

COMMISSIONE IV
FINANZE E TESORO

XLIV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LA MALFA

INDICE

	PAG.
legge (Rinvio della discussione):	
i agevolazioni fiscali per gli di navi all'estero (<i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato</i>) (850)	509
PRESIDENTE	509, 510
WALTER	510
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Modificazioni al decreto legislativo 3 mag- gio 1948, n. 937, concernente il ripristi- no dei benefici fiscali a favore delle so- cietà nazionali assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea e proroga della sospensione della riscossione del diritto di licenza per alcuni combustibili solidi e liquidi (<i>Urgenza</i>) (949)	510
PRESIDENTE	510, 513, 514
NITTI, <i>Relatore</i>	510, 511, 512, 514
VANONI, <i>Ministro delle finanze</i>	511, 512, 513
CAVALLARI	512, 513
COSTA	512
CAVINATO	513
SCHIRATTI	513, 514
ZERBI	513
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Franchigia da dazio e da diritto di licenza di quintali 3.400.000 di legno comune rozzo destinato alla fabbricazione della pasta di legno meccanica e chimica (cellulosa) (<i>Urgenza</i>) (946)	514
PRESIDENTE	514, 515

PAG.

VICENTINI, <i>Relatore</i>	515, 516
SCHIRATTI	515, 516
SAGGIN	515, 516
CAVALLARI	515
VANONI, <i>Ministro delle finanze</i>	515, 516
TREMELLONI	516

Votazione segreta:

PRESIDENTE	517
----------------------	-----

La seduta comincia alle 9.

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

(*È approvato*).

**Rinvio della discussione del disegno di legge:
Proroga di agevolazioni fiscali per gli acqui-
sti di navi all'estero. (850) (Approvato dal-
la V Commissione permanente del Senato).**

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

Avverto che il disegno di legge è stato già approvato dalla V Commissione permanente, finanze e tesoro, del Senato.

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1949

Poiché la VIII Commissione permanente (Trasporti) ha chiesto di poter esprimere il proprio parere su questo disegno di legge, pregherei la Commissione di consentire il rinvio della discussione del disegno di legge medesimo.

WALTER. Desidererei che la Commissione accogliesse la proposta di rinvio formulata dal nostro presidente, perché so che la VIII Commissione permanente ha richiesto chiarimenti e prima di discutere il provvedimento sarebbe opportuno sentire il parere della Commissione medesima.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, s'intende accolta la proposta di rinvio.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle società nazionali assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea e proroga della sospensione della riscossione del diritto di licenza per taluni combustibili solidi e liquidi. (Urgenza) (949).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle società nazionali assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea e proroga della sospensione della riscossione del diritto di licenza per taluni combustibili solidi e liquidi.

Invito il relatore, onorevole Nitti, a esporre la sua relazione.

NITTI, *Relatore*. Onorevole presidente, se è possibile preferirei riferire, alla prossima riunione, perché mi mancano ancora alcuni dati che ho chiesto alla Direzione generale delle dogane.

PRESIDENTE. Noi possiamo rinviare anche questo provvedimento, ma debbo togliere la seduta perché non abbiamo altri disegni di legge da esaminare. Pertanto, dato il carattere di urgenza del provvedimento, la prego di esporre la sua relazione.

NITTI, *Relatore*. Ci troviamo praticamente in presenza di due provvedimenti che sono stati abbinati per ragioni di urgenza. Il primo riguarda modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle società nazionali assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea, il secondo riguarda la proroga della sospensione della riscossione del diritto

di licenza per taluni combustibili solidi e liquidi.

Questi due provvedimenti, per quanto diversi, sono stati abbinati, data l'urgenza. Si tratta praticamente, come è noto, di questo: di un provvedimento a beneficio di compagnie italiane che esercitano il traffico regolare sul territorio italiano. Parlo naturalmente delle compagnie che esercitano un traffico aereo all'interno del territorio italiano, non compagnie straniere o italiane che fanno traffico transoceanico, perché questa materia è regolata da convenzioni internazionali.

Ora, in base al decreto-legge 23 ottobre 1927, n. 2323, e alla legge 17 gennaio 1929, n. 95, queste compagnie godevano di alcune facilitazioni: esenzioni dalla licenza doganale, e dall'allora vigente tassa di vendita per i carburanti e i lubrificanti, che rendevano loro la vita possibile.

Questi provvedimenti nel 1945 (decreto legislativo 26 aprile 1945, n. 223) praticamente furono in gran parte annullati. Nel 1947, col ripristino e con la creazione di nuove compagnie italiane, soprattutto la L.A.I. e l'ALI ITALIA, si sentì la necessità di provvedere a questa situazione e difatti la materia è stata regolata minuziosamente con il decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, che ha ripristinato altre esenzioni, quali quella dall'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi (benzina avio, principalmente) e sul materiale aeronautico, avente efficacia retroattiva, al 1° luglio 1947.

Qui ci troviamo innanzi ad un punto un po' delicato che è quello della retroattività che fu approvata, come dicevo, per effetto del decreto sopracitato.

Ora, in realtà, le compagnie che disponevano di maggiori mezzi, come la L.A.I. e l'ALI ITALIA poterono fruire della esenzione, per i consumi effettuati anteriormente alla emanazione del nuovo provvedimento perché si erano uniformate alle prescritte formalità, e avevano perciò ritirato già i prodotti ancora vincolati in dogana, col deposito dei diritti relativi. Che cosa è avvenuto? Che le piccole compagnie, che disponevano di mezzi insufficienti, non hanno avuto la possibilità di fruirne perché acquistavano la benzina, prodotto principale, man mano che ne avevano bisogno. Di conseguenza, ripeto, non hanno avuto le suddette agevolazioni fiscali.

Quindi, il provvedimento si limita a concedere la retroattività alle piccole compagnie dato che fu concessa alle grandi. Perché fu concessa alle grandi? C'è una questione di

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1949

carattere internazionale. Tanto nella L.A.I. quanto nell'ALI ITALIA ci sono stati interessi di grandi compagnie internazionali: una questione di carattere internazionale per cui il ministro delle finanze di allora dovette accordare l'esenzione.

Come principio sono contrario alla retroattività; ma qui non si tratta di accordare una nuova retroattività, bensì di estendere questo beneficio, di cui hanno goduto le grandi compagnie, anche alle piccole. La Direzione generale delle dogane, alla quale mi sono rivolto, ha calcolato che l'importo complessivo dell'onere non dovrebbe superare i 25-30 milioni. L'onere non sembra gravoso; mentre l'agevolanza darebbe vita a quattro piccole compagnie che sono in difficoltà e che si dovranno fondere appunto per superare queste difficoltà.

C'è poi un'altra concessione, che c'è sempre stata, a favore delle scuole di pilotaggio.

Il secondo provvedimento, di maggiore importanza, riguarda la concessione della esenzione dal diritto di licenza, accordata temporaneamente, per il carbone fossile ed il carbone coke, con decreto legislativo 11 maggio 1947, n. 594, prorogato, nei suoi effetti con la legge 29 luglio 1948, n. 1083, fino a tutto il prossimo dicembre, esenzione che, con la legge 21 gennaio 1949, n. 9, fu estesa anche:

1°) ai residui della lavorazione degli oli di petrolio da usare direttamente come combustibili;

2°) agli oli di petrolio greggi, naturali, importati nel territorio dello Stato, per essere lavorati, limitatamente alla quantità corrispondente agli oli combustibili da essi ottenuti ed estratti dagli stabilimenti di raffinazione o consumati, come combustibili, negli stabilimenti medesimi.

Come dicevo, questo provvedimento è stato abbinato al precedente. Si tratta evidentemente di un criterio che è stato adottato in conformità alla politica finanziaria del Governo e che ha la sua importanza soprattutto per ciò che riguarda il prezzo politico del carbone.

Non possiamo dimenticare che oggi l'industria italiana è in grave difficoltà, mentre ha bisogno di queste materie prime. Quindi se questo sgravio è un sacrificio per lo Stato — indubbiamente — se da un lato constatiamo che per l'erario rappresenta un sacrificio, dall'altro dobbiamo constatare ed ammettere che è indispensabile per la vita della industria italiana perché queste materie sono più che necessarie alle nostre industrie.

Ripeto: chiunque a qualunque partito appartenga, sa che l'industria italiana attraverso ora una grave crisi. I costi di produzione sono in Italia altissimi. Quindi, questo sacrificio sotto certi aspetti sarà compensato da un miglioramento delle possibilità industriali del nostro paese.

Per questi motivi esprimo parere favorevole ad entrambi questi provvedimenti.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Il relatore è stato molto chiaro.

La prima parte, quella che riguarda l'aviazione, è un provvedimento di equiparazione delle piccolissime compagnie alle grandi compagnie, così come ha detto il relatore. Costa pochissimo ed è un provvedimento di giustizia.

Quello che riguarda la scuola di pilotaggio non ha bisogno di spiegazioni.

Qui siamo in un settore nel quale le normali tasse sui carburanti escluderebbero l'assoluta possibilità di far funzionare queste scuole di pilotaggio.

Ora, siccome è possibile un controllo esatto del carburante che si consuma per questo scopo, si è pensato di dare il carburante ad un prezzo internazionale.

L'ultima parte si raccomanda da sé.

Con la tariffa doganale che è in corso di preparazione, come ho esposto più volte anche in occasione del disegno di legge di delega al Governo dei dazi doganali, il Governo pensa di esonerare dal pagamento di qualsiasi diritto doganale l'importazione di materie prime per evidenti ragioni di carattere economico.

Ora, per le materie prime fondamentali, carbon fossile e oli minerali destinati alla combustione, già abbiamo l'esenzione da quella specie di dazio doganale speciale. Sono tre anni che tali provvedimenti vengono adottati. Siccome il provvedimento scade col 31 dicembre 1949, con l'articolo 5 del disegno di legge in esame, si propone di prorogare l'esenzione già esistente fino a che entri in vigore la tariffa doganale in cui tutta questa materia è regolata armonicamente, tenendo presenti tutte le necessità.

Quindi, il provvedimento mi pare chiaro e rispondente ad esigenze fondamentali della nostra vita economica.

NITTI, *Relatore*. Come relatore, ripeto, sono favorevole al provvedimento. Faccio solo una raccomandazione all'onorevole ministro per l'avvenire, e cioè che quando provvedimenti eterogenei, di natura diversa, debbano essere adottati, sia abbandonata questa prassi dell'abbinamento, anche per faci-

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1949

litare le ricerche dei legislatori e di tutti coloro che abbiano necessità di cercare un provvedimento. Comunque, questa è una semplice raccomandazione.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Qui veramente era una materia che riguardava tutta il diritto di licenza. Nel caso particolare si potevano fare due provvedimenti di legge, uno per i primi quattro articoli e uno per il successivo quinto articolo che trattava altra materia; però non si è ritenuto opportuno in quanto in tutti e cinque gli articoli vi era omogeneità, trattandosi di imposte.

CAVALLARI. Desidererei chiedere un chiarimento. Le agevolazioni di cui all'articolo 5 sono concesse in quanto le merci per le quali queste agevolazioni vengono date sono connesse con i servizi di trasporto, ecc.?

VANONI, *Ministro delle finanze*. Per uso di combustibile. Come lei sa, quando si introduce il petrolio grezzo per la lavorazione, ciò avviene sempre con franchigia doganale perché l'imposta è pagata dopo. Ora c'è quindi una differenza fra la quantità introdotta e la quantità che viene messa a disposizione e questa quantità è rappresentata dagli oli che vengono impiegati negli stessi stabilimenti come forza motrice.

Questa quantità è esonerata perché appunto viene considerata come combustibile. Comunque la Commissione decida: si può anche in questa sede scindere il provvedimento. Si tratterebbe di qualche firma in più!...

CAVALLARI. Secondo me, un provvedimento deve conservare nella sua fisionomia generale una determinata omogeneità. Ora, mettere insieme questi primi quattro articoli, col quinto, non so quanto questo possa rispondere a quei criteri che abbiamo sempre seguito...

VANONI, *Ministro delle finanze*. Qui si tratta di provvedimenti che riguardano il diritto di licenza. In un certo senso, se noi leggiamo una qualsiasi legge fiscale, vediamo che contiene sempre infinite disposizioni che riguardano materie diverse. Se noi, quindi, consideriamo l'unità della legge, secondo il tributo che è regolato dalla legge, dobbiamo dire che qui l'unità c'è. Naturalmente, se guardiamo l'unità della legge secondo la materia a cui il tributo si applica, allora questa unità non c'è.

CAVALLARI. Io faccio solo una questione di carattere formale, perché, se noi siamo d'accordo per i primi quattro articoli, come bene ha chiarito l'onorevole ministro, che riguardano la perequazione delle piccolissime imprese di trasporti aerei alle grandi, oppure

le scuole di pilotaggio, ecc., per quanto riguarda l'articolo 5 ed in particolare il paragrafo 1°, che riguarda il carbon fossile ed il coke, ritengo che per poter dare un voto affermativo o negativo su questo articolo sarebbe necessaria qualche spiegazione.

Ad esempio penso che i combustibili nazionali che noi abbiamo qui in Italia verranno a soffrire da questo provvedimento. In che misura? Vi sono industrie che permettono di sostituire il carbon coke con altri combustibili di carattere nazionale? In questo caso, le agevolazioni che sono previste in questo disegno di legge a favore di queste merci, potrebbero andare a colpire interessi delle imprese nazionali.

COSTA. A mia volta desidererei un chiarimento. Il relatore aveva esordito con una domanda di rinvio, dicendo che attendeva dalla Direzione generale delle dogane dei dati. Posso conoscere quali lumi chiedeva il relatore, tanto da determinarlo a chiedere la sospensione del provvedimento?

NITTI, *Relatore*. Soprattutto mi preoccupavo della situazione della produzione nazionale del carbone; ma dal momento che c'è qui il ministro, egli potrà dare questi dati forse più esaurientemente di quanto non possa darli io.

VANONI, *Ministro delle finanze*. La questione è la seguente: se noi abbiamo delle miniere il cui costo di produzione è superiore al costo della produzione internazionale, o si chiudono, oppure si possono difendere con delle sovvenzioni statali; ma l'idea di difenderle con i dazi doganali è l'idea più assurda che possa esistere in materia economica. Se domani le miniere che abbiamo in Sardegna non si reggono, la scelta politica è fra il chiuderle o il sovvenzionarle, come stiamo facendo in questo periodo. Ma io credo che sarebbe veramente un errore economico fondamentale far pagare a tutta l'economia italiana un dieci per cento in più il carbone, per far vivere le miniere sarde.

In secondo luogo, per quello che è l'ammontare di queste esenzioni, possiamo fare rapidamente un calcolo. L'importazione di carbone, in questi ultimi periodi, si aggira, in media, intorno alle 750 mila tonnellate. Moltiplicando per dodici e valutando il prezzo medio intorno alle 9-10 mila lire alla tonnellata si giunge press'a poco ai 9-10 miliardi. Se noi facessimo questi introiti, procureremmo nella nostra economia un danno valutabile a centinaia di miliardi. Questo non è un problema fiscale, ma un problema di organizzazione fondamentale della nostra economia.

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1949

CAVALLARI. Il concetto di massima, espresso dal ministro, sotto determinati aspetti si può dividerlo, ma non è possibile dividerlo sotto altri aspetti.

Il ragionamento fatto dal ministro deve essere stato lo stesso ragionamento che ha fatto il legislatore allorché si è prospettata l'opportunità di concedere la proroga fiscale alle navi di produzione estera, in quanto anche in questo caso può aver detto: « se le navi che sono costruite in Italia vengono a costare di più di quelle provenienti dall'estero, non è questa una buona ragione per difendere l'industria nazionale attraverso dazi, eccetera ».

Questo problema è di vastissima portata e quindi bisogna vedere se sia più opportuno concedere queste agevolazioni fiscali nei riguardi di prodotti che vengono dall'estero, o svolgere, viceversa, una politica tale da ottenere da parte delle industrie nostrane lo scopo che vogliamo raggiungere.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Ma qui si tratta di carbone e, quindi, di materia prima.

CAVALLARI. Ma sul costo di produzione incidono non solo le materie prime ma anche altri fattori.

È una questione di massima che non ci sentiamo di poter decidere questa mattina, perché se ci fossero stati portati argomenti i quali in questa particolare circostanza avessero potuto indurci a dare un voto, al di fuori della questione di massima, questo voto da noi sarebbe stato dato; ma poiché, secondo le parole del ministro, il voto che daremo questa mattina è un voto che verrebbe a risolvere da parte nostra una questione di massima, qual'è quella della tutela delle industrie nazionali, non ci sentiamo di dare così, all'improvviso, il nostro voto.

VANONI, *Ministro delle finanze*. No, io ho parlato di materie prime. Ora se vogliamo creare una crisi della nostra industria, non dobbiamo che far pagare le materie prime più di quello che costano.

PRESIDENTE. Onorevole Cavallari, noi qui dobbiamo discutere il provvedimento specifico, e non dobbiamo trattare una questione di principio.

CAVINATO. Perché hanno abbinato il fosile al coke?

VANONI, *Ministro delle finanze*. Perché sono sempre state materie parallele nel loro trattamento.

CAVINATO. Ma il coke viene tutto fabbricato in Italia, almeno per quella quantità che occorre al mercato interno.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Soprattutto per quanto occorre alla metallurgia, ne viene importato molto.

CAVALLARI. Però vorrei che fosse sentito anche il parere della Commissione dell'industria su questa materia, e ciò anche in riferimento alle necessità di carbone coke.

SCHIRATTI. Mi pare che, in fondo, i colleghi domandino una innovazione; ma non è che il Governo chieda ora una innovazione: qui si tratta di stabilire una proroga sino all'entrata in vigore della nuova legge doganale.

Pertanto, è proprio accogliendo la vostra tesi che noi modificherebbero la situazione di fatto che esiste attualmente, ciò che comporterebbe una direttiva diversa.

CAVALLARI. Noi chiediamo semplicemente che sia sentito anche il parere della Commissione permanente dell'industria, e su questo mi permetto insistere.

SCHIRATTI. Non bisogna però dimenticare che questo è un disegno di legge che ha carattere urgente, perché altrimenti col 1° gennaio prossimo, le aziende verrebbero ad avere il carbone con un 10 per cento di maggior costo e si troverebbero in una grave situazione.

ZERBI. Sia per la considerazione fatta dall'onorevole Schiratti, sia per quanto ha detto l'onorevole ministro, io non potrei associarmi alla richiesta del collega onorevole Cavallari intesa a rinviare l'esame del disegno di legge.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo in votazione la proposta di sospensione della discussione del provvedimento ai fini di chiedere il parere della Commissione permanente dell'industria.

(Non è approvata).

Passiamo, pertanto, all'esame degli articoli:

ART. 1.

La esenzione prevista dagli articoli 1 e 2 del decreto legislativo 3 maggio 1948, numero 937, è estesa al diritto di licenza.

Il beneficio, di cui al precedente comma, sarà concesso ai carburanti ed ai lubrificanti nonché al materiale di volo, già ammessi alla temporanea importazione, all'atto dello scarico delle relative bollette per la importazione definitiva.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1949

Passiamo all'articolo 2:

«Sono compresi fra i materiali di volo, di cui al 1° comma dell'articolo 2 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, gli strumenti di bordo, gli impianti radio e le loro parti.

Al 3° comma dello stesso articolo 2 sono aggiunte le parole « e del commercio con l'estero ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3:

« Il 2° comma dell'articolo 5 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, è soppresso. Il rimborso della imposta di fabbricazione per i carburanti ed i lubrificanti già liberi da vincoli doganali e consumati, dal 1° luglio 1947, per il funzionamento degli aeromobili impiegati per i servizi di trasporto aereo sarà effettuato ad istanza della parte ed in base ai consumi accertati d'intesa col Ministero della difesa, tenuto conto della potenzialità dei motori e delle ore di volo compiute ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4:

« Alle scuole civili di pilotaggio aereo istituito presso l'Aero Club d'Italia e nelle sue sedi provinciali e sezioni autonome è concessa l'esenzione dal dazio doganale, dal diritto di licenza, dalla imposta interna di fabbricazione e dalla corrispondente sovrainposta di confine nonché dalla imposta generale sull'entrata, per i carburanti ed i lubrificanti destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili impiegati nelle scuole stesse ai fini dell'insegnamento, nei limiti di un quantitativo annuo di tonnellate 1000 di carburante e di tonnellate 100 di lubrificanti ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5:

« Fino a quando, con l'applicazione della nuova tariffa dei dazi doganali, non sarà diversamente disposto, è prorogata la esenzione dal diritto di licenza, prevista dalle leggi 29 luglio 1948, n. 1083 e 21 gennaio 1949, n. 9, per:

1°) il carbon fossile ed il carbone coke (voci 564 e 564-bis della tariffa doganale);

2°) i residui della lavorazione degli oli di petrolio, da usare direttamente come combustibili (voce 643-b, 6 alfa della tariffa doganale);

3°) gli oli di petrolio greggi, naturali, importati per essere lavorati (voce 643 a 2 della tariffa doganale), per la quantità corrispondente agli oli combustibili da essa ottenuti ed estratti dagli stabilimenti di raffinazione o consumati, come combustibili, negli stabilimenti medesimi.

Il beneficio di cui al precedente comma, è esteso ai residui della lavorazione degli oli di petrolio (voce 643-b, 6 beta, della tariffa doganale) importati per essere lavorati, per la quantità corrispondente agli oli combustibili da essa ottenuti ed estratti dagli stabilimenti di raffinazione o consumati, come combustibili, negli stabilimenti medesimi ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

SCHIRATTI. Poiché questo provvedimento deve ancora essere approvato dal Senato, mi sembra che, lasciando il termine stabilito dalle disposizioni vigenti, cioè i 15 giorni stabiliti per l'entrata in vigore del provvedimento, difficilmente si farebbe in tempo a pubblicarlo prima del 15 dicembre prossimo. Proporrei, pertanto, di aggiungere un articolo così formulato:

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

PRESIDENTE. Il relatore è d'accordo?

NITTI, *Relatore*. Esprimo parere favorevole alla proposta dell'onorevole Schiratti.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni pongo in votazione il nuovo articolo proposto dall'onorevole Schiratti, che prenderà il numero 6.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà posto in votazione al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Franchigia da dazio e da diritto di licenza di quintali 3.400.000 di legno comune rozzo destinato alla fabbricazione della pasta di legno meccanica e chimica (cellulosa). (Urgenza) (946).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Franchigia da dazio e da diritto di licenza di quintali 3.400.000 di legno comune rozzo destinato alla

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1949

fabbricazione della pasta di legno meccanica e chimica (cellulosa).

Invito il relatore a riferire.

VICENTINI, *Relatore*. Il provvedimento che viene ora al nostro esame riguarda la determinazione del quantitativo di legno comune rozzo destinato alla fabbricazione della pasta di legno meccanica e chimica per il 1950. Il disegno di legge stabilisce che tale quantitativo debba essere di 3.400.000 quintali. Qualche mese fa abbiamo stabilito il contingente per il 1949 in quintali 1.200.000, che è stato totalmente assorbito per la fabbricazione delle fibre artificiali. L'aumento del quantitativo è ora determinato dal fatto di voler consentire la disponibilità di legno rozzo anche per la fabbricazione della carta.

Siccome si tratta di una necessità, sia dal punto di vista della fabbricazione delle fibre tessili artificiali, sia dal punto di vista della fabbricazione della pasta di legno per la carta, esprimo parere favorevole al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Nel 1949 qual'era l'andamento dell'industria della carta?

VICENTINI, *Relatore*. Intanto per qualche anno questo quantitativo non era stato precisato, per il fatto che, durante la guerra, non si sa precisamente come siano andate le cose. È stato soltanto nel 1949 che si è ripresa la determinazione del quantitativo da importare in franchigia doganale. Se ricordo bene quanto avevo appreso in occasione del precedente analogo disegno di legge (n. 684), i quantitativi si aggiravano allora a circa 4.000.000 di quintali annui per la cellulosa e per le fibre tessili artificiali. Siamo quindi sempre nei quantitativi previsti dalla legge che risale a prima della guerra.

SCHIRATTI. Col precedente provvedimento, l'esenzione riguardava quantitativi di legname da adibirsi alla fabbricazione di fibre tessili, e adesso si fa un provvedimento col quale si fissa un quantitativo in più per la fabbricazione della carta. Qual'è il provvedimento relativo a questa seconda voce?

VICENTINI, *Relatore*. Il provvedimento riguardava l'una e l'altra quota. Di variante c'è soltanto la determinazione del quantitativo valevole dal 1949.

SAGGIN. Bisognerebbe giustificare in qualche modo questo nuovo quantitativo.

CAVALLARI. La risposta è nella relazione stessa, ove si dice: « Ora è stato proposto che, per l'anno 1950, oltre al contingente di legno da impiegare per la fabbricazione di cellulosa destinata alla produzione di rayon, venga determinato anche un quantitativo da

riservare esclusivamente per l'industria cartaria. È da tener presente che le quantità fissate, anno per anno, ecc..., erano comprensive di quelle destinate all'industria del rayon e di quelle da impiegarsi per la fabbricazione di carta ».

PRESIDENTE. Dalla relazione risulta che il quantitativo precedentemente concesso, di quintali 1.200.000, è stato utilizzato solo dalle industrie tessili e non dalle industrie cartarie. Per quale ragione?

VANONI, *Ministro delle finanze*. Per una ragione semplice: quando è stato portato il disegno di legge, per fatti dipendenti dal molto lavoro della mia amministrazione, era stata fatta la proposta di un emendamento nel senso di considerare quei contingenti come utilizzabili anche al di là del 31 dicembre 1949, proprio per dar modo che tutto il contingente fosse utilizzato. Viceversa, il Parlamento ha ritenuto di tener ferma la data del 31 dicembre, per cui il contingente ha potuto essere utilizzato solo dall'impresa che aveva già contratti per forniture all'estero, mentre tutte le altre imprese, che non avevano ancora i contratti, non hanno fatto in tempo a fare i contratti e a farsi arrivare il contingente. Abbiamo perciò tenuto conto di questa situazione per perequare la situazione delle varie aziende. Anche questo rientra nei provvedimenti che termineranno con l'applicazione della tariffa doganale. È un tempo diverso: mentre in quel caso si è provveduto alla esenzione totale dall'imposta di licenza, in questo caso si sono fatti dei contingenti in esenzione per quelle industrie che utilizzano la cellulosa come materia prima per la pasta di legno.

VICENTINI, *Relatore*. Ora si estende anche alla carta.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Alla fabbricazione della carta. Qui si dice: legno che serve come materia prima per cellulosa.

SAGGIN. Mi pare che per l'anno 1950 il quantitativo sia da ripartirsi in parti uguali fra i due settori industriali, cioè il settore della carta e il settore del rayon. Questo è detto solo nella relazione, ma non è detto nel testo dell'articolo unico.

Ora, se c'è questa necessità di fare una suddivisione (perché il quantitativo di 1.200.000 quintali del 1949 è stato erogato esclusivamente per la cellulosa destinata alla fabbricazione delle fibre artificiali, e quindi niente per la carta), c'è da chiedersi: l'industria della carta ne ha bisogno? E ne ha bisogno nel limite che veniamo a determinare oggi? E allora ciò deve essere specificato nella

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1949

legge, affinché non si verifichi quello che si è verificato nel 1949, e cioè che, dopo avere l'anno scorso esaminato il problema della cellulosa per il rayon e della cellulosa per la carta, si viene ora a sapere che nel 1949 questa cellulosa non è stata assegnata per la carta.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Non dobbiamo dimenticare che queste importazioni avvengono da paesi con cui vige il regime della compensazione.

SAGGIN. Allora non crederebbe opportuno, onorevole ministro, di fare la suddivisione proprio nel testo dell'articolo?

SCHIRATTI. No, perché si tratta di un prodotto che può servire all'una e all'altra industria.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Il diritto di licenza è un diritto doganale. Se noi mettiamo nella legge questo, la legge impone una determinata tassazione e si viene automaticamente a modificare la legge doganale vigente che pone sotto sorveglianza tutti gli stabilimenti; ed anche questo è un grosso inconveniente dal punto di vista amministrativo e tecnico delle singole aziende.

Oggi, comunque, il sistema di controllo è dato dai diritti di licenza.

PRESIDENTE. Desidererei conoscere se l'industria cartaria abbia pagato tali diritti per il 1949.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Non siamo arrivati in tempo col provvedimento di legge.

Ricordo di aver pregato il sottosegretario di Stato per le finanze di suggerire un emendamento con il quale quel contingente potesse essere utilizzato fino all'esaurimento; ma il Parlamento non accettò questa proposta. Ora, il contingente non è stato utilizzato se non in minima parte, e l'industria cartaria non è riuscita ad assicurarsi la contropartita da esportare.

TREMELLONI. La cifra di quintali 3 milioni e 400.000 è stata fissata con ampiezza?

VANONI, *Ministro delle finanze*. No, è in difetto rispetto al normale consumo.

PRESIDENTE. La mia preoccupazione è che questo rappresenti una protezione rispetto alla cellulosa. Vorrei sapere se la cellulosa paghi oppure no il tributo.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Sì, lo paga.

PRESIDENTE. Desidererei sapere i rapporti fra queste due produzioni.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Siamo in una situazione estremamente irregolare per ciò che concerne i rapporti fra materie prime e prodotti semilavorati. I semilavorati paga-

no il 18 per cento, e le materie prime non pagano niente. Ciò è una delle principali ragioni per cui noi sollecitiamo l'approvazione della tariffa doganale, per sanare e per evitare situazioni di questo genere.

Sarebbe però pericoloso voler definire qui una questione talmente delicata, dal momento che l'importazione del legname grezzo dà una notevole attività alle nostre industrie. Sono delle forme che abbiamo purtroppo ereditato dal passato, e che cerchiamo di sistemare man mano.

Non è che io sia entusiasta di questo provvedimento, ma facendo altrimenti si cambierebbe tutto il sistema, proprio alla vigilia dell'emanazione della nuova tariffa, e ciò non mi sembra opportuno.

PRESIDENTE. Ha il relatore i dati relativi alla importazione della cellulosa?

VICENTINI, *Relatore*. No.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Secondo i dati forniti dall'Istituto di statistica, il valore del legname grezzo è di lire 1408 al quintale, cosicché il valore del legno considerato in questo provvedimento in complesso sarebbe di 4 miliardi e 787 milioni di lire. Di conseguenza, il diritto di licenza sarebbe di 400 milioni circa.

SCHIRATTI. A me sembra eccessivo quel valore di 1408 lire al quintale! Si tratta di troncame di scarto, di tondelli di faggio, che provengono in parte dalla Jugoslavia...

PRESIDENTE. Ho una preoccupazione: se si trattasse della cellulosa o del legno, capirei certe agevolazioni, per mettere queste industrie nella possibilità di concorrere con quelle estere; ma per la carta sono alquanto perplesso.

Nella relazione è detto che si fa questo per rendere possibile l'esportazione della carta; non credo troppo a questa esportazione...

VANONI, *Ministro delle finanze*. Certi tipi fini di carta sono da noi esportati, mentre importiamo certi tipi correnti.

Una delle ragioni della nostra scarsa produzione di carta è data, oltre che dalla vecchiezza degli impianti, dalla scarsità di materie prime.

SCHIRATTI. Qualé fu il volume dell'importazione di questo legname nell'anteguerra?

VICENTINI, *Relatore*. Non ho qui i dati.

SCHIRATTI. Quale fu il consumo che si fece di questo legname da parte delle industrie italiane di fibre tessili? Chiedo ciò per vedere come i tre milioni di quintali sarebbero impiegati. Ritengo opportuno conoscere la cifra relativa al consumo per le fibre tessili

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1949

e quella relativa al consumo per la produzione della carta.

PRESIDENTE. Allora, in attesa di sapere dal relatore i dati relativi all'importazione del legname e della cellulosa, con riferimento all'utilizzazione da parte delle due industrie, proporrei, di rimandare l'esame del provvedimento ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, pongo ai voti la proposta di rinvio.

(È approvata).

L'esame del provvedimento sarà proseguito in una prossima riunione.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge n. 949, approvato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

« Modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle società na-

zionali assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea e proroga della sospensione della riscossione del diritto di licenza per taluni combustibili solidi e liquidi » (949) (*Urgenza*):

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	25
Voti contrari	7

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Assennato, Barbina, Bavaro, Castelli Avolio, Cavallari, Cavinato, Chiaramello, Cicerone, Corbino, Costa, De Martino Francesco, De Palma, Dossetti, Guggenberg, La Malfa, Longoni, Mannironi, Martinelli, Minella Angiola, Nitti, Petrilli, Saggini, Scarpa, Schiratti, Tarozzi, Tremelloni, Troisi, Tudisco, Turnaturi, Vicentini Rodolfo, Walter e Zerbi.

La seduta termina alle 11.