

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

VENERDÌ 1° FEBBRAIO 1963

(126^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Vice Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE:

« Norme interpretative del primo comma dell'articolo 18 della legge 3 agosto 1949, n. 589, recante provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche d'interesse degli enti locali » (1051) (D'iniziativa del senatore Spezzano) (Rinvio del seguito della discussione):

PRESIDENTE Pag. 2372

« Trattamento tributario degli enti autonomi portuali e delle aziende dei mezzi meccanici dei porti » (2389) (D'iniziativa del senatore e Riccio) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 2366, 2368, 2370 2371, 2372
CROLLALANZA 2368, 2371
DE LUCA 2368
DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile 2369, 2370, 2371, 2372
GENCO, relatore 2367, 2368, 2370, 2371
RICCIO 2368
SACCHETTI 2370
SOLARI 2369
TRABUCCHI, Ministro delle finanze . . . 2369

« Norme interpretative ed aggiuntive alla legge 27 aprile 1962, n. 231, per la parte relativa al riscatto di alloggi delle Ferro-

vie dello Stato » (2490) (D'iniziativa dei deputati De Pasquale ed altri; Gerbino e Frunzio) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione con modificazioni):

PRESIDENTE Pag. 2364, 2365
FLORENA, relatore 2364, 2365
MATTARELLA, Ministro dei trasporti . . . 2364
RESTAGNO 2365
SACCHETTI 2365
VACCARO 2365

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Crollalanza, De Unterrichter, Florena, Gaiani, Garlato, Genco, Gombi, Indelli, Ottolenghi, Restagno, Sacchetti e Solari.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Cervellati e Imperiale, sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Gelmini e De Luca Luca.

Intervengono i Ministri delle finanze Trabucchi e dei trasporti Mattarella ed i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari e per la marina mercantile Dominèdò.

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

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge d'iniziativa dei deputati De Pasquale ed altri; Gerbino e Frunzio: « Norme interpretative ed aggiuntive alla legge 27 aprile 1962, n. 231, per la parte relativa al riscatto di alloggi delle Ferrovie dello Stato » (2490) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati De Pasquale, Misefari, Amendola Pietro, Fiumanò, Polano, Beccastrini, Pezzino, Pellegrini, Bottonelli, Re Giuseppina; Gerbino e Frunzio: « Norme interpretative ed aggiuntive alla legge 27 aprile 1962, n. 231, per la parte relativa al riscatto di alloggi delle Ferrovie dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

F L O R E N A , *relatore*. Ritengo sia inutile e superfluo, onorevoli senatori, che io mi dilunghi su questo disegno di legge, il quale è stato oggetto di studio da parte di noi tutti a seguito delle sollecitazioni pervenuteci dai ferrovieri, particolarmente quelli meridionali, interessati a queste norme.

Ci sarebbe soltanto da rilevare che il testo del provvedimento, così come è stato approvato dalla Camera, ha certamente bisogno di qualche modifica e, poichè il problema è stato studiato in modo particolare dal Governo, ritengo che la cosa migliore sia quella di ascoltare quanto il Ministro dei trasporti vorrà dire alla Commissione.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Desidero innanzi tutto dichiarare, onorevoli senatori, che il Governo, dopo un primo esame di questo provvedimento di iniziativa parlamentare, fu contrario al suo accoglimento, preoccupato che la cessione in proprietà degli alloggi economici e patrimoniali non di servizio compresi nella quota di riserva del 20 per cento dell'Azienda ferroviaria potesse mettere quest'ultima in gravi difficoltà; infatti, spesso l'Amministrazione delle ferrovie non riesce ad attuare tra-

sferimenti del personale dipendente, che pure sarebbero necessari per ragioni di servizio, a causa della mancanza di alloggi patrimoniali.

Nonostante questa grave perplessità, il Governo ha approfondito lo studio del provvedimento, e oggi sarebbe favorevole alla sua approvazione qualora venissero accettate alcune modifiche che ne eliminerebbero gli inconvenienti.

Gli emendamenti che il Governo propone si riferiscono a tre diverse questioni.

La prima questione riguarda la facoltà, da riconoscere al Ministero dei trasporti e all'Azienda ferroviaria, di dichiarare indisponibili gli alloggi particolarmente legati ad esigenze di servizio fino al limite del 50 per cento della quota di riserva che, come sapete, è del 20 per cento del totale.

La seconda questione, la quale assieme alla prima formerebbe oggetto di un unico emendamento sostitutivo dell'articolo 1 del provvedimento, riguarda l'esclusione dal diritto al riscatto degli alloggi che verranno costruiti in base al piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Gli onorevoli senatori ricorderanno, infatti, che degli 800 miliardi destinati a tale ammodernamento 40 miliardi sono destinati alla costruzione di nuovi alloggi, il che dimostra che si tratta di alloggi direttamente collegati con l'esercizio ferroviario.

A questo proposito, vorrei mettere in evidenza un punto che contribuirà a giustificare questa mia richiesta di emendamento.

Attualmente, quasi tutti gli alloggi dei cantonieri sono sparsi lungo le linee ferroviarie; secondo il nuovo piano, bisognerebbe abbandonare queste vecchie case cantoniere per costruirne delle nuove, più razionali e rispondenti alle moderne esigenze, raggruppate intorno alle stazioni per far sì che i cantonieri non siano costretti a vivere isolati lungo le linee ferroviarie.

Mi pare risulti chiaro che qualora non stabilissimo che questi nuovi alloggi non sono tra quelli riscattabili, l'Amministrazione ferroviaria andrebbe incontro a gravissime difficoltà.

La terza questione, che dovrebbe formare oggetto di un emendamento aggiuntivo allo

articolo 3 del provvedimento, prevede particolari condizioni di riscatto per gli alloggi costruiti a Messina e a Reggio Calabria prima del 1950.

Tali condizioni particolari di riscatto sono state previste dal decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, in quanto molti degli alloggi costruiti dalla Amministrazione ferroviaria a Messina e a Reggio Calabria sono stati realizzati con i proventi delle imposte addizionali istituite in seguito al terremoto del 1908.

Pregherei pertanto la Commissione di voler aggiungere alla fine dell'articolo 3 le parole: «... con i proventi delle imposte addizionali istituite in seguito al terremoto del 1908»; in tal modo, gli alloggi costruiti con tali proventi avranno una disciplina particolarmente vantaggiosa di cui potranno usufruire coloro che occupano gli alloggi stessi. Infatti, tutte le costruzioni realizzate dall'Amministrazione ferroviaria prima del 1950 con propri fondi, senza beneficiare dei proventi delle imposte addizionali, seguono la regola normale del riscatto, e non c'è ragione che per gli alloggi di Messina e Reggio Calabria il riscatto avvenga in modo differente che altrove.

Per concludere, desidererei ora dar lettura dell'emendamento sostitutivo dell'articolo 1 del provvedimento al quale prima ho accennato:

«L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è tenuta a cedere in proprietà, secondo le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, modificato con legge 27 aprile 1962, n. 231, gli alloggi economici e patrimoniali non di servizio compresi nella quota di riserva del 20 per cento stabilita dall'articolo 3 del citato decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, ad eccezione di quelli che, fino ad un massimo del 50 per cento della quota di riserva suddetta, saranno ritenuti indispensabili alle peculiari necessità di servizio dell'Azienda.

La determinazione degli alloggi da escludere dalla cessione è fatta con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio

di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Sono comunque esclusi dalla cessione in proprietà gli alloggi di servizio dovunque ubicati.

Le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e successive modificazioni, non si applicano agli alloggi costruiti in base all'articolo 4 della legge 27 aprile 1962, n. 211.

Ogni precedente norma che risulti in contrasto con la presente legge si intende abrogata ».

Detto questo, onorevoli senatori, confido che vogliate approvare il provvedimento in discussione con gli emendamenti proposti dal Governo.

S A C C H E T T I . A nome dei senatori del mio Gruppo, dichiaro di essere favorevole all'approvazione del testo in esame con gli emendamenti di cui il ministro Matarella ha dato testè lettura.

R E S T A G N O . Ritengo anch'io che la nuova formulazione del provvedimento proposta dall'onorevole Ministro sia la più soddisfacente.

V A C C A R O . In altra occasione avevo io stesso insistito perchè si adottassero norme simili a quelle che il Ministro ha ora presentato e, pertanto, mi dichiaro favorevole all'approvazione del testo modificato.

F L O R E N A , *relatore*. Ritengo anche io che gli emendamenti proposti al provvedimento costituiscano una brillante soluzione di tutto il problema.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è tenuta a cedere in proprietà tutti gli alloggi economici e patrimoniali non di

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 126^a SEDUTA (1° febbraio 1963)

servizio, secondo le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, modificato dalla legge 27 aprile 1962, n. 231.

Sono esclusi dalla cessione in proprietà soltanto gli alloggi di servizio, dovunque ubicati.

La quota di riserva del 20 per cento, di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 231, si intende pertanto assorbita nel complesso degli alloggi di servizio non soggetti a riscatto.

Ogni precedente norma che risulti in contrasto con la presente legge si intende abrogata.

A questo articolo è stato presentato dal Ministro dei trasporti il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è tenuta a cedere in proprietà, secondo le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, modificato con legge 27 aprile 1962, n. 231, gli alloggi economici e patrimoniali non di servizio compresi nella quota di riserva del 20 per cento stabilita dall'articolo 3 del citato decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, ad eccezione di quelli che, fino ad un massimo del 50 per cento della quota di riserva suddetta, saranno ritenuti indispensabili alle peculiari necessità di servizio dell'Azienda.

La determinazione degli alloggi da escludere dalla cessione è fatta con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Sono comunque esclusi dalla cessione in proprietà gli alloggi di servizio dovunque ubicati.

Le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e successive modificazioni non si applicano agli alloggi costruiti in base all'articolo 4 della legge 27 aprile 1962, n. 211.

Ogni precedente norma che risulti in contrasto con la presente legge si intende abrogata ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Art. 2.

Ai dipendenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, i quali occupano alloggi di servizio, alla cessazione del servizio, viene attribuito, a parità di titoli con gli altri concorrenti, un diritto di priorità nella assegnazione di alloggi economici e popolari costruiti, col concorso dello Stato, dai diversi Enti operanti nel settore dell'edilizia sovvenzionata.

(È approvato).

Art. 3.

Le disposizioni contenute nell'articolo 27 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e nel primo comma dell'articolo 15 della legge 27 aprile 1962, n. 231, si applicano anche agli alloggi costruiti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a Messina e Reggio Calabria prima del 1950.

A questo articolo è stato presentato dal Ministro dei trasporti un emendamento tendente ad aggiungere dopo le parole: « ...prima del 1950 » le altre: « ... con i proventi delle imposte addizionali istituite in seguito al terremoto del 1908 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Riccio: « Trattamento tributario degli enti autonomi portuali e delle aziende dei mezzi meccanici dei porti » (2389)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Riccio: « Tratta

mento tributario degli enti autonomi portuali e delle aziende dei mezzi meccanici dei porti ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore*. Lo Stato, nell'istituire nei principali porti nazionali appositi enti autonomi, si è preoccupato di assicurare localmente la massima agilità e prontezza nel decidere e nel realizzare gli investimenti e le opere necessari per il miglioramento dei porti. A questo scopo ha dato a tali enti lo incarico di amministrare e di disporre direttamente ed obbligatoriamente di determinate entrate, derivanti dall'uso delle aree, delle opere, degli edifici, dei macchinari, degli attrezzi e dei mobili di proprietà dello Stato stesso ed esistenti nel comprensorio sottoposto alla giurisdizione di ogni singolo ente autonomo. Ciò facendo, lo Stato ha delegato sue funzioni agli enti autonomi e ha voluto che le entrate ordinarie degli enti portuali fossero investite in nuove opere delle quali i nostri porti, dai più vecchi ai più nuovi, hanno tanto bisogno, per non rimanere arretrati rispetto agli altri scali marittimi europei.

Quindi, lo Stato, nell'istituire gli enti autonomi portuali, avrebbe anche potuto avocare direttamente a sé gli avanzi di gestione; ma, contemporaneamente, avrebbe dovuto fornire i mezzi per i necessari investimenti in attrezzature e servizi; il che non ha fatto per mantenere più agile e sbrigativa la procedura relativa.

Pertanto, norme tassative escludono fini di lucro dalla gestione degli enti autonomi portuali, che non sono di proprietà di privati, essendo sottoposti esclusivamente allo Stato. Infatti, alla fine della durata della concessione, tali enti, che hanno una vita limitata ad alcuni decenni, hanno l'obbligo di restituire allo Stato non solo il patrimonio avuto in consegna, ma anche tutte le opere eseguite nel corso della loro gestione e i residui dei loro fondi.

Manca, pertanto, la ragione di assoggettare gli enti in questione a tassazione di ricchezza mobile o ad altre eventuali imposte, dal momento che manca il fine di lucro. Da alcune parti si è detto che si tratta di attività a carattere capitalistico, mentre, invece,

si tratta di attività di carattere pubblico. Non si comprende, pertanto, la ragione per la quale gli enti impositori vorrebbero trattare gli enti autonomi portuali alla stregua degli altri contribuenti, riducendo, in tal modo, l'impiego degli eventuali utili di gestione, dal momento che una parte di detti utili verrebbero impiegati per il pagamento delle tasse.

Molto opportuno, quindi, è il disegno di legge in esame, d'iniziativa del senatore Riccio. Tale provvedimento è stato provocato dall'accertamento fatto dall'ufficio delle imposte di Napoli nei confronti del consorzio autonomo del porto di tale città: tale consorzio si troverebbe in enormi difficoltà, qualora dovesse pagare le imposte, tanto più che queste ultime, dato il forte movimento di affari, sarebbero molto elevate. Lo stesso problema, del resto, si sarebbe presentato tra qualche settimana o tra qualche mese per gli altri enti autonomi portuali e, di conseguenza, un disegno di legge che risolvesse la questione una volta per tutte, è oltremodo opportuno.

La Commissione finanze e tesoro è favorevole all'approvazione del disegno di legge, ma propone alcuni emendamenti. Il parere che ci ha trasmesso è il seguente:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge n. 2389, comunica di non opporsi all'ulteriore corso del provvedimento.

Subordina, peraltro, questo suo parere all'accoglimento, da parte della Commissione di merito di alcuni emendamenti.

In primo luogo, si suggerisce un emendamento sostitutivo dell'intero articolo 2, che dovrebbe essere così formulato:

« Il reddito conseguito dalle aziende istituite presso le Capitanerie dei porti marittimi che gestiscono mezzi meccanici e magazzini di pertinenza demaniale non è assoggettabile all'imposta di ricchezza mobile, categoria B, nei limiti della destinazione e alle condizioni previste nel primo comma dell'articolo 1

Si applicano le disposizioni dell'ultimo comma dell'articolo 1 ».

Inoltre, al fine di evitare possibili incertezze in sede di applicazione del provvedi-

mento, si suggerisce di aggiungere, al primo comma dell'articolo 1, dopo le parole: "e manutenzione straordinaria di opere ed attrezzature portuali", le altre: "di pertinenza dello Stato".

Inoltre, all'ultimo comma dell'articolo 4, si suggerisce di aggiungere, dopo le parole: "purchè risulti", le altre: "per quanto riguarda l'imposta di ricchezza mobile"; infine, di aggiungere, alla fine sempre dello ultimo comma dell'articolo 4, dopo la parola: "destinazione", le altre: "e per quanto riguarda l'imposta sulle società, che sia verificata la condizione di cui all'articolo 3" ».

Personalmente, sono favorevole al primo emendamento proposto, quello che riguarda l'articolo 2 e che, in realtà, non è sostitutivo ma aggiuntivo.

Per quanto, invece, riguarda l'emendamento all'articolo 1, tendente ad aggiungere dopo le parole « e manutenzione straordinaria di opere ed attrezzature portuali » le altre « di pertinenza dello Stato », non sono favorevole. Infatti, ad esempio, l'ente potrebbe, a un certo momento comprare un trattore munito di gru, il quale, quindi, non gli sarebbe stato consegnato dallo Stato ma diventerebbe di proprietà dello Stato alla fine della gestione, salvo che l'ente non lo ritenga sorpassato ed inutilizzabile e lo venda come rottame. Sono, pertanto, contrario all'introduzione dell'emendamento suddetto, poichè è chiaro che tutta l'attrezzatura diventa di proprietà dello Stato all'atto della consegna.

R I C C I O . Personalmente, ritengo che l'emendamento in questione sia pericoloso e dannoso.

P R E S I D E N T E . Per quanto riguarda gli emendamenti suggeriti dalla Commissione all'articolo 4, riterrei opportuno non introdurli: si tratta, faccio notare, di un suggerimento che non ci obbliga.

C R O L L A L A N Z A . La Commissione finanze e tesoro deve preoccuparsi unicamente della copertura, ma non ha diritto di entrare nel merito delle questioni!

G E N C O , *relatore*. Sono assolutamente contrario, in particolare, all'ultimo emendamento proposto dalla Commissione finanze e tesoro all'articolo 4, poichè verremmo a considerare l'Ente autonomo una società, il che non è assolutamente esatto. La società, infatti, è formata da due o più persone che mettono insieme dei capitali a scopo di lucro.

R I C C I O . Vorrei, semplicemente, associarmi alle osservazioni fatte dal senatore Genco, poichè quegli emendamenti, per quanto suggeriti nei limiti o meno della sua competenza, della Commissione finanze e tesoro, non sono accettati come suggerimento pratico dal Ministero delle finanze, il quale preferisce la formulazione da me proposta e studiata appunto d'accordo con i competenti uffici della Finanza.

D E L U C A . Sul disegno di legge in esame, evidentemente, siamo perfettamente d'accordo, poichè non si comprende come degli enti pubblici possano essere assoggettati alle imposte. Voglio, però, ricordare che nel momento in cui si trattò di una azienda di Stato, che produceva per conto dello Stato e dava gli utili allo Stato, noi sostenemmo, senza fortuna, l'assurdità dell'imposta sul metano. Oggi ci troviamo di fronte allo stesso caso di enti pubblici che vengono tassati, per i quali è richiesta l'esenzione da un determinato tributo, e vorrei osservare che, di fronte a questa posizione del tutto identica a quella di allora la maggioranza ed il Governo si sono orientati in un senso del tutto opposto.

C R O L L A L A N Z A . In quel caso si trattava di un'azienda con fini di lucro.

D E L U C A . Questo non è esatto, poichè si trattava di un'azienda di Stato.

R I C C I O . Nel caso in questione si tratta di enti autonomi che hanno una posizione diversa da quella degli enti pubblici, poichè gli enti autonomi portuali, alla fine della loro gestione che è sempre limitata nel tempo, devono rendere tutti i beni allo

Stato. Pertanto, si tratta non solo di enti pubblici, ma di enti che gestiscono beni demaniali e che, per il loro statuto, devono dare allo Stato tutto quanto supera la normale amministrazione.

S O L A R I. Sono anch'io d'accordo sulla diversità della posizione dei due tipi di enti, e sulla necessità di un chiarimento di questa situazione.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ci consideriamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge in esame, nei confronti di un ente pubblico operante a tempo per la gestione di opere pubbliche. Si tratta di beni demaniali gestiti a tempo da un ente pubblico; ed è pertanto evidente, se mi è permesso di esprimere il mio punto di vista, che il concetto stesso di reddito in senso tecnico, cioè assoggettabile ad imposta di ricchezza mobile, viene meno. Tecnicamente, vi è proprio un'assenza economica del concetto di reddito, di provento, e, di conseguenza, gli avanzi di gestione devono sempre essere reimpiegati a fini non di lucro. Pertanto, laddove, nel disegno di legge, si parla ripetutamente di reddito, avrei preferito si parlasse di entrata, per evitare la supposizione che le disposizioni in esame possano conferire un privilegio. anche dal punto di vista della terminologia, ci saremmo mantenuti più strettamente nel quadro del principio che volevamo stabilire. Con questo solo rilievo (che evita il sapore di un'eccezione o o di un privilegio, il che mi ferirebbe), esprimo parere favorevole nei riguardi del disegno di legge al nostro esame.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Vorrei far presente che non sono perfettamente d'accordo con l'opinione testè espressa dall'onorevole Sottosegretario per la marina mercantile, per quanto riguarda il concetto del reddito, poichè, in realtà, ci troviamo di fronte a diverse posizioni. Vi è, ad esempio, la posizione del porto di Ca-

gliari, in cui vi è veramente un'azienda, poichè, in realtà, si tratta di una specie di trasformismo dello Stato, e vi è, invece, la posizione del porto di Genova, in cui sono altri enti pubblici, e non lo Stato, che gestiscono i mezzi meccanici e fanno i servizi del porto. Faccio questa osservazione perchè, quando ci troviamo di fronte a degli enti consorziali che gestiscono una determinata attività e hanno determinati avanzi di gestione che possono destinare secondo la loro volontà, che non è quella dello Stato, si ha la figura del reddito che, in genere, può essere colpito.

Oggi, però, il porto non può più essere considerato una semplice banchina alla quale la nave si avvicina per scaricare la merce, come avveniva una volta, ma è qualcosa di vivo, che ha la necessità di avere determinate attrezzature e un complesso di mezzi adeguati, per il carico e lo scarico. Di conseguenza, lo Stato avrebbe l'obbligo di compiere alcuni lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria e alcune opere di perfezionamento nelle attrezzature. Pertanto, dal momento che tali opere sono compiute dalle aziende autonome, gli utili che vengono impiegati a tal fine non possono considerarsi tali e, quindi, è giusto fare un'eccezione.

Questa è la ragione per la quale siamo partiti dal concetto di stabilire che si tratta di un reddito tassabile, pur riconoscendo, poi, che non è tassabile in quanto sia vincolato in un conto a parte; il quale conto deve, però, essere destinato semplicemente ai fini del miglioramento e della manutenzione delle opere. Del resto, se tale conto venisse impiegato ad altri fini, sarebbe, evidentemente, sottoposto ad imposta.

Siamo, pertanto, favorevoli al disegno di legge d'iniziativa del senatore Riccio, dal momento che è chiaramente specificato che il reddito degli enti autonomi portuali non è tassabile nei limiti in cui risulta destinato alla costruzione, miglioramento e manutenzione straordinaria di opere ed attrezzature portuali.

Vorremmo, però, proporre due emendamenti.

Il primo emendamento consiste nell'aggiungere al termine dell'articolo 2 le parole: « nei limiti della destinazione e alle condizioni previste nel primo comma dell'articolo 1 ».

Col secondo emendamento si vorrebbe aggiungere, al primo comma dell'articolo 1, dopo le parole: « e manutenzione straordinaria di opere ed attrezzature portuali » le altre: « di pertinenza dello Stato ».

PRESIDENTE. Si tratta degli emendamenti proposti dalla Commissione finanze e tesoro.

DOMINEDO', Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Io ho salvato la mia coscienza ..., per il resto, mi rimetto alla decisione che la Commissione vorrà prendere.

GENCO, relatore. Ho già fatto presente che non sono favorevole all'emendamento proposto all'articolo 1. Infatti, come ho già detto, se supponiamo che l'ente autonomo del porto comperi un grosso trattore munito di gru, tale attrezzatura non è ancora di pertinenza dello Stato, poichè gli verrebbe consegnato soltanto all'atto della cessazione della gestione, salvo che, ad un certo punto, l'ente non si accorga che il macchinario è sorpassato, e decida di venderlo come rottame.

SACCHETTI. Vorrei solo dichiarare che condividiamo il concetto di reddito espresso dal Sottosegretario Dominèdo. Così in casi analoghi, ad esempio, per quanto riguarda le cooperative, riteniamo che sia un errore stabilire che il reddito, comunque venga impiegato, debba essere tassato, poichè, in tal modo, si vengono a prelevare dei fondi che servirebbero a migliorare le attrezzature e le attività sociali, che non hanno fini di lucro.

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

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il reddito degli enti autonomi portuali preposti alla gestione dei patrimoni demaniali dei porti marittimi e dei servizi portuali non è assoggettabile all'imposta di ricchezza mobile, categoria B, nei limiti in cui risulta destinato alla costruzione, miglioramento e manutenzione straordinaria di opere ed attrezzature portuali, a condizione che sia accantonato in apposito fondo denominato « avanzi di gestione » da iscrivere in bilancio. La destinazione ai fini sopraindicati deve risultare da apposito allegato al bilancio.

Gli accantonamenti utilizzati per scopi diversi da quelli su indicati concorrono a formare il reddito imponibile di categoria B nell'esercizio nel quale è avvenuta la utilizzazione.

A questo articolo la Commissione finanze e tesoro e, poco fa, come avete udito, il ministro Trabucchi, hanno proposto di aggiungere, nel primo comma, dopo le parole: « e manutenzione straordinaria di opere e di attrezzature portuali », le altre: « di pertinenza dello Stato ».

Il relatore si è dichiarato contrario a questo emendamento.

Lo metto ai voti.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo originario.

(È approvato).

Art. 2.

Il reddito conseguito dalle aziende istituite presso le Capitanerie dei porti marittimi che gestiscono mezzi meccanici e magazzini di pertinenza demaniale non è assoggettabile all'imposta di ricchezza mobile, categoria B.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 126^a SEDUTA (1° febbraio 1963)

A questo articolo è stato presentato dalla Commissione finanze e tesoro un emendamento tendente ad aggiungere, dopo le parole: « ... categoria B », le altre: « nei limiti della destinazione e alle condizioni previste nel primo comma dell'articolo 1.

« Si applicano le disposizioni dell'ultimo comma dello stesso articolo 1 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 3.

Gli enti e le aziende di cui agli articoli 1 e 2 sono esenti dall'imposta sulle società a condizione che alla loro costituzione abbiano concorso esclusivamente enti pubblici.

(È approvato).

Art. 4.

Le disposizioni della presente legge trovano applicazione anche per i rapporti di imposta non definiti alla data di entrata in vigore della legge stessa.

Restano salvi gli accertamenti già comunque definitivi, nè si fa luogo alla restituzione delle imposte già pagate.

Il Ministro delle finanze è autorizzato ad abbandonare il recupero di crediti per imposte non riscosse, purchè risulti che nell'esercizio al quale è riferito detto credito il reddito sia stato destinato in conformità all'articolo 1 e nei limiti di tale destinazione.

All'ultimo comma di questo articolo, dopo le parole: « ... purchè risulti », la Commissione finanze e tesoro propone di aggiungere le altre: « per quanto riguarda l'imposta di ricchezza mobile ».

G E N C O , *relatore*. Ritengo che tale emendamento sia del tutto pleonastico.

D O M I N E D O ' , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'emendamento proposto dalla Commissione finanze e tesoro non è innovativo, ma esplicativo ed io insisto nel non considerare un'eccezione, nonostante le dichiarazioni del ministro Trabucchi, nè un privilegio il fatto che il reddito degli enti portuali e dei servizi portuali, di cui all'articolo 1 del provvedimento, non sia assoggettabile all'imposta di ricchezza mobile. Poichè l'articolo 3 del disegno di legge concerne l'imposta sulle società ritengo che l'emendamento possa essere accolto in quanto esplicativo.

G E N C O , *relatore*. Mi pare che questo emendamento si possa prestare a qualche dubbia interpretazione da parte degli uffici finanziari: pertanto sono dell'opinione di non accoglierlo.

C R O L L A L A N Z A . Concordo con il senatore Genco; a volte più si vuole essere precisi e più si rende difficile l'interpretazione di una legge.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo all'articolo 4 di cui ho prima dato lettura.

(Non è approvato).

Sempre all'ultimo comma dell'articolo 4, la Commissione finanze e tesoro propone di aggiungere dopo le parole: « ... destinazione » le altre: « e per quanto riguarda l'imposta sulle società, che si sia verificata la condizione di cui all'articolo 3 ».

G E N C O , *relatore*. Questo emendamento sta a significare che l'imposta sulle società è dovuta ove nel consorzio autonomo di un porto non concorrano solamente enti pubblici.

Pertanto, se in un consorzio autonomo portuale vi è una società privata, proprio per questo fatto, si dovrebbe assoggettare tutto il consorzio all'imposta sulle società.

