SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

5ª COMMISSIONE

(Finanze e tesoro)

GIOVEDI 14 GIUGNO 1962

(152ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente BERTONE

INDICE

DISEGNO DI LEGGE:

« Modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle Società nazionali assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea » **(1917)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni):**

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 2757, 2758, 2759, 2761, 2762, 2763, 2764
CONTI, *relatore* .2758, 2760, 2761, 2762, 2764
FORTUNATI 2761, 2764
MARIOTTI 2759, 2762, 2763
PARATORE 2758, 2760, 2761
PARRI 2760, 2761, 2764
PIOLA 2758, 2761. 2762, 2763
PECORARO, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764
RUGGERI 2759, 2762, 2764

La seduta è aperta alle ore 11.

Sono presenti i senatori: Bergamasco, Bertoli, Bertone, Braccesi, Cenini, Conti, De Giovine, De Luca Angelo, Fortunati, Franza, Gallotti Balboni Luisa, Mariotti, Mott, Oliva, Paratore, Parri, Pesenti, Piola, Roda, Ruggeri, Spagnolli e Valmarana.

Interviene il Sottosegretario di Stato per le finanze Pecoraro.

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

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle Società nazionali assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea » (1917) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle Società nazionali assuntrici di servizi di

trasporto aereo di linea », già approvato dalla Camera dei deputati.

C O N T I , *relatore*. Io ho già svolto la mia relazione in altra seduta. La discussione del disegno di legge venne poi rinviata perchè attendevamo dei chiarimenti da parte del rappresentante del Governo. Richiamo in sintesi quello che avevo già esposto, premettendo che anch'io mi associavo al rilievo del senatore Paratore. Comunque, all'inizio dell'articolo 1, la frase: « Con effetto dal 1° luglio 1957 » deve essere depennata, mentre il primo comma dell'articolo stesso va leggermente variato. In tal modo credo che esso possa essere approvato. Viceversa l'articolo 2 dovrebbe essere soppresso in quanto non è concepibile una esenzione di soli cinque anni.

P I O L A . Sono d'accordo con il relatore che la sanatoria dal 1957 ad oggi è assolutamente assurda, e sarebbe anche generatrice di sperequazioni, in quanto nell'articolo 4 del disegno di legge si viene a stabilire che coloro che hanno fatto il loro dovere saranno colpiti, mentre quelli che non lo hanno fatto godranno, viceversa, dei benefici voluti dalla legge. È però interessante sapere come mai, in questo periodo, cioè dopo la cessazione del beneficio di cui trattasi avvenuto nel 1957, ci sia stato qualcuno che abbia potuto non pagare quando c'era una legge tributaria che doveva entrare in atto nella sua totalità. Ad ogni modo questa curiosità, che mi sembra legittima, anche se non viene soddisfatta, poco male, purchè noi cancelliamo la disposizione che consente quel beneficio assolutamente assurdo. Siamo d'accordo sugli emendamenti proposti dal relatore.

P R E S I D E N T E . Il decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, a cui si riferisce il disegno di legge in esame, dice all'articolo 1: « Alle società nazionali, esclusivamente assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea, è concessa, per la durata di dieci anni dal giorno di inizio di ogni singola linea, l'esenzione dal dazio doganale, dalla imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrimposta di confine, nonchè dalla imposta generale sull'entrata, per i carburanti e per i lubrificanti destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili impiegati per l'esercizio di tali linee ».

E poi dice l'articolo 5: « Le agevolazioni previste dall'articolo 1 avranno effetto, per le linee già in servizio, dal 1° luglio 1947.

Non sarà concesso il rimborso dei diritti corrisposti a titolo definitivo ».

Dimodochè queste società hanno avuto la esenzione dal 1° luglio 1947 al 1° luglio 1957. A questo termine l'esenzione è cessata e giustamente il senatore Piola e il senatore Conti dicono: ma come è possibile che, in difetto di una disposizione che autorizzasse queste esenzioni, le società non abbiano pagato? Questo è irregolare, indubbiamente. Allora, per mettere a posto questa irregolarità, abbiamo adesso l'esenzione permanente e la facciamo risalire al 1° luglio 1957. Ma sappiamo che cosa hanno fatto queste società, nell'intervallo che va dal 1957 ad oggi? Per esempio io penso, non senza fondamento, che le società, se hanno dovuto pagare di più per la benzina, si saranno rivalse sul prezzo di trasporto della clientela.

C O N T I , *relatore*. L'articolo 4 va soppresso, evidentemente, in relazione alla modifica all'articolo 1 che ho già proposto.

P R E S I D E N T E . E ci sono, viceversa, degli altri i quali, invece di pagare, hanno fatto delle contestazioni, per cui i pagamenti sono rimasti in sospeso; e quindi, non avendo pagato, si tengono il denaro. Mi pare che tutto questo non sia regolare e dia ragione alle perplessità che ha destato il disegno di legge.

P A R A T O R E . Sono d'accordo circa la soppressione della retroattività: in tema finanziario non è ammissibile nè retroattività attiva nè passiva.

Mi dispiace parlare di me, ma devo dire che quando ero presidente dell'I.R.I. vi erano, in Italia, due società che esercivano linee aeree civili, una d'accordo con gli americani e l'altra con gli inglesi; in questi ultimi tem-

pi esse furono fuse in un'unica società, l'Alitalia. Ma questa società non era tutta dell'I.R.I., vi erano anche altri azionisti, che però, successivamente, hanno ceduto all'I.R.I. le loro azioni. Questi privati non chiederanno, ove la retroattività del provvedimento in esame dovesse essere approvata, la revisione dei bilanci passati? Non è possibile che il Governo non abbia pensato a questo e che l'I.R.I. non abbia detto una parola in merito. Quelli che hanno venduto le azioni non diranno niente? Per tutte queste ragioni io mi dichiaro contrario al disegno di legge nel suo testo attuale.

R U G G E R I . Ripeto quello che ho già detto nella precedente seduta: sono d'accordo che alle società di navigazione aerea che fanno traffico internazionale sia concesso questo beneficio, ma non sono favorevole alla concessione di tale beneficio alle società nazionali e tanto meno per voli a domanda e non di linea. È come se dessimo l'esenzione alle automobili private, che poi facessero servizio pubblico. Credo che non sia il caso di dare delle esenzioni a chi si serve di aeroplani propri. Vogliamo, poi, mettere le linee aeree sullo stesso piano delle società di navigazione marittima? Ma le navi che fanno servizio interno non hanno questa esenzione e quindi ritengo non la si debba concedere per le linee aeree nazionali. Oltre tutto ciò significherebbe consentire una concorrenza al sistema ferroviario e al sistema automobilistico. Il provvedimento secondo me non trova, entro questi limiti, giustificazione.

M A R I O T T I . Desidererei un chiarimento: vorrei conoscere l'ammontare di queste esenzioni. A quanto ascende la somma non pagata in cinque anni?

P R E S I D E N T E . Penso che il Sottosegretario per le finanze ce lo dirà.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Il problema e in questi termini: le società aeree con la vecchia legge godevano di una esenzione decennale dal momento in cui iniziavano un servizio di linea e per ogni singola linea. L'unica società per la quale è passato il decennio, cioe la sola Compagnia che abbia esercìto linee aeree per oltre un decennio, ad oggi, risulta la cessata società L.A.I. per la linea Roma-Cagliari e viceversa. Tale linea, tenuto conto del giorno della sua attivazione, ha raggiunto i dieci anni di esercizio il 30 giugno 1957, per cui dal 1° luglio dello stesso anno non avrebbe avuto più titolo alla esen zione della quale si tratta.

Poichè la Società L.A.I. è stata posta in liquidazione con il 31 ottobre 1957, e da siffatta data si è avuta la riorganizzazione delle linee interne assunte dalla nuova società Alitalia — Linee Aeree Italiane — con inizio di altri periodi decennali di esenzione, i soli tributi rimasti in sospeso riguardano l'esercizio di detta linea aerea Roma-Cagliari e viceversa per il periodo 1° luglio 1957-31 ottobre 1957, data nella quale la L.A.I. è stata messa in liquidazione.

In previsione della proroga dell'esenzione in questione, la Società L.A.I. venne, a suo tempo, ammessa a depositare, a titolo di garanzia, i diritti afferenti i carburanti ed i lubrificanti consumati nell'indicato periodo, e per la precisata linea, diritti che ammontano a circa 35 milioni di lire.

Di questi 35 milioni, 675.000 lire sono stati già definitivamente versati alla Dogana di Cagliari, mentre le rimanenti lire 34.512.990 sono tuttora in deposito presso la Dogana di Roma 2ª, Fiumicino.

La retroattività 1° luglio 1957 dell'esonero per i carburanti e lubrificanti venne proposta appunto per consentire lo svincolo del cennato deposito a favore della liquidazione della Società L.A.I., ad eccezione, s'intende, della modesta somma nel frattempo versata, a titolo definitivo, alla Dogana di Cagliari, per la quale, non trattandosi più di svincolo di deposito, occorrerebbe, nel caso si dovesse rimborsare, l'apposita copertura, e ciò con una legge *ad hoc.* Il provvedimento di cui ci stiamo occupando non ha altro valore, ai fini delle retroattività, che quello del rimborso ad una società che ha cessato di esistere. Per le altre società, data la situazione interna ed internazionale del mercato dei carburanti, se non si facessero le previste agevolazioni noi ci troveremmo in situazioni di estrema difficoltà per reggere la concorrenza con le altre linee aeree.

Il Governo ha quindi proposto il disegno di legge. Per il rimanente, credo che vi siano problemi politici sui quali si può essere o non essere d'accordo, ma il problema della retroattività mi sembra del tutto circoscritto.

P A R A T O R E . L'Alitalia parteciperà a queste agevolazioni?

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* L'Alitalia ha cominciato ad agire nell'autunno del 1957. Si trova per ora nel corso pieno delle agevolazioni. Non vi è retroattività per l'Alitalia, ma per la L.A.I.

P A R A T O R E . Nel 1947 ebbero agevolazioni tutte e due le società allora esistenti: la prego di informarsi meglio.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Questa è una società ricostituita ed è quindi una nuova società. Lei, senatore Paratore, ha forse ragione, ma io non ho torto. Le due società: la L.A.I. e l'Alitalia, ebbero delle agevolazioni; ma poi nel '57 è stata formata una nuova società; ora mentre la L.A.I. è stata liquidata e quindi eliminata, l'Alitalia è subentrata.

P A R A T O R E . Ed hanno formato una unica società, che comprendeva anche la cessata.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Evidentemente hanno fatto una nuova società e le linee sono state assunte dall'Alitalia dando inizio ad un altro periodo decennale. Ritengo che gli Uffici che mi hanno fornito gli elementi con pieno senso di responsabilità siano nel giusto quando parlano di un inizio di attività nel 1957 e che quindi siamo nel pieno dell'attività decennale.

P A R R I . Vorrei ricordare che all'origine oltre alla L.A.I., che era una società aeronautica del tempo fascista, si erano costituire altre due società, e quindi per un certo periodo sono state tre le società aeree, di cui una con partecipazione americana ed una con partecipazione britannica, delle quali ultime ha parlato il Presidente Paratore. Queste due società con partecipazione di capitali esteri hanno finito per fondersi nel 1957. Vorrei dire all'onorevole Sottosegretario che se la ragione sociale è nuova, non erano nuove, se non in parte, le linee aeree esercitate; pertanto l'estensione del beneficio fiscale dopo il suddetto anno mi sembra ingiustificata, in quanto le società hanno continuato a goderne oltre i primi dieci anni per delle linee che erano già esistenti e che sono state poi assunte e pertanto proseguite nell'esercizio da una società diversa.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* È una questione di forma, più che di sostanza. Se la Commissione ritiene che vi sia colpa da parte del Governo — o se non colpa, negligenza — può reagire nel modo che ritiene più opportuno. Secondo me, tuttavia, se negligenza vi è stata è consistita nel chiedere tardi il rinnovo delle esenzioni in argomento.

C O N T I , *relatore.* Vorrei chiarire al senatore Parri che, per quanto sia vera la questione da lui rilevata dell'esistenza di due società, poi fuse in una, esercitanti linee aeree già esistenti, quando noi depenniamo l'inizio dell'articolo 1 e cioè le parole « Con effetto dal 1° luglio 1957 », la situazione diventa completamente sgombera. E quindi se quelle società sono con l'Alitalia in rapporto di continuità questa, per il periodo successivo al termine decennale, dovrà pagare. Se viceversa l'Alitalia è esattamente società nuova, a nuova gestione di linea, allora la questione rimane completamente impregiudicata, perchè noi il termine lo sopprimiamo. Se le cessate società hanno un rapporto di debito per somme che non hanno corrisposto al fisco, le corrisponderanno, in quanto noi sopprimiamo la retroattività del provvedimento. E tutta la questione si riduce a quei 35 milioni, dai quali devono essere detratte le cennate 675 mila lire. Essendo peraltro regolamente depositati, la questione è di facile soluzione.

A mio parere, la situazione sarà chiarita depennando la frase iniziale dell'articolo 1 e sopprimendo l'articolo 4.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Se mai con una ragione vorrei esprimere una mia opinione per contribuire al chiarimento della questione. Nel 1957 si venne alla costituzione di una nuova società, cioè dell'Alitalia.

P A R A T O R E . Si fusero le due società preesistenti.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Se mai con una ragione sociale rinnovata, se non nuova. Vorrei cercare di esprimere, se ci riesco, il mio concetto: se si fosse mantenuta la vecchia compagnia, il Governo avrebbe avuto la sollecitudine di chiedere il prosieguo delle agevolazioni tributarie per i carburanti; essendo intervenuta una situazione formale che creava un nuovo termine decennale, non ha ritenuto di farlo. Insomma, dal punto di vista sostanziale, a me pare che ci sia stata forse una negligenza, ma nessun Parlamento si sarebbe preso la briga e la responsabilità di negare delle agevolazioni tributarie in un settore in cui un'esigenza di concorrenza le imponeva.

P A R R I . Ma io non critico il merito dell'esenzione sul quale sono d'accordo, ma le modalità con la quale la si vuol prorogare.

F O R T U N A T I . Io credo che se si vuol dare l'esenzione per un determinato caso, bisogna dirlo in maniera chiara. L'articolo 1 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937 stabilisce che « Alle società nazionali, esclusivamente assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea, è concessa, per la durata di dieci anni dal giorno di inizio di ogni singola linea, l'esenzione », eccetera. Quindi, quando avviene una fusione commerciale e le linee ci sono già, non comincia un nuovo decennio. Se vogliamo dire questo, diciamolo, ma allora bisogna che modifichiamo la legge del 1948.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Questo è da discutere, perchè c'è una combinazione di società e di linee.

F O R T U N A T I . Ma la legge dice: « Alle società nazionali, esclusivamente assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea, è concessa, per la durata di dieci anni dal giorno di inizio di ogni singola linea, l'esenzione »: quindi si forma una nuova società, ma la linea c'è già, il decennio continua; non è che inizi un nuovo decennio, altrimenti una esenzione temporanea si trasformerebbe in esenzione permanente attraverso nuove forme giuridiche.

C O N T I , *relatore.* Io posso essere perfettamente d'accordo col senatore Fortunati, ma dico che la questione è collegata con l'articolo del testo trasmesso dalla Camera dei deputati e non collegata affatto al nuovo testo da me proposto; perchè quando noi votiamo il nuovo testo depennando le parole iniziali, rimane ferma la situazione giuridica preesistente.

P I O L A . Il senatore Fortunati deve tenere presente che il relatore propone la cancellazione delle parole: « Con effetto dal 1° luglio 1957 ».

F O R T U N A T I . Qui io ritengo si tratti di una modificazione sostanziale, perchè mentre prima vi erano le esenzioni limitate all'intervallo di un decennio, adesso vi è una esenzione totale, senza limiti.

P I O L A . D'accordo; è la conseguenza del problema politico della concorrenza con le altre linee internazionali.

F O R T U N A T I . L'esenzione non riguarda soltanto le linee internazionali, ma anche quelle nazionali, perchè quando il Sottosegretario dice che noi ci troviamo in condizioni di imbarazzo di fronte alla concorrenza internazionale, io questo lo capisco.

P R E S I D E N T E . Anche la legge del 1948 si riferisce a tutte le linee.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* I servizi di linea internazionali stranieri fanno servizio anche per i percorsi delle linee interne italiane con prezzi molto più bassi.

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

Passiamo ora all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Con effetto dal 1° luglio 1957, l'articolo 1 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, modificato con la legge 6 marzo 1950, numero 181, è sostituito con il seguente:

« Alle Società nazionali, assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea, è concessa l'esenzione dal dazio doganale, dall'imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrimposta di confine, nonchè dall'imposta generale sull'entrata, per i carburanti e lubrificanti destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili impiegati per l'esercizio di tali linee, nonchè per l'esercizio di voli a domanda non di linea.

Il beneficio di cui al precedente comma è, altresì, concesso alle Società nazionali di trasporto aereo esercenti soltanto voli a domanda non di linea ».

Il relatore propone la seguente nuova formulazione di questo articolo:

« L'articolo 1 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, modificato con la legge 6 marzo 1950, n. 181, è sostituito con il segente:

" Alle società nazionali assuntrici dei servizi di trasporto aereo di linea è concessa l'esenzione dal dazio doganale, dall'imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrimposta di confine, nonchè dall'imposta generale sull'entrata, per i carburanti e lubrificanti di qualsiasi tipo destinati al funzionamento degli aeromobili impiegati ai fini dell'esercizio di tali servizi, nonchè per il trasporto di passeggeri e di cose a carattere discontinuo ed occasionale "».

CONTI, *relatore*. Con questa formula l'ultimo capoverso dell'articolo 1 è superato, perchè il precedente, nel testo da me formulato, è comprensivo di tutto.

RUGGERI. Ci sono società che hanno linee aeree anche a domanda. Io propongo la soppressione, nell'emendamento, dell'esenzione per voli a domanda non di linea.

PIOLA. Mi sembrava che fossimo d'accordo su questo emendamento, la volta scorsa.

CONTI, *relatore*. Era rimasta soltanto la perplessità sul termine di decorrenza dei benefici fiscali.

PRESIDENTE. Si potrebbe lasciar sussistere l'ultimo capoverso. E un duplicato che non reca danno — *repetita juvant* —; e se non è un duplicato, vuol dire che è utile che ci sia.

RUGGERI. Ma i voli non di linea sono per prenotazione.

PIOLA. È bene che sia così; noi vogliamo incrementare questi servizi.

PRESIDENTE. Qual'è la ragione per cui il relatore propone di sostituire le parole: « impiegati per l'esercizio di tali linee » con le altre: « ai fini dell'esercizio di tali linee »?

CONTI, *relatore*. Perchè ci sono anche le prove, gli esperimenti, le revisioni dei motori.

PECORARO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Si faceva anche il caso di società che non esercitino servizi di linea.

CONTI, *relatore*. Allora, se vogliamo anche precisare quell'ipotesi, si può lasciar vivere l'ultimo comma dell'articolo 1, com'è formulato nel disegno di legge: « Il beneficio di cui al precedente comma è, altresì, concesso alle Società nazionali di trasporto aereo esercenti soltanto voli a domanda non di linea ».

MARIOTTI. Ho l'impressione che in questo disegno di legge non tutto sia chiaro. Secondo me bisognerebbe conoscere il rapporto di prezzo e di quantità fra i carburanti che vengono forniti da società italiane e da società estere. Mi sembra che questo dato sia

importante per sapere se con l'esenzione fiscale certe società estere abbiano la prevalenza nella fornitura di carburanti e lubrificanti a tutti gli aeromobili. Non vorrei che sotto sotto si favorisse qualche società nostra o straniera — e bene sarebbe conoscere appunto la nazionalità — dando la possibilità a costoro di prevalere sul piano competitivo, con delle agevolazioni che consentano loro di fornire tutto il carburante alle nostre linee aeree. Chiedo pertanto un rinvio della discussione per avere esatte informazioni in merito.

P I O L A . Il senatore Mariotti, stando alle sue parole, vorrebbe che il carburante venduto dalle società estere non avesse l'esenzione e quello venduto dalle società italiane l'avesse. Ora questa è una discriminazione che non è il caso di fare. Mi sembra che noi possiamo decidere se dobbiamo favorire o non favorire queste linee aeree, ma non possiamo imporre di comperare la benzina da una società piuttosto che da un'altra. È una politicizzazione che non si può fare.

M A R I O T T I . Le altre benzine sono soggette a imposta.

P R E S I D E N T E . Se noi applichiamo una norma discriminatoria per il viaggio di ritorno, gli altri Paesi adopereranno la stessa norma nei nostri riguardi.

M A R I O T T I . Mi sembra che la questione non vada posta così.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Vorrei chiarire a nome del Governo alcuni precedenti agli onorevoli colleghi della Commissione. Il provvedimento al vostro esame è stato proposto per concedere una agevolazione alle linee aeree italiane e non alle ditte fornitrici di carburanti e lubrificanti, perchè riteniamo, dal punto di vista della competitività, che il prezzo elevato dei carburanti sia controproducente nell'esercizio di queste linee. Il senatore Mariotti ha chiesto una sospensiva: il Governo è fondamentalmente contrario a tale richiesta, perchè nella sua attività e in ispecie nella formulazione del disegno di legge in esame non è passata nemmeno lontanamente per il capo ad alcuno che le agevolazioni previste possano andare a favore nè di società petrolifere italiane, nè di società straniere. Forse, se mai, un maggiore sviluppo aereo può agevolare le società nazionali, più che agevolare le società estere, poichè le società nazionali hanno una certa quale situazione di privilegio; a mio parere, esse sono certo meritevoli di una considerazione proprio in quanto società italiane. Se poi il provvedimento andasse a favore di un ente nazionale cui evidentemente allude il senatore Mariotti, in definitiva, ho ragione di suporre che il maggiore vantaggio di tale ente proverrebbe da una maggiore possibilità di esercizio delle nostre linee aeree.

M A R I O T T I . Non insisto nella mia richiesta di sospensiva.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Apprezzo la cortesia del senatore Mariotti.

P R E S I D E N T E . Chiarite le questioni relative alle osservazioni sollevate dalla Commissione, metto ai voti l'articolo 1 nella seguente nuova formulazione concordata:

« L'articolo 1 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, modificato con la legge 6 marzo 1950, n. 181, è sostituito con il seguente:

" Alle Società nazionali assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea è concessa l'esenzione dal dazio doganale, dall'imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrimposta di confine, nonchè dall'imposta generale sull'entrata, per i carburanti e lubrificanti di qualsiasi tipo destinati al funzionamento degli aeromobili impiegati ai fini dell'esercizio di tali servizi, nonchè per il trasporto di passeggeri e di cose a carattere discontinuo ed occasionale.

Il beneficio di cui al precedente comma è, altresì, concesso alle Società nazionali di trasporto aereo esercenti soltanto voli a domanda non di linea " ».

(*È approvato*).

Art. 2.

Trascorsi cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge, cesserà di avere effetto l'esenzione prevista dall'articolo 2 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, modificato con la legge 6 marzo 1950, numero 181.

C O N T I , *relatore*. L'articolo 2 dovrebbe essere soppresso.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Perchè si dovrebbe sopprimere?

C O N T I , *relatore*. Perchè il limite di cinque anni, in relazione all'esenzione prevista per il materiale aeromobile eccetera, è ritenuto eccessivamente gravoso.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'articolo 2, proposto dal relatore.

(*È approvato*).

Art. 3.

È abrogato l'articolo 3 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937.

(*È approvato*).

Art. 4.

Nell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 1 della presente legge, non sarà concesso il rimborso dei diritti corrisposti a titolo definitivo.

C O N T I , *relatore*. Presento proposta di soppressione anche dell'articolo 4, in relazione alla soppressione del termine stabilito nella vecchia formulazione dell'articolo 1.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti questo emendamento soppressivo dell'articolo 4.

(*È approvato*).

Art. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

F O R T U N A T I . Mi pare che non sia il caso di insistere, salvo casi particolarissimi, nel fissare eccezioni alla decorrenza di una legge, quando per la sua entrata in vigore vi sono già disposizioni di carattere generale.

P R E S I D E N T E . Trovo giusta l'osservazione del senatore Fortunati e di conseguenza propongo la soppressione dell'articolo 5.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti questo emendamento soppressivo.

(*È approvato*).

P A R R I . Per chiarire i nostri motivi di critica e, nel contempo, per rispondere al senatore Piola, vorrei dire, per dichiarazione di voto, che la nostra non è una opposizione nei confronti della società italiana che gestisce la navigazione aerea, ma si riferisce solo al fatto che in molte, troppe occasioni vengono organizzati voli non di privati, ma di ricchi che noleggiano apparecchi per farsi trasportare da Milano all'Isola d'Elba, voli che, secondo noi, non hanno ragione di essere agevolati. Con questa riserva non ci opponiamo all'approvazione del disegno di legge.

R U G G E R I . Dichiaro, anche a nome del mio Gruppo, che ci asteniamo dal voto.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 12.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari