno di legge non è che il completamento di quello, è la risultanza e la conseguenza di ciò che voi avete accettato deliberando la legge Saragat.

Ed è per mettere in parallelo questo provvedimento con la legge Saragat che il Governo ha atteso alcuni mesi prima di presentarlo al Parlamento.

La data di presentazione è una data che dà l'impressione della retroattività del provvedimento, ma è giustificata appunto da questa considerazione: che il Governo non ha voluto portare in discussione le norme di esenzione per talune delle navi all'estero, prima che il Parlamento fosse investito di quel provvedimento organico che tende a dare lavoro ai nostri cantieri e a dare una certa base di rinnovamento alla nostra marina per certi tipi di navi, che sono, fra l'altro, anche di prestigio. Ma sarebbe grosso errore se noi impostassimo la ricostruzione della nostra marina come ha suggerito, mi pare, l'onorevole Cucchi: perchè tutte le marine serie cercano sempre di avere quelle navi che rendano in relazione al capitale investito nella nave.

Non ha importanza se la nave è una nave elegante o no, ma l'importante è che la nave, con il suo costo di esercizio, sia una nave che stia nei limiti dei noli internazionali che in quel momento vengono praticati, e quindi criticare questo provvedimento perchè di esso si avvantaggiano navi vecchie, così come si avvantaggiano navi di recente costruzione, è vedere il provvedimento da un punto di vista sbagliato, almeno per quanto riguarda l'aspetto economico.

Non ha importanza che siano comprate navi di quarant'anni, purchè il prezzo pagato per questa nave sia corrispondente alla nave di quarant'anni fa e si riesca ad ammortizzare il prezzo pagato prima che la nave passi in demolizione; anzi, in un certo senso, la nave vecchia ammortizzata darà ulteriore lavoro ai nostri cantieri per poter essere demolita e passare i rottami ad ulteriore lavorazione. Non è quindi questo il modo di vedere il pro-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

blema, ma il modo è quello che io ho cercato di sintetizzare, cioè di vedere se con questo provvedimento noi mettiamo la marina italiana nelle stesse condizioni in cui si trovano le marine estere, con le quali quella italiana deve competere.

Se da questo provvedimento noi avremo quindi quei due vantaggi che ci aspettiamo dal punto di vista della occupazione e dal punto di vista fiscale, cioè vedere aumentare le navi che battono bandiera italiana e che imbarcano marinai italiani, noi avremo raggiunto il fine che ci siamo proposti e conseguentemente si aumenterà in maniera permanente anche il gettito fiscale, il che è importante per la situazione economica del paese.

Io credo che questo provvedimento risponda esattamente a questi due oggetti, e credo che quando un ministro delle finanze, il quale ha una certa esperienza del suo mestiere — quale io ho fatto in questi due anni di esercizio delle mie funzioni — e ha la fama di non essere accessivamente tenero verso le esenzioni, vi sostiene un provvedimento di questo genere con argomentazioni chiare e semplici come quelle da me esposte, credo che il Parlamento opererà bene accettando la proposta del Governo, facendola propria e approvando il disegno di legge che vi è sottoposto.

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione degli articoli. Il Governo accetta il testo della Commissione?

VANONI, *Ministro delle finanze*. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Si dia lettura dell'articolo 1.

MAZZA, *Segretario*, legge:

« Le agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero previste dall'articolo 9 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, e dall'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 11 novembre 1947, n. 1337, già prorogato al 31 agosto 1948 con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 703, hanno applicazione anche per gli acquisti compresi nel periodo 1° settembre 1948-30 giugno 1950.

« Fino a quando, con l'applicazione della nuova tariffa dei dazi doganali, non sarà diversamente disposto, è altresì accordata la riduzione al 2 per cento dell'aliquota del diritto di licenza stabilita con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 822.

« Per le navi che, a norma del primo comma, fruiscono alla importazione dell'esonero dalla imposta generale sull'entrata non si ap-

plica il beneficio di cui, all'articolo 17, penultimo ed ultimo comma, della legge 19 giugno 1940, n. 762, ripristinato dall'articolo 10 della legge 7 gennaio 1949, n. 1 ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli Massola, Serbandini, Ravera Camilla, Latorre, Saccenti, Dal Pozzo, Tarozzi, Chini Coccoli Irene, Lombardi Carlo e Magnani hanno presentato il seguente emendamento:

« *Alla fine del primo comma, aggiungere le parole seguenti:* per ogni acquirente di cui l'ammontare dell'insieme delle navi acquistate all'estero non superi le 2000 tonnellate, e in via eccezionale per l'acquisto di nave all'estero effettuato dalla cooperativa Garibaldi ».

L'onorevole Massola ha facoltà di svolgerlo.

MASSOLA. L'articolo 1 del disegno di legge, se fosse approvato così com'è stato formulato dalla Commissione, porterebbe a conseguenze ben diverse da quelle illustrate nella sua relazione dal collega Zerbi: porterebbe infatti ad aggravare ancor più le serie lacune che noi abbiamo lamentato nella linea di sviluppo seguita finora nella ricostruzione della marina mercantile del nostro paese, e ad aumentare ancor più il disagio e la deficienza di ordinazioni, di cui soffrono in questo momento i cantieri navali del nostro paese; ed infine provocherebbe un serio ed ingiusto salasso ai proventi fiscali derivanti allo Stato dalla importazione.

Per quel che si riferisce, poi, alla linea di sviluppo seguita finora nella ricostruzione della nostra marina mercantile, la proroga delle agevolazioni fiscali porterebbe, come lo stesso relatore ha dovuto ammettere, ad incoraggiare l'acquisto di navi vecchie, e quindi ad accrescere quantitativamente a scapito della qualità la nostra marina mercantile.

L'esame dello sviluppo verificatosi in questi ultimi anni nella nostra flotta mercantile ci porta a queste due constatazioni: 1°) che dal punto di vista quantitativo il tonnellaggio raggiunto finora nella ricostruzione, è poco inferiore a quello di prima della guerra; 2°) dal punto di vista qualitativo, invece, lo sviluppo della nostra marina mercantile nel corso di questi ultimi anni è rimasto quasi nullo.

Prima della guerra, come ognuno di noi ricorderà, e come del resto lo stesso relatore ricorda nella sua relazione, il naviglio mercantile del nostro paese ammontava ad oltre 3

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

milioni di tonnellate. A causa della guerra provocata dal fascismo, il nostro paese perdeva oltre 3 milioni di tonnellate ed alla fine della guerra rimaneva con sole 382.000 tonnellate di naviglio mercantile. Nel 1947 il tonnellaggio della nostra marina mercantile raggiungeva un milione e 317 mila tonnellate, e dopo un anno — precisamente al 1° ottobre 1948 (non dicembre 1949, collega Zerbi) — era aumentato di un altro milione di tonnellate, giungendo così a un totale di 2.400.000 tonnellate. Infine, secondo quanto pubblicato alcuni mesi or sono nel *Bollettino* della Camera di commercio di Ancona, nel corso del 1949 il tonnellaggio del nostro naviglio mercantile aumentava ancora di 425 mila tonnellate, le quali portavano, alla fine del dicembre 1949, il tonnellaggio del nostro naviglio a quasi 3 milioni e non a 2 milioni e 400 mila, come erroneamente è affermato nella relazione del collega Zerbi. (*Interruzione del deputato Zerbi*).

Per conseguenza, dal punto di vista quantitativo, si può, contrariamente a quanto è detto nella relazione, affermare che il tonnellaggio raggiunto nel dicembre 1949 della nostra flotta marittima è di poco inferiore a quello che avevamo prima della guerra.

PRESIDENTE. Onorevole Massola, la prego di attenersi alla materia del suo emendamento.

MASSOLA. Ciò di cui bisogna in particolare tener conto e di cui mi pare che l'Assemblea si debba preoccupare molto seriamente è che allo sviluppo quantitativo della nostra marina mercantile in questi ultimi anni non è seguito un adeguato sviluppo qualitativo del nostro naviglio. Difatti, le unità nuove che si sono aggiunte al nostro naviglio mercantile dopo l'8 maggio 1945 totalizzano appena 202 mila tonnellate di fronte ai 2 milioni e 710 mila tonnellate di navi vecchie, rappresentate precisamente dalle navi rimaste al nostro paese alla fine della guerra, da quelle recuperate, ripristinate, riscattate o restituite e da quelle vecchie acquistate all'estero.

PRESIDENTE. Onorevole Massola, sono costretto a richiamarla ancora una volta all'argomento e l'avverto che se continuerà a discostarsene le toglierò la parola.

MASSOLA. Vengo subito all'argomento, signor Presidente. Quindi, se si tiene conto che nel valutare l'efficienza reale di una flotta mercantile, onorevole ministro, oltre che tener conto del numero delle unità, oltre che tener conto della somma complessiva delle tonnellate che esse rappresentano, occorre tener conto anche dell'età del naviglio

che si possiede, si deve convenire che, dal punto di vista quantitativo, siamo poco al di sotto del livello che avevamo nell'anteguerra, da quello qualitativo invece siamo rimasti molto e molto indietro, anche nei confronti dell'ascesa segnata in questi ultimi anni dagli altri paesi.

Il fatto che tra il naviglio acquistato all'estero, o posseduto dal nostro paese prevalgano delle navi costruite 30 o 40 anni or sono ci deve seriamente preoccupare, perché, onorevole ministro, contrariamente a quanto ella afferma ha molta importanza avere vecchie navi o nuove navi. Le vecchie navi, infatti, oltre a rappresentare un rischio, un pericolo indubbiamente maggiore per le vite umane, cosa questa di cui sarebbe bene tenere più conto, oltre a rappresentare ancora un maggior onere per le assicurazioni, rappresentano anche, dati i continui progressi tecnici, un rendimento scarso, quando non siano addirittura passive.

È evidente che, qualora noi approvassimo quanto si dispone con l'articolo 1 di questo disegno di legge, noi verremmo a incoraggiare gli armatori del nostro paese ad acquistare delle navi vecchie, e continueremmo a rendere sempre più grave il difetto che ci siamo trascinati finora dietro nei confronti dello sviluppo della nostra flotta mercantile e, cioè, in materia di costruzione navale, continueremo ad acquistare navi vecchie e a non costruire navi di qualità come ne costruiscono in tutti gli altri paesi.

Ma le agevolazioni fiscali che si vogliono concedere con l'articolo 1 del disegno di legge in esame, non danneggiano soltanto lo sviluppo qualitativo della nostra marina mercantile, ma danneggiano anche gravemente l'attività dei nostri cantieri navali. Non vi è dubbio, onorevoli colleghi, l'armatore che ha bisogno di una nave, potendo egli usufruire di queste agevolazioni, non si sentirà incoraggiato a passare l'ordinazione ai nostri cantieri, ma sarà spinto a dirottare i suoi capitali verso l'acquisto di navi all'estero.

PRESIDENTE. Onorevole Massola, le ripeto l'invito a mantenersi nei limiti dello svolgimento del suo emendamento.

MASSOLA. Signor Presidente, ho dovuto rifarmi ai precedenti per mettere i colleghi in condizioni di comprendere il contenuto e il senso esatto del mio emendamento.

CAPPUGI. È partito da Adamo ed Eva...

MASSOLA. Ho tenuto esclusivamente presente l'interesse del nostro paese e non quello di certi armatori, onorevole Cappugi.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

CAPPUGLI. Già, perché io difendo gli armatori?

MASSOLA. Dicevo, dunque, che incoraggiare in questo momento il dirottamento di capitali italiani verso l'acquisto di navi all'estero è tanto più grave in quanto i cantieri hanno una quantità di ordinazioni molto inferiore alla loro capacità di costruzione. Ne consegue il licenziamento dei dipendenti dei cantieri stessi, la riduzione dell'orario di lavoro e, quindi, una maggior miseria fra i nostri lavoratori. Penso, pertanto, che bisogna respingere quanto nella relazione viene affermato.

PRESIDENTE. Onorevole Massola, per l'ultima volta la richiamo all'argomento.

MASSOLA. Ma io sto svolgendo il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ella non ha nemmeno incominciato a trattare del suo emendamento. La prego di cominciare finalmente a farlo.

MASSOLA. Io ho presentato un emendamento all'articolo 1 ed ella, signor Presidente, dovrebbe permettermi di svilupparlo. Evidentemente lo sviluppo non può essere conforme a quello che desidererebbe l'onorevole ministro. So perfettamente che le cose che sto dicendo possono spiacciare a qualcuno. Cosa ci posso fare? Non ne ho colpa io. Si cambi politica da parte del Governo e certe cose non si sarà costretti a dirle.

Penso che si debba respingere quanto viene affermato da alcuni colleghi, secondo i quali bisognerebbe accettare la proroga di queste agevolazioni fiscali in quanto gli armatori del nostro paese in questo momento hanno bisogno di navi che i nostri cantieri non si troverebbero in grado di costruire.

Bisogna respingere quest'affermazione, e respingerla come una diceria.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Ma chi ha fatto questa affermazione, onorevole Massola? Non ci faccia perdere altro tempo riferendosi ad affermazioni mai fatte! (*Interruzioni del deputato Semeraro Santo*). Onorevole Semeraro, ella ha sentito ciò che ho detto, perché dobbiamo ripetere tre volte le stesse cose?

MASSOLA. Una tale affermazione è contenuta nella relazione dell'onorevole Zerbi....

VANONI, *Ministro delle finanze*. Ho sentito anche i discorsi dei suoi colleghi, che hanno detto le cose che ella ripete oggi!

MASSOLA. Per i colleghi che affermano che i nostri cantieri non sono in grado di costruire le navi che occorrerebbero ai nostri armatori, io prego di ascoltare che cosa scrivono in proposito le maestranze dei cantieri navali di Castellamare di Stabia, quelle

della Navalmeccanica-Bacini e Scali e Vigienna, i lavoratori dei Cantieri navali riuniti di Ancona...

PRESIDENTE. Onorevole Massola, non le posso consentire di proseguire oltre.

ORLANDO. Chiedo di parlare sull'emendamento Massola.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORLANDO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi limiterò all'esame dell'emendamento che viene proposto, onde manifestare l'avviso di questa parte della Camera. Noi siamo contrari a che questo emendamento venga apportato all'articolo 1 della legge.

Abbiamo ascoltato molti colleghi che nei loro interventi hanno alluso alle navi vecchie — e lo stesso onorevole Massola lo ha fatto — senza discriminare tonnello per tonnello. L'emendamento Massola, invece, si riferisce soltanto al tonnello delle navi, senza assolutamente accennare all'età delle navi che sembrava la preoccupazione maggiore dei nostri colleghi della sinistra. Quindi, sotto questo preciso aspetto, a noi non sembra che si debba porre una limitazione soltanto riguardo al tonnello.

Si potrebbe osservare, sotto un certo punto di vista, che 2 mila tonnellate rappresentano all'incirca il tonnello di una nave media per i nostri traffici nazionali e che quindi vi sia un interesse più diretto ad avere queste navi dall'estero e a minor costo, onde poter applicare dei noli di concorrenza.

Ma, come l'onorevole ministro ha già detto, nel campo dei noli noi non abbiamo un mercato squisitamente nostro. Abbiamo nel mercato nostro, ovvero mercato interno dei noli, un riflesso dei noli di carattere internazionale. Se noi limitassimo l'accoglimento della norma di legge soltanto per le navi di 2 mila tonnellate, noi verremmo a precludere la possibilità di acquistare navi straniere le quali possono invece darci la possibilità di battere taluni mercati nel confronto dei quali la nostra concorrenza è molto più difficile proprio perché non abbiamo navi in condizioni di battere la concorrenza di quelle straniere.

D'altra parte, è doveroso riaffermare dato che si è detto che noi sottraiamo lavoro alle nostre maestranze, che noi con queste navi diamo qualcosa come due miliardi l'anno di lavoro alle nostre officine di riparazione, officine di riparazione che non sono incluse nella legge Saragat. E delle officine di riparazione genovesi per esempio, (mi dispiace che non vi sia l'onorevole Serbandini) i più autorevoli giornali scrivono: «Le officine di

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

riparazione genovesi, celebri per la loro tradizione secolare, muoiono ».

Ora queste officine di riparazione non possono costruire navi, ma le possono soltanto riparare.

Ebbene, con la mia modesta esperienza, se calcolo 5 mila lire di spesa a tonnello di stazza lorda, abbiamo un lavoro per le officine di riparazione di circa 2 miliardi. Se noi accettassimo l'emendamento che oggi l'onorevole Massola propone, ridurremmo questi due miliardi a zero. E sappia la Camera che abbiamo imbarcato su queste navi 2 mila marinai che morivano di fame. Con l'emendamento dell'onorevole Massola i 2 mila marinai si ridurrebbero a circa 300. Per queste ragioni, dunque, noi voteremo contro l'emendamento Massola.

PRESIDENTE. Qual'è il parere della Commissione sull'emendamento Massola?

ZERBI, *Relatore*. La Commissione è contraria all'emendamento Massola soprattutto perché, fra le altre cose, esso fa riferimento, sia pure in via eccezionale, a una sola cooperativa e non a tutte le cooperative, o a tutte le cooperative di una data specie, quali ad esempio, le cooperative di armamento.

ORLANDO. Ad esempio la « Finmare ».

ZERBI, *Relatore*. Non sembra alla Commissione che ciò miri a favorire il movimento cooperativo.

PRESIDENTE. Qual'è il parere del Governo sull'emendamento Massola?

VANONI, *Ministro delle finanze*. Non posso accettare l'emendamento Massola, perché esso è contrario a tutto lo spirito del provvedimento; cioè, mentre il provvedimento, come ho cercato di chiarire, ha una sua impostazione di natura economica, si tenderebbe, invece, a trasformarlo in un provvedimento di favore per alcune categorie di navi e per una determinata società cooperativa, la Garibaldi. In sostanza, si vorrebbe introdurre in una valutazione di carattere obiettivo una serie di valutazioni di carattere soggettivo, contro le quali il Governo, evidentemente, deve opporsi, perché ciò costituirebbe una vera e propria norma di privilegio.

PRESIDENTE. Onorevole Massola, mantiene il suo emendamento?

MASSOLA. Signor Presidente, è spiacevole che si arrivi ad una votazione su un emendamento che non ha potuto essere illustrato fino in fondo. È spiacevole perché, evidentemente, gli onorevoli colleghi che sono chiamati a pronunciarsi su di esso non hanno una documentazione completa, che

io invece mi proponevo di fornire attraverso argomenti che ella mi ha impedito di sviluppare. Tuttavia colgo la possibilità che mi viene offerta in questo momento per arrivare alla conclusione e parlare ancora del mio emendamento.

Penso anzitutto che, se il Governo può fare a meno, dal monte del gettito fiscale, della somma di 1 miliardo e mezzo di lire, dovrebbe destinare questo miliardo e mezzo non per favorire gli armatori, ma per favorire coloro che, veramente, nel nostro paese, ne hanno bisogno (coltivatori diretti, piccoli commercianti, disoccupati, pensionati, ecc.).

Mercoledì scorso avevamo chiesto, per bocca dell'onorevole Cavallari, la sospensione o il rinvio della discussione su questo disegno di legge per avere il tempo di giungere ad un accordo con la maggioranza. I tentativi fatti fino ad oggi non sono riusciti a concludere nulla, cioè i rappresentanti della maggioranza non hanno accolto le nostre proposte. Noi proponevamo che, alla fine del primo comma dell'articolo 1 della legge n. 850, si aggiungesse: «per ogni acquirente di cui l'ammontare dell'insieme delle navi acquistate all'estero non superi le 2000 tonnellate, e in via eccezionale per l'acquisto di navi all'estero effettuato dalla cooperativa Garibaldi ».

Quindi, le agevolazioni previste nel nostro emendamento non favoriscono soltanto le cooperative, ma anche i piccoli armatori.

Ecco lo scopo del mio emendamento: favorire i piccoli armatori, compresa la cooperativa Garibaldi.

Noi pensiamo che la proroga delle agevolazioni fiscali previste in questo disegno di legge poteva, e può essere concessa a questi acquirenti menzionati nel nostro emendamento anche perché, tutto sommato, il tonnello che verrebbe a godere di questa agevolazione rappresenterebbe soltanto il 6,63 per cento sull'ammontare di tutto il tonnello che è previsto negli acquisti all'estero.

Quindi, sul gettito fiscale dello Stato, questo inciderebbe nella misura di 60 milioni, in luogo di 1.550 milioni. Per tutti gli armatori, invece, che hanno acquistato navi vecchie all'estero per un tonnello superiore alle 2.000 tonnellate, noi proponiamo che non venga concessa alcuna agevolazione fiscale. E ciò perché le condizioni che avevano motivato nel 1945 queste agevolazioni fiscali nel nostro paese sono mutate. Allora noi avevamo 385 mila tonnellate a nostra disposizione; oggi ne abbiamo quasi 3 milioni.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

Allora non badavamo tanto per il sottile, pur di aumentare il tonneggio della nostra flotta; oggi, invece, dobbiamo badare alla qualità. In secondo luogo, noi siamo contrari a dare queste agevolazioni fiscali ai grandi armatori, perché esse contrastano profondamente con lo spirito e con la lettera della legge approvata il 20 dicembre 1948 dalla Camera.

In terzo luogo, simili agevolazioni ai grandi armatori impediscono la ricostruzione del naviglio nazionale con navi di qualità.

In quarto luogo, queste agevolazioni danneggiano il gettito fiscale dello Stato. A questo proposito, c'è veramente da stupire che l'onorevole ministro delle finanze, il quale torce sempre la bocca quando si tratta di dare un centesimo ai pensionati, si dimostri, invece, di maniche larghe trattandosi di facilitazioni fiscali destinate agli armatori. Infine, siamo contrari a concedere queste agevolazioni fiscali ai grandi armatori perché esse favoriscono la smobilitazione dei nostri cantieri navali ed accrescono la disoccupazione, e quindi la miseria di quelle masse che sono oggi impiegate nei cantieri navali, rappresentate da 40 mila operai e tecnici impiegati direttamente, e da 30 mila occupati in lavori ausiliari. Per tutte queste ragioni, noi siamo contrari a concedere queste agevolazioni ai grandi armatori e manteniamo l'emendamento proposto.

VICENTINI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VICENTINI. Dichiaro che voterò contro l'emendamento Massola perché, se la logica ha una sua funzione, non riesco a mettere d'accordo l'emendamento con tutte le argomentazioni che il collega ha svolto.

Voto contro perché la vera portata di questo provvedimento non è di concedere esenzioni fiscali all'importazione di navi, che non hanno mai pagato dazio. Siccome, nella carenza della tariffa doganale, si è sovrapposto il diritto di licenza, così occorre — per ripristinare ciò che è sempre avvenuto e che tornerà ad essere il giorno in cui entrerà in vigore la nuova tariffa doganale, cioè l'esenzione — occorre questo provvedimento, che dia la possibilità di ripristinare quelle condizioni che per il naviglio sono sempre esistite, onorevole Massola.

Per di più, questo provvedimento ha proprio un valore contrario: cercare di nazionalizzare naviglio che potrebbe navigare sotto bandiera estera, e quindi creare materia imponibile agli effetti della finanza italiana.

Questa è la portata del provvedimento.

TOZZI CONDIVI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOZZI CONDIVI. Voterò contro l'emendamento Massola, ma voterò anche contro l'articolo 1 del disegno di legge.

I decreti legislativi dei quali si chiede una proroga sono decreti che avevano, onorevole Vicentini, una ragione precisa: miravano, cioè, ad agevolare l'acquisto di naviglio dall'estero, onde poter provvedere ai bisogni immediati della nostra navigazione, e poterci provvedere di tonneggio.

Noi, attraverso questi provvedimenti, ottenevamo quindi un vantaggio, il vantaggio che ha anche riconosciuto l'onorevole Orlando: di avere queste navi, di dare lavoro ai cantieri di riparazione, di fornire un mezzo di lavoro ai marittimi.

Questi provvedimenti, però, hanno cessato di avere vigore col 30 agosto 1948, come, del resto, è scritto nella relazione.

Ora, di fronte a questa situazione, perché dovremmo oggi votare una proroga la quale ha valore eminentemente retroattivo? Una proroga la quale verrebbe ad agevolare coloro che hanno acquistato dal 30 agosto 1948 al marzo 1950 — secondo il progetto del Senato — al 30 giugno 1950, secondo la modificazione della Commissione. V'è un primo motivo: noi facciamo una legge retroattiva e questa è cosa poco simpatica. Secondo motivo: vengono a beneficiare di questa legge persone elencate in un allegato alla relazione: facciamo una legge a favore di queste 53 persone ed in favore di 76 navi acquistate (di tre non conosciamo neppure il prezzo; e l'onorevole Zerbi, nella sua onestà, ci ha detto che il numero non è neppure preciso; è quello che risulta da una statistica, della quale non si ha garanzia di ufficialità). Noi verremmo a premiare i compratori perché, si dice, essi avevano avuto una promessa dal Governo. Non credo che l'argomento della promessa sia un buon argomento, né politico né giuridico.

La relazione dice che noi veniamo a dare questo vantaggio a costoro, perché hanno frodato finora la legge, hanno marciato sei mesi col passavanti provvisorio, hanno navigato 18 mesi, ed ora aspettano che questa promessa sia mantenuta.

Noi veniamo a perdere un miliardo e mezzo; la cifra non è neppure esatta, perché manca il prezzo di tre navi e non sappiamo esattamente il numero di esse.

Quale vantaggio, di fronte alla perdita di questo miliardo e mezzo? Agevolazioni

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

per il futuro? Possibilità di acquisto di altre navi per il futuro? No, perchè la legge cessa di aver vigore il 30 giugno 1950. È una legge che viene a sanare un periodo passato, a premiare determinate persone; non dà alcun vantaggio.

Per queste ragioni, io voterò contro l'emendamento Massola e il disegno di legge governativo.

Potrà sembrare strano questo mio intervento, ma esso risponde ad una profonda esigenza della mia coscienza. (*Commenti*).

VANONI, *Ministro delle finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VANONI, *Ministro delle finanze*. È veramente curiosa questa discussione, che va avanti come uno sciopero a singhiozzo o a scacchiera, come si dice: chiusa la discussione generale, essa si riapre in sede di emendamenti.

MASSOLA. Il disegno di legge era stato rinviato.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Onorevole Massola, io credevo di avere esposto con chiarezza le ragioni obiettive di questo provvedimento, che sono ragioni di aiuto e di sostegno alla nostra economia, e all'occupazione di manodopera. Ella aveva sostenuto che, invece, aumenta la disoccupazione, e non ha trovato una parola per rispondere, anche contro la consuetudine parlamentare, alle osservazioni del Governo.

A me interessa che sia chiara ed evidente una cosa, soprattutto nei riguardi dell'onorevole Tozzi Condivi, che ha avuto una crisi di coscienza: non si propone un provvedimento di favore per alcuno, bensì il riconoscimento di una situazione obiettiva, che può tornare a danno della nostra economia e della nostra finanza.

Onorevole Tozzi Condivi, può darsi che vi sia stato qualche errore di procedura, come ho spiegato, se ella mi ha sentito. Perché il Governo ha ritardato di alcuni mesi nel presentare il disegno di legge al Parlamento? Si voleva che le due leggi, quella Saragat e questa, marciassero parallelamente.

D'altra parte, il progetto di legge è stato presentato — se non erro — nel luglio 1949. Non è colpa del Governo se la necessità di un esame approfondito ci costringe a parlare di queste cose nel maggio del 1950. Ma ella non si è mai chiesta, onorevole Tozzi Condivi, se fosse veramente nell'interesse della nostra economia che noi arrestassimo, in attesa della approvazione di questa legge, per oltre un anno l'acquisto di navi all'estero? Im-

postato il problema in questi termini, probabilmente anche la sua coscienza, suscettibile come la coscienza di tutti noi, si tranquillizzerà di fronte al provvedimento.

Ripeto ancora una volta che, come ministro delle finanze, sono tranquillissimo nel proporvi di rinunciare ad un'imposta che non avremmo riscosso perché il 90 per cento di queste navi non avrebbe mai navigato sotto bandiera italiana, per acquistare, invece, un gettito normale di imposizione in relazione alla normale navigazione di queste 400 mila tonnellate di naviglio che, attraverso questa legge, vengono sotto la bandiera italiana.

Proprio io debbo ricordare ad un tecnico quale l'onorevole Tozzi Condivi il molto navigare sotto bandiera panamense di navi che avrebbero tutte le ragioni economiche per navigare sotto bandiera italiana, ed il nessun vantaggio per la nostra economia e per la nostra finanza di queste bandiere di comodo.

Il provvedimento in esame vuole, appunto, venire incontro a questa situazione e, come ha ricordato l'onorevole Vicentini, ha la sua data di termine che abbiamo fissato ora in un momento vicino perché si connette con l'entrata in vigore della nuova tariffa doganale. In altre parole, il provvedimento rappresenta un ponte tra il periodo delle esenzioni accordate con le leggi dell'immediato dopoguerra e il nuovo regime doganale, che prevede esenzioni dai diritti di confine per le navi acquistate all'estero.

Credo che questi dati siano di tale evidenza da escludere anche il più lontano dubbio che si voglia fare qualcosa che torni a vantaggio dell'uno o dell'altro, e che non si voglia fare, invece, una cosa estremamente chiara ed obiettiva, rispondente a necessità economiche e finanziarie.

Debbo ancora una volta ripetere all'onorevole Massola che la distinzione che egli tende ad introdurre col suo emendamento è una distinzione inaccettabile, non perché si voglia aiutare il grosso armatore e tartassare il piccolo, ma perché la giustificazione del provvedimento è una giustificazione di natura economica, e non è la stazza della nave che serve a determinare il piccolo o il grande armatore, ma sono eventualmente altre valutazioni ed altre considerazioni che giuocano in materia.

Onorevole Massola, ella che risiede in una città di mare, di queste cose dovrebbe intendersi, e sapere che la società anonima l'abbiamo ereditata storicamente dalle carature delle navi dei piccoli armatori che avevano

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

una piccola partecipazione nelle grandi navi. Questo fenomeno si ripete anche oggi. Non è il fatto che una nave sia di 8 mila tonnellate che la rende evidentemente di proprietà di un grosso armatore. Se 200 sono i proprietari di una grande nave, evidentemente si tratta di piccoli armatori che si sono messi insieme per gestire una grande nave.

Ma questo provvedimento non è uno di quelli in cui sia possibile e conveniente fare una graduatoria secondo la ricchezza maggiore o minore di colui che investe i propri capitali in questo tipo di attività. Il provvedimento — lo ripeto ancora una volta — risponde alla necessità di fare in modo che la marina italiana abbia gli stessi aggravii delle marine estere, qualunque sia la posizione dell'armatore che partecipa all'acquisto ed alla gestione di queste navi. Analogamente, domani, con la nuova tariffa doganale, si cercherà di evitare differenziazioni tra la situazione degli armatori italiani e la situazione degli armatori esteri. Così, questo provvedimento fa il ponte tra la situazione del 1948 e quella che avremo fra quindici giorni o tra un mese, con l'entrata in vigore della tariffa doganale.

Non avrei preso la parola, se non mi sentissi particolarmente sensibile di fronte alla impostazione che gli onorevoli Massola e Tozzi Condivi hanno dato a questo problema. È un problema, forse, un po' delicato per chi non ha esperienza di tecnica economica e di tecnica finanziaria, ma non posso ammettere, a nome del Governo e a nome mio personale, che si consideri uno studio accurato come questo, un provvedimento come questo, ispirato a ragioni che siano meno che obiettive, meno che sensose dell'interesse dell'economia e della finanza italiana. (*Applausi al centro e a destra*).

ZERBI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZERBI, *Relatore*. Credo che all'onorevole Tozzi Condivi sia sfuggita una frase che non potrei accogliere. Egli ha parlato di «strano antipasto», se le mie orecchie non hanno frainteso, e di «strana anticipazione» di questa discussione.

Se amassi seguire il mio caro amico onorevole Tozzi Condivi nel paragone, potrei dire che trattasi, semmai, di «un minestrone stracotto» perché questo provvedimento è in discussione presso la nostra Commissione fin dal 24 ottobre 1949, ne abbiamo discusso due volte in sede legislativa: in una discussione preliminare e, successivamente, dopo il parere favorevolissimo della Commissione trasporti. Mentre stavamo per ap-

provarlo, venne richiesto il rinvio del disegno all'Assemblea plenaria. La Commissione ridiscusse interamente il problema per una terza volta in sede referente, quindi venne allestita la relazione scritta per la Camera. Discussa tale relazione, l'attuale opposizione rimase in forse se fare o non fare una propria relazione di minoranza; finalmente vi rinunciò. L'unica relazione è stata stampata da tempo ed è in distribuzione in questa Assemblea, la quale a sua volta ha discusso l'argomento con amplissimi interventi.

Io non credo che tutto ciò possa meritare taccia di «strano antipasto» o di discussione stranamente anticipata. E certo non lo crede neanche l'onorevole amico e collega Tozzi Condivi.

Vorrei ora proporre un emendamento formale. Alcuni colleghi della Commissione hanno osservato opportunamente che nei due commi dell'articolo 1 si usano due dizioni diverse che potrebbero autorizzare una diversa interpretazione. Si dice nel primo comma: «Le agevolazioni fiscali, ecc. hanno applicazione anche»; è invece detto nel secondo comma: «Fino a quando, ecc. è altresì accordata la riduzione».

La diversa locuzione potrebbe indurre a credere che la riduzione medesima sia accordata da oggi in avanti. Mi permetto perciò di chiedere all'onorevole ministro s'egli non ritenga di adottare nel secondo comma una dizione del tutto analoga a quella del primo comma, dicendo al secondo comma: «Fino a quando con l'applicazione della nuova tariffa dei dazi doganali non sarà diversamente disposto, ha altresì applicazione la riduzione al due per cento, ecc.». Così, l'eventuale dubbio non potrebbe più sussistere. Forse la simmetria assoluta può consentire di fugare ogni dubbio.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Concordo.

DE VITA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITA. Voterò favorevolmente questo disegno di legge; vorrei però cogliere l'occasione, data la presenza del ministro delle finanze, per dire che i provvedimenti di carattere economico e finanziario vanno inquadrati nella situazione generale della nostra economia.

Io ammiro la sollecitudine con la quale l'onorevole ministro delle finanze e l'Assemblea hanno approvato questo provvedimento, forse anche utile. Ma vorrei richiamare l'attenzione del ministro e della Camera sul fatto che alcuni settori della nostra economia

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

attraversano periodi veramente critici, e che sono state richieste analoghe agevolazioni di carattere tributario. Ora, la stessa sollecitudine non è stata dimostrata per quanto riguarda questi provvedimenti, soprattutto per il settore dell'agricoltura.

Onorevole ministro, noi non possiamo venire incontro ad un settore della nostra economia trascurando altri settori.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 1, nel testo della Commissione:

« Le agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero previste dall'articolo 9 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, e dell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 11 novembre 1947, n. 1337, già prorogato al 31 agosto 1948 con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 703, hanno applicazione anche per gli acquisti compresi nel periodo 1° settembre 1948-30 giugno 1950 »

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Massola:

« per ogni acquirente di cui l'ammontare dell'insieme delle navi acquistate all'estero non superi le 2000 tonnellate e in via eccezionale per l'acquisto di nave all'estero effettuato dalla cooperativa Garibaldi ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione il secondo comma, nel nuovo testo concordato fra Commissione e Governo:

« Fino a quando con l'applicazione della nuova tariffa dei dazi doganali non sarà diversamente disposto, ha altresì applicazione la riduzione al 2 per cento dell'aliquota del diritto di licenza stabilita con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 822 ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultimo comma:

« Per le navi che, a norma del primo comma, fruiscono alla importazione dell'esonero dalla imposta generale sull'entrata non si applica il beneficio di cui all'articolo 17, penultimo ed ultimo comma, della legge 19 giugno 1940, n. 762, ripristinato dall'articolo 10 della legge 7 gennaio 1949, n. 1 ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2: Se ne dia lettura.

MAZZA, Segretario, legge:

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, Italiana ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

Seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria e del commercio, del commercio con l'estero, del lavoro e della previdenza sociale; e delle mozioni Pieraccini e Zagari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria e del commercio, del commercio con l'estero, del lavoro e della previdenza sociale, e delle mozioni Pieraccini e Zagari.

È iscritto a parlare l'onorevole Basile. Ne ha facoltà.

BASILE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento nella discussione generale del gruppo dei bilanci dell'esercizio 1950-51 si limiterà a rilievi, considerazioni e voti relativi ai bilanci del Ministero dell'agricoltura e del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

Leggendo attentamente la relazione della Commissione, al bilancio del Ministero dell'agricoltura, balza subito chiaro lo sforzo compiuto dai relatori per giustificare, se non in tutto, almeno in parte, l'esiguità degli stanziamenti in confronto ai vasti ed importanti compiti di detto Ministero, che sono vitali per l'economia italiana.

A questo scopo, infatti, la relazione fa presente che l'esiguità non è poi tale quale appare dalle cifre del bilancio, perché altri apporti affluiranno all'agricoltura, e segnala la promessa del Ministero del tesoro di una assegnazione supplementare di 8 miliardi e la presumibile assegnazione di 42.640.687.000 lire alla istituenda Cassa per il Mezzogiorno, assegnazione destinata quasi esclusivamente ad opere agricole. *Ergo*, vorrebbe concludere la relazione, per la parte dei fondi a disposizione dell'agricoltura, il bilancio non merita eccessiva censura.

Io sono di contrario avviso, e per concreti motivi. Infatti, a parte che all'atto in cui il bilancio viene al nostro esame per l'ap-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

provazione, l'assegnazione supplementare è allo stato di promessa — e purtroppo si sa la sorte delle promesse, particolarmente quando si tratta di far aprire la borsa al ministro Pella — pure ammettendo come avvenuta l'integrazione del bilancio con detta assegnazione, esiste sempre una differenza in meno di lire 4.224.259.000 nella competenza delle spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio finanziario 1950-51 nei confronti dell'esercizio 1949-50. E quindi, se lo scorso anno molte sono state le lamentele per la esiguità degli stanziamenti, sia in sede di Commissione permanente e sia nella discussione in quest'aula, a maggior ragione si ha motivo di essere perplessi ed insoddisfatti degli stanziamenti del bilancio in corso di esame, che risultano ufficialmente, almeno fino ad oggi, inferiori a quelli dell'esercizio precedente per un importo di lire 12.224.259.000. E giustificata è la mia insoddisfazione di deputato e di agricoltore, perché veramente irrisoria è la percentuale di 1,8 destinata all'agricoltura sulla complessiva spesa dello Stato. Né vale l'osservazione che, mentre l'opera di altri Ministeri è di attività primaria, quella del Ministero dell'agricoltura è semplice attività sussidiaria, di spinta, di controllo e anche di integrazione della primaria attività, perché è indubbio che il Ministero dell'agricoltura ha vasti ed importanti compiti, con riflessi spiccatamente economici e sociali, e che l'agricoltura costituisce la spina dorsale della finanza statale e dell'economia generale italiana.

Nel raffronto fra i totali delle spese dei due esercizi finanziari non ho tenuto conto del fondo di lire 42.640.687.000 assegnato alla istituenda Cassa per il Mezzogiorno, e segnalato nella relazione come apporto alla agricoltura, a giustificazione della esiguità delle cifre del bilancio di competenza.

E ciò ho fatto con ragione, e penso che i relatori avrebbero fatto bene a non accennare a questo stanziamento e alla sua origine. Anzitutto perché la Cassa per il Mezzogiorno, come risulta chiaramente dal testo del disegno di legge 1170 che l'istituisce e dalla relazione che lo precede, avrà il compito di preparare, coordinare e finanziare programmi di opere per attuare « un intervento straordinario dello Stato », diretto in modo specifico alla valorizzazione dell'Italia meridionale ed insulare, con riguardo unicamente ad opere di carattere straordinario, mentre per quelle imposte da normali esigenze si deve continuare a provvedere col ritmo ordinario consen-

tito dai relativi stanziamenti di bilancio. E se questi sono i criteri istitutivi e le finalità della Cassa, mi sembra strano che si voglia e si possa fare riferimento ad una parte dei fondi messi a disposizione di questa, per dire che la esiguità della previsione di spesa non è poi tale quale appare dalle cifre del bilancio. E mi sembra strano anche perché così si verrebbe a costituire un precedente assai grave, una vera beffa, e cioè che ad interventi straordinari dello Stato per opere straordinarie si provveda con l'assottigliamento dei bilanci di competenza.

A questo proposito, a sostegno della mia tesi, cito il comma aggiuntivo all'articolo 1 del disegno di legge della Cassa per il Mezzogiorno, approvato recentemente dalla Commissione speciale: « Restano ferme le attribuzioni e gli oneri dei Ministeri competenti per le opere, anche straordinarie, alle quali lo Stato provvede con carattere di generalità e al cui finanziamento viene fatto fronte mediante stanziamenti nei singoli stati di previsione dei Ministeri suddetti ». Aggiungo, poi, che di queste lire 42.640.687.000, e particolarmente della provenienza, sarebbe stato meglio — anche per motivi di opportunità e di prudenza — non fare cenno in un atto ufficiale, quale è da considerarsi la relazione al bilancio, per non dare giustificato motivo all'incredulità, che comincia a formarsi nella pubblica opinione, sulla assegnazione e l'erogazione di miliardi da parte dello Stato. Infatti detti fondi, destinati ora a parziale finanziamento della Cassa per l'esercizio 1950-1951, erano stati precedentemente assegnati all'agricoltura, per opere ben determinate, con la legge 23 aprile 1948, n. 165, legge regolarmente approvata dal Parlamento, promulgata dal Presidente della Repubblica e pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale*. Non sono stati spesi questi fondi per l'agricoltura, perché il ministro del tesoro, forse per evitarne l'erogazione, non ha provveduto ad emettere i decreti per le necessarie variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura, ma è certo che, pur potendo essere la legge ancora operante per questa parte, gli stessi fondi furono destinati alla Cassa per il Mezzogiorno.

Mi esimo dal fare rilievi e commenti su ciò, che certamente non potrebbero essere favorevoli, ma confermo la mia insoddisfazione per la insufficienza delle assegnazioni di bilancio. Le cifre del bilancio sono quelle che sono, e purtroppo lo stato di previsione del Ministero dell'agricoltura per l'esercizio 1950-51 presenta, in confronto al 1949-50, una

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

spesa minore di un terzo. Falcidia molto grave, considerando che gli stanziamenti dell'esercizio in corso si dimostrano inadeguati, mentre le esigenze dell'agricoltura aumentano di giorno in giorno.

Onorevoli colleghi, passando, dall'esame generale del bilancio, alle singole voci, debbo anzitutto rivolgere una di giianza ai relatori dei bilanci del Ministero dell'agricoltura per gli esercizi 1949-50 e 1950-51. Ricordo che nella discussione su detti bilanci, avvenuta in sede di Commissione permanente lo scorso anno, gli onorevoli Stagno, Miceli ed io, e quest'anno l'onorevole Stagno ed io abbiamo prospettato la necessità del ripristino, con adeguato stanziamento, del capitolo « Contributi nelle spese per la lotta contro le cocciniglie, ecc... », e dello stanziamento di fondi per studi, premi e lotta contro il malsecco che nella provincia di Messina, con ritmo preoccupante, ha già distrutto il 75 per cento dei limoneti e ne minaccia la distruzione completa, con grave danno dell'economia agrumicola, settore importantissimo della economia agricola, e con sensibili ripercussioni sulla bilancia commerciale.

Purtroppo, quantunque non siano mancate assicurazioni da parte dei colleghi relatori, nessun accenno a queste richieste ho trovato nelle relazioni ai due bilanci. Non posso spiegare l'assoluto silenzio se non con una avversione personale dei relatori nei confronti dell'agrumicoltura, o con una incomprendimento dei suoi problemi.

GERMANI, *Presidente della Commissione dell'agricoltura*. Ma l'onorevole Adonnino è siciliano.

BASILE. Sì, ma è di un'altra zona, dove il limone non esiste: appunto ho pa lato di incomprendimento dei problemi dell'agrumicoltura.

Il malsecco, onorevoli colleghi, non soltanto distrugge i limoneti, ma ne impedisce la ricostituzione, perchè le nuove piante vengono subito attaccate dal male, ed è questo il motivo per cui la produzione limonifera della provincia di Messina, la più importante per qualità e quantità della produzione agrumaria provinciale, è di molto diminuita e si trova sotto la minaccia di ridursi a zero. Le cocciniglie, assai diffuse in tutta la Sicilia e in Calabria, producono la morte lenta delle piante di agrumi — limone, arancio, mandarino, bergamotto — e ne deteriorano e ne deprezzano i frutti, con danno non soltanto per le categorie interessate, ma anche per l'economia generale.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
TARGETTI

BASILE. Giustificate, quindi, le mie richieste di intervento dello Stato per la lotta contro questi due mali, da inserire nella categoria degli altri interventi già previsti in bilancio per gli oliveti, per i castagneti, per i mandorleti, per i fichi secchi, ecc., tenendo anche presente che in Sicilia e nella provincia di Reggio Calabria è obbligatoria per legge la lotta contro le cocciniglie degli agrumi e che, sino all'esercizio 1948-49, vi era in bilancio un apposito capitolo.

Lo Stato non può disinteressarsi della produzione agrumaria, oltre che per le dimensioni di questa fonte di ricchezza nazionale, anche perchè questa investe 37.000 ettari di terreno a cultura specializzata e 15.000 ettari a cultura promiscua, occupando un rilevante numero di lavoratori.

E, in considerazione di ciò, augurando alle mie richieste una sorte migliore di quella avuta con i relatori del bilancio, io mi rivolgo al ministro dell'agricoltura, il quale comprende appieno la gravità delle conseguenze del malsecco; è a conoscenza delle preoccupazioni degli agrumicoltori per il costo crescente delle pratiche culturali e per le parallele difficoltà del collocamento dei prodotti, che appesantiscono il mercato interno e quello di esportazione, è altresì a conoscenza della situazione assai critica dello stesso commissariato anticoccidico di Catania, che si trova nella impossibilità di assolvere i suoi compiti e minacciato anche nella sua esistenza.

Mi rivolgo perciò al ministro, fiducioso che, senza attendere la compilazione del bilancio 1951-52, vorrà destinare adeguati fondi alle necessità della agrumicoltura, da me prospettate, che hanno anche carattere di urgenza, traendoli dalla assegnazione supplementare di otto miliardi promessa dal ministro del tesoro o, in difetto di questa, da appositi provvedimenti legislativi da sottoporre all'approvazione del Parlamento.

Per quanto riguarda la lotta anticoccidica, mi consenta il ministro dell'agricoltura di ricordargli che, oltre al ripristino del capitolo in bilancio almeno per un decennio, occorre anche provvedere alla integrazione dei fondi degli esercizi 1946-47, 1947-48 e 1948-49, da portare rispettivamente a 60 e a 120 milioni, e ad accelerare l'emanazione dei decreti relativi alla utilizzazione dei fondi E. R. P. per l'acquisto dei materiali di fumigazione e della tela per tende, riguardanti l'esercizio 1949-50.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

Onorevoli colleghi, continuando nella disamina dei capitoli particolarmente insufficienti alle finalità che devono raggiungere, non accennando a quelli che hanno formato oggetto degli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto in questa discussione, segnalo i seguenti, per i quali si ravvisa maggiormente l'esigenza di una adeguata integrazione:

Capitolo n. 31: « Contributi e spese per l'esecuzione dei provvedimenti intesi a combattere le frodi nella preparazione e nel commercio di sostanze di uso agrario e di prodotti agrari », con particolare riferimento alla adulterazione dei vini, elemento che contribuisce alla grave crisi in atto, in considerazione che i mezzi finora a disposizione dell'ente incaricato del prelevamento dei campioni e della lotta contro le frodi si sono dimostrati molto esigui.

Capitolo n. 32: « Esperienze agrarie, acclimatazione di semi di piante erbacee e legnose », anche in considerazione che vi è il cotone in difetto di cultura per mancanza di semi selezionati e di semi originari delle varietà più adatte ai nostri terreni, e che lo Stato dovrebbe intervenire, non per aumentarne le culture, nel qual caso si potrebbe essere tacciati di politica autarchica, ma per migliorare la qualità di quelle esistenti nelle zone tradizionalmente cotonicole.

Capitolo n. 38: « Uffici enologici e cantine sperimentali ». Ritengo indispensabile, specialmente in questo momento, il potenziamento di questi enti la cui azione, diretta al miglioramento in qualità della produzione vinicola, contribuirà di certo ad aumentare il consumo del vino.

Capitolo n. 45: « Contributi e spese a corsi temporanei per contadini », ravvisando sempre più la necessità di incrementare i corsi, in modo particolare nell'Italia meridionale, perché hanno dato ottimi risultati nella preparazione pratica dei contadini, elemento indispensabile ai fini del miglioramento delle culture e della produzione, che deve essere maggiormente sviluppato nel momento in cui la nazione si avvia decisamente ad una profonda riforma di struttura agraria.

Onorevoli colleghi, sintetizzate così le mie critiche al bilancio del Ministero dell'agricoltura, per l'insufficienza dei fondi a disposizione, passo a trattare un problema che, se pur di competenza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, investe in pieno il settore dell'agricoltura: e cioè, il problema scottante dei contributi unificati.

È certo che, fra gli oneri che l'agricoltura è oggi costretta a sostenere, quello dei con-

tributi unificati è il più gravoso perché il carico, in molti casi, supera — e di molto — ciò che l'agricoltura paga allo Stato per imposte dirette. È certo altresì che, dal coro di proteste che giornalmente parte da ogni angolo d'Italia, da associazioni e da privati, tutti siamo convinti che il carico di questi contributi è ormai insopportabile e che l'agricoltura vive sotto l'incubo di essere soffocata dalla pressione fiscale e dagli obblighi assicurativi assistenziali.

Se questa, onorevoli colleghi, è la realtà, determinata in parte dal sistema contributivo assicurativo, che crea sperequazioni e possibilità di evasione, perché lo Stato non interviene con provvedimenti legislativi per correggere e modificare la legge in vigore, dando un po' di respiro agli agricoltori e soddisfacendo meglio i sacrosanti diritti assistenziali dei lavoratori della terra?

GERMANI, *Presidente della Commissione dell'agricoltura*. È un po' la quadratura del circolo!

BASILE. Lo Stato ha il preciso dovere, a mio avviso, di intervenire, per motivi di ordine economico e per motivi di ordine sociale.

Il problema è di una gravità eccezionale ed occorre affrontarlo con decisione e con urgenza, nell'interesse dei datori di lavoro e dei lavoratori, e soprattutto nell'interesse dell'agricoltura, che sta a base della ricchezza e della vita nazionale.

E poiché l'intervento dello Stato è oltremodo necessario e urgente, anche per la situazione abbastanza strana esistente in questo settore, dove, mentre l'economia agraria si trova nella impossibilità di sopportare l'attuale onere per la previdenza, i lavoratori della terra — con ragione — sono insoddisfatti perché godono di prestazioni bassissime e non per tutti gli eventi, io chiedo al Governo di volere esaminare il problema e di riformare le attuali norme sull'assicurazione dei lavoratori agricoli nei metodi di imposizione e nella misura dei contributi.

Onorevoli colleghi, allo stato attuale, il sistema di accertamento unificato dei contributi in agricoltura si basa sul presunto impiego di mano d'opera in ogni azienda. Le Commissioni provinciali, sul principio delle medie per ettaro-cultura, dividono il territorio della provincia in zone a seconda della specifica cultura delle stesse (vigneto, oliveto, orto, ecc.) e, in base a ciò, determinano il numero delle giornate lavorative che si possono impiegare in un anno per la coltivazione di un ettaro di quella superficie

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

culturale. Vi aggiungono, sempre per approssimazione, altre giornate per gli eventuali lavori di miglioria, altre ancora per la custodia e il governo delle diverse specie di bestiame e il totale rappresenta il numero di giornate di lavoro necessarie per ogni ettaro di quelle specifiche colture.

Moltiplicano questo totale per gli ettari delle varie colture e, sommandone i risultati, determinano il carico in giornate di ogni azienda, che, moltiplicato a sua volta per una aliquota variabile di anno in anno, costituisce l'importo dovuto dall'agricoltore per contributi unificati. Questo sistema è pieno di errori, che provocano sperequazioni ed evasioni. Infatti, molto spesso si rileva che chi effettivamente sarebbe tenuto al pagamento ne è esente, mentre chi, non assumendo braccianti, non sarebbe tenuto al pagamento, si trova iscritto nei ruoli per cifre incredibili. La riprova di questo stato di cose anormale è data dal numero inverosimile di ricorsi, che per la maggior parte giacciono inevasi presso gli uffici provinciali.

L'attuale metodo presuntivo di accertamento crea gravi sperequazioni in rapporto al reddito, anche perché, nel fissare il contributo, non tiene conto di un elemento di essenziale importanza ai fini di una adeguata valutazione, e cioè la differenza qualitativa dei terreni. Prescinde irrazionalmente dal considerare che vi sono terreni fertili e di alta produttività, mentre esistono tanti altri terreni compatti, asciutti, aridi i quali, pur richiedendo un uguale numero di giornate lavorative, talvolta anche maggiore, non producono che la metà di quelli fertili.

In sostanza, onorevoli colleghi, il difetto più grande del sistema vigente sta nella parificazione indiscriminata della qualità del terreno, del prodotto, del lavoro e dei mezzi di lavoro impiegati.

GERMANI, *Presidente della Commissione dell'agricoltura*. Non è esatto, onorevole Basile.

BONOMI. I contributi unificati costituiscono un complemento del salario.

BASILE. Ma, intanto, queste sperequazioni in confronto al reddito si creano.

GERMANI, *Presidente della Commissione dell'agricoltura*. Si tiene conto della diversità di colture.

BASILE. È evidente che, se può riuscire appena sopportabile (io guardo alle conseguenze di questo sistema)...

GERMANI, *Presidente della Commissione dell'agricoltura*. Ai lavoratori bisogna dare comunque le prestazioni. È la quadratura del circolo.

BASILE. ...il pagamento dei contributi unificati ai proprietari di terreni fertili con abbondante produzione, non può dirsi lo stesso, purtroppo, per i proprietari di terreni aridi, pietrosi e comunque poco fruttiferi, in quanto i diversi tributi e oneri che gravano su detti terreni assorbono già quasi per intero lo scarso reddito.

Le disposizioni di legge in vigore, inoltre, non tengono nella dovuta considerazione la differenza esistente fra colonia vera e propria e piccola colonia, e fanno obbligo, ingiustamente, per questa — cioè per la piccola colonia — del pagamento in ragione di 240 giornate lavorative per ogni membro della famiglia colonica, anche quando tale numero complessivo di giornate non può essere effettivamente impiegato nel fondo a colonia, trattandosi di modestissimi appezzamenti, e anche quando questo stesso colono è occupato in altre piccole colonie e, nelle giornate libere, è solito impiegare la sua mano d'opera in qualità di bracciante.

Per questi e per altri inconvenienti, sono abbastanza chiari e precisi i rilievi e i dati contenuti in un articolo che l'onorevole Sullo ha pubblicato recentemente sulla rivista *Montecitorio*, inconvenienti insiti nel sistema presuntivo: è certo che i contributi unificati oltrepassano, per concorde riconoscimento, ogni giusta e sopportabile misura. E infatti essi, come dissi dianzi, in generale superano l'importo dell'imposta terreni, già abbastanza elevata, raggiungendo anche il doppio.

Ma vi sono pure dei casi in cui la cifra dell'importo dei contributi è veramente sbalorditiva, e ne cito uno da me personalmente controllato: per un fondo con terreno argilloso e acquitrinoso e, quindi, di infimo reddito, avente un'estensione di ettari quattro, cinque are e sei centiare e un reddito imponibile di lire 3.954,60, con il nuovo catasto, il proprietario ha dovuto pagare per soli contributi unificati ben lire 55.284 per il 1948 e altre lire 19.698 per integrativo 1947, cioè ben 19 volte il reddito imponibile catastale.

Questi numeri dicono abbastanza...

GERMANI, *Presidente della Commissione dell'agricoltura*. Bisogna che quadrino con le esigenze dei lavoratori. (*Commenti*). Le prestazioni, ai lavoratori, bisogna darle: l'ha detto anche lei.

BASILE. E lo ripeto. Io penso che, modificando il sistema, si possano raggiungere insieme i due scopi. (*Commenti*).

BONOMI. Qual'è questo sistema?

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

BASILE. Questi numeri dicono abbastanza e non hanno bisogno di commenti.

Ora, se generali sono le proteste contro l'attuale sistema contributivo; se è chiaro che la proprietà terriera non si trova in condizioni di sopportare il carico assicurativo nella misura oggi imposta; se, pur compiendo la proprietà questo sacrificio economico, non risulta ancora in pieno soddisfatta la richiesta di assistenza dei lavoratori della terra, perché ostinarsi ancora a tenere in vita questa complicata e irrazionale legge, e non si provvede a riformarla, adottando sistemi e norme più semplici e meno ingiuste?

Prescindendo dalla natura del contributo agricolo unificato — oggetto di polemiche anche in questi ultimi tempi, che considero di puro formalismo e senza importanza, di fronte alle necessità della casa che brucia e ai fini che si intendono raggiungere — se, cioè, debba considerarsi come vera e propria parte integrante del salario dovuto al lavoratore, o come una vera e propria imposta, una riforma, onorevoli colleghi, urge, nell'interesse dei datori di lavoro ed anche dei lavoratori.

Ed io ritengo, che, per ovviare ai lamentati inconvenienti, non vi siano che due soluzioni: l'istituzione dei libretti di lavoro, che darebbero un esatto rilevamento dell'impiego effettivo di mano d'opera bracciantile, o la applicazione di una aliquota sul reddito imponibile catastale, dominicale e agrario, che sarebbe una base stabile, sicura, uniforme e senza possibilità di sperequazioni e di evasioni.

Il Governo sembra avviarsi sulla prima soluzione, verso la quale un primo passo è stato fatto con il decreto legislativo 23 gennaio 1948, n. 59, che dà facoltà alle commissioni provinciali di stabilire l'accertamento della mano d'opera, per ciascuna azienda e per ciascun anno, sulla base dell'effettivo impiego.

Un secondo passo è stato fatto con la circolare del Ministero del lavoro dello scorso anno, diretta ai prefetti, nella quale è detto, ai fini dell'applicazione della legge n. 59, che dalle esperienze fin qui fatte, è risultato che il metodo migliore per un esatto rilevamento dell'impiego effettivo di mano d'opera bracciantile è quello imperniato sulla distribuzione ai singoli braccianti di apposito libretto contenente, oltre ai dati per la identificazione del lavoratore e relativo stato di famiglia, tanti fogli a calendario quanti sono i mesi dell'anno, contenenti lo spazio necessario per la registrazione di ciascuna giornata di la-

voro, con la indicazione delle generalità del datore di lavoro e la firma del medesimo.

Esatto, esatissimo ciò, onorevole ministro del lavoro, e lo sottoscrivo in pieno, perché così si ha l'accertamento delle unità lavorative effettivamente impiegate, e si evita che paghi chi non deve, e non paghi chi deve.

GERMANI, *Presidente della Commissione dell'agricoltura*. È esatto, ma la esperienza, purtroppo, è stata disastrosa. Questa è la difficoltà. Solo una troppo piccola percentuale di giornate risultava dai libretti di lavoro, rispetto alle risultanze degli elenchi dei lavoratori: ed avviene anche che datori di lavoro non assumono i lavoratori che si presentano col libretto di lavoro.

PUGLIESE. Non mi sembra vero.

ARTALE. Non è esatto. (*Commenti*).

GERMANI, *Presidente della Commissione dell'agricoltura*. Il libretto di lavoro risulta efficace dove esiste una forte organizzazione di lavoratori. L'esperienza dei libretti di lavoro è risultata negativa.

BASILE. Occorre ancora fare il passo decisivo per raggiungere la mèta, e cioè abolire il sistema presuntivo per ettaro cultura, rendere obbligatorio il sistema dell'effettivo impiego di mano d'opera, e, per detta rilevazione, istituire il libretto di lavoro. E su ciò insisto, perché sono convinto che le commissioni provinciali, amanti del quieto vivere, non si avvarranno della facoltà concessa dal decreto legislativo 23 gennaio 1948 e continueranno l'accertamento col sistema finora seguito. Soltanto una legge che renda obbligatorio quanto è contenuto nella circolare dianzi cennata potrà modificare l'attuale insopportabile situazione.

Onorevoli colleghi, un'altra soluzione di riforma potrebbe avere per base l'imposizione degli oneri assistenziali per i lavoratori in agricoltura, con riferimento ai redditi dominicali e agrari, che gravano in modo certo su ogni azienda. Questo sistema, quanto mai semplice, perché si tradurrebbe nell'applicazione di un'aliquota assicurativa sui redditi, pratico e rispondente a principi di giustizia distributiva, farebbe anche conseguire notevoli vantaggi ai fini del gettito dei contributi.

GERMANI, *Presidente della Commissione dell'agricoltura*. Aumentano le imposte, però.

BASILE. Nessuno sfuggirebbe all'applicazione in giusta misura del tributo previdenziale, e si potrebbero sopprimere o ridurre sensibilmente gli uffici dei contributi unificati.

CUTTITTA. Ecco dove quadra il circolo!

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 MAGGIO 1950

BASILE ... perchè il detto tributo potrebbe essere compreso nei ruoli ordinari delle imposte, come attualmente si pratica per la sovrainposta comunale e provinciale.

SEGNI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Non è il proprietario che paga: è il datore di lavoro, che può essere persona diversa dal proprietario.

CUTTITTA. È il proprietario che paga.

COVELLI. I proprietari non sono datori di lavoro?

BASILE. Insomma, io affermo che è la proprietà terriera che non può sopportare questo carico.

Scelga il Governo l'una o l'altra soluzione o segua altri criteri, non importa, purchè il problema sia affrontato e risolto al più presto.

Onorevoli colleghi, concludendo questo mio intervento, riaffermo che la terra non è in condizioni di sopportare ancora l'onere

contributivo assicurativo nella misura attuale e che, in conseguenza, motivi di interesse generale, di umanità e di giustizia impongono con urgenza la riforma della legge vigente; auspico che il Governo, a conoscenza della grave situazione, affronti e risolva l'intricato e complesso problema dei contributi unificati, dando così una certa serenità e conforto all'agricoltura, minacciata di soccombere sotto il peso del carico assicurativo e previdenziale. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato al pomeriggio.

La seduta termina alle 12,55.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI