

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 23 APRILE 1952

(129^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

I N D I C E

Disegno di legge :

(Discussione e approvazione)

« Proroga del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1121, recante esenzioni fiscali a favore dell'industria delle costruzioni navali » (Numero 2260) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENZE	Pag. 1419, 1421, 1422
TOMMASINI, <i>relatore</i>	1419, 1421
CAPPA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1420, 1421
RICCI Federico	1421, 1422
PANETTI	1421

La riunione ha inizio alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Canevari, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Ferrari, Genco, Mariotti, Martini, Ottani, Panetti, Pucci, Ricci Federico, Ricci Mosè, Romano Domenico, Tissi, Tommasini, Vaccaro e Voccoli.

Interviene altresì il Ministro della marina mercantile, senatore Cappa.

GENCO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Proroga del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1121, recante esenzioni fiscali a favore dell'industria delle costruzioni navali » (N. 2260) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1121, recante esenzioni fiscali a favore dell'industria delle costruzioni navali ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Tommasini.

TOMMASINI, *relatore*. Il disegno di legge sottoposto al nostro esame proroga al 31 dicembre 1954 l'efficacia del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1121, recante a sua volta una proroga al 31 dicembre 1951 delle norme relative alle esenzioni fiscali in favore delle costruzioni navali. La data del 31 dicembre 1954 è fissata in quanto alla fine del 1954 cesserà di avere vigore la legge 8 marzo 1949, n. 75.

Il vostro relatore è sostanzialmente favorevole alla proroga delle norme relative alle sanzioni fiscali in parola, per evidenti ragioni. Tuttavia è mio dovere fare note alla Commissione le osservazioni che mi sono state fatte personalmente dal Presidente della quinta

Commissione permanente del Senato (Finanze e tesoro). Egli rileva che non si tratta di prorogare un termine già scaduto e cioè di assicurare l'esecuzione di provvidenze che altrimenti resterebbero inoperanti: con il presente provvedimento, invece, si propone una proroga pura e semplice della validità delle disposizioni del provvedimento precedente. Il Presidente della 5ª Commissione paventa che ne possa di conseguenza sorgere un aumento di spesa indiretto, provocato dalla diminuzione delle entrate fiscali.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Rimango un po' sorpreso di questa osservazione del Presidente Paratore. La Commissione sa quanto i dicasteri finanziari siano poco propensi a largheggiare nella concessione di esenzioni fiscali: ciononostante il presente disegno di legge ha ottenuto senza difficoltà alcuna i pareri favorevoli del Ministro del bilancio, del Ministro delle finanze e del tesoro, del Ministro dell'industria e commercio e del Ministro del commercio con l'estero. D'altra parte mi permetto di ricordare alla Commissione il testo della relazione governativa, da cui appaiono chiare le finalità ed il contenuto del provvedimento.

Essa ricorda appunto che, con il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1121, vennero prorogate fino al 31 dicembre 1951 le norme relative alle esenzioni fiscali in favore delle costruzioni navali.

La proroga fu determinata dalla necessità di mantenere in vigore i cosiddetti benefici minori contenuti nel decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, in attesa che un nuovo provvedimento, di carattere generale ed a lungo termine, regolasse l'intera materia del protezionismo delle costruzioni navali.

Per ragioni varie, anziché un provvedimento a lungo termine, è intervenuta la legge 8 marzo 1949, n. 75, la quale, a differenza delle precedenti, ha limitato l'intervento dello Stato ad un quantitativo determinato di tonnellaggio ed ha regolata la concessione dei benefici fiscali esclusivamente nei riguardi delle costruzioni, riparazioni e modificazioni ammesse agli altri benefici della legge stessa.

La proroga delle disposizioni in questione interessa in modo vitale l'industria delle riparazioni navali che, come è noto, si trova in

uno stato di netta inferiorità rispetto ai concorrenti stranieri a causa dei maggiori oneri fiscali e valutari, dell'alto costo della legislazione sociale, dell'alto costo del denaro e delle difficoltà per i finanziamenti e dell'eccedenza di manodopera rispetto al fabbisogno. Le agevolazioni fiscali consentono a questa industria di competere — sia pure con notevole difficoltà — nella lotta internazionale per l'accaparramento delle riparazioni navali. La mancanza delle agevolazioni suddette porterebbe indubbiamente gli armatori sia nazionali che stranieri a fare effettuare le riparazioni là dove esse costano meno.

È evidente l'interesse dello Stato alla protezione delle industrie delle riparazioni navali, le quali, oltre a costituire una notevole fonte di accaparramento di valuta per i lavori per conto di stranieri, impediscono l'uscita di valuta per i lavori per conto di nazionali e assorbono aliquote notevoli di maestranze.

La legge 8 marzo 1949, n. 75 — come si è detto — consente soltanto il riconoscimento dei benefici fiscali alle riparazioni, modificazioni e trasformazioni di naviglio nazionale che sia stato ammesso a tutti i benefici della legge stessa, ivi compreso il contributo sui materiali di cui agli articoli 4 e 17. Le ammissioni sono, però, limitate dalla esiguità degli stanziamenti previsti.

Qualora non si provvedesse ad una proroga del decreto-legge 7 maggio 1948, n. 1121, resterebbero scoperte dai benefici fiscali le riparazioni, modificazioni e trasformazioni navali per conto di stranieri nonché quelle effettuate per conto di nazionali ma non ammesse a tutti i benefici della legge n. 75.

La proroga viene limitata al 31 dicembre 1954, termine di scadenza della efficacia delle norme della legge 8 marzo 1949, n. 75 e successive modificazioni.

Poco prima ho ricordato il fatto che tutti i Ministeri interessati si sono dichiarati d'accordo sulla opportunità del presente provvedimento. Va infatti considerato che molte navi straniere usano eseguire le loro riparazioni in Italia, specialmente nei cantieri di Palermo e, in minor misura, in quelli di Genova. Ma — e la condizione è evidente — questo favorevole stato di cose potrà continuare solo se resteranno ferme le attuali esenzioni fiscali.

Se queste verranno abolite, è chiaro che le navi straniere non si rivolgeranno più ai nostri cantieri, perchè non vi troverebbero più la convenienza che vi riscontrano attualmente. Non solo, ma è da prevedere che, per la stessa ragione, molte navi italiane preferiranno, a loro volta, i bacini stranieri.

Si tratta, in conclusione, di una proroga, di cui non dovrebbe dubitarsi. Tale proroga inerisce, come ha rilevato il relatore, alla stessa legge dell'8 marzo 1949, n. 75, sulle costruzioni navali, e non vedo per quale ragione siano state mosse delle obiezioni da parte della Commissione finanze e tesoro.

TOMMASINI, *relatore*. Il Presidente della Commissione finanze e tesoro paventa una diminuzione di introiti. Egli ha dichiarato comunque di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge, restando però chiaro e fermo che questo non importerà una ulteriore diminuzione delle entrate rispetto a quella che deriva attualmente dalla legge che viene prorogata.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. È appunto questo timore che appare infondato, atteso che, con l'abolizione delle esenzioni fiscali, i nostri cantieri cesserebbero del tutto dall'eseguire quei lavori di riparazione di cui ho prima parlato. Ciò significherebbe al tempo stesso l'estinzione di un introito sicuro per i nostri bacini e minor lavoro per le nostre maestranze, mentre, naturalmente, quegli introiti che si vorrebbero assicurare non approvando il provvedimento, verrebbero ugualmente a cessare per mancanza dello stesso reddito imponibile. Non ho perciò nessuna difficoltà a dare quelle assicurazioni che il Presidente della Commissione finanze e tesoro ha chiesto.

PRESIDENTE. Con i lavori di riparazione assicuriamo ai nostri cantieri l'equivalente di 20 mila tonnellate di naviglio di nuova costruzione. Attualmente nelle officine dei grandi motori F.I.A.T. sono in costruzione 10 o 12 grossi motori per navi straniere, ed è in corso tutto un complesso di lavori, proprio in virtù di queste esenzioni. Abolendo questi alleggerimenti fiscali, aboliamo anche il lavoro, e con ciò non avremo certo risolto il problema che assilla il senatore Paratore. Si tratta insomma di miliardi di valuta pregiata che en-

trano in Italia, grazie a queste esenzioni fiscali, con vantaggio diretto e indiretto per tutta la Nazione.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. La situazione è tale che molti nostri cantieri di Genova, di Napoli e specialmente di Palermo, se il presente disegno di legge non verrà approvato, vedranno venir meno una fonte di lavoro. Infatti, dato l'alto costo di lavorazione dei nostri cantieri, causato dagli aggravii fiscali, dall'onere delle assicurazioni sociali e da altri fattori, le navi che attualmente vanno in cantiere in Italia, sceglieranno mercati più favorevoli ove dovessero effettivamente sopportare nel prezzo delle riparazioni ulteriori gravami. Naturalmente queste esenzioni fiscali fanno venir meno determinati introiti all'Erario, ma è noto che, se non si concedono questi favori che comportano la rinuncia da parte dello Stato a determinate entrate, non possono essere assicurati a molti cantieri i lavori, con il risultato, cui ho già accennato, che lo Stato non incasserà niente ugualmente. Ed è stata proprio questa obiezione che ha mosso il Ministro delle finanze ad accettare questo provvedimento di proroga. Pregherei pertanto la Commissione di approvare il progetto di legge nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

RICCI FEDERICO. In che consistono, praticamente, queste esenzioni?

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Le agevolazioni fiscali a favore delle costruzioni navali contenute nella legge del 10 marzo 1938, n. 330, riguardano: l'importazione in franchigia di tutti i materiali e oggetti di dotazione e di ricambio e di macchinari per navi mercantili, draghe, rimorchiatori e pontoni di sollevamento nazionali; l'importazione in franchigia di materiali per i lavori di riparazione, modificazione e trasformazione per conto di nazionali; l'importazione in franchigia di tutto l'occorrente per la costruzione, le riparazioni, le modificazioni e le trasformazioni di navi mercantili, da diporto e di altro carattere, di galleggianti, commessi da stranieri, ecc.; di navi da guerra straniere; dell'occorrente per la costruzione degli apparati motori, ecc., destinati all'estero e di tutti i materiali e gli oggetti di dotazione e di ricambio occorrenti per l'esercizio delle navi e

dei galleggianti predetti; dei combustibili e dei lubrificanti occorrenti, per le prove, anche a terra; degli apparati motori completi di macchinari in genere impiegati in lavori predetti; esenzione dall'I.G.E. per gli stessi lavori, ecc.

PANETTI. Si è parlato di importazione in franchigia dei macchinari motori completi. Non mi sembra che la nostra industria meccanica abbia bisogno della concorrenza di macchinari fabbricati all'estero.

PRESIDENTE. Vi è là condizione di reciprocità per i macchinari italiani.

RICCI FEDERICO. Non mi sembra, essendo queste le esenzioni, che vi sia qualcosa di aggiungere.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame e alla discussione degli articoli.

Art. 1.

L'efficacia del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1121, è prorogata al 31 dicembre 1954.

(È approvato).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore lo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

Metto quindi ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 10,45.