

SENATO DELLA REPUBBLICA

5^a COMMISSIONE

(Finanze e Tesoro)

GIOVEDÌ 27 OTTOBRE 1955

(72^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Vice Presidente TRABUCCHI

INDICE

Disegni di legge:

« Trasferimento in cauzione dei prodotti petroliferi intermedi e semilavorati » (1047)
(D'iniziativa del deputato Angelini Armando)
(Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag.	1321,	1325
BUIZZA, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio</i>		1324	
DE LUCA Angelo		1324	
DE LUCA Luca		1324,	1325
MARINA		1324	
PIOLA, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>		1324	
RODA		1324	
SPAGNOLLI, <i>relatore</i>		1322,	1324

« Modifiche del regio decreto-legge 7 maggio 1925, n. 715, concernente franchigia doganale per le macchine ed i materiali metallici destinati alle ricerche e coltivazioni di idrocarburi

e vapori endogeni » (1071) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag.	1318,	1321	
BUIZZA, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio</i>		1320		
DE LUCA Angelo		1320		
DE LUCA Luca		1320		
MARINA		1320		
PIOLA, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>		1321		
RODA		1319		
SPAGNOLLI, <i>relatore</i>		1318,	1319,	1321

« Agevolazioni fiscali in materia di imposta generale sull'entrata per la importazione di navi estere » (1115) (Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	1325,	1328	
BRACCESI	1326		
DE LUCA Luca	1327,	1328	
RODA	1326,	1327	
TERRANOVA, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1325,	1326,	1328

La seduta è aperta alle ore 11,35.

Sono presenti i senatori: Braccesi, De Luca Angelo, De Luca Luca, Jannaccone, Marina, Mariotti, Medici, Minio, Negroni, Pesenti, Ponti, Roda, Spagna, Spagnolli, Sturzo, Tomè, Trabucchi e Valenzi.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Giacometti è sostituito dal senatore Cermignani.

Intervengono il Ministro delle finanze Andreotti e i Sottosegretari di Stato per le finanze Piola, per l'industria e il commercio Buizza, per il tesoro Mott e per la marina mercantile Terranova.

BRACCESI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Modifiche del regio decreto-legge 7 maggio 1925, n. 715, concernente franchigia doganale per le macchine ed i materiali metallici destinati alle ricerche e coltivazioni di idrocarburi e vapori endogeni » (1071).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche del regio decreto-legge 7 maggio 1925, n. 715, concernente franchigia doganale per le macchine ed i materiali metallici destinati alle ricerche e coltivazioni di idrocarburi e vapori endogeni ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

SPAGNOLLI, *relatore*. Il Governo, con vigele interessamento per il settore dell'industria estrattiva degli idrocarburi, ha presentato questo disegno di legge che modifica e proroga i precedenti provvedimenti concernenti la franchigia doganale per macchine e materiali metallici destinati alle ricerche e coltivazioni petrolifere.

Permangono invero i due presupposti fondamentali del beneficio fiscale: il rischio inerente alla natura stessa dell'attività mineraria degli idrocarburi, oggi più che mai sentito per lo spostamento dalla piccola alla grande ricerca e la necessità di servirsi di materiale di importazione straniera insostituibile per i più moderni e complessi sistemi di indagine geofisica e geologica.

L'agevolazione fiscale predetta venne istituita con regio decreto-legge 7 maggio 1925, n. 715, e poi diverse volte prorogata quando ancora le ricerche petrolifere in Italia erano in fase sporadica e circoscritte a limitati campi di sfruttamento. Essa, quindi, si rende maggiormente opportuna oggi che la nostra giovane industria estrattiva ha assunto quell'importanza e quelle nuove possibilità di sviluppo che tutti sanno. Del resto le benefiche ripercussioni dell'esenzione fiscale, già in questi ultimi 5 anni di rinnovato impulso nelle ricerche, sono documentate

nella relazione che accompagna il disegno di legge in esame.

In particolare, provvede si appalesano nel progetto governativo le modifiche dell'antico testo del 1925 circa l'oggetto ed i soggetti beneficiari dell'esenzione stessa: estensione della franchigia ai macchinari per ricerche e coltivazioni non solo di petroli, ma anche di idrocarburi liquidi e gassosi in genere e di vapori endogeni e gas naturali connessi con tali vapori; estensione della facilitazione anche alle importazioni effettuate dalle imprese assuntive di lavoro di ricerca e coltivazione, anche se sprovviste di titolarità dei relativi permessi o concessioni minerarie.

Ferme dovranno rimanere peraltro le due condizioni fondamentali dell'agevolazione fiscale: che i materiali importati siano utilizzati esclusivamente nei lavori di ricerche e coltivazioni di idrocarburi e che non possano essere forniti dall'industria nazionale metalmeccanica.

In stridente contrasto, invece, con gli orientamenti generali, propensi più ad estendere che a restringere le agevolazioni in parola, è l'articolo 1 del progetto che limita la sua durata a soli 3 anni dal 1° gennaio 1954 al 31 dicembre 1956.

Si consideri al riguardo che la franchigia doganale, in forza del regio decreto legge n. 715 del 1925, ebbe inizialmente la validità di anni 10 e fu successivamente prorogata per periodi di solito non inferiori ai 5 anni.

Aggiungasi che il disegno di legge in parola, per la sua lunga fase di elaborazione, viene all'esame del Parlamento dopo circa due anni dalla scadenza del 31 dicembre 1953: quando, cioè, sono trascorsi 21 mesi dei 36 massimi previsti per la validità del provvedimento stesso.

Se si volesse tener ferma la durata dei 3 anni, si rischierebbe che la legge stessa divenisse operante quasi al termine del periodo di tempo nel quale dovrebbe svolgere la sua efficacia: essa cioè costituirebbe un'opportuna sanatoria per il periodo decorso dalla scadenza dell'ultima proroga ad oggi, ma sarebbe di scarsa efficacia per il prossimo avvenire. Non è chi non veda, infatti, che per un'industria estrattiva come quella degli idrocarburi, abbisognevole di ingenti capitali e di predisposizione di mezzi a lunga scadenza, una limitata previsione della agevolazione fiscale ne menomerebbe pratica-

mente il beneficio frustrando così gli scopi della legge stessa.

Del resto, scendendo sul terreno delle considerazioni pratiche, è da tenere presente che all'esenzione di cui trattasi sono particolarmente interessate le aziende del gruppo E.N.I., in special modo interessanti agli effetti del bilancio dello Stato, ed altre aziende controllate dallo stesso Ente per le quali la mancata agevolazione o una sua limitata applicazione, oltre a provocare non indifferenti difficoltà finanziarie, si tradurrebbe in altrettante minori entrate per lo Stato, a cui, come è noto, affluiscono gli utili dell'E.N.I.

Si aggiunga che, in attesa della proroga, le Ditte non hanno sospeso, naturalmente, la loro attività e, quindi, hanno continuato a rifornirsi di apparecchiature estere per le quali hanno richiesto all'amministrazione finanziaria di soprassedere alla riscossione definitiva dei diritti relativi. E l'amministrazione, al fine di non turbare l'intenso programma di lavoro in corso nel campo delle ricerche di idrocarburi nel sottosuolo nazionale, dopo aver avuto formale assicurazione dal Ministero dell'industria e commercio che il provvedimento di proroga sarebbe stato comunque emanato ed avrebbe avuto efficacia dal 1° gennaio 1954, consentì, a partire da quest'ultima data, lo svincolo dei macchinari e materiali in arrivo dall'estero per essere destinati alle indicate ricerche, con la procedura del « daziato in sospeso » che comporta il semplice deposito dei tributi anziché il loro definitivo versamento. Sulla base di tali affidamenti è sorta non solo una legittima aspettativa circa l'effetto retroattivo del provvedimento, ma anche circa una sua congrua durata. Aggiungasi, a titolo indicativo, per avere un'idea del beneficio fiscale rispetto ai frutti che esso arreca ai fini della valorizzazione delle ricchezze del nostro sottosuolo, che durante l'esercizio 1951-52, vennero importati macchinari per un valore complessivo di lire 1.570.949.515 e con un abbuono complessivo di dazi di lire 191.226.542. Per il corrente esercizio i dati surriferiti, dato l'incremento delle ricerche, in via presuntiva dovrebbero essere aumentati almeno di un terzo. Di contro sta la mole delle attrezzature importate e il risultato delle ricerche, documentato dalla relazione governativa.

Per tutte queste considerazioni propongo che il disegno di legge venga sollecitamente approvato ed emendato all'art. 1 con la fissazione di un periodo di validità di almeno 5 anni, ossia dal 1° gennaio 1954 al 31 dicembre 1958.

Non sono peraltro contrario ad una proroga superiore dato che il coltello per il manico lo ha sempre il Ministero dell'industria, il quale può accertare se esistano o no in Italia possibilità di acquisto sul mercato nazionale delle attrezzature occorrenti allo scopo, non concedendo, in tale eventualità, il permesso di importazione.

RODA. Dico subito che personalmente mi asterrò dal pronunciarmi su questo disegno di legge, anche perchè si tratta di una proroga. Però c'è una questione pregiudiziale che è importante, a mio avviso. Siccome si tratta di una proroga di una legge già esistente, è proprio il caso di inserire nella relazione l'onere che allo Stato comporta questa esenzione fiscale. Quanto ci è costata questa esenzione negli anni passati?

SPAGNOLLI, *relatore*. I dati certi che ho potuto avere sono quelli del 1951-52, e da essi risulta che in quel periodo contro il miliardo e mezzo di macchinari importati, c'è stata una esenzione complessiva di 191 milioni circa. Dati successivi non ne ho potuti avere.

RODA. Quindi è da presumere che la perdita sarà di circa 250 milioni l'anno.

A parte il fatto che è difficile stabilire quali sono quelle macchine che non si fabbricano nel nostro Paese, è altrettanto chiaro che se continuiamo ad esonerare determinati tipi di macchinari o di impianti esteri dalle imposte doganali, non invoglieremo mai le industrie del nostro Paese a fabbricare questo tipo di macchinari.

Mi sembra pertanto giusto porre un problema di pariteticità tra l'industria italiana e quella straniera, se vogliamo effettivamente che la nostra industria sia in grado di produrre quello che ancora non produce in questo momento e quindi di competere domani con l'industria straniera. Smettiamola pertanto con queste agevolazioni fiscali a tutto danno dell'industria nazionale e che, oltre ad estendere le

oasi di esenzioni di cui abbiamo già parlato a josa nella nostra Commissione, non fanno altro che esercitare una funzione di protezione nei confronti di determinate industrie straniere.

C'è quindi una questione di principio molto ampia da considerare, tanto che io ora mi pento di avere anticipato la mia astensione.

DE LUCA LUCA. E' evidente che il nostro atteggiamento su questo disegno di legge è legato al modo con cui è stata congegnata la nuova legge mineraria, perchè se questi permessi di ricerche e di sfruttamento del petrolio vengono accordati a società nazionali ed estere, è chiaro, che questa franchigia praticamente andrebbe a beneficio di questi privati, sia nazionali che stranieri.

Se la legge invece è congegnata in maniera tale che i permessi vengono dati all'E.N.I., evidentemente tutto ciò va a beneficio di un Ente statale, quindi a beneficio del petrolio nazionale.

Ecco perchè, essendoci questo stretto legame tra i due problemi, allo stato attuale delle cose unitamente ai colleghi del mio gruppo mi astengo dall'esprimere un parere più o meno favorevole.

DE LUCA ANGELO. Io ritengo che si possa essere favorevoli all'approvazione di questo provvedimento, perchè in effetti oggi non è possibile sul mercato nazionale rinvenire per queste ricerche il materiale necessario sia qualitativamente che quantitativamente. Non c'è allora che da ricorrere a materiale di importazione estera.

Desidero però che la proroga proposta dal relatore non sia estesa fino al 1958, appunto per poter vedere se in questo periodo di tempo l'industria italiana possa essere convenientemente stimolata ad attrezzarsi per questo tipo di produzione.

MARINA. Io in linea generale sarei anche del parere di proteggere le industrie nazionali; nel caso particolare, però, ci troviamo di fronte al grave problema dell'estrazione rapida ed immediata dei prodotti petroliferi, e noi sappiamo per esperienza che gli attrezzi specializzati per una determinata lavorazione in questo campo non si possono improvvisare dall'oggi al domani. Ci sono delle aziende che hanno una

lunga e vasta esperienza in questo settore ed in quella che è la *routine* per la messa a punto degli impianti, per cui è conveniente, di fronte al grosso problema dell'estrazione immediata del petrolio e del metano, ricorrere ad esse, perchè la spesa è così modesta in confronto al benessere immediato che dà il prodotto estratto, che non vale la pena di perdere neppure un giorno per dare alle nostre industrie la possibilità di fare le proprie esperienze per la costruzione di attrezzi di questa natura.

D'altra parte, io so che c'è una industria italiana che costruisce delle sonde e che lavora in condizioni di mercato internazionale poichè esporta i suoi prodotti. Mi pare quindi che ogni preoccupazione sia superflua in questo momento. Torno a ripetere che io sono per la protezione delle industrie nazionali, ma qui ci troviamo di fronte ad un problema di attrezzatura di carattere speciale, che dà un benessere particolare con l'estrazione immediata dei prodotti del sottosuolo, per cui non possiamo non essere favorevoli al disegno di legge in esame.

BUIZZA, *Sottosegretario di Stato per l'industria e commercio*. Io vorrei innanzitutto rilevare che le disposizioni che questo disegno di legge si propone di prorogare risalgono al 1925 e che da allora ad oggi si è potuto constatare che anche l'industria meccanica italiana si è specializzata nella costruzione di alcuni di questi macchinari che occorrono per la ricerca e lo sfruttamento delle risorse endogene. Per questo motivo il Ministero dell'industria controlla volta per volta le richieste che vengono fatte per l'importazione di questi materiali e dà il nulla osta se ed in quanto non vi siano prodotti corrispondenti in Italia. E' stato proprio in seguito a questo controllo che si è verificata una riduzione nella importazione di questi materiali, poichè, come dicevo, l'industria italiana si è organizzata in modo da produrre gran parte di questi attrezzi nel nostro Paese.

D'altra parte, credo non sia fondata la preoccupazione espressa dal senatore Roda che non si abbia a sviluppare convenientemente la nostra industria, dal momento che il Ministero ha potuto effettivamente constatare che dal 1925 ad oggi l'attrezzatura e la produzione della nostra industria in questo particolare settore sono andate progressivamente aumentando.

5^a COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)72^a SEDUTA (27 ottobre 1955)

Per quanto riguarda, poi, la proposta avanzata dall'onorevole relatore di prorogare la franchigia fino al 1958, mi rimetto al parere della Commissione.

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Scegliendo una via di mezzo, vorrei proporre la proroga fino al 31 dicembre 1957.

SPAGNOLLI, *relatore*. Accedo alla proposta dell'onorevole Sottosegretario per le finanze.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui dò lettura:

Art. 1.

La franchigia doganale concessa con regio decreto-legge 7 maggio 1925, n. 715, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, concernente l'importazione di macchinari e materiali metallici destinati alla ricerca ed alle coltivazioni petrolifere che non possono essere forniti dalla industria nazionale, è ulteriormente accordata fino al 31 dicembre 1956.

La predetta agevolazione ha effetto dal 1° gennaio 1954.

A questo articolo il Sottosegretario di Stato per le finanze ha proposto di sostituire alle parole « 31 dicembre 1956 » le altre « 31 dicembre 1957 ».

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti l'emendamento proposto.

(*È approvato*).

Metto ora ai voti l'articolo 1 con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 2.

La franchigia di cui all'articolo 1 del predetto regio decreto-legge 7 maggio 1925, numero 715, è concessa per i macchinari e per i materiali metallici che non possono essere forniti dall'industria nazionale e che siano importati per essere impiegati nelle ricerche e

nelle coltivazioni di idrocarburi liquidi e gassosi e di vapori endogeni e gas naturali connessi con tali vapori comunque suscettibili di utilizzazione industriale.

(*È approvato*).

Art. 3.

Le facilitazioni doganali previste negli articoli precedenti sono applicabili anche alle importazioni effettuate da imprese assuntrici di lavori di ricerca e coltivazione, ad esse affidati dai titolari dei relativi permessi o concessioni minerarie, semprechè i macchinari ed i materiali importati siano destinati esclusivamente alle ricerche e coltivazioni di cui ai precedenti articoli.

(*È approvato*).

Art. 4.

Le norme di attuazione della presente legge saranno emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle finanze, di concerto con quello dell'industria e del commercio.

(*È approvato*).

Art. 5.

La presente legge entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(*Non è approvato*).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa del deputato Angelini Armando: « Trasferimento in cauzione dei prodotti petroliferi intermedi e semilavorati » (1047) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del deputato Angelini Armando: « Trasferi-

mento in cauzione dei prodotti petroliferi intermedi e semilavorati », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge del quale do lettura :

Articolo unico.

Il terzo comma dell'articolo unico della legge 31 gennaio 1954, n. 2, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 3 dicembre 1953, n. 878, è sostituito dal seguente :

« All'articolo 2 è aggiunto il seguente comma :

” Ferma restando la disciplina concernente l'ammissione in esenzione di imposta di fabbricazione delle merci elencate nella tabella A allegata alla presente legge, il Ministero delle finanze, in seguito a motivata istanza delle ditte interessate, ha facoltà di consentire, fissando le norme da osservarsi, trasferimenti in cauzione di prodotti intermedi o semilavorati da una ad altra raffineria di olii minerali per essere sottoposti ad ulteriori lavorazioni per ottenere prodotti petroliferi finiti atti al commercio purchè i prodotti da trasferire abbiano un punto di infiammabilità Pensky-Martins inferiore a 55° C e un distillato a 300° C di almeno il 90 per cento in volume e si verifichi una delle seguenti condizioni :

a) i trasferimenti avvengano tra raffinerie a ciclo completo ;

b) i trasferimenti avvengano da raffinerie a ciclo completo ad altri impianti che abbiano carattere di complementarietà con le raffinerie ” ».

SPAGNOLLI, *relatore*. La 5^a Commissione permanente del Senato, nel proporre la conversione in legge del decreto-legge 3 dicembre 1953, n. 878, propose anche l'abolizione dell'articolo 2 del decreto-legge 11 marzo 1950 (Stampato n. 227-A) che prevedeva la possibilità, previa autorizzazione ministeriale, di trasferire in cauzione prodotti intermedi o prodotti semilavorati da una raffineria ad altra raffineria per essere quivi sottoposti ad ulteriori lavorazioni per ottenere prodotti petroliferi.

L'abrogazione dell'art. 2 del decreto-legge sopraricordato fu determinata dalla serie di evasioni fiscali cui il trasferimento dei prodotti in cauzione dava luogo. Le frodi avvenivano, secondo gli accertamenti degli organi di vigilanza, in misura molto vasta ed il loro controllo presentava spesso notevoli difficoltà. Come conseguenza venivano a determinarsi gravi danni per l'erario e per le industrie sane, le quali si trovavano in condizione di dover reggere la concorrenza dei prezzi praticati per le merci vendute in frode; questi prezzi, a volte, erano inferiori alla stessa imposta di fabbricazione.

Fu fatto, tuttavia, successivamente rilevare che, data la particolare struttura dell'industria di raffinazione del petrolio, a volte potesse essere economicamente utile, se non indispensabile, terminare in un'altra raffineria operazioni iniziate in una prima raffineria. Da qui è partito l'onorevole Armando Angelini che, in data 22 dicembre 1954, ha proposto alla Camera dei deputati il ripristino — con modifiche — del disposto di detto art. 2 del decreto-legge 11 marzo 1950.

La Commissione finanze e tesoro della Camera dei deputati, sentito il parere della Commissione industria, approvò — con modifiche — la proposta dell'onorevole Angelini, trasmettendola il 3 maggio 1955 al Senato.

Come risulta anche dalla relazione che accompagna la presentazione del disegno di legge alla Camera dei deputati, un tempo i prodotti petroliferi finiti si importavano quasi completamente dall'estero: dopo l'ultima guerra l'industria della raffinazione del petrolio in Italia si è enormemente sviluppata, tanto da essere oggi non solo sufficiente a coprire il fabbisogno nazionale di prodotti finiti, ma costretta a cercare il collocamento all'estero dei prodotti medesimi. Qualche cifra rende meglio evidente l'enorme sviluppo verificatosi nel campo della raffinazione del petrolio greggio nel nostro Paese.

Nel 1938 avevamo una capacità di lavorazione di 2.260.000 tonnellate annue, un consumo interno di 2.500.000, un *surplus* di produzione negativo ed una esportazione praticamente nulla. Viceversa nel 1955 la situazione si presenta così: capacità di lavorazione, 26 milioni di tonnellate all'anno; consumo interno 9 mi-

lioni; *surplus* di produzione 17 milioni; esportazione 6 milioni.

È da sottolineare il fatto che, partita da una lavorazione insufficiente per il consumo nazionale, l'industria petrolifera italiana è stata capace non solo di ricostruire gli impianti distrutti dagli eventi bellici, ma anche di svilupparli e perfezionarli in modo tale da potersi affermare sui mercati esteri. E non è fuor di luogo notare che in pochissimi anni le esportazioni di prodotti petroliferi finiti hanno raggiunto — in valore — il 10 per cento del totale delle esportazioni dall'Italia.

Ragioni tecniche ed economiche hanno imposto la posa in opera di costosissimi impianti per il miglioramento dei prodotti (particolarmente delle benzine e dei lubrificanti): la evidente impossibilità — per ragioni economiche — di dotare di tali impianti speciali ciascuna raffineria, porta alla necessità di trasferire alcuni prodotti intermedi e semilavorati in altra raffineria onde rendere possibile il completamento della lavorazione sul luogo ove esiste l'impianto adatto. E, ad esempio, il caso delle benzine che — semplicemente distillate — vengono trasferite in altra raffineria dotata di impianti speciali (*reforming* od altro) per essere ulteriormente lavorate onde far loro acquistare particolari caratteristiche sancite dalle competenti autorità o richieste dal mercato (esempio: alto numero di ottani). Altro esempio è quello della sottoposizione a *cracking* del greggio semilavorato dal quale sono state ricavate le frazioni leggere (benzina) allo scopo di poter ricavare da esso ulteriori quantità di benzina ad alto numero di ottani ed altri prodotti. Può verificarsi pure la necessità di trasferire prodotti quasi finiti con particolari caratteristiche (ad esempio: benzina ad alto numero di ottani, non ancora stabilizzata, nè etilizzata, nè colorata) ad altro impianto allo scopo di rendere in norma, e quindi commerciabile il prodotto (nel caso indicato, il secondo impianto dispone di benzina primaria a basso numero di ottani).

È altresì da notare che determinati mercati assorbono quantitativi limitati di prodotti speciali, per i quali è necessario un particolare impianto ed una adatta lavorazione: è il caso, ad esempio, delle benzine solventi per ottenere le quali è necessario trasferire benzina normale in piccoli impianti speciali che ne operano l'ul-

teriore frazionamento. Qualora non fosse possibile operare i trasferimenti accennati in cauzione, si verificherebbero inconvenienti di duplice natura, anche con danni economici per il Paese: il prodotto semilavorato dovrebbe essere declassato (come, ad esempio, benzina semilavorata immessa nel petrolio o gasolio nell'olio combustibile) oppure si dovrebbe rinunciare a produrre qualche tipo speciale di prodotto petrolifero (ad esempio, le benzine solventi). Nel primo caso ipotizzato (benzina declassata a petrolio) è evidente che il fisco verrebbe ad incassare imposte minori, mentre alla raffineria ne deriverebbe un danno economico; nel secondo caso (benzine solventi) gli impianti appositamente costruiti resterebbero inoperosi ed il Paese dovrebbe essere approvvigionato direttamente dall'estero, mentre si dovrebbe rinunciare alle possibilità di esportazione che si presentano.

Con la proposta di legge trasmessa dalla Camera dei deputati al Senato il 3 maggio ultimo scorso, si elimina una parte degli inconvenienti che le raffinerie lamentano: col provvedimento in esame, infatti, si permetterebbe il solo trasferimento in cauzione dei prodotti intermedi e semilavorati riferibili ad una classificazione doganale tra i prodotti leggeri (benzina, acqua ragia, petrolio). Si è voluto escludere il trasferimento di semilavorati classificati come gasolio e come lubrificanti proprio perchè ciò darebbe ancora luogo alle frodi di cui sopra si è parlato.

In conclusione, la indiscriminata abolizione dei trasferimenti in cauzione dei prodotti intermedi e semilavorati ha causato gravi inconvenienti alle raffinerie di petrolio e si rende urgentissimo il ripristino della facoltà, almeno nella forma proposta dalla Camera dei deputati. Si osserva che la « facoltà di consentire » che si conferisce all'amministrazione finanziaria, dà a questa la possibilità della revoca della concessione a quegli impianti che provocassero inconvenienti od abusi, mentre — attraverso la prescrizione delle « norme da osservare » e la vigilanza finanziaria esercitata sui trasferimenti e sulle lavorazioni — dovrebbe potersi impedire la fraudolenta immissione al consumo dei prodotti finiti che si ricavano, senza aver prima assolto i diritti dovuti.

5^a COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)72^a SEDUTA (27 ottobre 1955)

In base anche ai dati ed alle notizie desunte presso gli uffici competenti dell'amministrazione finanziaria, pare al relatore che il disegno di legge in esame venga incontro — senza creare difficili problemi di vigilanza fiscale — alle necessità tecnico-economiche dell'industria di raffinazione nazionale.

Per questi motivi reputo il disegno di legge degno di approvazione.

DE LUCA LUCA. La proposta di legge mi sembra articolata in maniera oscura e contraddittoria. Come si spiega, ad esempio, la necessità di trasferimenti di prodotti semilavorati da raffinerie a ciclo completo ad altri impianti, se le prime dovrebbero poter produrre il prodotto finito, appunto per essere a ciclo completo?

SPAGNOLLI, *relatore*. Determinati cicli di produzione sono curati da impianti particolari che non tutte le raffinerie, sia pure a ciclo completo, posseggono. L'Amministrazione finanziaria vuole evitare la doppia tassazione e si garantisce dalle frodi consentendo il trasferimento in cauzione di semilavorati. La tassazione viene imposta solo quando il prodotto, con quelle determinate caratteristiche, può considerarsi finito e come tale esce dalla raffineria.

MARINA. La tassazione infatti colpisce il prodotto in vendita al pubblico, non il grezzo o il semilavorato in corso di trasformazione. Facendo l'esempio delle stoffe, se un certo quantitativo esce da uno stabilimento non per essere messo sul mercato ma per essere sottoposto ad un'ulteriore elaborazione, è giusto che questo non sia colpito dalla imposizione fiscale.

Nel campo petrolifero questo avviene assai di frequente per gli speciali impianti di trasformazione italiani che sono fra i migliori d'Europa, tanto che i nostri prodotti sono molto ricercati all'estero.

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Non si tratta dunque, senatore De Luca, di una esenzione definitiva, ma solo di un provvedimento inteso ad evitare la doppia tassazione. Per evitare poi che si verifichino le frodi a cui ha accennato il relatore, il progetto sta-

bilisce determinate caratteristiche per le esenzioni temporanee o in cauzione di cui si parla.

SPAGNOLLI, *relatore*. Esemplicando, ricorderò che il Sottosegretario di Stato Zelioli Lanzini mi ha fatto presente come in provincia di Crema esista un impianto specializzato, attualmente fermo. Ove si evitasse l'imposizione sul prodotto che deve essere lavorato da quella piccola azienda, questa potrebbe riprendere la sua attività.

DE LUCA ANGELO. Per essere sincero anche a me la dizione della lettera b) non sembra convincente. È da pensare infatti che una raffineria che si definisce a ciclo completo sia in grado di provvedere a tutte le elaborazioni tecniche. Per quale ragione dovrebbe far ricorso ad altri impianti complementari?

BUIZZA, *Sottosegretario di Stato per l'industria ed il commercio*. Forse è bene che la Commissione sappia che il Governo aveva proposto al testo originario due emendamenti che la Camera non ha accolto. Il primo riguardava l'ammissione alla esenzione dall'imposta di fabbricazione, nei casi previsti dalle lettere a) e b), la quale sarebbe stata consentita dal Ministero delle finanze, come è previsto dall'attuale testo, ma d'accordo con i Ministeri del tesoro e dell'industria ed il commercio.

Il secondo emendamento riguardava un'ulteriore garanzia che il Ministero delle finanze voleva riservarsi, e cioè che le raffinerie ammesse a trasferimenti in cauzione dovessero essere sottoposte a vigilanza permanente del Ministero delle finanze.

Ad ogni modo non è da escludere che il testo attuale possa dar luogo ad incertezze.

RODA. In effetti la mia maggiore perplessità riguarda la opportunità che siano ammessi trasferimenti in cauzione fra impianti a ciclo completo e impianti complementari, cosa che a me sembra addirittura contraddittoria.

MARINA. Industrialmente parlando il ciclo si dice completo quando è idoneo trasformare il grezzo in benzina. Senonchè dal petrolio oltre la benzina si ricavano una quantità di altri prodotti, primo dei quali può considerarsi anche la superbenzina.

5ª COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

72ª SEDUTA (27 ottobre 1955)

DE LUCA LUCA. Proprio da questa osservazione vorrei prendere lo spunto per far presente che la benzina, se può essere considerata il punto di partenza per una ulteriore trasformazione, è però certamente di per sè già un prodotto finito. In tal caso non vedo come si possano evitare le frodi.

PRESIDENTE. Il progetto parla appunto di trasferimenti tra raffinerie a ciclo completo, perchè il prodotto dopo la lavorazione effettuata presso queste raffinerie, per quanto possa essere ulteriormente raffinato, non subisce cali. Ed è appunto sui cali fittizi che si operano le frodi.

Comunque, se si ritiene che non vi siano sufficienti informazioni, per consentire all'onorevole Sottosegretario per l'industria ed il commercio di raccogliere dati più precisi, credo che non sia inopportuno un rinvio della discussione.

Se non si fanno osservazioni il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea del disegno di legge: « Agevolazioni fiscali in materia di imposta generale sull'entrata per la importazione di navi estere » (1115).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Agevolazioni fiscali in materia di imposta generale sull'entrata per la importazione di navi estere ».

Come è noto il senatore Tomè aveva presentato, nell'ultima seduta, una proposta conciliativa, fra le opposte tesi che si erano manifestate, intesa ad applicare le agevolazioni di cui si discute solo alle navi di piccolo tonnellaggio. A questo riguardo immagino che tutti avrete quel promemoria della Associazione sinistrati di guerra in cui si fa presente che escludere dal beneficio le navi di maggior tonnellaggio sarebbe inopportuno, perchè proprio per queste ultime appaiono pressochè impossibili le nuove costruzioni nei nostri cantieri. Invito il

Governo ad esprimere il suo parere sulla proposta del senatore Tomè.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo, considerato il proposito di alcuni senatori di limitare il beneficio fiscale all'acquisto di navi inferiori ad un determinato tonnellaggio (è noto che alla proposta Tomè, si sono associati, in via di massima, anche i senatori De Luca Luca e Roda) ritiene di non poter accogliere detta proposta ed insiste nella formulazione che è stata presentata.

Mi si permetta di dichiarare che, a questa conclusione, si è pervenuti considerando alcune delle argomentazioni esposte nelle precedenti sedute e per altre considerazioni che vorrei sottoporre alla vostra attenzione, onorevoli senatori, senza peraltro aver alcuna pretesa di modificare la vostra opinione e la decisione già affacciata di portare in Aula la discussione del disegno di legge.

Nelle due precedenti sedute, e specialmente in occasione dell'ultima seduta della Commissione ho molto insistito sul concetto che la legge ha scopi prevalentemente sociali, poichè l'acquisto all'estero di navi di seconda mano viene fatto soprattutto da piccoli armatori. Perchè l'espressione fosse priva di alcun accento demagogico, bensì riferita soltanto alla realtà tecnica, chiarivo che per piccoli armatori sono da intendere quelli « che mancano di larghe disponibilità di capitale e che costituiscono spesso delle società a carattere familiare, raccogliendo "carature" o "frazioni di carato" — fino al "centesimo di carato" — tra parenti ed amici. Talvolta, qualcuno di questi piccoli armatori, attraverso gestioni particolarmente accorte e fortunate, riesce ad ampliare la propria attività, a divenire, cioè grande armatore (o grosso, se preferite), ma state pur certi che appena le sue disponibilità di capitale aumenteranno egli abbandonerà la pratica di acquistare navi usate e preferirà costruirne nuove, perchè la sua esperienza gli insegna che con navi nuove riuscirà a tenere testa alla concorrenza anche in periodo di bassi noli, mentre le vecchie carrette sono le prime ad entrare in disarmo quando sopravviene la crisi ».

Poi, però, continuando la discussione si è forse perso di vista il riferimento tecnico-finanziario per l'esatta interpretazione della espressione « piccolo armatore » e si è parlato invece di tonnellaggio delle navi; talchè per grosso armatore è sembrato volersi intendere chi ha grosse navi e per piccolo chi ne ha di modesto tonnellaggio; mentre io ho sempre insistito nel definire piccolo armatore colui il quale ha modeste disponibilità di capitale. Possono esserci (e vi sono) armatori di fortissima consistenza finanziaria (« grossi capitalisti » se vogliamo usare un'espressione colorita) che hanno una intera flotta di piccole unità, magari specializzate in trasporti particolari (cisterne, frigorifere, ecc.) destinate a rotte determinate, dove non sono necessari grandi tonnellaggi; navi di altissima efficienza tecnica ed economica, nuovissime e veloci.

Per contro possono esserci (e vi sono) armatori che posseggono una minima caratura di una sola grossa nave per l'acquisto della quale, come ho già detto, possono avere mobilitato le modeste possibilità finanziarie di decine e decine di piccoli risparmiatori; può parlarsi in tal caso, di grossi armatori? Non credo. E' da chiarire maggiormente l'elemento della non grande disponibilità di capitale occorrente per acquistare navi all'estero; debbo fornirvi ancora qualche altro elemento, che prospetto solo ora trattandosi di materia di competenza non propria del mio Ministero. Per disposizione del Ministero del commercio con l'estero non viene consentito il pagamento immediato delle navi acquistate all'estero, se non per il valore di demolizione: cioè 35 dollari per ogni tonnellata di stazza lorda. Per il resto viene invece richiesto un finanziamento estero che è normalmente garantito da ipoteca e che viene pagato con il residuo lordo con i noli in valuta. Pertanto, se prendiamo a parametro la « Liberty » col prezzo arrotondato a lire 50 mila a tonnellata e un tonnellaggio approssimativo a 10.000 tonnellate stazza lorda, constatiamo che per acquistarla, a norma delle disposizioni del Commercio con l'estero, occorre disporre, in Italia, di un valore pari a dollari 350 mila, cioè lire 218.750.000; e quando poniamo mente al fatto che per realizzare tale cifra si consorziano spesso decine e decine di

caratisti, dobbiamo concludere che questi sono ben lontani dalla posizione di grossi armatori.

E' per questo che il Governo, considerata la proposta della Commissione di limitare il beneficio fiscale del 2 per cento agli acquisti di navi inferiori ad un determinato tonnellaggio, ritiene di non poter accogliere detta proposta.

RODA. Non entrerò nel merito della polemica del piccolo e del grande armatore, polemica che del resto non abbiamo mai sollevato perchè sappiamo troppo bene che ci possono essere dei piccoli armatori che possiedono grandi flotte e dei grandi armatori che invece possiedono piccole flotte: si tratta solo di stabilire in quale proporzione di proprietà e quindi di caratura entra in gioco la persona fisica che noi chiamiamo armatore.

Ciò premesso, io debbo per la terza volta — e spero per l'ultima — dire al rappresentante del Governo che i dubbi che noi avevamo nella prima seduta in cui si discusse questo disegno di legge dall'iter veramente caotico, rimangono in pieno. Quindi, siccome questi dubbi sono già stati espressi nelle due precedenti sedute, io non voglio affliggere i colleghi con la ripetizione dei motivi per cui noi siamo contrari a questo disegno di legge e insistiamo nella richiesta di rimessione all'Assemblea.

BRACCESI. Non si potrebbe apportare un emendamento con il quale si stabilisca l'obbligo di indicare l'età delle navi da acquistare?

Dico questo perchè, a mio avviso, le maggiori speculazioni avvengono nell'acquisto di vecchie navi che servono per il trasporto di prodotti corrosivi (concimi, ecc.) per cui dopo altri 8 o 10 viaggi al massimo si buttano in disarmo.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Aderirei senz'altro se questo fosse l'intendimento di tutta la Commissione. Quali che siano gli argomenti esposti con chiarezza e competenza dai colleghi, a me pare che essi non servano a dare un orientamento preciso alla Commissione. Ritengo pertanto che la cosa migliore sia quella di aderire alla proposta, avanzata nella scorsa seduta, di portare la discussione in Aula. Anzi dirò di più: nell'ipotesi che questa proposta

non venisse mantenuta, il Governo la farebbe propria.

DE LUCA LUCA. Il collega Tomè la scorsa seduta ha fatto una proposta che anche a noi dell'opposizione è parsa abbastanza giusta e concreta: cioè quella di limitare l'agevolazione fiscale al piccolo tonnello, e ciò allo scopo, penso, di andare incontro a quei piccoli operatori economici o armatori che, anche a parere dello stesso onorevole Sottosegretario, esistono nel nostro Paese.

Riterrei pertanto che la proposta del collega Tomè debba essere un po' discussa e vagliata anche dal rappresentante del Governo, con maggiore ocularità, in quanto anche a noi stessi è sembrata una proposta accettabile.

Come ha giustamente affermato l'onorevole Sottosegretario, il Governo si preoccupa soprattutto di andare incontro ai piccoli operatori economici, oppure si preoccupa di andare incontro ai grossi armatori? Nel primo caso, è evidente che la proposta Tomè non può non essere accettata dal Governo.

La volta scorsa, appunto per avere una relazione più completa da parte del rappresentante del Governo, avevamo chiesto anche i nominativi di questi piccoli armatori, perchè non è vero che non si possa in Italia fare una discriminazione fra piccoli e grossi armatori. Ognuno di noi rappresenta in sostanza una determinata regione, una determinata zona, e pertanto conosce quale è il grosso e quale è il piccolo operatore economico. Non capisco quindi perchè ancora da parte del Governo si insista nel sostenere che non è possibile stabilire quali siano i piccoli e quali i grossi operatori economici nel nostro Paese in questo settore. Per conto mio, mi rifiuto di accettare questa tesi, ed anzi la scorsa seduta ho già detto al rappresentante del Governo che, conoscendo i nominativi di queste persone, sono in grado anche di denunciare al Parlamento che ci sono in Italia una quantità di piccoli armatori, o che passano per tali, che in sostanza sono dei prestanome dei grossi armatori.

Vogliamo finalmente portare una chiarificazione in questo campo, vogliamo moralizzare questo ambiente, come dovrebbe essere preciso dovere del Parlamento e del Governo?

Torno a ripetere che la proposta fatta dal collega Tomè non può non essere accettata da parte del Governo poichè mira appunto a moralizzare l'ambiente. Un conto è andare incontro ai piccoli armatori ed un conto è servirsi di questo pretesto del piccolo armatore per agevolare il grosso armatore, cioè i vari Lauro insomma, che quando si tratta di presentarsi al corpo elettorale si permette il lusso di spendere centinaia di milioni per comprare i voti in un modo veramente deplorabile, a danno del contribuente italiano e dello Stato.

RODA. Non contesto affatto il diritto da parte del Governo di chiedere che il disegno di legge sia discusso in Aula. Ben venga in Assemblea, poichè in quella sede noi ci batteremo per l'affermazione del nostro punto di vista.

Mi sembra che nella passata seduta il collega Tomè ha presentato una proposta accettabile, che il Governo avrebbe avuto il dovere di confutare con argomentazioni di carattere tecnico ed economico, che però purtroppo non abbiamo sentito in questa sede.

Comunque, poichè a noi interessa soprattutto la portata finanziaria di questo provvedimento, io faccio una domanda molto semplice: per quale motivo il Governo ha creduto di esonerare solo in parte queste navi straniere che verranno immesse nella flotta italiana? Per quale motivo ha creduto di proporre un esonero soltanto del 2 per cento anzichè del 3 per cento? Evidentemente, avrà fatto i suoi bravi calcoli; e siccome questa ulteriore esenzione dell'1 per cento comporterebbe un danno per le finanze statali, sia pure rapportato all'anno 1954, di 160 milioni, io chiedo se non sarebbe possibile mitigare l'aliquota di esenzione portandola ad una misura minore, in modo da poter ridurre in più ragionevoli limiti il danno per il nostro erario. In altri termini, se l'esenzione anzichè essere del 2 per cento fosse dell'1 per cento, si potrebbe anche discutere su una base diversa. Insomma, bisognerebbe vedere se veramente l'esenzione del 2 per cento consente o no di fare l'acquisto ed effettuare il cambio di bandiera della nave: questo è il problema, questo è il punto interrogativo al quale dovrebbe rispondere il Governo.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anzitutto debbo respingere *a priori* le gravi dichiarazioni fatte dal senatore De Luca Luca a proposito di speculazione di grossi armatori, di piccoli armatori prestanome, ecc. È inutile, senatore De Luca, che io dia i nomi dei piccoli armatori — e potrei darglieli anche subito — quando lei già dichiara che costoro non sono altro che dei prestanome dei grossi armatori.

DE LUCA LUCA. Non ho detto tutti.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho già rilevato che non è facile, attraverso l'acquisto di una nave, stabilire se si tratta di un grosso o di un piccolo armatore, non solo perchè, ripeto, il grosso armatore può reperire il valore della nave anche attraverso una caratura, ma anche perchè, con le agevolazioni che derivano dalla possibilità dell'acquisto in un certo numero di anni con ipoteca sulla nave, è possibile acquistare grosse navi con somme che sono alla portata anche dei piccoli armatori. Abbiamo visto infatti come con soli 500 milioni si possa acquistare una nave « Liberty » di 10 mila tonnellate. Con il contributo di 35 dollari alla tonnellata, una nave di 3 o 4 mila tonnellate può essere acquistata con poche decine di milioni, mentre se si dovesse costruire nuova, questa possibilità per i piccoli armatori verrebbe a mancare. In ogni caso, a me sembra che anche per l'acquisto di navi di grosso tonnellaggio,

il piccolo armatore possa intervenire attraverso il sistema del consorzio dei caratisti e attraverso le agevolazioni concesse dal Commercio con l'estero.

Comunque, se il senatore De Luca Luca sospetta che questa legge serva esclusivamente, come egli ha sostenuto anche la volta scorsa, a nascondere i grossi armatori i quali vogliono fare pingui affari con le navi da acquistare, io evidentemente non posso modificare le sue opinioni.

Il Governo insiste pertanto nel chiedere che la discussione di questo disegno di legge sia trasferita in Aula, dove per chiarezza e per serenità di tutti, è possibile sviluppare maggiormente e con più solidi argomenti quelle che possono essere le varie obiezioni ed i vari punti di vista.

PRESIDENTE. Resta allora stabilito che, in seguito alla presentazione della richiesta presentata, a norma del Regolamento, dai senatori Roda, Mariotti ed altri, questo disegno di legge sarà discusso e votato dal Senato.

La discussione in Commissione proseguirà pertanto in sede referente.

La seduta termina alle ore 13.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.