

SENATO DELLA REPUBBLICA

V COMMISSIONE

(Finanze e Tesoro)

RIUNIONE DEL 17 OTTOBRE 1951

(101^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente PARATORE

INDICE

Disegni di legge:

(Discussione e rinvio)

« Agevolazioni fiscali agli oli pesanti destinati all'agricoltura (Diesel-olio) » (N. 1774)
(D'iniziativa del senatore Braschi):

PRESIDENTE	Pay. 992, 993
OTTANI, <i>relatore</i>	991, 992
RUGGERI	992, 993

(Discussione e approvazione)

« Istituzione di un punto franco a Brindisi »
(N. 1806) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	994, 995, 998
TAFURI, <i>relatore</i>	993, 994, 997, 998, 999
RUGGERI	993, 995, 997, 999
LANZETTA	994, 995, 996, 998, 999
LODATO	995
ZIINO	995, 997, 998
TOMÈ	996, 998
BERTONE	996
VANONI, <i>Ministro delle finanze e ad interim del tesoro</i>	997, 999

La riunione ha inizio alle ore 10,30.

Sono presenti i senatori: Bertone, Braccesi, Giacometti, Lanzetta, Lodato, Marconcini, Mott, Ottani, Paratore, Pellegrini, Ruggeri, Sanna Randaccio, Tafuri, Tomè, Uberti, Valmarana e Ziino.

Sono presenti per il Governo il senatore Vanoni, Ministro delle finanze e *ad interim* del tesoro, e l'onorevole Castelli, Sottosegretario di Stato per le finanze.

RUGGERI, *Segretario*, legge il processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione e rinvio del disegno di legge di iniziativa del senatore Braschi: « Agevolazioni fiscali agli oli pesanti destinati all'agricoltura (Diesel-olio) » (N. 1774).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Braschi: « Agevolazioni fiscali agli oli pesanti destinati all'agricoltura (Diesel-olio) ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Ottani,

OTTANI, *relatore*. Nel preparare la relazione su questo disegno di legge mi sono fermato dinanzi ad un ostacolo che mi è apparso molto serio e che è costituito dalla preliminare obiezione fatta dal Ministero delle finanze circa le difficoltà di controllare eventuali abusi, cioè l'uso di questi residui della lavorazione degli oli pesanti anche al di fuori della motorizzazione agricola. Gli Uffici tecnici stanno studiando gli opportuni accorgimenti per evitare, mediante una speciale colorazione, i temuti abusi, ma ancora non è stata trovata

una soluzione pienamente soddisfacente. Questa è l'unica obiezione al disegno di legge, perchè credo che tutti i membri della Commissione siano concordi nel voler rendere meno costosa la lavorazione dei terreni con facilitazioni per i carburanti da impiegarsi nelle macchine agricole, che recherebbero all'agricoltura un beneficio economico totale valutabile ad oltre 400 milioni di lire annui.

PRESIDENTE. Il Ministro delle finanze, in data 29 settembre, mi ha trasmesso, su mia richiesta, una relazione tecnica, con la preghiera che, per i motivi in essa specificati, si soprassieda all'esame del disegno di legge stesso. Detta relazione è così formulata: « La proposta di legge in oggetto mira ad estendere l'agevolazione attualmente prevista per il gasolio di densità superiore a 0,850 a 15° C., impiegato nell'azionamento dei motori agricoli, ai residui della lavorazione degli oli greggi di petrolio di densità superiore a 0,890 impiegati nei detti motori agricoli. Questo Ministero osserva al riguardo che mentre per il gasolio è possibile una colorazione che garantisca l'effettiva destinazione del prodotto all'uso agevolato, per i residui della lavorazione degli oli greggi di petrolio, già di per sè scuri, manca tale possibilità. D'altra parte, come si rileva dalla relazione che accompagna il disegno di legge in esame, l'esenzione in questione viene richiesta perchè i detti residui rappresenterebbero i carburanti più idonei all'azionamento di speciali motori Diesel a testa calda montati su trattrici agricole verso la cui costruzione va orientandosi l'industria italiana. In effetti il carburante idoneo per tali motori non è costituito da residui della lavorazione degli oli greggi di petrolio, bensì da una miscela denominata « Olio Diesel extra » formata di regola da 40 per cento di gasolio e 60 per cento di residuo (olio fluido combustibile). Ora, a questo riguardo, questo Ministero, rendendosi conto della necessità di favorire sia lo sviluppo di detti motori a testa calda impiegati prevalentemente per l'azionamento di trattrici agricole, sia l'agricoltura stessa, ha già fatto eseguire degli studi al competente Laboratorio chimico centrale al fine di stabilire quale rivelatore sia possibile adoperare nella miscela « Diesel extra » e quali debbano essere le caratteristiche dei componenti la miscela affinché

la miscela stessa possa essere classificata doganalmente come « olio da gas » e fruire di conseguenza delle agevolazioni fiscali già in atto per tale prodotto impiegato in usi agricoli. In considerazione di quanto innanzi è tenuto presente che al riguardo questo Ministero intende predisporre un provvedimento governativo alla stregua delle risultanze di detti studi, è opportuno che si soprassieda all'esame del disegno di legge proposto dall'onorevole senatore Braschi ».

Il Ministero delle finanze, in sostanza, è favorevole al disegno di legge, soltanto chiede che per ragioni tecniche ne venga rimandato l'esame.

RUGGERI. La questione fondamentale è che quest'olio Diesel, formato da 40 per cento di gasolio e 60 per cento di residuo, serve soprattutto per i motori che si costruiscono in Italia. Le agevolazioni fiscali per questo tipo di combustibile servono anche a fare estendere in agricoltura l'impiego, di questi motori italiani. Oltre a ciò sta naturalmente l'interesse a sviluppare le lavorazioni meccaniche soprattutto nell'Italia centrale e meridionale.

Comprendo le difficoltà tecniche delle ricerche di laboratorio, ma mi sembra impossibile che non ci siano mezzi chimici atti a consentire i necessari controlli. Comunque non siamo noi che dobbiamo predisporre i controlli; noi dobbiamo considerare il problema dal lato economico e fiscale, per il resto, riconosciuta l'utilità del disegno di legge, dobbiamo attenderci che un gabinetto di ricerche riesca senz'altro a stabilire una colorazione o altro mezzo idoneo di controllo.

Vorrei, in sostanza, fare una proposta di transazione e cioè di approvare questo disegno di legge, salvo a farlo entrare in vigore, per esempio, il 1° gennaio dell'anno venturo, in modo da lasciare un certo margine di tempo ai laboratori per compiere le loro ricerche.

OTTANI, *relatore*. Vorrei fare presenti due circostanze: la prima è che abbiamo già una forma di controllo amministrativo, poiché la quantità di oli pesanti che viene distribuita attraverso buoni è proporzionata al fabbisogno di ogni esercente di motori, in base alla superficie di terreno che deve essere lavorata ecc., e quindi già si evita che questo gasolio possa essere destinato a mettere in azione altri motori, forni, caldaie od altro;

la seconda circostanza che occorre tenere presente è che l'articolo 3 del disegno di legge rimette al Ministero delle finanze l'emanazione di altre norme per quanto ha riferimento alla colorazione e alle prescrizioni di quelle ulteriori cautele che, in sostituzione della colorazione medesima, possano egualmente garantire un efficiente controllo circa la destinazione dei residui in parola. Ora, poichè gli studi dell'ufficio tecnico sono già arrivati a buon punto, tenuto conto della facoltà lasciata al Ministero delle finanze di prescrivere tutte le cautele opportune, potrebbe, a parer mio, esser presa una decisione oggi stesso su questo disegno di legge, decisione che mi augurerei favorevole.

RUGGERI. Date le ripercussioni che la mancata approvazione di questo disegno di legge avrebbe nel settore agricolo ed anche in quello meccanico, si dovrebbe, per l'intanto, trovare la forma di rendere noto nel Paese che il Governo e la Commissione sono d'accordo sul disegno di legge stesso.

PRESIDENTE. La Commissione è dunque unanime nel giudicare il disegno di legge in esame come provvedimento avente carattere di necessità e di urgenza e invita il Governo a presentare nel più breve tempo possibile il suo disegno di legge che sarà esaminato congiuntamente.

Di ciò possiamo dare notizia alla stampa.

Se non si fanno osservazioni, resta quindi inteso che la discussione di questo disegno di legge è rinviata.

(Così resta stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Istituzione di un punto franco a Brindisi »

(N. 1806) *(Approvato dalla Camera dei deputati).*

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Istituzione di un punto franco a Brindisi ». Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Tafuri,

TAFURI, *relatore*. La questione del punto franco di Brindisi sorse in relazione alla legge del novembre 1927 con la quale veniva stabilito che un certo numero di porti potessero chiedere di avere una zona del loro territorio

costituita in punto franco. Brindisi, immediatamente dopo la pubblicazione della legge, chiese l'istituzione di questo punto franco e nel 1928 una Commissione ministeriale si recò sul posto e dette parere favorevole. Senonchè, per una serie di intralci che in questo momento è inutile enumerare (c'era di mezzo anzitutto la Marina militare che voleva assolutamente riservata a sè tutta la zona), la cosa non ebbe seguito e si arrivò al 1939 quando Brindisi ancora una volta chiese insistentemente la realizzazione del punto franco. Una nuova Commissione stabilì che tutto era in regola e che quindi si poteva dare la concessione; il decreto era già in corso di elaborazione allorchè, scoppiata la guerra, tutte le questioni di tal genere furono accantonate e rinviate al dopoguerra.

È inutile che ricordi ai colleghi della Commissione la situazione in cui si è venuta a trovare Brindisi durante la guerra e nel dopo guerra. Brindisi è uno dei porti che madre natura ha fatto alla perfezione. Le sue vicissitudini cominciarono con la prima guerra mondiale, quando perdettero la « Valigia delle Indie » che fu trasferita a Marsiglia; in seguito, per l'influenza sempre crescente della Marina militare che ne voleva fare una base esclusivamente militare, con detrimento di tutto il retroterra e delle comunicazioni commerciali, Brindisi passò in secondo piano e tutti gli sforzi furono concentrati sul porto di Bari che venne ampliato e potenziato. Oggi si sta cercando di potenziare di nuovo il porto di Brindisi e nel 1949 è stato redatto un magnifico progetto tendente a creare una zona industriale di 80 ettari nelle adiacenze del porto: una parte di questi 80 ettari dovrebbe divenire punto franco. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato già la sua approvazione a questo progetto, sul quale si è espresso favorevolmente anche il Ministero dell'industria e commercio. Aggiungo una cosa importantissima da tenere presente: a Brindisi si è creato un centro « Fiume-Brindisi », in conseguenza del fatto che numerose ditte profughe da Fiume — fra le quali alcune importanti, come la Luxardo — hanno l'intenzione di impiantare i loro opifici in Brindisi.

RUGGERI. Non sarebbe però il punto franco a risolvere il problema di queste ditte.

TAFURI, *relatore*. Io ora parlo in generale sulla zona industriale che si vorrebbe creare, una parte della quale dovrebbe diventare punto franco. Come ho detto, su questa zona dovranno sorgere diverse industrie alcune delle quali, come quelle delle sigarette, dovranno andare logicamente in punto franco. La zona è in complesso di 80 ettari; 50 ettari dovrebbero divenire punto franco e 30 zona industriale. A questo scopo il Ministero delle finanze ha presentato questo disegno di legge, che la Camera dei deputati ha approvato nel luglio di quest'anno e che ora è al nostro esame.

Il disegno di legge però, a parer mio, ha bisogno di due emendamenti

Il primo emendamento riguarda l'articolo 2. In esso si dice che le opere occorrenti per la sistemazione e l'utilizzazione dell'area delimitata dall'articolo 1 sono dichiarate di pubblica utilità a tutti gli effetti di legge. Con questa delimitazione i 30 ettari della zona industriale restano esclusi per tutto ciò che riguarda la viabilità, le fognature, eccetera, mentre, per l'impianto degli opifici, ricadono sotto le disposizioni della legge per il Mezzogiorno. Mi sembra opportuno, quindi, introdurre un emendamento che dichiari di pubblica utilità anche tutte le opere relative alla viabilità, alle fognature, ecc., necessarie per l'impianto e l'esercizio della zona industriale. Il secondo emendamento riguarda la giurisdizione della zona industriale. Poichè per il punto franco è stabilito che la giurisdizione spetta al Consorzio del porto di Brindisi, io propongo che anche per la zona industriale sia il Consorzio del porto ad esercitare la giurisdizione.

Questo è quanto avevo da osservare sul disegno di legge del quale propongo l'approvazione.

RUGGERI. Mi sembra che la montagna abbia partorito il topolino.

PRESIDENTE. Stando alla relazione Tafuri, è il topo che ha partorito la montagna.

RUGGERI. Onorevoli colleghi, in gestazione c'era la zona industriale, per la cui progettazione e organizzazione gli Enti locali hanno promesso il loro intervento finanziario, non per tutta la spesa, naturalmente, che ascende a circa un miliardo diluito in tre o

quattro esercizi, ma almeno per 100 o 200 milioni. Ora, l'inserimento del problema del punto franco in quest'altro grande problema economico non lo risolve affatto, anzi direi che lo dilaziona, consentendo soltanto a un certo numero di commercianti di speculare sul punto franco. Il problema economico di Brindisi, però, non sarà risolto.

BERTONE. Ma lei, che cosa proporrebbe?

RUGGERI. Noi approviamo l'istituzione del punto franco, però vorremmo che la Commissione si pronunciasse anche in favore della costruzione della zona industriale, per la quale occorre un miliardo. Per l'esecuzione tecnica saranno necessari circa tre anni, quindi la somma potrà essere ripartita in tre o quattro esercizi e gli Enti locali potranno fare un sacrificio maggiore e contribuire per una somma superiore ai 100 milioni: questo è il problema che deve essere risolto per dar modo a tante industrie di impiantare a Brindisi i loro stabilimenti. Si parla tanto di industrializzazione del Mezzogiorno e poi ci si spaventa di fronte alla spesa di un miliardo che può essere diluita in più esercizi.

PRESIDENTE. Onorevole Ruggeri, noi siamo chiamati ad esaminare un disegno di legge che parla soltanto di punto franco, non di zona industriale.

RUGGERI. Noi accettiamo il punto franco, anche sapendo che in definitiva servirà al commercio di pochi speculatori, però invitiamo il Governo a risolvere al più presto possibile anche il problema della zona industriale; a questo proposito, anzi, presenteremo un ordine del giorno.

LANZETTA. Il problema della zona industriale di Brindisi è preminente rispetto al problema del porto franco.

PRESIDENTE. Ma noi siamo chiamati a discutere soltanto del punto franco. La Commissione al massimo potrà esprimere un voto al Governo nel senso che questo cerchi di studiare la risoluzione anche del problema della zona industriale.

LANZETTA. Insieme al collega Ruggeri ho preparato appunto un ordine del giorno del seguente tenore: «La 5ª Commissione permanente (Finanze e Tesoro) del Senato invita il Governo a predisporre i piani e i finanziamenti relativi alla creazione della zona indu-

V COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

101ª RIUNIONE (17 ottobre 1951)

storiale di Brindisi per la quale gli Enti locali hanno già proposto la loro partecipazione finanziaria ».

PRESIDENTE. Dobbiamo stare attenti a non creare precedenti. Con quest'ordine del giorno offriamo il destro ad ogni città marittima per chiedere al Governo la creazione di una zona industriale nel retroterra del rispettivo porto. Ripeto che la Commissione deve limitarsi a formulare un voto perchè il Governo ponga allo studio il problema della zona industriale di Brindisi.

RUGGERI. Nulla di male se viene creato questo precedente. Anche la città di Ancona chiede che venga creata una zona industriale per un complesso di lavori di due miliardi. Un miliardo è assicurato dagli Enti locali, manca l'altro miliardo e noi su questo problema vorremmo proprio che si creassero dei precedenti.

LANZETTA. Ritengo che tutti gli ordini del giorno che potrebbero essere presentati in Assemblea possono essere presentati dinanzi alla nostra Commissione senza preoccupazioni di costituire precedenti. Discutendosi questo stesso problema, un ordine del giorno simile a quello letto avrebbe potuto benissimo essere proposto e nessuno avrebbe avuto la preoccupazione di creare dei precedenti.

PRESIDENTE. Io l'avrei avuta, e l'avrei detto chiaro.

LANZETTA. Ma l'avrebbe fatto a titolo personale: non c'è una preclusione qualitativa per la 5ª Commissione.

Per quanto riguarda il merito, devo dire che l'invito al Governo a studiare i piani e a predisporre i finanziamenti è un invito ad aprire gli occhi su un dato problema concreto. E che cosa sarebbe il Parlamento se non servisse anche, non dico principalmente, ad aprire gli occhi del Governo su determinati problemi concreti che naturalmente, per esser risolti, necessitano una predisposizione di piani e finanziamenti? A Brindisi è estremamente necessaria la creazione della zona industriale. Sto per dire che sarebbe privo di valore il punto franco se la zona industriale non venisse creata e incrementata.

La creazione del punto franco costituisce per Brindisi un diritto quesito, tanto quesito che il Presidente del Consiglio nell'imminenza

delle ultime elezioni amministrative non solo ne ha parlato in pubblico, ma addirittura ha posto la prima pietra delle opere. Il parlare oggi della zona industriale significa restare in un campo di sviluppo logico. Questa la ragione dell'ordine del giorno che abbiamo presentato. Vi preghiamo di esaminarlo, di non respingerlo senza ulteriore riflessione. Noi ne facciamo una questione politica, voi vi assumerete le vostre responsabilità.

PRESIDENTE. Se volete farne una questione politica ne avete i mezzi. Con poche firme il Regolamento vi consente di portare in Assemblea il disegno di legge: quella è la sede più appropriata per le questioni politiche.

LODATO. Penso anch'io che dobbiamo limitare il nostro esame al disegno di legge quale è, cioè istituzione di un punto franco. Posso anche essere d'accordo col senatore Lanzetta che la zona industriale è necessaria, ma non è questa la sede adatta per occuparci di tale questione.

LANZETTA. Anche se non è la sede propria, è un modo per occuparsene.

LODATO. In questo momento noi dobbiamo preoccuparci solo dell'oggetto del disegno di legge. Nulla vieta che sia in proposito presentata una mozione in Assemblea.

ZIINO. Da parte di taluni colleghi si desidererebbe che il disegno di legge, sorto soltanto per istituire il punto franco nel porto di Brindisi, fosse ampliato nel senso di estendere provvedimenti e agevolazioni per la zona industriale dello stesso porto; quanto meno da parte di alcuni colleghi, ove non si potesse ottenere qui, in questa sede, una vera e propria estensione della legge, si intende presentare un ordine del giorno che, approvato dalla Commissione, avrebbe indubbiamente molto peso all'effetto di mettere in cantiere questa estensione delle agevolazioni dal punto franco alla zona industriale.

Ora, mi permetto osservare che siamo tutti d'accordo per l'approvazione della legge istitutiva del punto franco. D'altro canto, invece, non ci sentiamo in questo momento nè di concedere nè di negare l'altro voto che ci verrebbe richiesto, in quanto le agevolazioni per una zona industriale non involgono solo una questione di carattere generale, ma l'analisi di una questione di specie, perchè si tratta

V COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

101ª RIUNIONE (17 ottobre 1951)

di vagliare la situazione particolare del posto all'effetto di stabilire se è conveniente e necessaria l'istituzione di una zona industriale e quali devono essere le particolari agevolazioni atte a raggiungere lo scopo che ci si propone con l'istituzione stessa della zona industriale. Tutto questo importa una istruzione, la formazione di un corredo di vari elementi che in questo momento non possediamo.

Perciò il mio pensiero non è nè a favore, nè contro. Il mio pensiero esprime la necessità di raccogliere gli elementi per poter stabilire con cognizione di causa se è necessario apportare queste agevolazioni e in che misura. Quindi sarei dell'avviso di approvare questo disegno di legge che desta tanto interesse nei cittadini di Brindisi e di rimandare ad altra occasione, in seguito ad una maturazione dell'argomento, ogni altra decisione per la zona industriale.

TOMÈ. I dati forniti fino a questo punto alla Commissione e che possono avere riferimento con l'ordine del giorno presentato dai colleghi sono sostanzialmente due. Un dato relativo al desiderio, documentato, di un certo numero di profughi giuliani di orientare la ricostruzione delle loro industrie verso una determinata zona; un altro dato, di carattere generale, relativo all'orientamento che la Nazione ha verso l'industrializzazione del Mezzogiorno, orientamento che è a noi noto indipendentemente dalla relazione del collega Tafuri.

Allo stato delle cose noi effettivamente non possiamo prendere le decisioni che vanno oltre gli elementi che sono stati posti a base della nostra conoscenza del problema. A noi si impone un ulteriore approfondimento del problema stesso, e, seppure questi due elementi di giudizio — *desiderata* dei profughi giuliani e opportunità di venire incontro all'industrializzazione del Mezzogiorno — ci inducono ad un atteggiamento favorevole, non possiamo fare altro, a mio avviso, che invitare il Governo a studiare il problema stesso con un orientamento di favore, ma senza parlare di impegni.

A questo proposito, avendo preso visione di un ordine del giorno preparato dal collega Tafuri, lo sottoscrivo perchè mi sembra rispecchi in maniera più adeguata le possibilità che la nostra Commissione ha in questo momento

sull'argomento. Esso è così formulato: « La Commissione finanze e tesoro, nell'esaminare il disegno di legge relativo alla istituzione di un punto franco a Brindisi, udita la relazione del senatore Tafuri, tenuta presente la opportunità di intensificare interventi diretti a realizzare l'industrializzazione del Mezzogiorno e la particolare opportunità di andare incontro ai *desiderata* degli industriali giuliani profughi, invita il Governo a studiare e favorire l'attuazione della zona industriale di Brindisi ».

BERTONE. Condivido senz'altro le opinioni espresse dai colleghi Lodato e Ziino. Noi siamo chiamati a decidere sulla istituzione di un punto franco a Brindisi; limitiamoci perciò a discutere ciò che è sottoposto al nostro esame e per cui siamo preparati. Infatti, se io dovessi esprimere un giudizio sulla seconda questione che è stata posta all'ordine del giorno, dovrei ammettere che non sono sufficientemente preparato per dare un voto, giacchè il problema involge anche questioni inerenti alla industria.

Inoltre, mentre il punto franco è una cosa che può essere realizzata immediatamente, con l'ordine del giorno proposto verremmo a mettere in forse tale immediatezza. Io ripeto quindi che, sia per procedura, sia per non creare precedenti, noi dobbiamo limitarci a deliberare sulla istituzione del punto franco a Brindisi.

LANZETTA. Se noi creiamo il precedente di escludere dall'esame della Commissione tutto quello che non sia ortodossamente legato da un rapporto di causa e di effetto immediato all'argomento posto all'ordine del giorno, noi creeremo in ognuno di noi una preoccupazione, che potrebbe portare come conseguenza di far discutere dall'Assemblea tutti i disegni di legge assegnati alla Commissione in sede deliberante. Se noi, infatti, in Assemblea non abbiamo le limitazioni che sono state messe in evidenza qui in Commissione, abbiamo più convenienza a portare in Aula la discussione dei disegni di legge, anzichè a discuterli in Commissione. Io ritengo che, per la nostra Costituzione e per il nostro Regolamento, la Commissione quando agisce in sede deliberante è, nè più nè meno, che l'Aula in piccolo. Tutto quello che è possibile proporre in Aula si può proporre in Commissione.

Onorevoli colleghi, specialmente del Settecento, pongo a voi questo quesito: alle molte

e belle parole che sono state pronunciate a favore dell'industrializzazione del Mezzogiorno, volete far seguire i fatti, oppure le belle parole erano fine a sè stesse per sopperire ai fatti che invece il Mezzogiorno si attende? Voi avete avuto elementi concreti circa la zona industriale di Brindisi; anzitutto ogni zona che si trovi vicino ad un porto come quello di Brindisi può essere potenzialmente considerata industriale, ma il nostro relatore ha portato altri elementi informandoci che, indipendentemente da quelle che potevano essere le legittime aspettative della popolazione brindisina, ci sono imprenditori dalmati e giuliani che sono pronti a installare le industrie in quella zona se essa viene potenziata. Quindi abbiamo più che un *fumus*, abbiamo quasi la certezza che in realtà quella zona industriale potrà nascere e svilupparsi. Irrigidirci di fronte a preoccupazioni più formali che sostanziali mi sembra che costituisca un modo come un altro per eludere le precise istanze che le popolazioni del brindisino e noi qui abbiamo rivolto. Con il nostro ordine del giorno non intendevano impegnare la Commissione in una decisione legislativa, non abbiamo chiesto che il Governo obbligatoriamente stanzi dei miliardi per una zona industriale, abbiamo chiesto solo che predisponga i piani, il che implicitamente significa che studi le possibilità pratiche della realizzazione e predisponga conseguentemente i mezzi finanziari, tanto più che gli Enti locali li hanno già predisposti per loro conto.

Noi pertanto insistiamo sul nostro ordine del giorno; voi lo respingerete: noi ci siamo assunti le nostre responsabilità, voi vi assumete le vostre.

TAFURI, *relatore*. Desidero puntualizzare la mia relazione. Mi sono occupato esclusivamente del punto franco, ed ho proposto un emendamento all'articolo 2, tendente ad elevare ad opere di pubblica utilità anche tutte le opere connesse con la sistemazione della zona industriale.

VANONI, *Ministro delle finanze e ad interim del tesoro*. Ma appunto questo è estraneo al disegno di legge che abbiamo in esame; questo emendamento significa creare la zona industriale di straforo.

RUGGERI. Il problema secondo me è generale; non si tratta di convogliare per forza delle industrie in posti determinati; si tratta di creare lungo le nostre fasce costiere condizioni ambientali e logistiche tali che ne sia favorito lo sviluppo dell'industria. La creazione della zona industriale non prevede la nascita delle ciminiere o lo sviluppo immediato delle industrie, ma stabilisce le condizioni atte alla nascita dell'industria.

Noi, pertanto, con il nostro ordine del giorno, invitiamo il Governo a predisporre i piani necessari e non ci sembra logico nè regolamentare negare che la Commissione possa esprimere un voto a questo riguardo. Noi diciamo semplicemente di predisporre i piani, che poi saranno oggetto, naturalmente, di un disegno di legge che le diverse Commissioni, secondo la loro competenza, approveranno o respingeranno.

Per concludere noi diciamo: apriamo questo spiraglio; è dal 18 aprile che da parte di tutti i Ministri si parla della zona industriale; cerchiamo di tradurre questa promessa in realtà e per lo meno impegnamo il Governo a studiare e a mandare avanti questo problema nei limiti delle possibilità.

ZIINO. Da parte nostra non si fa questione se qui, in sede deliberante, possa essere presentato oppure no un ordine del giorno; noi facciamo semplicemente una questione per quell'ordine del giorno, non facciamo questioni di principio, e diciamo che quell'ordine del giorno, così come è redatto, non può, in questo momento, essere coscienziosamente valutato e votato dalla Commissione finanze e tesoro.

E diciamo questo per due motivi: il primo motivo è che noi non riteniamo di essere sufficientemente edotti della situazione locale per potere dire se è opportuno o non è opportuno favorire il sorgere di una zona industriale in quel di Brindisi; il secondo motivo è che, per pronunciarsi su l'istituzione o meno di una zona industriale, la competenza non è tanto della nostra Commissione quanto della Commissione dell'industria, poichè le ragioni a sussidio o le ragioni contro la istituzione della zona industriale sono delle ragioni soprattutto di carattere economico-industriale che debbono essere vagliate dalla Commissione competente.

Concludo quindi per la irricevibilità di quell'ordine del giorno.

TAFURI, *relatore*. A me sembra che il mio pensiero sia stato frainteso. Non c'è alcuna ragione di presentare un ordine del giorno per creare la possibilità della istituzione di una zona industriale, perchè questa possibilità già esiste in atto per la legge per il Mezzogiorno.

L'unica ragione per la quale ho presentato l'emendamento all'articolo 2 è questa, che per una, diciamo così, curiosità della legge per il Mezzogiorno, mentre tutti coloro che intendono impiantare uno stabilimento possono chiedere la dichiarazione di pubblica utilità delle opere necessarie per la sistemazione e l'utilizzazione dello stabilimento stesso, questa dichiarazione di pubblica utilità non può essere chiesta dalla Provincia per fare le strade o dai Comuni per fare le fognature. L'emendamento proposto da me tende appunto esclusivamente a far sì che vengano dichiarate di pubblica utilità anche le opere necessarie per lo sviluppo della zona industriale, come piazzali, strade e fognature, cioè le opere necessarie per l'impianto dei servizi. Questo è quello che io ho proposto.

La questione dei finanziamenti è da trattarsi assolutamente in altra sede ed io non l'ho neanche lontanamente posta. Per me non è necessario parlare di una questione politica. Il progetto Ferro è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e ciò porta di conseguenza che deve essere attuato attraverso le leggi vigenti, se queste non si ritengono sufficienti, gli organi interessati promuoveranno attraverso il Ministero dell'industria o il Ministero dei lavori pubblici quelle eventuali leggi che si ritenessero necessarie. Per questo sarei del parere di ritirare d'accordo tutti gli ordini del giorno presentati e di formulare un voto, che del resto emerge dalla stessa discussione fatta dalla Commissione, senza prendere o far prendere impegni tassativi.

LANZETTA. Noi abbiamo assunto una posizione precisa. Su questa posizione e su questa proposta voi voterete assumendo un'altra posizione. Voi sapete che noi ci serviamo di questo per obbligare il Governo a studiare a fondo il problema.

ZIINO. A me sembra che la mia eccezione di irricevibilità dovrebbe valere. Comunque,

per quanto riguarda la procedura, chiedo un chiarimento. Se viene votato l'ordine del giorno Lanzetta-Ruggeri, ognuno di noi dovrà fare una dichiarazione di voto. Per quel che mi concerne io dichiaro che non sono stato messo in condizioni di potermi pronunciare scientemente.

PRESIDENTE. Se non viene ritirato, dovrò mettere ai voti l'ordine del giorno Lanzetta-Ruggeri. Ne do lettura: « La 5ª Commissione permanente (Finanze e Tesoro) del Senato, nell'esaminare il disegno di legge n. 1806, concernente l'istituzione di un punto franco a Brindisi, invita il Governo a predisporre i piani e i finanziamenti relativi per la creazione della zona industriale di Brindisi per la quale gli Enti locali hanno già proposto la loro partecipazione finanziaria ».

Lo metto ai voti. Chi approva quest'ordine del giorno è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

ZIINO. Desidero rimanga a verbale che confermo le ragioni per le quali mi sono opposto all'ordine del giorno.

TOMÈ. Dichiaro di ritirare l'ordine del giorno presentato insieme al senatore Tafuri.

PRESIDENTE. Come conclusione della discussione propongo all'approvazione della Commissione il seguente ordine del giorno:

« La 5ª Commissione permanente del Senato (Finanze e Tesoro), nell'esaminare il disegno di legge relativo all'istituzione di un punto franco a Brindisi, invita il Governo a studiare anche la risoluzione del problema della zona industriale di Brindisi ».

Chi approva questo ordine del giorno è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Se nessun altro domanda di parlare, passiamo alla discussione e votazione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

È istituito un punto franco nell'area in contrada Perrino, prospiciente il seno di levante del porto, delimitato giusta la planimetria allegata alla presente legge:

a nord: dallo stabilimento della Società Montecatini e dalla strada Sant'Apollinare;

ad est: da una linea che parte dall'incrocio delle strade « vicinale Ponte Piccolo » e « vicinale Sant'Apollinare », corre in direzione 130° rispetto a nord e, dopo metri 240, piega in direzione 180°. A partire da tale gomito, la linea si mantiene in direzione nord-sud terminando in un punto sito alla distanza di metri 606 sia dal mare che dal gomito della strada vicinale Santa Lucia;

a sud: da una linea est-ovest, che, partendo dal punto precedente, forma un angolo di 86 gradi, misurato nel quadrante nord-est, con la banchina del seno di levante prospiciente la proprietà della ditta Feltrinelli e termina a metri 120 dal mare;

ad ovest: da un tratto di allacciamento ferroviario, da un tratto di strada, dallo stabilimento della ditta Feltrinelli (mare), dallo stabilimento della Società Montecatini.

(È approvato).

Art. 2.

Le opere occorrenti per la sistemazione e l'utilizzazione dell'area delimitata dall'articolo precedente sono dichiarate di pubblica utilità a tutti gli effetti di legge.

Le occupazioni ed espropriazioni che si renderanno indispensabili saranno effettuate a norma della legge 25 giugno 1865, n. 8359 e successive modificazioni ed aggiunte.

Dopo il primo comma di questo articolo è stato proposto da parte del senatore Tafuri un emendamento tendente ad aggiungere le seguenti parole: « Egualmente sono dichiarate di pubblica utilità a tutti gli effetti di legge le opere da effettuarsi nelle zone indicate nella planimetria allegata alla presente legge ».

VANONI, *Ministro delle finanze e ad interim del tesoro*. Non ritengo opportuno apportare modificazioni a una legge che riguarda l'istituzione di un punto franco perchè sappiamo per esperienza che queste leggi sono tutte uniformi se si eccettuano piccoli mutamenti richiesti dalle situazioni locali. Se introduciamo un elemento estraneo in una legge di questo genere, immediatamente ciò che introduciamo sarà invocato da tutti i punti franchi

esistenti e da quelli in corso di istituzione, per cui vorrei pregare i colleghi di voler limitare ora il provvedimento esclusivamente al problema del punto franco.

Devo poi aggiungere una seconda considerazione, questa volta di merito. L'onorevole Tafuri ha detto che l'emendamento è opportuno per consentire la costruzione di strade, fognature, piazzali, ecc. Ora, il diritto di espropriare per pubblica utilità è generale; quando un'opera è di questo ordine (una strada, una fognatura) le espropriazioni si effettuano sulla base della legge generale del 1865 e per talune di queste opere si applica anche la legge di Napoli. Non mi rendo conto pertanto della necessità di questo emendamento. Se esso viene proposto per consentire la costruzione di strade da parte della Provincia o dei Comuni, ripeto che non vi è alcuna necessità di proporlo, perchè il diritto di espropriare già esiste e non c'è bisogno di complicare le cose ponendo in un disegno di legge come questo una norma *ad hoc*. Se la legislazione attuale non consente lo sviluppo della zona industriale, in sede opportuna vedremo di modificarla e di proporre nuove norme.

RUGGERI. Vorrei pregare l'onorevole Tafuri di ritirare il suo emendamento che mi sembra veramente estraneo alla materia.

Approviamo il disegno di legge così com'è, non lo ritardiamo. Soltanto vorremmo che ciò fosse fatto tenendo conto della più ampia prospettiva da noi presentata.

LANZETTA. Comprendo la situazione dell'onorevole Tafuri, situazione che devo considerare molto da vicino perchè riguarda anche me. Di positivo c'è questo: il Ministro non ha detto di essere contrario all'emendamento Tafuri; ha detto: ritengo che per compiere queste stesse opere già ci siano le leggi adatte; che se poi dovessimo accorgerci che le leggi normali non risolvono positivamente e favorevolmente il caso, potremo sempre fare un'altra legge. Personalmente debbo dire che l'istanza del Ministro di non turbare l'estetica e la sostanza della legge particolare, ci trova consenzienti.

PRESIDENTE. Domando al senatore Tafuri se insiste nel suo emendamento.

TAFURI, *relatore*. Dichiaro di insistere per una semplicissima ragione. Basta guardare la

planimetria della zona: il punto franco di Brindisi è fatto su una striscia di terra che ha da tre lati il mare e da un lato la terra; attaccata a questa piccola penisola c'è la zona industriale. Le opere di viabilità che conducono al punto franco devono perciò assolutamente passare attraverso la zona industriale. Questa è la situazione che mi spinge a insistere sull'emendamento e prego i colleghi di considerarla maggiormente.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, pongo in votazione l'emendamento proposto dal senatore Tafuri, di cui ho già dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati che è stato già letto. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 3.

La sussistenza delle condizioni per la applicazione del regime di punto franco è dichiarata con decreto del Ministro delle finanze.

(È approvato).

Art. 4.

Le aree comprese nella delimitazione di cui all'articolo 1 e costituite in punto franco, sono considerate fuori dalla linea doganale a norma dell'articolo 1 della legge doganale 25 settembre 1940, n. 1424.

Nelle aree stesse, salve le limitazioni e le eccezioni di cui agli articoli seguenti, si potranno compiere, in completa libertà da ogni vincolo doganale, tutte le operazioni inerenti allo sbarco, imbarco o trasporto di materiali o di merci, al loro deposito ed alla loro contrattazione, manipolazione e trasformazione, anche di carattere industriale.

Le merci estere introdotte in dette aree si considerano fuori del territorio doganale e, se provengono dall'interno di esse, si considerano definitivamente uscite dallo Stato.

Le merci nazionali o nazionalizzate introdotte nelle aree medesime si considerano, agli effetti doganali definitivamente esportate e sono assimilate alle merci estere, salvo che non siasi provveduto a mantenere la nazionalità nei casi e nei modi che saranno indicati

dal regolamento previsto dal successivo articolo 16.

(È approvato).

Art. 5.

Il carattere extra doganale delle aree costituite in punto franco ai sensi del precedente articolo 3, non si estende all'uso ed al consumo:

a) delle merci estere, compresi i commestibili e le bevande;

b) dei materiali di impianto e di esercizio delle aziende pubbliche o private;

c) dei materiali di ogni specie per costruzioni edilizie o stradali;

d) degli arredamenti di ufficio e di abitazioni.

Le merci, i generi ed i materiali di cui al comma precedente debbono essere nazionali o nazionalizzati. Le prescrizioni da osservarsi perchè sia riconosciuta o mantenuta tale condizione, anche agli effetti della eventuale reintroduzione in franchigia nel territorio doganale, saranno stabilite dal regolamento previsto dal successivo articolo 16.

(È approvato).

Art. 6.

Sono vietati nel punto franco l'ingresso ai venditori ambulanti e la vendita al minuto.

La concessione di spacci viveri e di bevande, nei limiti strettamente necessari ai bisogni del traffico, e la concessione di esercizio di vendita per provviste di bordo, saranno disciplinate da prescrizioni atte ad assicurare l'osservanza della disposizione di cui al precedente articolo.

(È approvato).

Art. 7.

L'esonero dai vincoli doganali consentiti dal regime di punto franco, non si applica:

1) ai generi di monopolio;

2) alla saccarina ed ai prodotti saccarinati;

3) alle armi portatili ed alle loro parti;

4) agli articoli da oreficeria ed agli oggetti preziosi;

5) ai bastoni ed agli ombrelli;

6) agli oggetti di qualsiasi natura ridotti ad indumenti personali, nonchè ai lavori di pellicceria;

7) agli alcaloidi e loro sali, compresi gli stupefacenti;

8) ai prodotti medicinali sintetici ed alle specialità medicinali;

9) agli articoli tascabili ed alle merci che si prestino ad essere facilmente occultate.

Le merci ed i prodotti sovraindicati devono essere immessi in appositi magazzini, riconosciuti idonei per la sicura custodia e sottoposti alla vigilanza della competente dogana nei modi prescritti dagli articoli 72 e 75 della legge doganale.

Nel regolamento di cui all'articolo 16 saranno indicate le norme da osservarsi per il deposito delle merci di cui al precedente comma e la loro eventuale manipolazione.

(È approvato).

Art. 8.

Per le navi che approdano nel punto franco e che ne partono saranno applicate le disposizioni del titolo II, capo II, della legge doganale concernente i manifesti. Tuttavia l'obbligo di render conto delle merci manifestate si considera adempiuto, da parte del capitano, quando venga dimostrato l'avvenuto sbarco o trasbordo nel recinto del punto franco delle merci che dal manifesto di arrivo non risultino destinate a rimanere a bordo.

Agli effetti delle stesse disposizioni le navi provenienti dal punto franco di Brindisi sono considerate presso gli altri porti dello Stato come provenienti direttamente dall'estero.

(È approvato).

Art. 9.

Nulla è innovato alle disposizioni del Codice di navigazione o delle altre leggi e regolamenti, relativo all'uso delle aree pertinenti al Demanio pubblico marittimo ed all'esercizio della polizia marittima.

Restano pure ferme le disposizioni della legge 1° giugno 1931, n. 886, relativa al regime giuridico delle proprietà in zone militarmente importanti.

(È approvato).

Art. 10.

L'Amministrazione e la gestione del punto franco è affidata al Consorzio del porto di Brindisi.

Tale ente è tenuto:

a) a mantenere in buono stato la cinta doganale ed a eseguire tutte le opere che fossero richieste dall'Amministrazione finanziaria, per il sicuro esercizio della vigilanza;

b) a fornire gratuitamente i locali necessari per l'espletamento dei servizi doganali e ferroviari, a provvedere al loro arredamento, compresa la illuminazione, il riscaldamento e l'acqua, nonchè ad eseguire, a sua cura, le spese, la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti ferroviari ricadenti nell'ambito del punto franco.

(È approvato).

Art. 11.

Il personale dell'Amministrazione finanziaria e gli ufficiali ed agenti di polizia tributaria, hanno facoltà di accedere in qualunque ora nei magazzini, nessuno escluso, e negli altri esercizi esistenti nel punto franco, per eseguire accertamenti sulle merci depositate, ispezionare i libri, i registri ed i documenti commerciali.

È data altresì facoltà al personale ferroviario di accedere nel punto franco per eseguire gli accertamenti e le verifiche di sua spettanza.

(È approvato).

Art. 12.

L'impianto di stabilimenti industriali nelle aree comprese nella delimitazione di cui all'articolo 1 è subordinato a preventiva autorizzazione del Ministro per le finanze, di concerto coi Ministri per l'industria ed il commercio, per il commercio con l'estero, per i trasporti, e, ove occorra, con gli altri Ministri interessati.

(È approvato).

Art. 13.

In quanto non contrastino col regime di punto franco, sono applicabili le disposizioni di legge e di regolamento vigenti in materia

doganale, comprese quelle riguardanti le sanzioni di carattere penale.

Restano ferme, salvo che in esse non sia fatta espressa deroga per i punti franchi, le altre leggi dello Stato riferentesi ad attività che nel punto franco possono essere svolte.

(È approvato).

Art. 14.

È punito con la multa da un minimo di due volte ad un massimo di dieci volte i diritti dovuti, chiunque consumi od usi nelle aree costituite in punto franco le merci di cui ai precedenti articoli 5 e 6.

È punito con la stessa pena chiunque immette merci estere nei magazzini destinati al deposito di merci nazionali.

(È approvato).

Art. 15.

È punito con un'ammenda pari ai diritti dovuti ad un massimo di tre volte i diritti medesimi, chiunque non introduce negli appositi magazzini ritenuti idonei per la sicura custodia, le merci di cui al precedente articolo 7.

(È approvato).

Art. 16.

Le norme di coordinamento e quelle speciali intese ad assicurare la tutela degli interessi fiscali e valutari saranno dettate da apposito regolamento, che sarà approvato con decreto del Capo dello Stato, sentito il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri.

Con lo stesso regolamento saranno stabilite le condizioni alle quali potrà essere riconosciuta l'origine delle merci da estrarre dal punto franco, quando ciò sia richiesto per la concessione di particolari agevolanze; le facoltà che all'Amministrazione finanziaria restano riservate nell'ambito del punto franco, anche rispetto alle persone che possono esserne temporaneamente o permanentemente escluse; le norme intese a disciplinare l'ordine interno e il movimento dei varchi; le incombenze spettanti all'Amministrazione del punto franco, ai fini del regolare svolgimento dei servizi doganali e ferroviari, nonché di quelli relativi alla vigilanza.

(È approvato).

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

(È approvato).

La riunione termina alle ore 12,30.