

COMMISSIONE IV
FINANZE E TESORO

XLVIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 FEBBRAIO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SCOCA**

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (Discussione):	
Senatore Bitossi: Proroga al 30 giugno 1951 del termine biennale previsto dall'articolo 12 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1518, nel caso che esso sia scaduto dopo il 30 giugno 1943 o venga a scadere prima del 30 giugno 1951 (<i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato</i>). (585)	549
PRESIDENTE	549, 550
SULLO, <i>Relatore</i>	549
Disegno di legge (Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea):	
Proroga di agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero (<i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato</i>). (850)	550
PRESIDENTE	550, 556, 558, 559
ZERBI, <i>Relatore</i>	550, 553, 555, 556, 558
CIFALDI	552, 553, 558
TAROZZI	553, 555, 556
CASTELLI AVOLIO	553, 557, 558
PESENTI	554
MASSOLA	554
CORBINO	555
CASTELLI EDGARDO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	556, 557, 558
DUGONI	557, 558
VICENTINI	557
GHISLANDI	557

La seduta comincia alle 10.

MARTINELLI, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta.

(È approvato).

Discussione della proposta di legge di iniziativa del senatore Bitossi: Proroga al 30 giugno 1951 del termine biennale previsto dall'articolo 12 del regio decreto legge 19 agosto 1938, n. 1518, nel caso che esso sia scaduto dopo il 30 giugno 1943 o venga a scadere prima del 30 giugno 1951. (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato (585).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa parlamentare: « Proroga al 30 giugno 1951 del termine biennale previsto dall'articolo 12 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1518, nel caso che esso sia scaduto dopo il 30 giugno 1943 o venga a scadere dopo il 30 giugno 1951 » (585).

Invito il relatore onorevole Sullo a svolgere la sua relazione su questa proposta di legge, che è stata già approvata dalla V Commissione permanente del Senato.

SULLO, *Relatore*. La proposta di legge in esame risale all'aprile del 1949, e fu approvata dalla V Commissione finanze e tesoro del Senato nel maggio successivo. La proroga in questione scadeva al 30 giugno 1949, e la pro-

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 FEBBRAIO 1950

posta di legge fu approvata dal Senato circa un mese prima della scadenza medesima. In sostanza, come si accenna nel titolo, la proposta di legge, ha lo scopo di prorogare il termine biennale fissato dall'articolo 12 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1518, per il trasferimento con diritto al rimborso delle spese incontrate dai dipendenti statali per il trasporto delle famiglie e delle masserizie nel caso di trasferimenti da una ad altra sede dei dipendenti medesimi.

Tale termine fu già prorogato con decreto luogotenenziale 10 agosto 1945, n. 473 e poi nuovamente prorogato, come ho prima accennato, al 30 giugno 1949, (termine ormai scaduto) con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 agosto 1947, n. 821. Il decreto anzidetto, trovasi all'esame della Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi ed io penso che, prima ancora di giudicare nel merito, sarebbe opportuno chiedere alla Presidenza della Camera lo stralcio del decreto legislativo n. 821, del 1947, che possiamo poi ratificare e prorogare.

In tal modo la proposta di legge del senatore Bitossi potrà costituire una modificazione del citato decreto legislativo.

Per quanto riguarda la parte finanziaria, desidero far presente che vi si provvede attraverso i normali fondi di bilancio.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del relatore di chiedere lo stralcio del decreto legislativo 5 agosto 1947, n. 821, per la ratifica da parte della nostra Commissione in sede legislativa e previo assenso, s'intende della citata Commissione speciale.

(È approvata).

Seguito della discussione del disegno di legge:

Proroga di agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero. (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato). (850).

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

Invito il relatore, onorevole Zerbi a svolgere la sua relazione su questo disegno di legge che è stato già approvato dalla V Commissione, finanze e tesoro, del Senato.

ZERBI, Relatore. Col presente disegno di legge, di cui fu iniziata la discussione nella precedente seduta del 10 novembre scorso, si propone di ripristinare, per il periodo dal 1° settembre 1948 al 31 dicembre 1949, il particolare sistema di esenzioni e riduzioni fi-

scali, già in vigore fino al 31 agosto 1948, a favore degli acquisti di navi all'estero.

Le agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero in atto fino al 31 agosto 1948 erano le seguenti:

a) esenzione totale dall'imposta generale sull'entrata (articolo 9 del decreto legislativo 29 giugno 1947, n. 779 e articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 703);

b) esenzione dall'imposta ordinaria di registro (articolo 1 del decreto legislativo 11 novembre 1947, n. 1337);

c) riduzione del diritto di licenza dal 10 al 2 per cento del valore dichiarato all'atto della importazione della nave, a condizione che la nave fosse immatricolata entro il 31 agosto 1948 (articolo 1 decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 822).

Di conseguenza, dal 1° settembre 1948 l'acquisto di navi all'estero sarebbe soggetto al pagamento dei seguenti tributi:

a) imposta generale sull'entrata	3 %
b) imposta di registro	2 %
c) diritto di licenza	10 %
	15 %
Totale	15 %

Dico « sarebbe soggetto » perché dopo il 31 agosto 1948 gli armatori hanno cercato di nazionalizzare le navi acquistate all'estero sottoponendosi al complessivo gravame fiscale del 15 per cento sul prezzo d'acquisto ammesso dal fisco.

Come è noto agli onorevoli colleghi, per l'acquisto di navi estere da nazionalizzare, l'armatore italiano deve seguire la seguente procedura: inoltrare domanda al ministero della marina mercantile e al ministero del commercio estero, indicando tutti i dati tecnici della nave (stazza lorda, portata, velocità, consumo, dimensioni della nave, dati relativi agli apparati di propulsione e alle dotazioni di bordo). In sostanza, occorrono tutti questi dati perché in base ad essi si può procedere alla valutazione del prezzo della nave.

Il Ministero della marina mercantile, controllati i dati di cui sopra, emette il suo parere tecnico ed anche amministrativo circa la convenienza dell'acquisto della nave dal punto di vista nazionale, ossia se la nave è di tipo necessario o utile all'economia marittima nazionale. Il parere amministrativo del Ministero della marina mercantile è espresso anche nei riguardi della congruità del prezzo.

Il ministero del commercio estero esprime il parere sulla convenienza dal punto di vista

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 FEBBRAIO 1950

valutario dell'acquisto stesso, e fa presenti le cautele e i modi di pagamento valutario della nave che si deve acquistare, prescrivendo norme precise in merito. Secondo risultanze statistiche fornite dal ministero della marina mercantile, fra il 1° gennaio ed il 10 novembre 1949 sarebbero state acquistate, e sarebbero in attesa di nazionalizzazione, 32 navi per una stazza lorda complessiva di 210.813 tonnellate.

Secondo le risultanze statistiche fornite dalla Confederazione italiana degli armatori liberi (più complete perché partenti dalla data di cessazione del regime di esenzione e riduzione fiscale), fra il 1° settembre 1948 ed il novembre 1949 sarebbero stati acquistati all'estero 54 piroscafi per complessive 264.404 tonnellate di stazza lorda.

Se valutiamo tali acquisti, effettuati per circa tre quarti in dollari e per circa un quarto in sterline, ai prezzi che risulterebbero dalle statistiche del ministero — circa lire italiane 30.000 per tonnellata — l'importo totale delle predette 264.404 tonnellate di stazza lorda sarebbe di poco inferiore agli 8 miliardi di lire (lire 7.932.120.000), sui quali l'onere tributario normale complessivo del 15 per cento graverebbe per circa 1.200 milioni di lire.

Senonché non consta che nessuno degli armatori acquirenti abbia provveduto alla nazionalizzazione dei piroscafi acquistati, perché tutti si attendevano un prolungamento del trattamento fiscale di favore.

Affidamenti in tal senso risultano dati anche dal Governo nella seduta del 13 giugno 1949 alla Camera dei deputati per bocca del Sottosegretario alla marina mercantile, in risposta ad una interrogazione dell'onorevole Liguori.

L'onorevole Sottosegretario di Stato conchiudeva favorevolmente alla proroga delle agevolazioni annunciando l'imminente presentazione del disegno di legge che è oggi alla nostra approvazione.

Infatti, utilizzando il disposto dell'articolo 152 del Codice della navigazione, (approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327), gli armatori hanno immatricolato le navi alla capitaneria col semplice « passavanti provvisorio ».

Gli armatori italiani che hanno fatto affidamento sul disegno di legge in corso di discussione, hanno acquistato, come ho precedentemente detto, dal 1° settembre 1948 al novembre 1949 circa 54 navi; nessuna di queste navi è stata però sdoganata, ma, in conformità, ripeto, dell'articolo 152 del Codice

della navigazione, le predette navi sono state munite di « passavanti provvisorio », in attesa di essere munite di atto di nazionalità, e contemporaneamente sdoganate, ai sensi dell'articolo 4 della vigente legge doganale (25 settembre 1940, n. 1424). Gli armatori, così operando, non hanno fatto che avvalersi di una facoltà concessa loro dalle leggi e norme vigenti in materia. In alcuni casi essi hanno provveduto al deposito delle somme dovute per lo sdoganamento con il dazio in sospeso e con il deposito alla capitaneria di porto dell'ammontare dell'imposta di registro, somme che potranno essere svincolate e restituite agli interessati allorché il disegno di legge di cui trattasi sarà perfezionato.

Per quanto riguarda l'aspetto fiscale, debbo osservare che la cessazione delle citate agevolazioni, ha fatto finire la nazionalizzazione delle navi nuove. Ciò comporta inconvenienti notevoli e non indifferenti nei riguardi del gettito tributario, poiché questo non è dato solo dalle entrate tributarie in occasione della nazionalizzazione del naviglio; ma (ed è forse la parte più cospicua) è anche dato dall'esercizio della nave sia sotto forma di occupazione di maestranze, sia sotto forma di imposizioni dirette e indirette attinenti l'esercizio della nave medesima.

Ora, in linea di fatto, se noi non concedessimo un prolungamento al precedente regime di esenzione, o di quasi esenzione fiscale, potremmo assistere al fatto che queste navi, che attualmente sono state accolte solo in via provvisoria attraverso il « passavanti provvisorio », possano registrarsi definitivamente sotto bandiera, per esempio, panamense, con inconvenienti sui quali è inutile soffermarsi. D'altronde, l'onere fiscale del 15 per cento in caso di nazionalizzazione è effettivamente grave e pregiudica la convenienza economica delle industrie armatoriali, di guisa che ci si presenta un problema di scelta, che sia però conveniente per la collettività. Ritengo che tutto sommato convenga stimolare la nazionalizzazione di queste navi, soprattutto in vista di quel maggiore controllo che ne deriva dalla iscrizione sotto la nostra bandiera, nonché per il gettito tributario che la nazionalizzazione può in un secondo tempo originare attraverso le imposizioni sull'esercizio della nave stessa.

D'altronde, se anche si insistesse sulla applicazione del regime tributario normale per questo tipo particolare di importazioni, l'attuale sistema legislativo lascerebbe il Governo sprovvisto di mezzi per la nazionalizzazione di queste navi che ritornerebbero sotto ban-

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 FEBBRAIO 1950

diera straniera. A mio modo di vedere la nave dovrebbe essere considerata alla stessa stregua di certe materie prime oggetto di importazione, cioè come beni capaci di suscitare altre iniziative nazionali. Non possiamo sottacere che, attraverso la nazionalizzazione, noi verremmo ad acquisire, anche formalmente, alla nostra bilancia commerciale tutto quello che può essere il gettito dei noli di queste navi, che altrimenti andrebbe disperso qualora ai noli stessi venissero riscossi sotto bandiera diversa.

Per tutte queste ragioni ritengo conveniente prorogare le disposizioni in vigore, facendo presente che il Senato ha introdotto una modificazione formale all'articolo 1. Infatti originariamente l'articolo 1, primo comma, a proposito, delle agevolazioni fiscali, così diceva: « Sono ulteriormente accordate dal 1° settembre 1948 al 31 dicembre 1949 ». Il Senato ha modificato la dizione in questo modo: « ...anche per gli acquisti compresi fra il 1° settembre 1948 e il 31 dicembre 1949 ».

A questo punto sarà sorta probabilmente una sottile disquisizione giuridica sul come dare effetto retroattivo ad una esenzione fiscale. A me pare che non abbiamo nessun motivo per spostarci dalla dizione introdotta dalla Commissione del Senato. Ho soltanto qualche dubbio sulla opportunità di limitare questa applicazione al 31 dicembre 1949, perché, probabilmente, ci potremmo trovare nella necessità di dover prendere in futuro analogo provvedimento onde poter dar corso, in concreto, a quelle disposizioni del Ministero del tesoro intese a favorire gli acquisti di navi all'estero mediante utilizzo di sterline. Va bene che questa considerazione non rientra nel dominio di questo provvedimento, ma non possiamo ignorare che ci sono altri provvedimenti in tal senso.

A me non consta che queste disposizioni siano state, in concreto, applicate dai nostri armatori; si tratta di trattative in corso che stanno per concludersi, ma è una situazione del tutto fluida questa dell'utilizzo parziale della disponibilità di sterline per l'acquisto di navi. Se noi, quanto meno in questa sede, non prevedessimo un ulteriore prolungamento di tale regime di agevolazioni fiscali al 30 giugno 1950, ci troveremo nella necessità di dover poi approvare una analoga disposizione per dar modo di concedere questo regime di esenzione anche alle navi che venissero acquistate all'estero per utilizzare le nostre disponibilità in sterline.

Credo pertanto opportuno proporre un emendamento al testo inviato dal Senato, an-

che a costo di dover far ritornare — spero per breve tempo — il disegno di legge all'altro ramo del Parlamento nel senso che tale modificazione dovrebbe essere apportata al secondo comma dell'articolo 1 dove si dice: « È altresì accordata per lo stesso periodo... ».

Ora, in ordine a questo punto particolare, noi non possiamo ignorare il fatto che è in elaborazione la tariffa doganale, di guisa che, sempre nell'intento di non dover tornare sull'argomento con disposizioni legislative portanti nuovi aggiornamenti, credo sarebbe opportuna questa dizione: « Fino a quando, con l'applicazione della nuova tariffa dei dazi doganali, non sarà diversamente disposto, è altresì accordata la riduzione del 2 per cento all'aliquota... » rinviando cioè alla tariffa doganale le eventuali determinazioni su questo oggetto.

Nel mentre propongo l'approvazione del disegno di legge, mi incombe anche l'obbligo di fare un calcolo di quella che, formalmente, è la perdita fiscale derivante dal provvedimento stesso, di fronte a un'ipotesica e direi virtuale applicazione delle tariffe normali. Dico ipotetica e virtuale perché ho motivo di credere che, se insistessimo nell'applicazione delle tariffe normali, non avremmo nazionalizzazioni di navi. Si tratta di 54 navi quali risultano dalle ultime statistiche degli armatori liberi, più una diecina di navi ancora in fase di trattative. Come ho precedentemente detto, si tratta di 54 navi aventi 264.404 tonnellate di stazza lorda che, valutate all'incirca a 30 mila lire per tonnellata di stazza lorda, danno circa 8 miliardi; questi, calcolando un gettito del 15 per cento, darebbero virtualmente, lire 1.190.000.000. L'esenzione concessa precedentemente, che ammonta al 13 per cento, determinò un'esenzione totale di 1.031.000.000, di guisa che si tratterebbe soltanto di una differenza di 159 milioni. Questo è un calcolo puramente aritmetico, perché probabilmente, con il ripristino di un regime di normalità fiscale, non avremmo la nazionalizzazione delle navi.

Di fronte a questi dati, considerata l'opportunità di incrementare la nostra marina mercantile, a me pare saggio che, in attesa della tariffa doganale che dovrà regolare il problema del trattamento doganale da farsi alla importazione degli strumenti di lavoro, ritengo conveniente che la nostra Commissione esprima parere favorevole al provvedimento in esame.

CIFALDI. Desidererei conoscere dal relatore se le pratiche inerenti all'acquisto delle navi all'estero (sia per quanto si riferisce al

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 FEBBRAIO 1950

permesso della Marina mercanti'e, sia per la pratica valutaria) siano state fatte durante il periodo in cui vigeva ancora l'esenzione fiscale.

ZERBI, *Relatore*. Debbo confessare che gli uffici non sono molto aggiornati su questa statistiche. Non saprei rispondere con precisione, ma a me sembra che, probabilmente, per talune navi, magari le prime acquistate dopo lo scadere del regime di esenzione, le pratiche fossero in corso. Confermo che non sono in grado di dare ai colleghi l'indicazione di stazza lorda per cui era iniziata la pratica quando ancora vigeva il regime di esenzione fiscale, e quali fossero invece le pratiche iniziate quando il regime stesso era già scaduto.

CIFALDI. Mi sembra che dalle conclusioni del relatore si possano trarre alcune conseguenze. La pratica che si riferisce all'acquisto di una nave all'estero è tutt'una con quella relativa a far godere dei benefici dell'esenzione fiscale. Un armatore compra una nave all'estero, in quanto sa di giovare di questi benefici. Ma è ovvio che, se questi benefici sono scaduti, egli sa che deve pagare quei tributi.

Mi pare giusto mantenere l'esenzione a favore di coloro che erano in trattative di acquisto nel momento in cui venne a cessare il regime di agevolazione, mentre non mi pare giusto accordare l'esenzione fiscale alle navi per cui non era in corso alcuna trattativa per l'acquisto al momento in cui queste agevolazioni erano scadute. Se vi sono stati degli armatori i quali hanno comprato sapendo che la disposizione relativa all'agevolazione era scaduta, non credo che si debbano concedere ora le agevolazioni, perché mi sembra che il Ministero del commercio estero e quello della marina potevano consentire di comperare queste navi all'estero, e di utilizzare valuta pregiata, in quanto vi era l'esigenza di dover pagare questi tributi, ed anche perché vi era l'obbligo della nazionalizzazione. Non credo che i Ministeri potessero consentire l'acquisto delle navi senza contemporaneamente pretendere che le navi stesse venissero nazionalizzate.

Si tratta di una pratica unica, di un problema di grande importanza riguardante il lavoro dei nostri cantieri. Com'è noto, vi è un provvedimento che stabilisce contributi a favore degli armatori che costruiscono navi in Italia, e vi è anche un provvedimento in cui è attribuita ai cantieri del Mezzogiorno una aliquota del 30 per cento del naviglio in costruzione. Tuttavia mentre per le costruzioni

da effettuarsi nel Nord vi è stata richiesta da parte di molti armatori, per il Mezzogiorno non si arriva ad utilizzare la suddetta aliquota del 30 per cento.

Per tutte queste considerazioni mi sembra che la proroga del provvedimento dovrebbe riferirsi soltanto agli acquisti di navi le cui pratiche si siano iniziate quando era ancora in vigore il regime di esenzione.

TAROZZI. Nella politica governativa, anche in questo campo, rilevo una anomalia evidente perché, mentre il passato Governo favorì la costruzione di navi per l'estero nei nostri cantieri, sotto costo (e quindi con sacrificio evidente da parte nostra, in parte giustificato dal fatto che si dava possibilità di lavoro ai nostri operai), oggi si chiede agli italiani di subire un nuovo sacrificio, allo scopo di comperare navi all'estero e particolarmente in Inghilterra, navi la cui limitata capacità di carico e la cui scarsa velocità in nodi-ora, non dà a noi la possibilità di sostenere la concorrenza delle navi inglesi.

Ora, per tutte queste ed altre ragioni (fra cui anche per il fatto che si viene a infirmare quello che era il vecchio piano dell'onorevole Saragat che prevedeva la costruzione di 600 mila tonnellate di naviglio, costruzione che ha trovato ostilità evidente da parte dell'America, perché non desidera che in Italia si costruiscano navi che facciano concorrenza al naviglio americano), per tutte queste ragioni, dicevo, e per il fatto stesso che noi dobbiamo fare di tutto per incrementare la produzione della nostra marina mercantile per i nostri bisogni e per dare possibilità di lavoro ai 40 mila operai che dovrebbero lavorare nei nostri cantieri, io e gli altri colleghi dell'opposizione daremo voto contrario al presente provvedimento.

CASTELLI AVOLIO. Sono sostanzialmente d'accordo con le questioni di principio espresse dal relatore e sono persuaso che occorra dare parere favorevole al disegno di legge in esame.

Non sono invece d'accordo sulle altre due proposte, quelle cioè di prorogare ancora il termine delle agevolazioni fiscali, e non sono nemmeno d'accordo sulla variazione proposta dal relatore sul secondo comma dell'articolo 1 del disegno di legge.

Sul primo punto, quello cioè della proroga delle agevolazioni fiscali, debbo ricordare che se ne parlò innanzi alla Commissione finanze e tesoro del Senato, e lo stesso Sottosegretario di Stato, onorevole Gava, propose che il termine fosse senz'altro, fin da quel momento, prorogato al 30 giugno 1950, data che ora ha

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 FEBBRAIO 1950

proposto l'onorevole Zerbi. In quell'occasione, si svolsero in quella Commissione le stesse osservazioni che in questo momento sento ripetere dai colleghi della Camera. Si tratta di acquisto di navi vecchie che possono ancora essere utili alla marina italiana nel senso che disimpegnano un determinato lavoro, concorrendo all'abbassamento dei noli. Ci sono poi delle ragioni contrarie, quali quelle espresse dal collega Tarozzi. Faccio presente che si tratta di acquisti fatti in un periodo eccezionale, per rafforzare la marina italiana con quel certo tipo di navi.

L'acquisto di navi tipo « Liberty » si è dimostrato un affare poco utile, ed economicamente si è risolto in un disastro, in quanto si tratta di navi che non reggono ad una certa concorrenza.

Non sarei quindi d'accordo nel prorogare ulteriormente questo termine, fin da questo momento; caso mai si vedrà in seguito.

Quanto a porre in relazione le disposizioni ora in esame e quelle che saranno tra breve emanate con la nuova tariffa doganale, non credo che ciò sia necessario. È evidente che quando sarà pubblicata la nuova tariffa doganale, e ci saranno delle disposizioni più favorevoli, tutti coloro che si troveranno in queste condizioni chiederanno l'applicazione delle disposizioni più convenienti ad essi.

Per queste considerazioni, personalmente sono favorevole all'approvazione *sic et simpliciter* dell'attuale disegno di legge, senza ulteriori perdite di tempo, salvo a riesaminare la questione in seguito, in relazione a tutto il programma di costruzioni navali di cui i colleghi sono a perfetta cognizione.

PESENTI. Molte delle ragioni prospettate dal relatore sono vere: una cosa è l'armamento e altra cosa è la costruzione di navi.

Perché dobbiamo concedere ora nuove agevolazioni fiscali? Mi pare che, così facendo, non si risolve il problema, che è anzitutto un problema di costruzioni di navi, e secondariamente è inopportuno che si concedano regalie ai privati. Tanto più che non bisogna dimenticare come dei vantaggi siano già stati concessi a determinati gruppi, e non vedo perché si debbano concedere altri vantaggi a costoro, mentre non si riesce oggi a concedere nemmeno i sospirati aumenti agli impieghi statali.

Non sono quindi favorevole al progetto in esame, perché vedo che non risolve il problema dell'armamento, e non risolve quindi nemmeno il problema dei cantieri.

MASSOLA. Se questo disegno di legge dovesse essere approvato, penso che avrebbe delle serie ripercussioni, tanto sullo sviluppo

della flotta mercantile quanto sulla attività presente e futura dei cantieri, come pure sul gettito fiscale dello Stato.

Dal punto di vista dello sviluppo quantitativo della flotta mercantile avremmo che queste agevolazioni fiscali non si giustificano oggi, perché già nel 1947 noi avevamo raggiunto 1.317.000 tonnellate e al 1° ottobre del 1948 avevamo ormai raggiunto i 2400 mila tonnellate.

Ma, se dal punto di vista quantitativo le agevolazioni fiscali previste dal disegno di legge non si giustificano più, dal punto di vista dello sviluppo quantitativo della flotta mercantile del nostro Paese esse si giustificano ancora meno, inquantoché la nostra flotta si è già accresciuta di oltre 2 milioni di tonnellate di stazza lorda, di cui 1.400.000 tonnellate è rappresentato da navi vecchie acquistate all'estero, e 553.000 tonnellate sono rappresentate da unità ripristinate, riscattate o restituite, nonché da una certa quantità di navi di nuova costruzione.

È evidente quindi che l'approvazione di questo disegno di legge aggraverebbe ancor di più la qualità del nostro naviglio mercantile, in quanto gli armatori, mossi da spirito speculativo, continuerebbero ad acquistare naviglio vecchio. Inoltre, se il disegno di legge in questione dovesse essere approvato, esso determinerebbe una serie di ripercussioni sull'attività dei cantieri navali del nostro paese, che si trovano già in una particolare situazione di crisi, con serie minacce di licenziamenti di personale.

Il dirottamento dei capitali italiani verso l'affitto di navi vecchie all'estero rappresenterebbe quindi un fatto assai grave. Quasi tutti i cantieri del nostro paese si trovano oggi minacciati da crisi e da licenziamenti di mano d'opera e quindi, considerando poi che la capacità produttiva dei nostri cantieri non ha niente da invidiare agli altri paesi, essa subirebbe tuttavia un grave danno, ed io penso che l'affitto di queste navi rappresenterebbe un grave errore, il che noi non possiamo approvare.

È evidente che questa approvazione sarebbe anche in grave difetto rispetto alla legge Saragat intesa ad agevolare la costruzione di navi nazionali.

Per quanto si riferisce poi alle ripercussioni sul gettito fiscale mi limiterò soltanto a dire che:

1°) finora gli armatori italiani, avvalendosi di quelle agevolazioni fiscali che nel disegno di legge si vogliono prorogare, hanno sottratto allo Stato oltre 7 miliardi di lire;

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 FEBBRAIO 1950

2°) il numero ed il tonnellaggio del naviglio che gli armatori si propongono di acquistare all'estero, permetterebbe agli armatori stessi di sottrarre al gettito fiscale un miliardo e 400 milioni di lire.

Quindi, poiché il provvedimento favorisce la smobilitazione dei cantieri nazionali e danneggia le finanze dello Stato, ritengo che si debba rigettare in blocco questo provvedimento.

CORBINO. Vorrei far osservare agli onorevoli colleghi che il problema non è esprimibile nel senso prospettato dall'onorevole Masola. I paesi poveri hanno marine vecchie; i paesi ricchi hanno marine nuove. Questo esiste da 200 anni a questa parte; non capisco perché nel 1950 le cose si dovrebbero sovvertire. I paesi poveri, che hanno un tasso d'interesse dell'8, 9, 10 per cento, non si possono permettere il lusso di avere tutta la loro marina formata da navi nuove. Queste le avranno solo quegli armatori che vivono a spese dello Stato. Noi abbiamo ad esempio la Finmare, che ci costa molto, ed abbiamo anche altre organizzazioni armatoriali che ci continuano a costare. Come può competere un armatore italiano che paga l'8 per cento ed oltre di tasso d'interesse con un inglese che paga il 3 per cento! Con quel 5 per cento di differenza, gli inglesi ammortizzano la nave. Per questa ragione la marina italiana, quella greca, quella spagnola, la marina insomma dei paesi poveri, è stata sempre formata da navi vecchie, non da navi nuove. Gli armatori ai quali noi inibiremo di comprare navi all'estero, respingendo questa legge, non ordineranno nulla ai nostri cantieri navali; si terranno i quattrini per conto loro o li investiranno in qualche altro modo, ma navi, nei nostri cantieri, non si costruiranno! Non sarebbe loro economicamente conveniente. Questa è la ragione. Qui c'è un 10 per cento di diritti di licenza. Da tempo memorabile le navi non hanno mai pagato dazi. Noi ci troviamo in una situazione transitoria, per cui alla tariffa doganale normale si è sovrapposto un diritto di licenza del 10 per cento su tutte le cose che vengono dall'estero. Noi dobbiamo rientrare nelle condizioni di prima. Il problema potrebbe sorgere per l'I.G.E. o per la tassa di registro; ma sul diritto di licenza non vi deve essere, altrimenti l'armatore italiano ormeggerebbe la sua nave a Genova o a Napoli, perché quella somma che lui paga come diritto di licenza, non saprebbe da chi farsela ripagare. Le navi attraccano in tutti i porti del mondo, e non soltanto nei porti italiani. Il nolo è fissato dal mercato interna-

zionale, e non dal mercato italiano. Quindi noi possiamo benissimo dire (la Commissione, il Parlamento, il Governo) « noi non vogliamo navi vecchie! », ma non bisogna illudersi; quando si sarà respinta l'agevolazione relativa alle navi vecchie non si avrà una sola tonnellata di naviglio nuovo. Il problema dei cantieri navali si deve risolvere con altri mezzi. Voi avete visto che per far costruire 200 mila tonnellate di naviglio abbiamo dovuto votare una spesa che si avvicina ai 70 miliardi. Con 1.200.000.000 di lire voi farete costruire in tutto un trentesimo di quanto è stato stanziato dall'onorevole Saragat.

La Commissione può fare quel che vuole, ma lo faccia avendo perfetta conoscenza almeno dei fatti che regolano questa questione. Vuol dire che l'onorevole Giulietti si lamenterà che invece di avere 2 mila marinai imbarcati ne avrà soltanto mille. Questo sarà il risultato del rigetto del provvedimento. In quanto a far lavorare i cantieri, quando voi avrete respinto questa legge, il problema lo dovrete affrontare ugualmente.

TAROZZI. Con le navi vecchie non potremo far concorrenza alle navi straniere.

CORBINO. Le navi vecchie sono state la fortuna della marineria italiana. Se viveste in ambienti marinari, sapreste che a Genova, a Catania, a Bari, a Livorno, a Venezia i soli armatori che guadagnano sono quelli che hanno navi vecchie; sono coloro che comprano navi per la demolizione; essi vi fanno qualche lavoro indispensabile e le fanno navigare, spesso senza nessuna assicurazione, perché il marinaio italiano si imbarca su qualunque bastimento. Questi sono i soli armatori che guadagnano qualche cosa, e sono quelli che, cominciando con una cosiddetta « carretta » da 500 tonnellate, dopo tre mesi l'hanno ammortizzata, e con l'utile ne comprano una da 1000 tonnellate, che in pochi mesi si sono ripagata, e ne acquistano una da 1500 tonnellate, e così via.

Potrei citare alcuni nomi di armatori di Livorno, di Catania, tutta gente che ha fatto la sua fortuna solo con navi vecchie di molte decine di anni.

ZERBI, *Relatore*. L'onorevole Cifaldi chiedeva se gli armatori, i quali hanno acquistato la nave dopo il regime di esenzione, abbiano avuto qualche affidamento. È difficile affermare quanto vi sia di giustificato in questa aspettativa; ma un'aspettativa vi è stata. Come ho precedentemente detto, vi è stata un'interrogazione parlamentare dell'onorevole Liguori alla quale il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile rispose il 13 giugno dello

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 FEBBRAIO 1950

scorso anno e pertanto non si può dire che gli acquirenti non abbiano avuto dei legittimi affidamenti che questa esenzione sarebbe stata rinnovata, se non altro, dopo la risposta così esplicita del Sottosegretario di Stato.

L'onorevole Cifaldi ha lamentato che i cantieri del Mezzogiorno non abbiano raggiunto la quota del 30 per cento del naviglio in costruzione; ma si è verificato, in proposito, quello che l'onorevole Corbino aveva previsto, ossia che i costi di questi cantieri non sono stati trovati convenienti.

Evidentemente il problema è più vasto e andrebbe analizzato in altra sede.

Debbo precisare che, a seguito della nota legge 8 marzo 1949, n. 75, furono inoltrate al Ministero domande per 325 unità per 393.000 tonnellate di stazza, e che quelle ammesse sono state in totale 68, di cui 16 navi passeggeri, 13 navi cisterna, 16 navi di tipo speciale, 23 navi da carico, per un totale di 233.0000. Era pendente l'accoglimento di alcune domande di costruzione, perché si attendeva un provvedimento di sanatoria in quanto uno solo degli aspiranti aveva potuto rispettare il termine della presentazione dei piani definitivi di costruzione. Questo prova che la legge 8 marzo 1949, n. 75, è interamente esaurita.

Per quanto riguarda (e qui rispondo in parte agli onorevoli Tarozzi e Massola) l'economia di queste nuove costruzioni, non posso che riferirmi alle osservazioni dell'onorevole Corbino. Non è che il problema sia unico. Sono due aspetti diversi di un unico problema. Non si può confondere l'economia delle navi usate con l'eventuale economia di costruzione di navi nuove. Il problema di dar lavoro ai nostri cantieri va risolto in altra sede, per le ovvie ragioni esposte dall'onorevole Corbino.

L'onorevole Tarozzi ha osservato, o ha lasciato supporre, che le navi acquistate siano in prevalenza del tipo « Liberty ».

TAROZZI. Non ho detto questo.

ZERBI, *Relatore*. È vero che le « Liberty » hanno certi *handicaps*, ma questo è un altro aspetto generale del problema delle navi di qualità rispetto a quelle usate. Circa le 54 navi che sarebbero state acquistate all'estero, si rileva che vi è tra di esse una differenza di tonnellaggio notevole che va da 11 mila tonnellate fino a 1500, con una media di poco superiore alle 7 mila tonnellate.

L'onorevole Pesenti ha sottolineato che l'approvazione di questo disegno di legge favorirebbe alcuni grossi armatori. Ciò non si rileva dalla statistica delle navi che usufruirebbero della eventuale proroga, perché le 54

navi sono largamente distribuite. L'unica concentrazione si nota su di un nominativo il quale ha 4 navi per 30 mila tonnellate, ma è il solo caso; un altro ne ha due e tutti gli altri ne hanno una. Tra di essi vi sono rappresentati grandi e piccoli armatori; se qualche collega lo desidera, posso anche leggere l'elenco.

Circa le osservazioni mosse dall'onorevole Massola per quanto riguarda la necessità di sviluppare la nostra flotta, mi riferisco a quanto ha detto l'onorevole Corbino. La saturazione della capacità produttiva dei cantieri va affrontata con navi nuove; ma il problema non rientra nella competenza di questo provvedimento; si tratta di fare in modo che l'impiego di capitale privato si diriga verso questo settore della produzione. Si è detto che con l'approvazione di questa legge si dirotteranno i capitali; faccio osservare che si tratta di capitali già investiti, perché le navi sono già state acquistate.

Si tratta di ricondurre questi capitali sotto la bandiera nazionale.

Per quello che potrebbe riguardare il futuro, cioè gli eventuali dirottamenti di navi, valgono le argomentazioni così bene espresse dall'onorevole Corbino.

Si è detto dall'onorevole Massola che questa legge farebbe gli interessi degli armatori; è questione di intendersi. Il gettito fiscale non si realizzerebbe perché questo ulteriore onere del 15 per cento, probabilmente, non renderebbe conveniente la nazionalizzazione delle navi stesse, che resterebbero di proprietà di chi le possiede, ma sotto un'altra bandiera.

L'onorevole Castelli Avolio ha detto di non essere favorevole all'accoglimento dei miei emendamenti. Su questo riguardo, mi rimetto alla decisione della Commissione; io non insisto.

PRESIDENTE. Degli emendamenti ne parleremo in sede di discussione degli articoli.

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Non si può disconoscere che gli argomenti portati dagli onorevoli colleghi che hanno parlato contro questo disegno di legge hanno indubbiamente il loro peso; ma qui il problema deve essere impostato in un modo più realistico. Non si tratta di scegliere tra l'acquisto attuale di un gruppo di navi e la costruzione di altrettanto tonnellaggio in Italia, potenziando in tal modo la capacità di lavoro dei nostri cantieri. Noi abbiamo da una parte il piano Saragat, che è stato coperto secondo le possibilità del bilancio attuale per 70 miliardi, e dall'altra abbia-

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 FEBBRAIO 1950

mo un gruppo di navi che è già stato acquistato, e che attualmente batte bandiere spurie, e che sarebbe disposto a battere definitivamente bandiera italiana, se questa legge venisse accolta; in caso contrario, tutti i proventi delle imposizioni ordinarie verrebbero definitivamente e permanentemente perduti per noi. Sorgerebbe poi il problema della occupazione dei marittimi, oltre quello della acquisizione dei noli.

Ora, tutto sommato, e tenuto presente che si tratta di un problema di sanatoria di una situazione passata — e per questo sarei contrario ad una ulteriore proroga — credo che, tenuti presenti gli inconvenienti ed i vantaggi, questi ultimi avrebbero una certa prevalenza, e per questo raccomanderei l'approvazione del disegno di legge.

DUGONI. Non entro nel merito del problema, in quanto non conosco sufficientemente i problemi della mariniera, quindi mi astengo dal pronunciare giudizi. Mi pare che si prenderebbe una brutta abitudine se la Commissione si arrogasse il potere di concedere esenzioni di imposte a questo o a quell'altro gruppo industriale. Quindi, mi sembra che la cosa più semplice sia di rimandare la questione in Assemblea, dove si discuterà il problema. Stabiliremmo così la prassi di non prendere provvedimenti che rappresentino sgravi fiscali a favore di determinati gruppi o categorie. Così facendo, potremmo portare nel dibattito la competenza anche di colleghi che non sono rappresentati nella nostra Commissione.

Faccio questa proposta appoggiato dai colleghi della minoranza; e credo che con questo il dibattito possa considerarsi chiuso.

CASTELLI AVOLIO. Il collega Dugoni ha detto che ogni volta si tratta di provvedimenti concernenti agevolazioni di carattere fiscale, occorrerebbe rimmetterli, per competenza, all'Assemblea. Si tratta di una proposta di una tale gravità, che occorre molta ponderazione, in quanto tocca i limiti del regolamento della Camera.

D'altronde, in concreto, occorre vedere se, ai sensi del regolamento, c'è il numero sufficiente di richiedenti che giustifichi il rinvio del provvedimento all'esame dell'Assemblea.

VICENTINI. Mi permetto di far osservare ai colleghi che gran parte della discussione che abbiamo fatto, in rapporto alla politica economica della marina mercantile, non è di competenza della nostra Commissione, ma della specifica Commissione dei trasporti, la quale in un primo momento ha tenuto in sospenso l'emanazione del suo parere in quanto

voleva approfondire la questione; in un secondo tempo, dopo aver esaminato il problema nei suoi vari aspetti, ha espresso parere favorevole. La parte che riguarda la nostra Commissione è quella strettamente fiscale.

Su questo secondo punto, dalle notizie che ci ha fornito il relatore, da quanto ha detto l'onorevole Corbino, mi pare vi siano argomenti validissimi per dare la nostra approvazione al disegno di legge, il quale non significa altro che una sanatoria di una situazione di fatto già esistente, che non può essere equamente giudicata, se non si tiene presente un altro elemento fondamentale venuto a rendere ancora più difficili le cose nel campo internazionale, cioè quello dei costi in seguito alla svalutazione della sterlina.

Mi sento perciò tranquillo nel dare il mio voto favorevole all'accoglimento di questo disegno di legge.

GHISLANDI. Non sono d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Vicentini. Anzi tutto credo sia pericoloso, da parte nostra, sostenere la tesi che noi abbiamo lo stretto compito di decidere sulle questioni dal punto di vista esclusivamente finanziario, perché la nostra competenza è piena. In secondo luogo come possiamo noi, in coscienza, esprimere un parere e prendere una decisione semplicemente dal punto di vista finanziario? Quando si deve decidere di una spesa, si deve decidere anche se sia opportuna o meno. Il parere della Commissione competente, non vincola il nostro giudizio.

L'osservazione poi del Sottosegretario di Stato, cioè che si tratta di sanare una situazione già esistente, mi rende ancor più perplesso, in quanto bisogna pregare il Governo, in via generale, di porre fine a questo sistema di presentare al Parlamento delle cose già fatte, e di chiederne poi la sanatoria. In questo caso, è inutile che vi sia il giudizio del Parlamento; lo abbiamo notato altre volte. Ci è stata fatta, ad esempio, una proposta di autorizzazione ad acquistare case per impiegati dello Stato, quando le case stesse erano già state acquistate.

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Lei onorevole Ghislandi è male informato; i contratti sono stati perfezionati molto tempo dopo ottenuta l'autorizzazione per l'acquisto delle case.

GHISLANDI. Ad ogni modo, la questione qui è molto complessa, come lo ha dimostrato il fatto stesso dell'ampiezza della discussione. Noi non ci sentiamo di assumere la responsabilità di risolvere un problema così grave, che

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 FEBBRAIO 1950

investe importanti interessi della nostra marina mercantile.

Per conseguenza, io mi associo alla proposta del collega onorevole Dugoni, e insisto perché il provvedimento sia rinviato all'esame dell'Assemblea.

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Mi permetto rilevare che alcuni onorevoli colleghi sono caduti in un equivoco, in quanto il Governo non è venuto qui a raccomandare la sanatoria di una posizione ormai superata di fatto, come non è esatto che in sede di esame di un altro provvedimento il Governo abbia presentato alla Commissione finanze e tesoro una situazione già pregiudicata. Ho detto che, indipendentemente dalla volontà, non solo dell'Amministrazione finanziaria, ma di tutto il Governo, si sono operati acquisti di navi all'estero, nell'aspettativa, più o meno legittima, di una proroga del regime di esenzione. Si è creata però questa situazione: mentre noi non avremmo la possibilità di costruire navi all'interno più di quante non ne consenta il piano Saragat, che è stato tutto coperto secondo le disponibilità dell'attuale bilancio, abbiamo navi comperate all'estero che attualmente battono bandiera straniera.

Ci troviamo di fronte a una situazione che potrebbe essere sanata attraverso l'approvazione dell'attuale provvedimento di proroga. Diversamente, queste navi sfuggirebbero completamente alla bandiera italiana.

A questo punto io dico: siccome vi sono anche delle serie ragioni che militano a favore della tesi contraria al provvedimento, si deve fare una scelta fra le ragioni favorevoli e quelle sfavorevoli, e mi sembra che le prime superino le seconde.

CIFALDI. Poiché non vi è possibilità di nazionalizzare le navi già acquistate all'estero, secondo me si determineranno dei considerevoli svantaggi, inquantoché non possiamo giovarci di quello che è il beneficio del pagamento delle imposte ordinarie, nonché dei benefici, nel campo della economia nazionale, dei noli.

PRESIDENTE. Vorrei far presente agli onorevoli Dugoni e Ghislandi che, ai sensi dell'articolo 40 del regolamento, perché il provvedimento in esame sia rimesso alla Assemblea è necessario che la richiesta venga fatta da un quinto almeno dei componenti della Commissione, ovvero da un decimo dei deputati, altrimenti non vi è questa possibilità.

Intanto, se non vi sono altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli:

ART. 1.

« 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 1948-31 dicembre 1949.

« È altresì accordata per lo stesso periodo la riduzione al 2 per cento dell'aliquota del diritto di licenza stabilita con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 822, sempreché la immatricolazione delle navi avvenga, a termini dell'articolo 146 del Codice della navigazione, entro il 31 dicembre 1949.

« 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 ».

Su questo articolo l'onorevole relatore, mi sembra, ha proposto alcuni emendamenti...

ZERBI, *Relatore*. Dichiaro di rinunciare agli emendamenti da me proposti.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo nel testo ministeriale.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 2:

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

DUGONI. Presento la richiesta di rinvio del provvedimento all'esame dell'Assemblea, appoggiata da oltre 50 deputati. Credo che, a termini del regolamento, il provvedimento possa essere trasmesso senz'altro all'Assemblea.

CASTELLI AVOLIO. La disposizione dell'articolo 40 del regolamento è molto chiara. È salvo il diritto di chiedere la devoluzione dell'esame e della discussione all'Assemblea quando ricorrano però i tre casi previsti dal

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 FEBBRAIO 1950

regolamento: che la richiesta sia fatta dal Governo, da un quinto dei membri della Commissione, oppure da almeno 58 deputati ossia da un decimo dei deputati. Riportando questo concetto allo stato di fatto, il progetto di legge può passare senz'altro all'esame della Assemblea, se l'onorevole Dugoni fa conoscere che vi è la richiesta firmata da 11 colleghi della nostra Commissione che è attualmente composta di 54 deputati.

PRESIDENTE. Poiché risulta che 11 deputati facenti parte della nostra Commissione

presentano a termini dell'articolo 40 del regolamento, richiesta di rimettere il presente disegno di legge all'esame della Camera, il provvedimento ritornerà alla Commissione in sede referente per essere poi portato all'esame dell'Assemblea.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 12,30.