SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

5ª COMMISSIONE

(Finanze e Tesoro)

MERCOLEDI 22 FEBBRAIO 1961

(*86ª seduta in sede deliberante*)

Presidenza del Vice Presidente GIACOMETTI

INDICE

Disegno di legge:

«Modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi» (920) (Seguito della discussione e rinvio):

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 1393, 1400, 1413, 1415
BERTOLI 1409, 1411, 5414
CENINI 1410
FORTUNATI 1414
PECORARO, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 1406
PIOLA 1406, 1411
RODA . . . 1400, 1401, 1402, 1405, 1406 1408
SPAGNOLLI, *relatore* . . . 1393, 1400, 1401, 1402 1405, 1406, 1408, 1413, 1415
TRABUCCHI, *Ministro delle finanze* 1413, 1414

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE 1392
BERTOLI 1391
PECORARO, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 1392
SPAGNOLLI 1392

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Bertoli, Braccesi, Cenini, Conti, De Luca Angelo, Fortunati, Franza, Gallotti Balboni Luisa, Giacometti, Oliva, Parri, Pesenti, Piola, Ponti, Roda, Ruggeri, Spagnolli e Valmarana.

Intervengono il Ministro senza portafoglio Tessitori, il Ministro delle finanze Trabucchi e i Sottosegretari di Stato per il bilancio Cerulli Irelli, per le finanze Pecoraro e per il tesoro De Giovine.

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

Sull'ordine dei lavori

BERTOLI. Ho fatto rilevare ad alcuni colleghi, e mi permetto farlo presente all'onorevole Presidente, come l'ordine del giorno della nostra Commissione venga re-

datto in modo non razionale e senza tener conto di talune inderogabili esigenze. Questo nostro disagio l'abbiamo manifestato altre volte e pareva che si fosse seguìto per un certo tempo un metodo più rispondente alle singole esigenze non solo dei colleghi, ma anche dei rappresentanti del Governo, nel redigere l'ordine del giorno e stabilire in esso gli argomenti che vanno trattati dalla Commissione.

L'odierno ordine del giorno, ad esempio, vede inseriti in 26 punti altrettanti disegni di legge e nessuno di noi certamente è in grado di discutere e di prepararsi su tanti argomenti. Tra quelli all'ordine del giorno possono sì esservi disegni di legge di poco conto, ma ve ne sono altri — come quelli sugli olii minerali, sulla Ragioneria generale, ecc. — di grande importanza e veniamo qui disorientati. E così molti di essi si saltano o si è costretti ad invertire continuamente l'ordine del giorno, perchè nessun rappresentante del Governo e nemmeno i relatori sono preparati a trattare seriamente la materia.

Pertanto rivolgo ancora una volta vivissima preghiera alla Presidenza affinchè, alla fine di ciascuna riunione della Commissione, in cinque minuti si stabilisca insieme quali argomenti includere nell'ordine del giorno della seduta successiva ed in tal modo sia possibile agevolare il lavoro di tutta la Commissione.

P R E S I D E N T E . Rivolgiamo appello in tal senso al Vice Presidente senatore Spagnolli, che particolarmente si occupa della compilazione dell'ordine del giorno.

S P A G N O L L I . Accolgo senz'altro le osservazioni espresse dal senatore Bertoli, anche a nome degli altri colleghi. Ritengo che da uno sforzo di tutti noi possa nascere una migliore sistemazione dell'ordine del giorno e sarà tanto di guadagnato per tutti. Per quanto mi riguarda personalmente, non ho nulla in contrario ad accettare il punto di vista del collega Bertoli. Bisogna peraltro che quando si stabilisce l'ordine del giorno si sappia, per accertamenti fatti — ed io avevo incominciato a farli per iniziativa personale — quali relatori sono effettivamente pronti o quando lo saranno. Il sistema dovrebbe funzionare così: il relatore viene nominato e gli si chiede di comunicare alla Presidenza della Commissione quand'egli si ritiene pronto a riferire alla Commissione stessa; in relazione a tale comunicazione, poi, si iscrive quel determinato disegno di legge all'ordine del giorno. Ad ogni fine di seduta, conoscendo il numero di relazioni pronte, la Presidenza propone di mettere all'ordine del giorno un determinato numero di disegni di legge, che potrà essere anche superiore alla media quando si tratti di piccoli provvedimenti.

Mi faccio carico di prendere accordi con il Presidente della Commissione, attualmente indisposto, ed in ogni caso con il Vice Presidente anziano che lo sostituisce, per adeguare la compilazione dell'ordine del giorno alle relazioni predisposte, dando in tal modo la possibilità sia ai rappresentanti del Governo che ai colleghi della Commissione di conoscere in anticipo i provvedimenti che verranno discussi nelle sedute successive.

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Vorrei pregare, in aggiunta a quanto ha detto il senatore Spagnolli, di tener presente che anche il Governo talvolta può non trovarsi perfettamente aggiornato nella discussione dei disegni di legge posti all'ordine del giorno. Infatti la Commissione finanze e tesoro del Senato — a differenza di quanto avviene alla Camera, dove la materia finanziaria è distribuita fra le Commissioni 5ª e 6ª, e dove il lavoro quindi viene più suddiviso — è sempre terribilmente carica essendo essa un po' l'estuario di tutto quanto rappresenta spesa. Desidererei pertanto si trovasse la possibilità di contemperare le varie esigenze, in modo che anche il Governo sia avvertito in anticipo — di almeno una settimana — degli argomenti che saranno inseriti nell'ordine del giorno.

S P A G N O L L I . Faremo in modo che tanto il Governo quanto i colleghi vengano tempestivamente avvertiti per prepararsi ad affrontare la discussione dei disegni di legge.

C'è peraltro un'altra questione da rilevare, ed è che la nostra Commissione, oltre ad essere particolarmente oberata dai numerosis-

simi disegni di legge di competenza, deve anche preoccuparsi dei pareri da formulare, il che non è cosa di poco conto. Per quanto mi riguarda, sarei dell'opinione che coloro che hanno l'incarico di redigere i pareri dovrebbero venire esonerati dallo svolgere le relazioni. Infatti lo stilare un parere ha lo stesso peso della stesura di una relazione: non è possibile fermarsi ai soli articoli che contengono le norme finanziarie; bisogna studiare l'intero provvedimento, per verificare se esista la copertura agli effetti dell'articolo 81. Può darsi, infatti che, scorrendo il disegno di legge, si trovi che negli esercizi futuri la copertura venga a mancare.

Direi quindi che, fino alla ripresa dei lavori in autunno, si vada avanti con questa mole di lavoro eccezionale, ovviando intanto alle difficoltà esposte dal senatore Bertoli, ma riterrei opportuno che nel frattempo si studi anche una soluzione che alleggerisca il lavoro di chi viene incaricato sia delle relazioni che della redazione di pareri.

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge: « Modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi » (920)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi ».

Prego il senatore Spagnolli di riassumere la sua relazione, già a suo tempo svolta, sul provvedimento in esame.

S P A G N O L L I , *relatore*. Darò, anzitutto, lettura della relazione che avevo preparato al termine dei lavori della Sottocommissione, che, peraltro, solo successivamente, come spiegherò, esaurì completamente il suo compito.

« Un *iter* laborioso e tormentato si conclude — almeno così spero — con la presentazione a voi, onorevoli colleghi della Commissione, della relazione e del testo emendato del disegno di legge che reca "modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi".

Questo provvedimento, presentato dal Governo alla nostra Assemblea il 23 gennaio del corrente anno, ha già avuto parziale attuazione, per quanto riguarda la variazione al regime fiscale dei residui della lavorazione degli olii minerali destinati alla diretta combustione in forni e caldaie, con il decreto-legge 30 giugno 1960, n. 590 convertito nella legge n. 825 del 14 agosto 1960 e, per quanto riguarda la modifica delle tabelle A, B e C, allegate al decreto-legge 3 dicembre 1953, n. 878 convertito nella legge 31 gennaio 1954, n. 2, con i decreti-legge 16 maggio 1960, n. 406 e 30 giugno 1960, n. 590 convertiti nelle leggi, rispettivamente, 13 luglio 1960, n. 661 e 14 agosto 1960, n. 825.

È stato, quindi, posto all'ordine del giorno della 60ª seduta in sede deliberante della Commissione del 23 giugno ultimo scorso, relatore l'onorevole Cenini, al quale mi par doveroso che rinnoviamo il nostro vivissimo apprezzamento per la cura con cui, in condizioni non perfette di salute, ha espletato il suo mandato, assicurando al nostro esame anche una necessaria ed utile documentazione. Alla sua meditata relazione mi riferisco e la presuppongo mentre mi accingo a stendere queste note.

Questo provvedimento, che passa ormai come « legge carrozzone », è indubbiamente complesso, poliedrico, ma rivela ad un attento esame una *mens legis* che si inquadra in una visione di valutazioni valide e corrette del processo evolutivo strutturale di un settore primario della nostra industria, quello degli idrocarburi e della petrolchimica.

Il nostro Paese, lo sappiamo tutti, da importatore di prodotti petroliferi finiti e greggi quale era nel 1930-35, si è trasformato in questo dopoguerra in un Paese importatore e produttore di greggio, produttore ed esportatore di prodotti finiti, trasformatore ed esportatore di prodotti della industria petrolchimica, nel cui settore si pone ormai su un piano importante anche in sede internazionale. Le norme regolatrici del regime fiscale dei prodotti petroliferi, stabilite con decreto-legge 28 febbraio 1939, n. 334, non potevano non denunciare la loro usura, sia come strumento fiscale, sia come strumento produttivistico; di qui le norme predisposte dal Governo e sottoposte al nostro esame.

Ho premesso che il provvedimento si inquadra validamente, positivamente nel nuovo ambiente economico-tecnico, che è chiamato a regolare sul piano fiscale e produttivistico, denunciando precisi obiettivi ed intelligenza degli effetti perseguendi e perseguibili.

Identificare, isolare e valutare nel loro peculiare peso le componenti fiscale e produttivistica del provvedimento e, in particolare, di ogni norma o gruppo di norme in esso accolte è certo arduo e, in certa qual misura, arbitrario, ma opportuno e i membri della Sottocommissione, nominata nella richiamata seduta del 23 giugno, le hanno tenute presenti nell'espletamento del loro mandato.

La finalità fiscale si è perseguita senza sacrificio della finalità produttivistica, anzi si può ritenere che le due finalità siano state congiuntamente perseguite con un efficace coordinamento delle norme adottate.

La finalità fiscale *stricto sensu* si può realizzare con ampliamento dell'area impositiva e reperimento di nuovi oggetti di imposta, con l'inasprimento di aliquote, con l'erosione dell'area di evasione mediante una azione più rigorosa di vigilanza e inasprimento delle misure repressive.

La finalità produttivistica si può realizzare con attenuazione di aliquote, con adozione di incentivi fiscali (esenzioni fiscali o tassazione con aliquote ridotte) con misure perequative, che eliminano aree di privilegi fiscali riattivando le concorrenze, adeguando lo strumento fiscale a situazioni peculiari in sviluppo (parificazione dell'industria petrolchimica alle raffinerie nell'uso agevolato di alcuni prodotti petroliferi).

A titolo esemplificativo elencherò alcune misure accolte nel provvedimento, in cui si può rilevare come esclusiva o preminente la finalità fiscale o produttivistica, facendo salva la riserva di arbitrarietà, inevitabile in qualsiasi classificazione.

Si possono considerare di prevalente peso fiscale le seguenti misure:

a) assoggettamento ad imposta degli idrocarburi aciclici saturi e naftenici liquidi (benzine solventi) impiegati per la produzione di benzina, con aliquote pari a quella della benzina di lire 9.120 a quintale;

b) assoggettamento ad imposta ridotta di lire 4.200 a quintale delle benzine solventi, come sopra, impiegate per la produzione di vernici;

c) assoggettamento ad imposta degli estratti aromatici impiegati per la produzione di lubrificanti, con aliquota pari a quella vigente per i lubrificanti, di lire 12.400 a quintale;

d) revisione dei criteri per la determinazione dei cali naturali di giacenza, anche in relazione all'acceleramento dei tempi tecnici di circolazione dei prodotti petroliferi, riferendo la misura dell'abbuono al tempo effettivo di giacenza e non a quello calcolato;

e) nuova regolamentazione fiscale delle additivazioni e delle miscele, per cui le sostanze aggiunte ai prodotti petroliferi sono assoggettate ad imposizioni con aliquote uguali a quelle previste per i prodotti a cui vengono aggiunte o coi quali vengono miscelate, pure con opportuni temperamenti ed eccezioni;

f) parificazione del trattamento fiscale dei prodotti di rilavorazione, sia con procedimenti chimici (rigenerazione vera e propria), sia con procedimenti fisici (depurazione per essicazione, filtrazione, decantazione). I prodotti depurati ora esenti saranno sottoposti ad imposte con aliquote pari al 30 per cento di quella normale per i prodotti di nuova produzione.

Il gettito fiscale sarà certamente incrementato dall'inserimento nell'area impositiva dei prodotti « depurati », che hanno in misura prevalente alimentato fino ad oggi il mercato dei prodotti lubrificanti di rilavorazione.

Accennerò incidentalmente a questo punto al timore espresso, in riferimento alla tassazione dei prodotti rigenerati, che si attui con questa misura una doppia tassazione. Il timore non mi sembra fondato. Se la produzione ed immissione al consumo di una unità di lubrificante costituisce la manifestazione indiretta di ricchezza da colpire con il tributo, deve avere rilevanza il fatto che un nuovo prodotto sia immesso al consumo e non il processo tecnico della produzione. La natura del processo tecnico sarà rilevante ai fini dell'adozione di una discriminazione di

aliquote a favore del prodotto meno apprezzato dal consumatore. Di qui la aliquota ridotta del 30 per cento. Ma tornerò sull'argomento;

g) adozione di misure cautelative e repressive che assicurino una più efficace salvaguardia degli interessi dell'Erario fra cui l'estensione della disciplina di vigilanza finanziaria all'attività industriale di rilavorazione con procedimenti chimici e fisici, e il rafforzamento dei privilegi dello Stato sui prodotti ed attrezzature.

Le misure predette denunciano, con peso prevalente, il perseguimento di una finalità fiscale, mirano cioè ad assicurare una maggiore entrata fiscale. Ma questo fine, prevalente, non è esclusivo e si accompagna a finalità che fiscali non sono come è della imposizione sui prodotti di rilavorazione che mirano a moralizzare il commercio dei lubrificanti.

Delle misure con peso prevalentemente produttivistico, che mirano cioè a favorire lo sviluppo di particolari settori e quindi lo incremento dell'occupazione e del reddito, si possono elencare a titolo esemplificativo le seguenti:

a) esenzione d'imposta per la benzina destinata ad azionare macchine agricole e per il petrolio destinato al riscaldamento di essiccatoi di prodotti agricoli;

b) esenzione di imposta per il gasolio e per gli olii minerali non raffinati impiegati per la diluizione di olii greggi di petrolio densi e peciosi;

c) esenzione d'imposta per l'impiego di olii minerali per l'industria petrolchimica ed in particolare per la gomma sintetica;

d) esenzione d'imposta per gli olii minerali raffinati e non raffinati impiegati per la produzione di bitumi (costruzione strade);

e) parificazione dell'industria petrolchimica a quella di raffinazione, nel trattamento fiscale agevolato dall'impiego di alcuni prodotti petroliferi;

f) impiego agevolato dell'olio combustibile nella produzione di forza motrice per i cantieri di produzione di idrocarburi;

g) esenzione d'imposta per gli idrocarburi aciclici saturi e naftenici liquidi per impieghi in industrie diverse da quelle della carburazione e delle vernici;

h) riduzione dell'imposta (da lire 250 a lire 155 per quintale nel provvedimento governativo) per gli olii combustibili destinati a consumi interni delle raffinerie e degli stabilimenti petrolchimici;

i) estensione dell'abbuono per calo-trasporto al trasporto per oleodotto, in relazione alle constatate effettive possibilità del verificarsi di detto calo per effetto della temperatura, della pressione, dell'andamento altimetrico e della densità e viscosità del prodotto;

l) esonero dalla cauzione per le ditte notorie, che impiegano olii minerali in usi industriali agevolati (articolo 13);

m) temperamento di penalità in casi di violazioni di non eccezionale gravità, quali quelli relativi all'articolo 17 (prodotti derivanti da miscele non consentite per i quali non sia dovuto supplemento d'imposta), all'articolo 20 (ridimensionamento di delitto e contravvenzione in caso di rilevamento di eccedenze non superiori all'1 per cento in confronto alle risultanze di carico e scarico).

Non sono da dimenticare le norme, pur di mera portata tecnica, che, traducendosi in un aggiornamento o modifica della tabella di classifica delle caratteristiche dei prodotti petroliferi, rendono agevole l'azione degli organi fiscali e dei soggetti passivi, con benefici indiretti o mediati anche per il consumo.

Basti pensare alla soppressa colorazione del gasolio per il suo impiego quale combustibile nei motori che comporterà, con la cessazione della miscela del gasolio con olio combustibile necessaria fino ad ora per la colorazione, un miglioramento qualitativo del prodotto.

Il testo sottoposto al nostro esame propone alcuni emendamenti al testo governativo, emendamenti in parte di coordinamento delle disposizioni del disegno di legge con quelle delle richiamate leggi n. 661 e n. 825 del corrente anno, approvate, come ho già ricordato all'inizio, dopo la presentazione da parte del Governo del disegno di legge al

Senato, in parte recanti modifiche aderenti peraltro allo spirito del provvedimento. Ricorderò tra gli altri l'inserimento dell'articolo 4-*bis* che concede un trattamento fiscale agevolato per la benzina destinata alla motorizzazione agricola, la limitazione del potere discrezionale dell'amministrazione finanziaria in materia di cali con la riduzione dal 10 per cento all'8 per cento del tasso massimo riconoscibile, ed altre modifiche di cui ho già fatto cenno nella classificazione a titolo esemplificativo delle norme, in relazione al loro peso fiscale o produttivistico.

Sul testo emendato si è manifestato il consenso quasi unanime della Sottocommissione: dico quasi unanime, in quanto il collega senatore Roda ha formulato rilievi sostanziali in ordine alle norme dell'articolo 7 (cali), dell'articolo 10 (trattamento fiscale degli additivi e delle miscele), dell'articolo 11 (trattamento fiscale dei prodotti di rilavorazione), rilievi su cui giova soffermarsi, riassumendo la discussione che in argomento è intervenuta in sede di Sottocommissione con la presenza dei tecnici del Ministero delle finanze.

Ho già detto che il nuovo criterio di determinazione del tasso di calo, entro i limiti massimi del 6 per cento e del 2 per cento rispettivamente per la benzina e per gli altri prodotti, che si basa sul riferimento al tempo effettivo di giacenza ed alla effettività del calo, migliora notevolmente il criterio ora vigente, per cui il calcolo del calo è fatto in ragione dei mesi compiuti, ritenendo compiuto anche il mese appena iniziato.

La più veloce circolazione dei prodotti petroliferi, dovuta a ragioni tecniche ed economiche di ovvia percezione, ha notevolmente ridotto i tempi di giacenza, sia nelle raffinerie che nei depositi doganali, al di sotto dei 30 giorni, per cui si può calcolare un tempo medio di giacenza di 15 giorni. Con il criterio vigente dei mesi compiuti gli abbuoni per cali si sarebbero dovuti calcolare per 30 giorni; con il nuovo l'abbuono si riduce del 50 per cento con un calo giornaliero ammissibile calcolato di grammi 16,5 per quintale per la benzina e di grammi 5,5 per quintale per gli altri prodotti petroliferi. Ciò stante, con il nuovo criterio di determinazione i tassi nominali di calo del 6 per cento e del 2 per cento si riducono a tassi effettivi del 3 per cento e dell'1 per cento rispettivamente.

Per quanto concerne l'abbuono dell'imposta sulle eventuali differenze riscontrate rispetto ai documenti emessi per il trasporto dei prodotti gravati da tributo è da sottolineare, in via preliminare, che tali abbuoni possono concedersi solo in rapporto a deficienze accertate e sempre che sia escluso il sospetto di illecita sottrazione, e quindi solo quando lo stato esterno del carico e l'integrità dei sigilli apposti in partenza non lascino, all'ufficio di destinazione, dubbi sulla non manomissione del trasporto.

Relativamente ai trasporti per via mare è da osservare che trattandosi, come accennato nella relazione governativa al provvedimento, di trasferimenti di prodotto che avvengono al di fuori della linea doganale, non vi sarebbe, giuridicamente, neppure ragione di limitare ad una certa percentuale l'abbuono accordabile per le eventuali perdite che si verificano al di fuori del territorio su cui lo Stato esplica il suo potere d'imposizione.

La determinazione del 2 per cento è stata consigliata dall'opportunità di porre un limite alle facoltà degli uffici periferici in modo da riservare al Ministero, giusta l'ultimo comma del ripetuto articolo 7, la facoltà di accordare l'abbuono dell'imposta per deficienze che superino detto limite e per le quali si rendano necessari più approfonditi accertamenti circa i motivi che giustificano la richiesta (avarie, sinistri marittimi, incendi, eccetera). Circa l'abbuono per le deficienze nei trasporti per via d'acqua interna, per ferrovia od a mezzo di oleodotti, è da tener presente che l'articolo 46, lettera *d*), del vigente regolamento di servizio del personale delle dogane, approvato con regio decreto 22 maggio 1941, dà già facoltà al direttore della circoscrizione doganale di accordare sanatoria, anche agli effetti dei diritti doganali, per le deficienze accertate nei trasporti a mezzo di carri o cisterne ferroviarie completi, giunti in perfetto stato, quando tali deficienze non superino il mezzo per cento.

Richiamandosi a tale disposizione gli operatori insistevano da tempo per ottenere analogo trattamento anche nei confronti dei

trasporti effettuati per acque interne o per oleodotti in quanto:

a) i mezzi nautici usati per il trasporto via acqua danno luogo, in concreto, a deficienze anche più sensibili dei trasporti ferroviari a causa della maggiore evaporazione del prodotto specialmente per la lunga durata delle operazioni di carico e scarico e per il diverso sistema di accertamento (a volume, anzichè a peso come nei trasporti ferroviari);

b) gli oleodotti, spesso sistemati su terreni a differenti altimetrie, danno luogo a differenze di accertamento in partenza ed in arrivo, anche a causa delle diverse condizioni di temperatura e di pressione del prodotto, talchè si verificano, nei trasferimenti delle partite coperte da diversi documenti, come è stato sperimentalmente accertato, deficienze ed eccedenze che in gran parte si compensano nel tempo, ma che, ove non fossero sanate nei confronti dei singoli documenti, comporterebbero il pagamento di diritti su deficienze fittizie, dovute al fenomeno illustrato.

Apparendo fondate le considerazioni degli operatori, si è ritenuto di poter venire incontro alla richiesta, in un limite prudenziale alquanto ristretto (0,50 per cento), con facoltà al Ministero di superare tale limite quando speciali ragioni tecniche lo giustifichino, come nel caso del trasferimento del greggio siciliano, notoriamente molto denso e vischioso, e che deve passare attraverso oleodotti con percorso su terreni a grandi dislivelli.

Per quanto riguarda le additivazioni, la determinazione del 5 per cento del limite massimo dei prodotti additivi che possono aggiungersi ai prodotti petroliferi si ritiene più che sufficiente per due considerazioni:

1) perchè si tratta di sostanze destinate a migliorare le caratteristiche dei prodotti petroliferi (etilfluido, anticorrosivi, piccole quantità di olii lubrificanti eccetera) e che, pertanto, non debbono modificare la classifica fiscale dei prodotti stessi;

2) perchè lo speciale trattamento fatto agli additivi, cioè assoggettamento all'imposta di fabbricazione prevista per il prodotto cui sono aggiunti, si giustifica solo nel caso in cui la loro quantità sia contenuta nei limiti indispensabili a mantenere la funzione miglioratrice e non modificatrice del prodotto, tenuto conto che, in quest'ultimo caso, non si avrebbero più delle additivazioni nel senso tecnico ormai acquisito ma delle miscelazioni per le quali deve valere la regola della imposizione ragguagliata al tributo gravante sul componente petrolifero maggiormente tassato.

Nel caso, ad esempio, degli olii lubrificanti aggiunti alla benzina, poichè i primi sono più tassati (lire 12.400 per quintale) della seconda (lire 9.120 per quintale), è chiaro essere già notevole che si consideri come additivo una percentuale del 5 per cento tecnicamente più che sufficiente, come da tempo dimostrato dalla esperienza, a conferire al carburante le caratteristiche richieste dall'uso.

In ordine al trattamento fiscale dei prodotti di rilavorazione, di cui all'articolo 11, ho già accennato ai motivi che mi inducono ad escludere la doppia tassazione nell'assoggettamento ad imposta di prodotti rilavorati con procedimenti chimici (rigenerazione) e fisici (depurazione).

Numerose memorie, elaborate con cura ma con varietà di dati in relazione alla varietà delle fonti, sono state sottoposte alla Commissione, alla Sottocommissione ed all'Amministrazione finanziaria, concludenti sulle necessità di mantenere l'attuale trattamento di esenzione dei prodotti di rilavorazione con procedimenti fisici (essiccazione, filtrazione, decantazione) e quanto meno di limitare la tassazione ad una misura forfettaria di lire 30 a chilogrammo comprensive dell'I.G.E.

Si è collegata l'accettazione di questi desiderata alla sopravvivenza delle aziende che si dedicano in tutto o in parte alla rilavorazione per il commercio.

Sfrondando le memorie presentate degli aspetti ed elementi emozionali, è possibile valutare in qualche modo la situazione di queste industrie a carattere artigianale.

Quali sono le dimensioni di queste attività sul piano sociale e reddituale nazionale? Da contatti e sondaggi fatti in sede di uffici finanziari dello Stato si evince quanto segue:

su una produzione di 200 mila tonnellate annue di lubrificanti (perchè è dei lubrificanti che si tratta) i prodotti di rilavorazione concorrono per il 15 per cento (30 mila tonnellate). I lavoratori occupati, compresi gli operatori raccoglitori, si calcolano in non oltre 2 mila.

Dati precisi sull'entità del prodotto depurato nei confronti del totale prodotto rilavorato di 30 mila tonnellate non si sono potuti avere, ma, indubbiamente, i maggiori utili conseguibili con la depurazione sommati con l'esenzione dall'I.F., che colpiva fino ad ora il solo prodotto rigenerato nella misura di lire 6.200 per quintale, fanno ritenere che il 70 per cento del prodotto immesso sul mercato come prodotto rigenerato era proveniente da rilavorazione con procedimento fisico, affinato da ulteriore tecnicizzazione (con trattamento del prodotto esausto ad alte temperature e filtrazioni effettuate con terre decoloranti o attivate) che ha reso ardua la distinzione tra i due prodotti. Si è pertanto creato un trattamento fiscalmente sperequato di due prodotti con caratteristiche fisico-chimiche simili, con riflessi negativi in ordine alla tutela del consumo da frodi di non agevole perseguimento. Sul piano economico-sociale occorre fare inoltre due considerazioni.

In primo luogo è da rilevare che il prodotto rigenerato ha sostenuto il prezzo di mercato, trasferendo al consumo l'onere della duplice imposizione indiretta (I.F. e I.G.E.); il prodotto depurato non potrebbe sostenere il maggiore onere dell'imposta di F. Evidentemente i dati di costo sottoposti nelle memorie non sono attendibili per quanto ha tratto specialmente al costo delle materie prime (valute in misura oscillante tra 45 e 70 lire per chilogrammo) ed ai costi amministrativi, date le dimensioni modeste delle imprese operanti nel settore della rilavorazione con procedimenti fisici.

In secondo luogo l'onere dell'imposta pur non potendosi trasferire sul prezzo del prodotto (si tratta di un prodotto rigenerato, il cui mercato è legato a quello del prodotto principale, il lubrificante da greggio), non necessariamente deve incidere sugli utili lordi delle aziende produttrici. È anzi da prevedere che la rigidità dell'offerta da parte dei privati raccoglitori, posta di fronte ad una domanda organizzata dei produttori a prezzi cedenti, provocherà una flessione del prezzo della materia prima (prodotto esausto), con benefici riflessi sul mercato anche del prodotto rigenerato.

Dal senatore Roda sono state, sempre in materia di prodotti rigenerati, formulate delle osservazioni sui riflessi che le disposizioni di cui all'articolo 11 potranno avere sul movimento di esportazione; ma, sia su questo aspetto come su quelli precedentemente trattati, sembra opportuno che il collega Roda possa riportare in sede di Commissione gli argomenti da lui svolti in sede di Sottocommissione, anche perchè sono frutto di particolare studio e di ricerche appassionate congiunte ad encomiabili preoccupazioni di equità e di giustizia fiscale. Tutti, del resto, dobbiamo esser preoccupati nel senso di far sì che questo provvedimento raggiunga gli obbiettivi che il legislatore si propone.

Esposte queste sommarie considerazioni che, come avvertito innanzi, debbono comunque collegarsi alla relazione già fatta dal senatore Cenini, mi avvio alla conclusione con poche parole relative ai riflessi finanziari del provvedimento. In merito a tali riflessi, è da prevedere una compensazione tra le minori entrate per riduzioni di aliquota o per estensione di usi agevolati e le maggiori entrate assicurate dall'inserimento nell'area impositiva di nuovi oggetti di imposta e di una maggiore estensione e rigore della vigilanza finanziaria, che ridurrà l'area di evasione. Faccio riferimento, per le maggiori entrate, ai provvedimenti che ho ricordato quali di prevalente peso fiscale (tassazione delle benzine solventi impiegate nell'industria petrolifera e delle vernici, tassazione dei prodotti di rilavorazione ora esenti, diminuzione dell'onere per abbuoni relativi a cali). Per le minori entrate la relazione governativa prevedeva una contrazione del gettito di lire 1.200 milioni per la riduzione da lire 310 a lire 155 dell'I.F. sugli olii combustibili impiegati nei servizi interni delle raffinerie e degli stabilimenti petrolchimici. Per effetto della intervenuta riduzione dell'I.F. da lire 310 a lire 250 su detto prodotto, con la legge richiamata n. 825 del 1960, le minori entrate,

ceteris paribus, si ridurrebbero a circa 730 milioni, ma si deve ritenere che, nella misura ridimensionata, sarebbero compensate dal progressivo incremento del consumo dei prodotti petroliferi, già verificatosi in misura notevole in questo scorcio d'anno. Vero è, peraltro, che se si tien conto che la riduzione a lire 155 era stata adottata come metà dell'aliquota prima vigente di lire 310, essa dovrebbe ora ulteriormente ridursi a lire 125 (metà della nuova aliquota di lire 250 fissata con decreto-legge n. 590) con conseguente ulteriore ridimensionamento del *deficit*.

La contrazione del gettito per lire 112,6 milioni per la diminuzione di imposta da lire 310 a lire 210, prevista dal testo governativo a favore degli impieghi di olii combustibili per la produzione di energia elettrica, è venuta meno, per essere stata confermata nel testo emendato, per il ricordato impiego, la aliquota di lire 250 a quintale, disposta dalla richiamata legge n. 825.

In sede di esame degli articoli del provvedimento, e degli allegati allo stesso, potranno essere fornite alla Commissione le informazioni e le spiegazioni ritenute opportune e di cui non si fosse ora data ragione.

Ritengo di aver adempiuto il mio compito (così come era possibile in materia tanto irta di difficoltà tecniche) di riassumere il lavoro svolto dalla Sottocommissione, nominata nella seduta del 23 giugno ultimo scorso, e desidero con l'occasione ringraziare i colleghi Cenini, Bertoli, Mott e Roda per la collaborazione datami ».

Aggiungo che successivamente, nel corso dei lavori della Sottocommissione, sono emersi altri elementi in ordine alle aziende che lavorano terre esauste ed alla possibilità tecnica ed al vantaggio economico del riutilizzo delle terre esauste stesse mediante opportuno trattamento, da incoraggiare con una imposizione agevolata.

Per il resto, si disse — *relata refero*, in quanto non sono un tecnico — che sarebbe stato meglio la materia fosse trattata in sede tecnica e non in sede legislativa. Mi si dice, ad esempio, che con i processi di depurazione, fisica o chimica che sia, si vengono ad avere dei prodotti che possono effettivamente fare, fino ad un certo punto, concorrenza con i prodotti di prima lavorazione del grezzo.

In definitiva, le ultime osservazioni che mi sono pervenute per quanto concerne i problemi delle attività di rigenerazione e depurazione, sono queste: che una aliquota ridotta dal 30 per cento (esclusa l'I.G.E.) al 25 per cento (distanza non eccessiva, mi pare) sarebbe sufficiente — tenuto conto dei costi di lavorazione e di amministrazione — a non scoraggiare soprattutto le piccole aziende.

Frattanto è andato maturando un altro dei punti oggetto di discussione — soprattutto ad iniziativa del senatore Roda — il problema cioè degli alchilati. In sede di Sottocommissione, gli uffici finanziari ci avevano detto che non erano ancora pronti ad esprimere un giudizio valido circa l'opportunità di sottoporre ad imposta di fabbricazione questi prodotti, perchè dovevano tenere conto del processo produttivo ad essi relativo e dell'uso dei suddetti prodotti. Il tempo è trascorso senza che siano pervenute le indicazioni richieste dagli uffici tecnici. In proposito propongo un emendamento perchè anche gli alchilati possano essere sottoposti all'imposta di fabbricazione. E questo permetterebbe di superare le obiezioni mosse da tutti coloro che hanno cercato di dimostrare che l'imposta di fabbricazione per i rigenerati era eccessiva, favorendo la concorrenza dei prodotti di provenienza estera.

Inoltre — chiedo scusa se sono frammentario nella mia esposizione — è stato presentato, come è noto, al Parlamento il disegno di legge per la conversione in legge del decreto-legge 21 gennaio 1961, n. 2, e di questo noi dobbiamo tenere conto a titolo di coordinamento di legislazione già in atto, oltre che nella formulazione di emendamenti che dovessero venire presentati su questo argomento.

Mi riservo naturalmente il commento ai singoli articoli: prima dobbiamo fare una discussione di ordine generale e mi rimetto a quanto vorrà dire il collega Roda. Concludendo, secondo me, la materia di questo disegno di legge, così squisitamente tecnico e con tante difficoltà di cui bisogna tener conto, sarebbe, a parer mio, più opportunamente oggetto di una delega, che di una trattazione in sede legislativa, anche ai fini di una migliore strutturazione tecnica.

Chiedo pertanto all'onorevole Presidente che una volta iniziata la discussione, essa possa proseguire — con priorità sugli altri argomenti all'ordine del giorno — sia per portare a termine questa notevole fatica, sia per troncare tutte le sollecitazioni che continuamente ci pervengono, intese forse anche a speculare su quella che può essere considerata la nostra lentezza.

P R E S I D E N T E . Prima di dare la parola al senatore Roda, credo mio dovere di Presidente di esternare al relatore Spagnolli la mia ammirazione ed il consenso della Commissione per questo suo paziente e diligente lavoro.

R O D A . Il Presidente, con quella sensibilità che lo distingue, mi ha preceduto in un elogio al quale mi associo e che io desideravo esprimere al senatore Spagnolli per la sua esauriente relazione. In questa materia estremamente tecnica, ed ostica per i non tecnici, come siamo noi, la collaborazione fra i tecnici e le critiche — non l'opposizione — dei non tecnici, ha sortito benefici effetti. Il tempo una volta tanto non è andato perduto. Abbiamo discusso lunghe settimane, ma abbiamo superato numerosi ostacoli.

Noi siamo di fronte ad un provvedimento tanto complesso e non a torto questa legge è stata chiamata « legge carrozzone », perchè nel carrozzone salgono tutte le categorie sociali, si trasportano merci, cose e persone. Questa legge ha voluto affrontare tutti gli aspetti della tassazione dei petroli e dei derivati della lavorazione dei prodotti petroliferi.

Non condivido, tuttavia — ed entro subito in polemica, per chiuderla immediatamente — il parere del relatore, il quale ricalca, per così dire e forse senza averlo letto, un articolo comparso sulla rivista dei petroli, nel quale si lamenta l'*iter* faticoso cui è sottoposto questo disegno di legge e nel quale si pretende assumere che disposizioni del tipo di quelle cui ci troviamo di fronte, di carattere tecnico, dovrebbero essere trattate non in sede di Parlamento, ma mediante delega al Governo, proprio in considerazione della loro stessa natura tecnica.

S P A G N O L L I , *relatore*. Vorrei precisare al senatore Roda che, in realtà, non sono stato io a ricalcare il concetto espresso nell'articolo, ma la rivista in questione, per così dire, ha compiuto il plagio, esprimendo quello che sarebbe stato un mio suggerimento.

R O D A . Comprendo che il relatore auspica, anche in questo caso, di seguire quella che è la via più comoda, la quale, tuttavia, non è certamente la via maestra, del decreto-legge.

Comunque, vorrei fare alcune considerazioni, anche indipendentemente dall'importanza e dal contenuto economico e fiscale di questo provvedimento, contenuto che, peraltro, deve giustamente impegnare tutta l'attenzione della Commissione, dal momento che, come dimostrerò, sono in gioco decine di miliardi. Ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che è stato attentamente e profondamente studiato in primo luogo dal relatore, senatore Spagnolli, in secondo luogo dagli umili componenti della Sottocommissione (di cui ho fatto parte), oltre che dal punto di vista economico anche dal punto di vista tecnico, in ciò impegnati particolarmente, proprio per la stessa portata economica del provvedimento.

Ora, senza voler fare un torto ai tecnici e senza voler, da parte nostra, atteggiarci a tecnici, vi sono, evidentemente, dei princìpi generali, ancorchè tecnici, i quali possono essere affrontati dal legislatore, qualora questi dedichi una piccola parte del suo tempo ad affrontare anche problemi di carattere tecnico.

E' certo che ci troviamo di fronte a norme di natura tecnica, ma quando delle disposizioni di questo tipo comportano sanzioni fiscali, quando comportano, soprattutto, delle entrate e delle uscite fiscali dell'ordine di decine di miliardi, ritengo che il più qualificato ad esprimere un giudizio di convenienza, e quindi di merito, sia proprio il legislatore, in sede di discussione parlamentare, e non il Governo. Molto spesso avviene, infatti, che in simili casi il Governo si limiti a delegare, a sua volta, il funzionario o i funzionari dei settori specializzati per lo studio dei vari problemi.

S P A G N O L L I , *relatore*. Chiedo scusa al senatore Roda per la mia interruzione, ma vorrei a questo punto rilevare che ho recentemente avuto occasione, precisamente la settimana scorsa, come componente della Commissione consultiva parlamentare per le norme di attuazione della legge sull'assistenza ai commercianti, di partecipare ad una riunione, presso il Ministero del lavoro, per il varo delle norme relative a tale questione. Posso assicurare il collega Roda che in quella sede i componenti parlamentari sono riusciti, anche dal punto di vista tecnico, a dare dei suggerimenti i quali, poi, sono stati accettati non solo dai funzionari, ma dallo stesso Ministro Sullo presente. È anche in considerazione di tale motivo e di questa mia recente esperienza che ritengo valida l'impostazione che io ho dato al problema.

R O D A . Nel corso dello studio circa questa materia, devo riconoscere che c'è stata, tra noi ed il relatore, una notevole collaborazione, effettuata con spirito veramente fraterno; ma ciò convalida la mia tesi, e ne troviamo la dimostrazione proprio nel disegno di legge stesso, al quale, ad un certo momento, sono state fatte delle critiche di carattere tecnico. Tali critiche di carattere tecnico sono sorte spontanee, trattandosi di un campo così saturo di evasioni fiscali.

Vorrei qui ricordare due cifre, che stanno ad indicare proprio come questo terreno si presti particolarmente ad evasioni fiscali: intendo riferirmi alla benzina, tassata sulle 94 o 98 lire il chilo di imposta di fabbricazione, ed agli oli pesanti, lubrificanti, tassati sulle 114 lire il chilo, il che significa che ci troviamo di fronte a tassazioni che oscillano tra le 98.000 e le 114.000 lire alla tonnellata.

Allora, l'oggetto di questo disegno di legge è veramente scottante, tanto è impegnativo; si tratta di un oggetto concernente una materia la quale è colpita, in media, da un onere fiscale (imposta di fabbricazione) che si aggira sulle 100.000 lire alla tonnellata.

Ragionando in temini di cifre, i colleghi certamente ricorderanno che nel nostro Paese la lavorazione degli oli minerali raggiunge i 25 milioni di tonnellate all'anno; pertanto, moltiplicando questi 25 milioni di tonnellate annue per una cifra mediana di oneri fiscali, tra altobollenti e bassobollenti, di 100.000 lire alla tonnellate, si deduce facilmente la conclusione logica di questa operazione.

Sempre per quella polemica, cui ho accennato pocanzi e che, ripeto, deve essere subito chiusa, faccio presente che, dal punto di vista tecnico, un membro della sottocommissione, io stesso, ha fatto una considerazione di carattere puramente tecnico e sulla quale mi intratterò brevemente.

Ho fatto presente che, fino a tempi piut tosti recenti, entravano a far parte delle benzine e degli olii minerali i cosiddetti prodotti aromatici.

Nel nostro Paese si aveva una produzione di prodotti aromatici per una quantità di circa 20.000 tonnellate all'anno, ed altrettanti ne venivano importati, raggiungendosi così, tra produzione interna ed importazione, un totale di circa 40.000 tonnellate.

Questi prodotti aromatici, esenti da imposta di fabbricazione, entravano, fino a poco tempo fa, a far parte delle benzine e vi entravano, precisamente, i bassobollenti di questi prodotti aromatici, fino anche ad una percentuale del 40 per cento.

Dal punto di vista tecnico potrei osservare che questa percentuale di prodotti aromatici che entrava a far parte delle benzine portava ad una squalificazione del prodotto benzina; l'incentivo alla produzione, tuttavia, era così rilevante, che i produttori non si curavano molto della qualità del prodotto.

Se supponiamo, ora, che anche solo una metà del complesso della produzione nazionale e dell'importazione entrino a far parte della benzina, vale a dire 20.000 tonnellate per una media di 100.000 lire alla tonnellata di tassazione, ecco la frode, ecco che vengono tranquillamente frodati all'Erario due miliardi.

Si può dire, perciò, che questo disegno di legge tende, nei primi articoli, ad un nobile scopo, quello di reperire due miliardi allo Stato. Senonchè, come i classici gendarmi

di Offenbach, entra in azione troppo tardi, entra, cioè, in azione quando questi prodotti aromatici sono stati completamente soppiantati, nel sistema della miscelazione, da altri prodotti più moderni. Intendo riferirmi ai cosiddetti alchilati.

Che cosa sono questi alchilati, e perchè hanno soppiantato i prodotti aromatici?

Anche se non siamo dei tecnici, possiamo trovare una spiegazione a questo fenomeno tenendo presenti due cifre, e precisamente i rispettivi pesi specifici dei due prodotti. Il peso specifico dei prodotti aromatici oscilla tra 950 e 960, quello degli alchilati è, invece, di 890-900, il che significa che impiegando, per la benzina, i prodotti aromatici, si ha una spesa maggiore che non impiegando gli alchilati, essendo il peso specifico dei primi di gran lunga superiore a quello di questi ultimi.

Vorrei, anzi, per quanto concerne tale questione, ringraziare il relatore, il quale conosce certamente queste cose meglio di me, ma, con buona grazia (del che gli sono grato) non ha mietuto, per così dire, nessun'erba sul mio campo e mi ha lasciato libero di rilevare questa situazione, benchè mietitore più qualificato e competente di me.

S P A G N O L L I , *relatore*. Se il senatore Roda me lo consente, a questo punto vorrei ulteriormente chiarire il problema perchè, trattandosi di un argomento piuttosto importante, ritengo opportuno che i colleghi siano perfettamente a conoscenza della questione. La mia precisazione riguarda, per l'appunto, gli alchilati.

Dal punto di vista chimico per alchilati si intendono quei composti organici cui sono stati innestati, con processo di sintesi, uno o più radicali alchilici (metile, etile, propile, vinile, dodecile, eccetera) saturi e non saturi. Si tratta, perciò, di un numero grandissimo di sostanze organiche varie, a funzioni diverse.

Attualmente è però invalso l'uso commermerciale di designare con il nome generico di alchilati il dodecilbenzolo tecnico (cioè a basso grado di purezza) e soprattutto le teste (alchilati leggeri bassobollenti) e le code (alchilati pesanti altobollenti) della sua rettificazione.

Il dodecilbenzolo si ottiene dalla saldatura di una molecola di tetrapropilene (tetramero del propilene) con una molecola di benzolo.

Poichè si adoperano prodotti di mediocre purezza tecnica e le sintesi portano spesso alla formazione di sottoprodotti non utilizzabili per la fabbricazione della sostanza di principale interesse, le teste e le code della rettificazione del dodecilbenzolo contengono mono alchilati, dialchilati, residui aromatici, olefine, paraffine eccetera.

Le suddette teste e code presentano aspetto, caratteristiche fisico-chimiche e comportamento tecnico a scopi industriali molto simili a quelli degli oli di petrolio, con cui possono essere miscelate in tutte le proporzioni e che possono sostituire anche da sole in vari usi.

Ciò detto, è evidente che l'osservazione critica — critica costruttiva, peraltro — del senatore Roda ha la sua ragione di essere ed ha portato ad introdurre la tassazione anche nei confronti di questi prodotti che venivano ad usufruire di una esenzione fiscale non giusta.

R O D A . La chiarificazione ora fornita dal senatore Spagnolli è, per l'appunto, quella cui ho poco fa accennato, dicendo che egli avrebbe potuto fornire ulteriori delucidazioni, di carattere tecnico, con una competenza di gran lunga superiore alla mia.

Desidero ancora una volta ringraziare il nostro relatore per la sua generosità nell'avere lasciato a me il campo libero per le considerazioni che ho fatto.

Da parte della minoranza, pertanto, si è voluto fare un'osservazione di carattere tecnico, squisitamente tecnico, e si è obiettato che non si trattava più di perseguire i prodotti aromatici, ormai non usati, ma di perseguire ed inseguire quei tali prodotti, cosiddetti alchilati, che hanno completamente soppiantato e superato i prodotti aromatici.

La Sottocommissione ha preso in esame tale questione di carattere tecnologico, la

discussione si è svolta, quindi, su un piano tecnologico, sia pure con linguaggio di non tecnici quale può essere il nostro, giungendo ad un risultato soddisfacente. Il varo di questo provvedimento, infatti, è stato rinviato di qualche mese, ma, finalmente, apprendiamo oggi dal nostro relatore — e ciò denota lo zelo con cui egli si è impegnato nella relazione del disegno di legge — che è stata eliminata una delle principali mende di questo provvedimento, quella di inseguire nemici ormai scomparsi all'orizzonte (i gendarmi di Offenbach che citavo poc'anzi) e di non tenere conto di nemici sorti vigorosamente in questi ultimi anni.

Il fatto che a tale menda si sia ovviato lo dimostra il fatto che gli alchilati, i quali, detto in parole molto semplici, non sono altro che il sottoprodotto delle lavorazioni petrolchimiche, sono stati finalmente colpiti.

Colpire questa importante fonte di frode significa reperire all'Erario diversi miliardi all'anno; gli alchilati, infatti, si producevano e si producono tutt'ora, nel nostro Paese, in misura di circa 20.000 tonnellate all'anno, mentre vengono importati in misura di circa 30.000 tonnellate all'anno. La cifra ora citata è approssimativa, in quanto emerge che gli alchilati servono non per l'industria di raffinazione, ma per l'industria petrolchimica, e quindi entrano nel nostro Paese come prodotti chimici, indenni, pertanto, da ogni tassa di fabbricazione. È evidente, allora, che non essendo colpiti da tassa specifica sfuggono alla statistica e non possiamo sapere con esattezza la quantità effettivamente importata.

Ritengo, tuttavia, che si possa considerare, con buona approssimazione, una importazione annua di 30.000 tonnellate ed una produzione nazionale di 20.000 tonnellate, per un complesso di 50.000 tonnellate. Possiamo, ora, presumere — siamo nel campo delle ipotesi — che la metà di questo quantitativo totale entri a far parte delle benzine, il che significherebbe 25.000 tonnellate che, in relazione alla tassazione media di 100.000 lire alla tonnellata, porterebbero ad una evasione fiscale che ammonta a due miliardi e mezzo di lire. Se vogliamo essere più ottimisti, possiamo formulare la ipotesi che soltanto il 30 per cento della produzione nazionale e dell'importazione, anzichè il 50 per cento, entri di contrabbando nella benzina: la somma frodata all'Erario sarebbe di un miliardo e mezzo di lire. È questa una situazione grave, anche se si deve riconoscere che mentre i prodotti aromatici entravano nella benzina guastandola e squalificandola, gli alchilati, al confronto, presentano il vantaggio di entrare nella benzina non guastandola.

Pertanto, avremo forse perduto due o tre mesi di tempo, non abbiamo in corso la legge delegata, però bisogna riconoscere che la discussione che nel frattempo è stata fatta, sia pure tra incompetenti, ha portato certamente un beneficio all'Erario, beneficio che può andare da un massimo di due miliardi e mezzo ad un minimo di un miliardo e mezzo di nuovo introito.

Ecco, quindi, che quello che costituiva il principale punto di contrasto tra il sottoscritto ed il relatore è stato eliminato, non in virtù di una legge delegata, ma grazie ad una discussione svoltasi anche sul piano tecnico.

Ciò detto, rimangono, tuttavia, ancora tre punti di dissenso.

Con il disegno di legge in discussione si introduce un concetto nuovo, quello del calo peso trasporto, ed è questo il primo punto di dissenso; il secondo punto concerne i consumi interni di raffineria; il terzo la tassazione dei prodotti usati come lubrificanti.

Per quanto riguarda il primo punto, vorrei rilevare che, fino ad oggi, la nostra legislazione contempla soltanto il caso del calo peso giacenza.

È evidente a tutti che qualsiasi prodotto, in particolare i prodotti petrolchimici, ma anche prodotti di altra natura, merce solida o altro, rinchiuso in un locale per anni non potrà mai aumentare di peso o di numero. Per i prodotti petrolchimici, però, deve essere tenuto anche in considerazione il calo peso connaturato con le caratteristiche stesse del prodotto.

Come ho detto, la legislazione italiana contempla, fino ad oggi, soltanto il calo peso giacenza; ho scorso anche la legislazione

francese in materia, — che potrebbe essere considerata una delle più perfette e che arriva a dividere la Francia in due compartimenti, nord e sud, stabilendo due coefficienti diversi in considerazione del fatto che nel nord la evaporazione dei prodotti petrolchimici è meno intensa che nel sud — ma non ho trovato cenno neppure in essa del calo trasporto.

La mia impressione è che questo calo peso trasporto venga a costituire un regalo, ed un regalo massiccio, nei confronti di poche e ben individuate imprese che curano la distillazione dei prodotti petroliferi; devo dire, pertanto, che sono decisamente contrario a questo nuovo concetto introdotto nel provvedimento in questione.

La prima ragione della mia opposizione concerne la misura del calo peso.

Vorrei ricordare, a questo punto, che tutti i prodotti petrolchimici i quali abbiano già assolto all'imposta devono essere accompagnati, in virtù della legge 2 luglio 1957, n. 474, da un certificato di provenienza, durante tutto il percorso, qualunque esso sia e qualunque sia il numero dei chilometri. Supponiamo che un'autobotte parta da Brindisi per trasportare il suo carico fino in Val d'Aosta; ebbene, durante tutto il percorso questa autobotte deve esser accompagnata da un certificato di provenienza e deve arrivare al punto di arrivo sigillata senza denunciare alcuna variazione di peso del suo carico, altrimenti viene colpita da fortissime multe.

Quanto ho ora detto sta a dimostrare come la nostra legislazione sia inflessibile in questo campo, e giustamente inflessibile, trattandosi di un settore colpito da notevoli oneri fiscali.

Sorge subito, però, anche agli occhi di un profano, il contrasto esistente tra una rigidezza così accentuata nei confronti di un prodotto che ha già sopperito agli oneri fiscali ed una disposizione quale è quella che si vorrebbe introdurre in questo provvedimento, circa il calo peso trasporto.

All'articolo 7 del disegno di legge in esame vengono stabilite diverse misure per il calo peso trasporti, misure che vanno dal 2 per cento per determinati prodotti petroliferi trasportati per via mare (benzina e idrocarburi aciclici saturi e naftenici, liquidi) allo 0,50 per cento per i prodotti petroliferi trosportati per via d'acqua interna, per ferrovia (in cisterne ferroviarie od in carri ferroviari completi) ovvero a mezzo di oleodotti.

Pertanto, il calo peso trasporto, in varia misura, si estende a tutti i tipi di trasporto, compreso anche il carro ferroviario, ma si arresta al carro ferroviario a collettame.

Se io dovessi, ad esempio, spedire un carro ferroviario di bidoni di benzina che lo riempiono completamente, potrei chiedere ed ottenere il beneficio del calo peso dello 0,50 per cento; se, invece, dovessi spedire un bidone di benzina su un carro a collettame allora perderei il diritto al beneficio del calo peso.

È vero che in sede di Sottocommissione sono stati chiamati dei tecnici del Ministero per chiarire determinati problemi, ma non possiamo dire, in verità che essi ci abbiano soddisfatto con le loro argomentazioni.

Essi sostenevano, ad esempio, per quanto concerne gli alchilati, che sarebbe stato opportuno attendere del tempo, onde poter procedere alla loro identificazione, varando, però, nel frattempo, questo provvedimento. Noi, invece, abbiamo esposto le nostre argomentazioni, le nostre critiche, anche dal punto di vista tecnico, e gli alchilati, che costituivano una delle evasioni fiscali più notevoli, sono entrati a far parte dei prodotti soggetti a tassazione.

Così, questi tecnici del Ministero non ci hanno neppure soddisfatto quando hanno sostenuto che le ferrocisterne devono godere del beneficio del calo peso, beneficio che, tuttavia, non è esteso alle autobotti.

Vorrei notare, in proposito, che i carri cisterna trasportano, normalmente, quasi sempre lo stesso prodotto, cosa che in genere non avviene per quanto concerne le autobotti.

Si è anche detto che è necessario concedere il beneficio del calo peso per i carri cisterna, in considerazione del lavaggio cui sono soggetti; ebbene, per le autobotti non vi è lavaggio?

S P A G N O L L I , *relatore*. Vorrei osservare al collega Roda che la questione dell'ammissione del calo peso non è puramente teorica, ma si basa sulle deficienze effettivamente riscontrate.

In secondo luogo, non vorrei che egli dimenticasse, in questo suo intervento, il notevole miglioramento introdotto con la disposizione di legge concernente la giacenza effettiva del prodotto.

R O D A . Circa il calo peso giacenza, il tasso di calo è stato determinato entro limiti che vanno dal 6 per cento per la benzina al 2 per cento per gli altri prodotti. Tuttavia, mentre nella legislazione finora vigente il calcolo veniva fatto in ragione dei mesi compiuti, ritenendo compiuto anche il mese appena iniziato, con la nuova disposizione, in considerazione della più veloce circolazione dei prodotti petroliferi, il calcolo viene fatto *pro die*, cioè per giorno.

Come ha rilevato il relatore, si tratta di un notevole miglioramento apportato con questo nuovo disegno di legge.

Ritornando, ora, all'esempio di poc'anzi, a proposito dell'autobotte, vorrei far presente che l'autobotte non sempre trasporta petrolio e che è più soggetta a trasportare merci eterogenee di quanto non lo sia l'autocisterna, richiedendo, quindi, più frequenti lavaggi.

Comunque, a parte queste considerazioni minute, la questione che soprattutto vorrei sottoporre all'attenzione della Commissione è quella concernente la misura dell'ammissione del calo peso trasporto: si ammette il 2 per cento di calo peso trasporto sulle navi cisterna, misura che viene ridotta allo 0,50 per cento per gli altri mezzi più piccoli. Questa norma, egregi colleghi, costituisce una stortura in termini, dal punto di vista tecnico ed anche dal punto di vista del ragionamento pratico!

E chiederei ai colleghi di permettermi un esempio, sia pure banale, il quale, tuttavia, potrebbe forse chiarire la questione.

Supponiamo che io sia un floricultore e che debba spedire dalla riviera ligure un vagone ferroviario piombato, pieno di mazzi di garofani; ora, il calo nel numero dei garofani potrebbe forse anche verificarsi, ancorchè il carro sia piombato, ma il calo dei miei garofani sarebbe di gran lunga inferiore a quello che si verificherà, invece, nei confronti di coloro che sono interessati a vendere i miei garofani; perchè il calo si verificherà soprattutto dove comincia il piccolo mercato dei garofani, dal momento in cui vengono dimessi dal carro e si incomincia la distribuzione ai rivenditori.

Allora, supponendo, per assurdo, che fosse concesso il calo garofani, dovrebbe essere ammesso in misura minima, ad esempio dello 0,50 per diecimila per il percorso su carro ferroviario, arrivando, invece, ad una misura notevole allorchè il garofano viene scaricato e passa nelle mani del rivenditore.

Per quanto concerne la nuova disposizione del disegno di legge in esame, si procede, invece, in base ad un criterio opposto; le navi cisterna, infatti, la cui cubatura può essere controllata, per così dire, anche fino al metro cubo, godono di un beneficio di calo peso quattro volte superiore a quello di cui godono i piccoli mezzi di trasporto.

Oggi vi sono delle raffinerie sparse in tutta l'Italia, vi è il cabotaggio interno, vi è, quindi, il calo peso trasporto per navi cisterne che vanno da una stazza lorda di 4.000 tonnellate ad una stazza di 10.000 tonnellate.

Il cabotaggio interno si effettua, ad esempio, tra Augusta e Napoli, Augusta e Fiumicino, Augusta e Livorno, Augusta e Genova, Augusta e Bari, Bari ed Ancona, Bari e Porto Marghera, Bari e Trieste e così via, con navi che vanno da 5.000 a 10.000 tonnellate di stazza, per non parlare, poi, del cabotaggio, per esempio, tra Savona e Vado Ligure, tra La Spezia e Savona o tra La Spezia e Genova.

Potremmo assumere, per esempio, come parametro di tempo per i viaggi di queste navi, cinque giorni di navigazione; se poi vogliamo essere molto larghi possiamo considerare dieci giorni di tempo, ovviamente compreso il carico e lo scarico. Impiegando dieci giorni per viaggio si effettuerebbero tre viaggi al mese (e bisogna tener conto che vi sono dei viaggi come, ad esempio, da

Augusta a Napoli, per i quali sono più che sufficienti tre giorni, tra carico, scarico e percorso). Ora, calcolando il 2 per cento su ogni viaggio e considerando tre viaggi al mese, si ha un calo peso mensile del 6 per cento, che diventa, nell'anno, moltiplicando per il numero dei mesi, del 72 per cento. Tutto questo significa che, calcolando una media di trasporto di dieci giorni per ogni viaggio, accordiamo un calo peso trasporto del 72 per cento all'anno.

P I O L A . Ma il calo peso è sempre del 2 per cento su tutto il totale, è evidente!

S P A G N O L L I , *relatore*. Vorrei far presente al collega Roda che forse sarebbe opportuno che egli concludesse ora le osservazioni di ordine generale in merito a questo problema del calo peso; poi, in sede di discussione degli articoli, potremo meglio approfondire l'argomento. Infatti, una analisi eccessiva fatta ora, in sede di discussione generale, dovrebbe essere, per forza di cose, necessariamente ripetuta in sede di esame dei singoli articoli.

R O D A . Siccome, però vi è stata una interruzione del senatore Piola e so che le sue osservazioni hanno sempre molta influenza sulla Commissione, vorrei replicare al collega Piola richiamandolo alla lettura ed alla interpretazione letterale dell'articolo 7, in base al quale egli si convincerà che ogni trasporto, effettuato su nave di qualsiasi stazza, dalle 400 alle 10.000 tonnellate, cade sotto queste disposizioni.

È in base a questa considerazione che, riallacciandomi all'esempio che ho fatto poc'anzi, si arriva ad ammettere un beneficio di calo peso del 72 per cento in un anno.

S P A G N O L L I , *relatore*. Ma la percentuale non si somma!

P E C O R A R O , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Vorrei pregare il senatore Roda di non insistere nel dire una cosa non esatta.

R O D A . Comunque, l'assurdo diventa palese ed incongruente laddove si stabilisce che il calo peso per i grossi carichi è del 2 per cento, mentre per i piccoli è dello 0,50 per cento.

È incredibile! Se ammettiamo un calo peso del 2 per cento per le navi cisterna che trasportano 10.000 tonnellate, ma, allora, dovremmo arrivare ad ammettere il 20 per cento per i piccoli mezzi di trasporto, dove la dispersione è di gran lunga maggiore.

Tuttavia, quello che io vorrei demolire è il principio, a parte qualsiasi considerazione sulle percentuali, il principio del calo peso trasporto, innovazione che esiste solo nella nostra legislazione e che si traduce in un grosso vantaggio, dell'ordine di miliardi, per tre o quattro ben determinate raffinerie del nostro Paese. È il principio, ripeto, che io intendo combattere, reperendo, nel contempo, diversi miliardi all'Erario.

Prendiamo, ad esempio, in considerazione gli oleodotti, per i quali è stabilito un calo peso dello 0,50 per cento. Quale perdita potrà mai esserci, nel trasporto mediante oleodotto? Non vi è alcuna perdita, salvo il caso che vi sia una frattura, ma allora vi è una perdita eccezionale, altro che 0,50 per cento!

Del resto, l'attuale legislazione a questo riguardo stabilisce che è facoltà dell'Amministrazione, nella eventualità di cali eccezionali provocati da sinistri, di concedere il beneficio che ritiene adeguato. Non è infrequente, infatti, il caso di incendio di una petroliera, basta pensare all'incidente verificatosi recentemente a Porto Marghera.

È evidente, allora, che se noi diamo già all'Amministrazione finanziaria la facoltà di accordare dei cali peso trasporto in casi che escono dalla normalità, diviene assurdo il principio del normale calo peso trasporto, calo peso che in molti casi non esiste affatto od esiste in una percentuale così esigua ed irrilevante da non giustificare in alcun modo le disposizioni di cui all'articolo 7.

Passiamo, ora, al secondo punto di dissenso cui ho precedentemente accennato: consumo interno di raffineria.

Tutti sanno che per produrre le benzine nelle raffinerie (25 milioni di tonnellate di grezzo lavorato, nostro prodotto) occorre del combustibile, e quale miglior combustibile impiegare se non l'olio minerale stesso?

Le distillerie importano l'olio minerale, lo lavorano e lo usano come combustibile.

Quindi, fino ad oggi le distillerie pagavano l'imposta per l'olio combustibile usato per la distillazione.

Qual'è oggi il regime cui sono sottoposti i combustibili per uso interno? Prima di tutto sappiamo già che il combustibile residuo per le raffinerie, su cento unità di prodotto, è 2,5; quindi su di un greggio di 25 milioni di tonnellate abbiamo 625 mila tonnellate d'olio destinato alla lavorazione ed oggetto di una tassazione del tutto speciale. Però, quando dobbiamo considerare un supplemento di consumo del cinque per cento su 5 milioni di tonnellate che sono oggetto di *cracking*, ecco che possiamo comodamente arrivare ad un consumo interno di raffineria pari ad un milione di tonnellate all'anno.

Che cosa si pagava fino a questo momento all'Erario per ogni quintale di combustibile? L'imposta era di 310 lire, il che su un milione di tonnellate significava tre miliardi e cento milioni. Con il provvedimento, che riduce della metà la suddetta imposta, l'imposizione sulla stessa quantità annua di combustibile sarebbe di un miliardo e 500 milioni, con una perdita per il nostro Erario di un miliardo e mezzo di lire! E poichè sembra che si stia studiando la possibilità di ridurre ancora l'imposta, fino a 100 lire, la perdita per l'Erario rischia di raggiungere i due miliardi.

I funzionari che hanno partecipato ai lavori della Sottocommissione sostengono che il regime fiscale che riduce alla metà l'attuale trattamento è dovuto al fatto che una gran parte dei 25 milioni di tonnellate di greggio finisce all'esportazione. Ora io non sono d'accordo, ritenendo che solo una piccola parte di esso venga esportata. Comprenderei effettivamente un'agevolazione di tale portata per un prodotto che venisse esportato quasi interamente; lo comprenderei, se non per ragioni di pura politica fiscale, certo per ragioni di politica economica.

Che giustificazione c'è, sul piano teorico e pratico, di questa differenza di imposizione fiscale? In questo momento è irrilevante il fatto che il prodotto importato sia impiegato come combustibile, è rilevante invece il fatto che si debba tener presente una certa politica di esportazione dei prodotti. Ma allora debbono essere collocati sul medesimo piano, così come nell'industria ceramica e in quella siderurgica, tutti i prodotti che vengono esportati in larga scala e che usano della medesima materia prima. Questo è un altro regalo che diamo a quelle tre o quattro sorelle del consorzio petrolifero in confronto agli altri fabbricanti che esportano, un regalo che va dal miliardo e mezzo ai due miliardi.

E veniamo all'ultimo punto, quello marginale che ha dato la stura al mio intervento.

Una innovazione di questo disegno di legge consiste nel colpire un tipo di lavorazione, quello della rigenerazione dei lubrificanti, che finora era andata esente da tassazione perchè non si era dato peso a questa lavorazione che, come giustamente ha detto il relatore Spagnolli, è dispersa in duemila fabbriche del nostro Paese.

Qui siamo di fronte a una stortura dal punto di vista fiscale. Infatti, se si rigenera, ad esempio, l'olio lubrificante di un'automobile attraverso il procedimento eclettico, il procedimento chimico, che è quello che permette di recuperare il massimo possibile, allora si paga l'imposta; se invece lo si rigenera mediante il sistema empirico, cioè mediante il recupero fisico, in questo caso non si paga imposta. In altri termini, per una anomalia del nostro sistema fiscale, si dà il premio a coloro che disperdono il prodotto e si colpisce coloro che recuperano il prodotto.

Ora, il nostro comportamento fiscale dovrebbe essere completamente diverso, tanto più di fronte ai dati di fatto. Io ho qui le tabelle dell'Istituto per il commercio con l'estero contenenti il quadro riepilogativo degli arrivi dall'estero dei lubrificanti (perchè malgrado la lavorazione che facciamo di tali prodotti siamo ancora tributari all'estero). Ebbene, nei primi dieci mesi del 1959 abbiamo dovuto comprare dall'estero 22.100 tonnellate di lubrificante, però nei medesimi dieci mesi del 1960 siamo passati al doppio, avendo acquistato 44.000 tonnellate di lubrificante.

Poichè il lubrificante, nel commercio internazionale, viene pagato 40 lire al chilo, le 44.000 tonnellate di lubrificante importate nei primi dieci mesi del 1960 hanno compor-

tato una fuoruscita di valuta pari a 1 miliardo 760.000.000 di lire, quindi in un anno ci siamo resi tributari all'estero di circa 2 miliardi di lire.

Si tratta di un campo nel quale si deve, non dico fare dei favoritismi, ma quanto meno essere guardinghi nell'applicare la legge, e nel quale si può fare in modo di assumere una politica fiscale tale che eviti quanto più è possibile l'emorragia di valuta.

L'anomalia consiste, come ripeto, nel fatto che noi tassiamo il recupero dei lubrificanti se avviene per via chimica mentre non lo tassiamo se avviene per via empirica, cioè per la via più antieconomica che esista. Infatti, mentre per via chimica si riesce a recuperare la quasi totalità del prodotto, per via fisica se ne recupera solo una minima parte.

Se esistesse una intelligente legislazione fiscale, gli operatori che si sono ridotti al recupero fisico, quindi al recupero che non ha alcun senso economico, per sfuggire ad una imposta, si sarebbero dati al recupero chimico. Essi stessi mi hanno confermato che, ove non avessero dovuto adeguarsi a questa legge balorda, avrebbero creato dei piccoli impianti per cui, anzichè importare 44.000 tonnellate di lubrificanti all'anno, sarebbe stato sufficiente importarne 20.000.

La Francia costituisce un esempio clamoroso di ciò che io dico: avendo una legislazione che non colpisce la rigenerazione, è autosufficiente per quanto riguarda gli olii lubrificanti.

Con questo nuovo disegno di legge ora si dice: parifichiamo coloro che recuperano empiricamente gli olii con coloro che li recuperano per via chimica. Peggio che mai! Qui si potrebbe fare una dissertazione lunghissima sui costi, i ricavi, eccetera, ma la faremo eventualmente in sede di discussione degli articoli. Però è chiaro che, se si dovesse estendere il concetto e colpire anche il prodotto rigenerato fisicamente, queste imprese sarebbero assolutamente costrette a cessare il loro lavoro.

S P A G N O L L I , *relatore*. Ho già detto che rispetto alla legislazione vigente c'è già un miglioramento, e ho detto altresì che, durante l'*iter* di questo disegno di legge, dalle precedenti posizioni di coloro che il senatore Roda difende, e che anche io ho cercato di difendere, posizioni che erano distanti dalla riduzione dell'imposta al 30 per cento, siamo arrivati, forse anche in funzione del fatto che adesso vengono sottoposti a tassazione anche i depurati, al punto che gli interessati ci dicono: riducete l'imposta dal 30 al 25 per cento. Siamo, insomma, a una differenza del 5 per cento: evidentemente ciò significa che anche gli interessati ritengono che l'imposta di fabbricazione sia sopportabile.

R O D A . L'I.G.E., però, è congegnata in maniera tale che rimane invariata, e il peso maggiore è dato precisamente dell'I.G.E.. Applicata ai prodotti depurati inciderebbe nella misura di lire 14,50, mentre oggi non esiste per essi.

S P A G N O L L I , *relatore*. Attualmente dal punto di vista fiscale sono colpiti solo i rigenerati con l'imposta di fabbricazione più l'I.G.E.; pertanto tutti si sono gettati sui depurati e hanno frodato.

Oggi, per evitare questa frode, anche i depurati vengono sottoposti all'imposta, ma per facilitare il processo di lavorazione, per non annichilire la produzione, l'imposta anzichè al 50 per cento è portata al 30 per cento, più l'I.G.E. naturalmente.

R O D A . Io spero di non essere frainteso, poichè non voglio difendere nessuno. Questo è un problema marginale, tuttavia ha la sua importanza, ed ha la sua importanza anche il fatto che, discutendosi una legge di questo genere, che ha l'intendimento di risolvere tutti i problemi ad essa connessi, nessuna questione venga accantonata.

Il problema dei rigenerati ha importanza in relazione alla politica del commercio con l'estero ed alla politica nazionale.

Ho precisato di quanto siamo tributari all'estero e ho detto che se si passasse dalla rigenerazione empirica a quella chimica si risparmierebbero decine di miliardi. Ora, il mio pensiero è questo: tassiamo tutti, ma in modo da tenere in piedi la produzione, da consentire di passare da una rigenerazione empirica a una rigenerazione scientifica, e ciò non nell'interesse dei settanta o ottanta ope-

ratori economici, ma nell'interesse della Nazione.

Con questa legge si avrebbe una tassazione del 30 per cento per l'imposta di fabbricazione, cioè una tassazione di lire 37,20 su 124. Se poi la tassazione fosse del 25 per cento colpirebbe in misura di 31 lire. Ma l'essenziale è questo: che l'I.G.E., che non colpiva finora i prodotti rigenerati empiricamente, adesso si applicherebbe anche su di essi nella misura di lire 14,50. Allora ecco che questi prodotti, che fino ad oggi non pagavano un centesimo e trovavano la loro giustificazione appunto nell'esenzione fiscale, verrebbero colpiti da una tassazione di lire 51,70 al chilo nell'ipotesi peggiore, e di lire 45 nell'ipotesi migliore. Ebbene, anche la tassazione di 45 lire al chilo renderebbe impossibile la continuazione di questa produzione.

Laddove esistesse una ragione di Stato economica per tutto ciò, non avrei nulla da obiettare dinanzi alla morte di 120 imprese, poichè mi interessa di più la tutela dei contribuente; ma cosa significa rinunciare a una distillazione? Significa incrementare le importazioni. Ed allora da quaranta mila tonnellate all'anno passeremmo a ottanta mila tonnellate, per cui, anzichè essere tributari all'estero di due miliardi all'anno, diventeremmo tributari di due miliardi più l'importo relativo a tutto il lubrificante che si recupera ora nel nostro Paese e che non si recupererebbe più poichè comporterebbe una lavorazione antieconomica.

Noi dobbiamo, certamente, colpire tutta la lavorazione di questi olii, e quindi obbligare gli operatori a rigenerare al massimo, però dobbiamo anche metterli in condizioni di lavorare. Pertanto non possiamo applicare loro *ex novo* una tassa che, nella migliore delle ipotesi, sarebbe di 45 lire al chilo; anche così ridotta li annichilirebbe.

Le ragioni che io ho addotto, a sostegno della mia tesi possono anche presentare dei punti deboli. Ciò che a me interessa è che tutti siate convinti che questo disegno di legge, nei quattro punti principali che ho trattato, investe interessi per decine di miliardi. Ed allora la domanda pregiudiziale che pongo a voi è la seguente: è opportuno che noi, in sede di Commissione, deliberiamo su questo provvedimento, o non è meglio invece investire di tale responsabilità l'Assemblea?

Noi portiamo in Assemblea disegni di legge di portata economica e sociale ben minore, e dobbiamo ora prenderci la responsabilità di votare un provvedimento come quello in esame, che coinvolge interessi giganteschi, che coinvolge oneri a carico o scarico per il nostro Erario di decine di miliardi di lire?

Io non voglio influenzare nessuno, però mi sono sentito in obbligo, in tutta coscienza, di porvi questa domanda.

B E R T O L I . Sarò breve, poichè molti degli argomenti che intendevo sottoporre all'attenzione della Commissione sono già stati esposti dal collega Roda.

Vi è però da ricordare una questione, che l'onorevole relatore ha forse dimenticato di richiamare nella sua ampia relazione. Il lavoro della sottocommissione rappresenta già un progresso notevole rispetto al testo del disegno di legge governativo. Questo, ad esempio, prevedeva la riduzione dell'aliquota di imposta per gli olii greggi di petrolio destinati alla produzione di energia elettrica, per favorire — come afferma la relazione governativa — l'incremento degli impianti di energia elettrica. Ora, il mio punto di vista — accolto anche dal rappresentante del Governo — è il seguente: esistendo attualmente in tutto il mondo una tendenza naturale verso gli impianti termoelettrici, sarebbe assolutamente inutile la succitata riduzione d'imposta per tali impianti.

Oltre a ciò, nella relazione governativa si afferma che la diminuzione dell'imposta sull'olio combustibile consumato nella produzione dell'energia elettrica causerebbe una riduzione di gettito di lire 112.657.500 all'anno. Ora, da calcoli da me compiuti con l'ausilio dei funzionari del Ministero, è risultato che si tratterebbe invece di alcuni miliardi di perdita, il cui numero varierebbe di anno in anno in rapporto all'andamento idrologico.

C'è ancora da osservare che le società elettriche, alla fine dell'anno, avrebbero pagato l'imposta che pagano attualmente, salvo conguaglio e rimborso, da parte del fisco, della differenza; il che sarebbe ovviamente andato a totale beneficio delle suddette società, non risultando il risparmio, causato dalla dif-

ferenza d'imposta, nel reddito calcolato imponibile. Quindi, essendo il prezzo dell'energia elettrica imposto dal C.I.P., è evidente che le società elettriche avrebbero risparmiato alcuni miliardi a titolo di puro regalo; e ciò non sarebbe stato certo edificante dal punto di vista economico, nè da quello sociale.

Circa il calo del peso durante il trasporto non sono d'accordo col collega Roda. Tale calo esiste indubbiamente — e non esporrò tutta la casistica dei vari tipi di trasporto, anche perchè non siamo del tutto informati statisticamente — ma è assai difficile stabilire dei criteri generali e determinare esattamente a quanto il calo stesso possa ammontare. È vero: sia nel testo governativo che in quello redatto dalla Sottocommissione si fissano solo delle percentuali, appunto perchè — come ritengo più opportuno — si possa poi esaminare caso per caso quale sia il calo effettivo che dà diritto all'esenzione di imposta.

Ora noi, emanando un provvedimento di carattere fiscale, ci proponiamo determinati fini. Qual'è allora il fine del legislatore il quale stabilisce una esenzione da applicare caso per caso? Qui siamo sullo stesso terreno sul quale ci muovevamo dianzi. Introducendo il calo peso trasporto daremmo praticamente alle società che vendono i prodotti petroliferi un vantaggio di cui non vedo la contropartita. Se noi potessimo essere sicuri che il miliardo calcolato dal collega Roda avrebbe una ripercussione sui prezzi, con vantaggio anche del consumatore, esamineremmo volentieri la possibilità di risolvere la situazione nel senso da lui indicato; ma siccome anche in questo caso il beneficio andrebbe ad esclusivo vantaggio di una determinata categoria di imprenditori, non comprendo per quale ragione lo Stato dovrebbe fare un sacrificio di tale entità. Per questo, pur concordando con alcune osservazioni del collega Roda, non posso accondiscendere ad una esenzione di carattere generale su questa materia.

Sulla questione dei lubrificanti rigenerati abbiamo discusso a lungo, partendo da posizioni polarmente opposte, e penso si potrà forse raggiungere un accordo mediante una formula conciliativa. Si tratta di un sistema di evasione fiscale che va assolutamente represso. Se volessimo entrare nei particolari, dovremmo anche partire da una considerazione sulla quale c'è molto da discutere. Si parte infatti da un prezzo d'acquisto del prodotto rifinito che si considera fisso; è evidente che se invece aggravassimo le disposizioni fiscali sui prodotti rigenerati varierebbe il prezzo d'acquisto, e su questo non sono d'accordo perchè — per la distinzione che si prevede fra rigenerati prodotti in piccoli stabilimenti e rigenerati prodotti all'interno di grandi stabilimenti — i grandi stabilimenti sarebbero esentati dall'imposta di fabbricazione sui rigenerati prodotti per l'uso interno dello stabilimento. Ingiustizia, questa, che andrebbe a favore dei grandi complessi industriali, i quali consumano certo una notevole quantità di rigenerati. Non si possono fare due pesi e due misure.

Comunque, le mie sono considerazioni di carattere generale, che potranno essere meglio approfondite durante la discussione degli articoli.

C E N I N I . Io mi associo anzitutto al vivo ringraziamento espresso dall'onorevole Presidente al relatore per l'impegno messo nello studiare la questione e nello svolgere gli argomenti.

I miei meriti in proposito sono assai relativi. La Sottocommissione ha avuto la possibilità di deliberare la materia in collaborazione — e anche in contradditorio, a volte — con i tecnici del Ministero. Ora, fra questi ed i rappresentanti delle categorie interessate, i quali difendono naturalmente i propri interessi, io sono più disposto a prestar fede ai primi; ad ogni modo molti dei nostri dubbi sono stati chiariti durante i lavori della Sottocommissione, il che ci ha permesso di addivenire alle conclusioni esposte nella relazione con perfetta tranquillità di coscienza, soprattutto per quanto riguarda i punti principali del provvedimento.

Tali punti sono, anzitutto, l'applicazione della imposta di consumo a taluni prodotti che ne rimanevano esenti; la questione degli addittivi e delle miscele; la questione della rigenerazione di certi prodotti, anche qui con l'applicazione di un'imposta a quelli che erano esenti, nonchè di una nuova aliquota a quelli che erano già sottoposti a tassazione.

La Sottocommissione ha quindi fatto un buono ed efficace lavoro, elaborando un testo sul quale possono documentarsi coloro i quali, come me, non sono troppo addentro alla materia.

Bisognerà forse esaminare ancora alcuni punti, ad esempio quello riguardante i consumi interni delle raffinerie; ma in complesso mi sembra che il testo suddetto possa essere accettato.

Quanto alla questione sollevata dal senatore Roda, sulla possibilità di deferire il disegno di legge all'esame dell'Assemblea, io ritengo che la responsabilità di un'approvazione o meno del disegno di legge stesso spetti a noi, trattandosi di un provvedimento assai complesso e che richiede un notevole approfondimento tecnico.

È preferibile, a mio avviso, che su un disegno di legge di questo genere, nel quale predominano gli elementi tecnici su quelli di carattere legislativo, deliberi la Commissione.

P I O L A . Seguirò, nel mio intervento, quello fatto dal senatore Roda, che è stato il più ampio.

Eliminiamo anzitutto il problema degli alchilati, poichè è stato risolto. L'opposizione degli uffici che ha ricordato il senatore Roda in rapporto a questo problema deriva probabilmente dal fatto che la legge, nella sua presentazione, risale a molto tempo fa, ed il passaggio del tempo ha indubbiamente aiutato la soluzione del problema con l'introduzione delle norme relative a questi alchilati. Era, in fondo, una questione di tempestività che è maturata col passare del tempo.

Vengo al problema dei cali e parlo come l'uomo della strada che non ha alcuna competenza specifica in materia.

Io mi sono chiesto, e si saranno chiesti anche gli altri commissari, perchè ci sia questo istituto dei cali. L'istituto dei cali è dovuto al fatto che praticamente si è rilevato che in queste merci un calo esiste per una parte in seguito a ragioni, diciamo così, imponderabili, e per un'altra, ed è la più massiccia, per effetto della facile volatilizzazione del prodotto. Se così è, io mi sono chiesto se non risponda effettivamente a un criterio di equità considerare l'esistenza di questa causa essenziale dei cali, sia quando si tratta di giacenze, sia quando si tratta di trasporti della merce, poichè dal punto di vista fisico un calo per forza deve esistere se è vero che è dovuto in gran parte alla volatilizzazione del prodotto, e poco importa che questa volatilizzazione avvenga in quei determinati recipienti in cui il prodotto è tenuto in giacenza o piuttosto nei recipienti con i quali è trasportato. Un criterio di equità deve quindi comprendere teoricamente la possibile sussistenza di un calo sia in un caso che nell'altro, e l'averla estesa anche ai trasporti non è altro che una conseguenza logica delle premesse da cui parte il mio ragionamento, se tali premesse sono esatte.

Vi è poi il fatto, ed è in ciò che secondo me il senatore Roda non è stato aderente alla realtà della legge, che questi cali non sono ammessi automaticamente, ovvero non si dà il calo, supponiamo, sempre del due per cento nella merce di questo genere che viene trasportata, ma si accerta il calo; se esiste, è giusto ed equo che venga tenuto in considerazione. Però la legge mette una chiave di sicurezza e stabilisce il massimo che, anche se superato di fatto, non può essere superato nell'applicazione della diminuzione dell'imposta.

B E R T O L I . Desidererei fare osservare questo: per la benzina, ad esempio, il prezzo è stabilito dal C.I.P.. Quando diamo l'esenzione sui cali di trasporto è evidente che il costo di produzione della benzina è inferiore, però la vendono allo stesso prezzo.

P I O L A . Il fatto che questa concessione sui cali abbia una ripercussione sui prezzi è un problema di carattere completamente diverso da quello preso in considerazione dal disegno di legge. Se dal punto di vista tecnico il legislatore accerta l'esistenza del calo, che non si può non accertare) e provvede prudentemente a stabilire il massimo, indubbiamente detta una norma ispirata a un concetto di equità, ma non permette che si vada oltre un certo limite. Io vedo il problema in linea generale in questi termini, come ho già detto precedentemente.

Circa i consumi interni di raffineria, il senatore Roda ha detto, se non erro, che col

dimezzamento dell'imposta di 310 lire si avrebbe una minor entrata da parte dell'Erario di circa un miliardo e mezzo, posto che in un calcolo generale sia stabilito un milione di tonnellate di consumi interni. Nei calcoli di massima che ha fatto, il senatore Roda ha parlato del 40 per cento di perdita per lo meno. Indubbiamente, però, ed anche il senatore Roda ha ricordato ciò, una grossa parte del prodotto viene riesportata, ed è quindi con un criterio di equità e di incentivo all'esportazione che la legge ha stabilito questa riduzione. In fondo, il senatore Roda non è contrario a questo principio, soltanto dice: perchè applicarlo soltanto in questo settore e non in tutti gli altri settori produttivi dove si usa la medesima materia prima come combustibile? L'osservazione è indubbiamente interessante e può anche essere rivolta al Governo come richiesta a studiare il problema in rapporto agli altri settori di produzione; ma col bloccare questa norma di legge semplicemente perchè sembra al senatore Roda che si debba estendere ad altri settori mi pare che non si faccia l'interesse dello Stato, tanto più che lo studio per gli altri settori deve essere fatto in forma analitica, settore per settore, onde vedere l'incidenza che questo combustibile ha in rapporto al volume della produzione.

Pertanto, sono dell'avviso che non si debba bloccare questa disposizione di legge, ma si possa studiare la possibilità della sua estensione ad altri settori, cosa che richiede un approfondimento molto delicato poichè i settori sono diversi e il volume della produzione è diverso.

Passo infine all'ultimo punto, quello relativo ai prodotti rigenerati.

È giusta l'osservazione del senatore Roda che i prodotti depurati, cioè quelli che provengono da procedimenti di carattere empirico, verrebbero a pagare l'I.G.E. che prima non pagavamo; infatti l'I.G.E. si paga finora solo per i prodotti che provengono da fabbriche e questi, non provenendo da fabbriche, ne sono stati fino ad oggi esenti.

Io ho fatto il calcolo dell'aggravio che porterebbe l'applicazione dell'I.G.E. su questi prodotti, e per tale calcolo bisogna prendere le mosse da quel decreto che il Ministro delle finanze fa ogni anno per fissare il prezzo del prodotto sul quale l'I.G.E. viene applicata. Il calcolo è molto complesso poichè il decreto stabilisce il prezzo base, che mi pare per questa merce sia di 30.000 lire al quintale. ma si applica l'I.G.E. non già sulle 30.000 lire al quintale, ma sulle 30.000 depurate dall'I.G.E. stessa e da altri elementi che nel decreto sono indicati e che non è ora il caso di ricordare.

Ad ogni modo, a calcolo fatto, i rigenerati che oggi sarebbero colpiti sulla base del 30 per cento, pagherebbero 3.720 lire come imposta di fabbricazione e 1.450 lire come I.G.E., talchè l'importo totale sarebbe di 5.170 lire, in confronto alle 14.500 lire che pagano i prodotti nuovi.

Io non ho preso parte ai lavori della Sottocommissione, ma penso che nello stabilire questo 30 per cento si sia anche tenuto conto dell'aggravio che i prodotti depurati avranno per la prima volta, si sia cioè tenuto conto anche di queste 1.450 lire che vengono a colpire i prodotti che finora ne erano esenti. Se, come ha detto il relatore Spagnolli, gli operatori economici hanno già fatto pervenire a lui una proposta di scendere dal 30 per cento al 25 per cento, e dato che, se anche la Sottocommissione avesse dimenticato di prendere in considerazione la cosa, non lo hanno certamente dimenticato gli operatori, che sanno che verranno colpiti dall'I.G.E. mentre prima non lo erano, ciò significa che l'aliquota del 30 per cento che ha determinato la Sottocommissione è una aliquota che si avvicina a un limite di sopportabilità da parte degli operatori economici. In sede di discussione degli articoli si potrà vedere se sia il caso di rimanere fermi al 30 per cento oppure se sia più opportuno diminuire od anche elevare tale aliquota, ma l'aggravio dell'I.G.E. è un aggravio relativamente modesto. Anche per quanto concerne la percentuale sul ricavo si potrà a ragion veduta e con obiettività vedere se questo 30 per cento colpisce senza oltrepassare i limiti o se li oltrepassa, e su ciò i commissari avranno modo di manifestare il loro punto di vista.

In complesso debbo dire che l'intervento del senatore Roda è stato molto interessante e, rivelando in lui una competenza veramente specifica in questa materia, ha provocato un'ulteriore discussione in sede di Commis-

sione plenaria. Mi sembra però che esso porti alla medesima conclusione cui è pervenuto il senatore Cenini, cioè che nel suo complesso questa legge risolve nel miglior modo possibile tutti i problemi, salvo i perfezionamenti che possono essere apportati in sede di esame dei vari articoli. E noi commissari ci rallegriamo non soltanto col relatore, che ha fatto veramente uno sforzo pari alla sua alta intelligenza, ma con tutti i membri della Commissione, e in particolare col senatore Cenini che ha sgrossato la materia per primo e che ha facilitato i primi passi del nostro relatore. E desidero comprendere in questa lode anche i funzionari, i quali in sede di Sottocommissione hanno indubbiamente portato degli elementi che non potevano essere a cognizione dei singoli commissari, che non sono dei tecnici. Penso che questa lode sia pienamente meritata, poichè si tratta di un settore che richiede molta competenza, molto studio, e che i funzionari hanno dimostrato di conoscere profondamente, dando i loro consigli con alto senso di obiettività e di responsabilità, senza subire pressioni di alcun genere.

S P A G N O L L I , *relatore*. Siccome nella mia relazione ho rivolto un vivo ringraziamento ai colleghi che hanno attivamente collaborato nello studio di questo provvedimento, omettendo di ringraziare i tecnici ed i funzionari del Ministero delle finanze, altrettanto validi collaboratori, vorrei rilevare che si è trattato soltanto di un *lapsus calami* della prima stesura della relazione e che mi proponevo di correggere, il che non è stato più fatto.

Chiedo scusa per questa mancanza, ma sento veramente in me un senso di profonda riconoscenza per questi funzionari che hanno dato tutta la loro collaborazione, che si sono adoperati al massimo e che, pur non essendoci a volte pieno accordo su determinate questioni o formulazioni, hanno, tuttavia, cercato di venirci incontro in ogni modo.

P R E S I D E N T E . Rivolgo anche io il mio ringraziamento ai colleghi per avere collaborato, con la loro esperienza ed il senso della loro responsabilità, ai lavori svolti dalla Sottocommissione; ringrazio il relatore, il senatore Cenini, il senatore Piola che anche in questa discussione ha voluto portare il contributo della sua competenza, davanti alla quale tutti ci inchiniamo.

Ritengo che, a questo punto, il ministro Trabucchi potrebbe fornire alla Commissione ulteriori chiarimenti.

In seguito, data la complessità della materia, sarebbe bene proseguire la discussione soffermandoci a mano a mano sui singoli articoli, evitando così di ripetere due volte le stesse osservazioni.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze*. Mi associo nel ringraziamento rivolto sia ai membri della Commissione, sia ai funzionari del Ministero che, devo dire, si sono particolarmente appassionati a questa materia.

La questione è, effettivamente, molto delicata, perchè mai, come nel campo del petrolio e dei prodotti derivanti dal pertolio si constatano due fenomeni fondamentali: il continuo avanzare del progresso tecnico e la necessità di norme fiscali atte a seguire questo progresso, a mano a mano che esso si verifica. Dobbiamo tener presente che il progresso tecnico porta alla luce prodotti nuovi, prodotti che si deve cercare di classificare ai fini di una imposizione fiscale che deve essere rigidamente applicata. Per quanto concerne questi prodotti, ad esempio, si verificano delle situazioni per cui vi è la sostituzione funzionale, che molto spesso non corrisponde, invece, ad una uguaglianza strutturale del prodotto stesso. In tali casi si deve fare tutta una serie di indagini per vedere se debba prevalere il concetto della struttura chimica del prodotto oppure il concetto della funzione e dell'impiego del prodotto in questione.

In questa materia particolarmente tecnica, evidentemente, ognuno porta il frutto della propria esperienza, il frutto dell'esperienza di coloro che avvicina e, qualche volta, potrei dire, anche il frutto dell'esperienza delle evasioni che ha potuto constatare.

Un altro problema che rende particolarmente delicata questa materia riguarda la continua escogitazione, da parte dei contravventori, di tentativi di evadere le norme fi-

scali: ogni giorno si fa una norma ed ogni giorno si cerca di trovare una via di uscita.

Con queste considerazioni ho inteso soprattutto spiegare per quali motivi si possano trovare ora, e si troveranno anche in futuro, delle ragioni di discussione tra coloro che hanno proposto questo provvedimento e coloro che, con pari interesse rispetto ai proponenti, lo studiano per cercare di arrivare ad un testo che sia formulato e congegnato nella maniera più perfetta possibile.

Da questo punto di vista devo dire che una particolare gratitudine il Ministero deve al senatore Roda, perchè egli, in realtà, in tutta questa interessante materia, ha portato anche il frutto della sua esperienza, richiamando la nostra attenzione su prodotti di cui, sia detto con umiltà, il Ministro stesso ignorava l'esistenza e che, comunque, non erano stati considerati.

Vorrei, ora, pregare i colleghi di non chiedere, anche nel corso della discussione sugli articoli, la rimessione del disegno di legge all'esame dell'Assemblea.

Si tratta, infatti, di materia che porta ad una discussione tecnica, che può essere fatta senz'altro meglio e più utilmente tra pochi tecnici, o aspiranti tecnici, che non tra molti politici.

Per quanto concerne le osservazioni fatte dai vari senatori intervenuti nella discussione, devo dire che, a mio avviso, è da ritenersi giusta l'opinione espressa dal senatore Piola per quanto concerne la questione dei cali.

Si potrà anche eventualmente, ridurre la misura di qualche calo ammesso, però dobbiamo tener presente che il legislatore, nell'ammettere dei cali, deve tener conto di una situazione che sia al di là della media, cioè che tenga presente il calo normale massimo, altrimenti si verrebbe a creare, veramente, una situazione di disagio nei confronti di coloro che non hanno materiale moderno, o non sono molto attrezzati per i trasporti, o non sono eccessivamente attenti nelle operazioni di misura.

F O R T U N A T I . Non si potrebbe, invece di tener presente, come dice il Ministro, il calo normale massimo, considerare il calo minimo e documentabili le eccedenze? Si stimolerebbe, in tale maniera, anche il progresso tecnico!

B E R T O L I . Non si può, di volta in volta, arrivare a constatare quale sia il calo effettivo; se si stabilisce il calo massimo la cosa è molto più semplice.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze.* Vorrei far presente che non è possibile fissare il calo minimo, oltre che per la difficoltà di documentarsi, anche in considerazione del fatto che il calo viene calcolato secondo un concetto generico; il trasporto, ad esempio, può avvenire su percorsi lunghi o brevi, può essere effettuato di giorno o di notte, e così via, e non è possibile, evidentemente, fare una casistica assolutamente precisa. Si stabilisce il calo massimo proprio per limitare quanto più possibile tutta una serie di prove, che è sempre molto difficile reperire e che potrebbero dar luogo anche a contestazioni.

Comunque, il calo viene ammesso solo quando sia veramente constatato e non è detto che venga sempre ammesso, in via generica, il calo massimo: il calo deve essere constatato e deve essere entro i limiti del massimo ammesso. Se il calo è constatato, ma è oltre il massimo, non se ne tiene conto, e non se ne tiene conto neppure qualora sia entro i limiti del massimo, ma non sia constatato.

Giustamente, poi, è stato osservato che altro sono i cali che si possono ammettere per le navi, altro sono quelli che si possono ammettere per gli oleodotti. E per le navi stesse vi sono delle differenze: una nave molto ampia ha un determinato sistema di trasporto e può avere un certo calo, una nave più piccola ne ha un altro. Bisogna poi considerare che per le navi, come per i serbatoi, si misura a volume, ed è notorio che, a seconda della stessa temperatura, il volume può aumentare o diminuire; perciò una precisione assoluta non si potrà mai raggiungere.

Possiamo cercare, e questo lo faremo senz'altro in sede di discussione degli articoli, di avvicinarci quanto più possibile ad un abito, per così dire, fatto su misura, ma, naturalmente, potremo riuscire ad avere soltanto una taglia media, ed è preferibile che questa misura sia abbondante, piuttosto che

stretta, per evitare che si verifichino delle deficienze.

Ciò detto, e con la riserva di fare alcune osservazioni in sede di discussione degli articoli, non avrei altro da aggiungere, in merito alla discussione che si è finora svolta.

Le osservazioni che farò in seguito traggono origine da alcune segnalazioni pervenute al Ministero da diverse parti. È stato detto, ad esempio, che sarebbe bene non usare alcuna tolleranza per il trasporto senza bolletta di accompagnamento, fatto da piccoli mezzi di trasporto. In alcune zone, infatti, si sta sviluppando tutto un traffico di piccoli trasporti, al di sotto dei 10 quintali, trasporti che si ripetono costantemente e che alimentano una certa determinata attività.

Altra discussione è in corso circa la opportunità o meno della suddivisione in quattro tipi degli oli combustibili e relative lavorazioni (densi, semidensi, eccetera); taluni osservano, infatti, che sarebbero sufficienti due sole suddivisioni o forse anche una.

Mi riserverò, pertanto, in sede di discussione degli articoli, di illustrare le singole questioni, esponendo le osservazioni fatte dalle varie categorie interessate.

S P A G N O L L I , *relatore*. A questo punto, in relazione alla discussione che è stata fatta, alle osservazioni sollevate dai senatori Roda, Bertoli ed altri, ritengo che le osservazioni stesse diverrebbero più apprezzabili e concrete, e la discussione che seguirà ne sarebbe avvantaggiata, qualora fossero tradotte in emendamenti concreti da apportare ai singoli articoli.

Mi sembrerebbe opportuno, pertanto, sospendere ora la discussione di questo provvedimento, per dare la possibilità ai colleghi, che intendano apportare alcune modificazioni, di presentare i loro emendamenti, ai quali verranno aggiunti eventuali emendamenti proposti dal Ministro o da me stesso, sulla base delle osservazioni che sono state fatte.

Naturalmente, data l'urgenza che il disegno di legge presenta, la mia proposta dovrebbe attuarsi al più presto, onde poter riprendere la discussione quanto prima, eventualmente domani stesso od il giorno seguente; è questa una preghiera che rivolgo alla Commissione anche come relatore, perchè tale provvedimento mi tiene molto impegnato, impacciandomi nello svolgimento della mia stessa attività come Vice Presidente della 5ª Commissione.

P R E S I D E N T E . Per utilità della discussione ed economia di tempo, ritengo sia opportuno accogliere la proposta fatta dal relatore. Resta inteso che, nel riprendere l'esame di questo provvedimento, la Commissione porterà la sua attenzione sui singoli articoli.

Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 13.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari