

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 917-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE FLORENA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro delle Finanze**

di concerto col **Ministro della Marina Mercantile**

col **Ministro del Bilancio**

col **Ministro del Tesoro**

col **Ministro dell'Industria e del Commercio**

col **Ministro delle Partecipazioni Statali**

e col **Ministro del Commercio con l'Estero**

NELLA SEDUTA DEL 10 DICEMBRE 1964

Comunicata alla Presidenza il 1° aprile 1965

Trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni
e riparazioni navali

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge che viene sottoposto al vostro esame contiene un complesso di norme riguardanti il trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni e trasformazioni navali, in sostituzione di quelle contenute nel titolo I della legge 17 luglio 1954, n. 522, e successive modificazioni ed integrazioni, scadute il 30 giugno 1964.

Come è già esaurientemente illustrato nella relazione presentata dal Governo, la citata legge n. 522, seguendo una lunga tradizione, prevedeva anche alcune facilitazioni fiscali che, per la quasi totalità, erano suggerite dal riconoscimento della particolare situazione dell'industria cantieristica e dell'armamento quali attività sostanzialmente di esportazione.

La nave, infatti, è per sua natura uno strumento di lavoro e di produzione che agisce permanentemente fuori dalle barriere doganali e, agli effetti doganali stessi, essa appena entrata in esercizio è considerata bene extra dogana, anche se costruita con materiale completamente nazionale e per conto di nazionali. Come conseguenza, tutto quanto è a bordo se reintrodotta in territorio nazionale è soggetto al pagamento dei dazi e degli altri diritti d'importazione.

Ora, con la scadenza della legge n. 522, sono venute meno anche le facilitazioni fiscali da essa previste mentre, per la natura stessa della nave quale bene esportato, sembra equo che, come ogni altra esportazione, essa continui a godere in via autonoma e permanente delle facilitazioni stesse, indipendentemente da ogni provvedimento di aiuto diverso che fosse eventualmente concesso a favore dell'industria delle costruzioni navali.

Per tali motivi il Governo ha presentato il disegno di legge di cui occupiamo.

Esso prevede l'importazione in franchigia per i prodotti destinati a lavori navali che si possono considerare essenzialmente merci in transito, in quanto vengono introdotte nel territorio nazionale per essere poi riesportate, sia quando vengono impiegate dai cantieri in lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e riparazione navale, sia quando vengono immediatamente im-

barcate sulle navi, come nel caso degli oggetti di dotazione e di ricambio.

Il disegno di legge prevede, poi, la restituzione della imposta generale sull'entrata alla stregua di tutti gli altri prodotti esportati, rientranti nella disciplina generale prevista dalla legge 31 luglio 1954, n. 570, impostata sul concetto di mettere le merci nazionali che vengono portate sui mercati internazionali alla pari con le simili merci estere.

Infine, per i contratti stipulati tra cantieri e committenti per lavori navali, viene concesso il beneficio della registrazione a tassa fissa e i relativi corrispettivi vengono esentati dall'IGE, riallacciandosi così alle disposizioni generali della legge 19 giugno 1940, n. 762 (art. 1, lettera *h*) che esenta dal tributo le somme introitate per le esportazioni delle materie, merci e prodotti e per noli ed altri corrispettivi relativi a servizi internazionali.

In sede di esame del progetto di legge da parte della 7^a Commissione si è deliberato di apportare modificazioni ad alcuni suoi articoli in modo da adeguare ancora meglio il disegno stesso ad alcune esigenze che secondo lo schema originario sarebbero state trascurate.

Con l'articolo 1, rimasto invariato, viene prevista l'importazione, in esenzione dai dazi doganali, dall'imposta di cui l'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni, e da ogni altra imposta o sovraimposta all'importazione, delle materie prime, dei prodotti, dei macchinari impiegati nei lavori navali nonchè degli oggetti di dotazione di ricambio destinati a navi in servizio.

Vengono esclusi dall'agevolazione gli apparati motori di propulsione destinati ad unità non più rispondenti economicamente alle attuali esigenze delle attività marittime.

È prevista l'assimilazione ai prodotti nazionali dei prodotti provenienti dall'estero ed essi vengono conseguentemente ammessi al trattamento cui fruiscono i primi.

È prevista infine l'esenzione dal dazio, dall'imposta di fabbricazione e dalla sovrimposta di confine per i combustibili ed i lubrificanti occorrenti per tutte le prove dei macchinari installati sulle navi.

Con l'articolo 2 vengono considerati esportati agli effetti dell'applicazione delle leggi doganali e dell'imposta generale sull'entrata i prodotti di cui all'articolo precedente impiegati nei lavori navali, fermo restando che non si applicheranno le disposizioni relative alla restituzione del dazio e degli altri diritti doganali e fiscali, diversi dall'imposta generale sull'entrata, di cui alla legge 5 luglio 1964, n. 639.

Le aliquote dell'imposta generale sull'entrata da liquidare mediante la sola restituzione all'esportazione di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570, sono fissate nella misura del 6,60 per cento al cantiere navale che ha effettuato la costruzione sull'importo addebitato al committente, anche se si tratti di navi costruite in proprio dal cantiere e purchè la vendita sia effettuata prima che la nave sia entrata in esercizio, e nella misura del 4 per cento quando si tratti di lavori di riparazione, trasformazione, allestimento e arredamento di navi in esercizio, sempre sull'importo addebitato al committente.

Dato che alcuni tipi di galleggianti sono stati inclusi, nel campo di applicazione della legge di cui al successivo articolo 5, tra le altre unità ammissibili ai benefici al pari delle navi mercantili, si è ritenuto necessario fare espresso richiamo anche ai galleggianti, emendando l'articolo 2 come si rileva dal testo approvato dalla Commissione.

L'articolo 3, rimasto invariato, dispone che quando i materiali di produzione nazionale vengono impiegati direttamente dal proprietario o armatore della nave, in materia di imposta generale sull'entrata si applicano le agevolazioni di cui alle leggi 19 giugno 1940, n. 762 e successive modificazioni e 31 luglio 1954, n. 570 e successive modificazioni.

L'articolo 4 prevede la registrazione col pagamento dell'imposta fissa e l'esenzione dell'IGE dei contratti stipulati tra il committente ed il cantiere o l'assuntore dei lavori riguardanti la costruzione della nave e dell'apparato motore, anche se stipulati separatamente nonchè la riparazione, modificazione, trasformazione, allestimento e arredamento, costruzione di apparati motore di navi anche in esercizio.

È egualmente prevista la registrazione col pagamento dell'imposta fissa per i contratti riguardanti l'acquisto di materie o prodotti occorrenti ai lavori di cui sopra.

Agli atti e contratti di cessione degli oneri fiscali sono applicabili invece le agevolazioni di cui al decreto legislativo luogotenenziale n. 367 del 1° ottobre 1944.

Per i motivi detti esaminando l'articolo 2, è stato necessario emendare anche l'articolo in questione come dal testo nuovo approvato dalla Commissione e cioè con la inserzione dei galleggianti.

Inoltre, siccome i cantieri navali richiedono, per assicurarsi l'effettivo pagamento dei corrispettivi pattuiti, idonee garanzie e i committenti spesso concedono ipoteche oltre che sulle navi anche su beni immobili, si è ritenuto opportuno di estendere le agevolazioni in materia di garanzie reali previste dalla legge n. 367 a tutti gli atti costitutivi di garanzie concesse ai costruttori navali per l'adempimento degli obblighi assunti, modificando il quinto comma come dal testo approvato dalla Commissione.

L'articolo 5 prescrive che i benefici contemplati nei precedenti articoli non si applicano ad alcune categorie di navi e di galleggianti, salvo che non si tratti di nuove navi destinate all'estero o di navi e galleggianti modificati, trasformati, riparati, eccetera, per conto di committenti esteri o di navi destinate alla ricerca scientifica o all'istruzione nautica.

Al punto 2 la Commissione ha approvato la riduzione da 50 a 25 tonnellate per l'esclusione dei benefici previsti per andare incontro alla costruzione del naviglio da pesca. Sono note a tutti Voi, onorevoli colleghi, le condizioni precarie in cui si trova tutta la categoria dei nostri pescatori. Alla vecchia barca a vela in molte zone i pescatori con gravi sacrifici hanno sostituito pescherecci motorizzati di tonnellaggio limitato. Ma sono la risorsa di numerose famiglie di pescatori riuniti in cooperative. La politica che si cerca di perseguire è quella della formazione di una flotta di pescherecci adatti per la pesca atlantica, ma si è ritenuto di includere nei benefici previsti dalla legge anche le navi che abbiano una stazza minima di 25 tonnellate,

proprio per tenere conto della numerosa categoria di pescatori interessati.

La soppressione del punto 4 è naturale conseguenza delle modifiche apportate agli articoli precedenti. La Commissione ha altresì approvato la soppressione del quinto comma, considerando equo non escludere dai benefici quei cantieri che, pur essendo stati in difficoltà per un certo periodo, siano ora in grado di inserirsi nella concorrenza.

Con l'articolo 6 viene stabilito che per i lavori navali in corso di esecuzione alla data del 30 giugno 1964 e per quelli che si riferiscono a contratti stipulati entro la stessa data continuano ad applicarsi le disposizioni di cui alla legge n. 522, scaduta alla data del 30 giugno 1964.

Poichè dal 1° luglio 1964 in poi, però, alcune imprese sono venute a trovarsi nella necessità di registrare i contratti navali a tassa normale non potendo usufruire del beneficio della tassa fissa a seguito della scadenza della legge n. 522, si è ritenuto necessario in via di equità di prevedere il rimborso della tassa già assolta, in quanto le norme della nuova legge avranno efficacia retroattiva a decorrere dalla predetta data del 1° luglio 1964.

Conseguentemente si è dovuta prevedere una sanatoria per quegli atti che, stipulati durante il periodo di vacanza della legge, non sono stati sottoposti a registrazione e che altrimenti sarebbero soggetti a penalizzazione. La Commissione ha quindi approvato il nuovo testo dell'articolo 6.

Come è noto, le norme attualmente in vigore in materia di concessione di contributi erogati dallo Stato a favore dell'industria cantieristica o dell'armamento prevedono l'applicazione, sulle somme concesse, a titolo di acconto, delle imposte e relative addizionali di cui al vigente testo unico delle leggi sulle imposte dirette.

Siccome però ciò risulta in contrasto sia con le finalità per cui i contributi in parola vengono concessi, sia con la particolare posizione dell'industria beneficiaria, dato che la trattenuta su questi contributi porta ad un aumento degli oneri finanziari che le aziende cantieristiche devono sopportare,

si è ritenuto di completare il disegno di legge in esame con un nuovo articolo che porterà il n. 7, così formulato:

« Sui contributi erogati dal Ministero della marina mercantile, in virtù di leggi speciali, a favore dei cantieri navali o dell'armamento, non si applicano le ritenute a titolo di acconto, per le imposte e relative addizionali, di cui al testo unico delle leggi sulle imposte dirette, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645, e successive modificazioni ed integrazioni ».

Conseguentemente gli articoli 7 e 8 del primitivo disegno di legge diverranno 8 e 9.

Detti articoli, che sono rimasti invariati nella stesura originaria, prevedono che la legge in esame avrà efficacia a partire dal 1° luglio 1964, cioè subito dopo la scadenza della legge n. 522 verificatasi come è noto il 30 giugno 1964 e prevedono inoltre i mezzi di copertura delle spese riguardanti l'applicazione della legge stessa.

Onorevoli colleghi, il complesso delle disposizioni contenute nel disegno di legge che è al vostro esame tende evidentemente a dare un aiuto all'industria cantieristica e quindi alla numerosa schiera di lavoratori che direttamente o indirettamente sono legati nella loro possibilità di lavoro dall'attività dei cantieri navali.

Il problema dell'industria cantieristica italiana è stato discusso altre volte nella nostra Assemblea ed è stato oggetto di appassionati interventi di tutte le parti politiche. Sono state espone tesi contrarie agli interventi dello Stato e si è anche ripetuto che una delle cause principali della mancata competitività dei nostri cantieri nel campo internazionale è dovuta alla deficienza di organizzazione razionale del lavoro che, se realizzata, avrebbe determinato minori costi e quindi maggiori possibilità di acquisizione di commesse sia nazionali che estere. Io posso affermare che sulla via della razionalizzazione del lavoro i nostri cantieri si trovano già. Si può affermare che circa il 20 per cento di riduzione sull'impiego di mano d'opera per tonnellata lavorata è un fatto acquisito.

LEGISLATURA IV - 1963-65 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Voglio comunque esporre qual è la situazione che si è creata, anche riferendomi ai passati interventi dello Stato in Italia.

L'intervento dello Stato attuato dalla legge 31 marzo 1961, n. 301, ha consentito ai cantieri italiani nei decorsi anni di mantenere un livello produttivo al limite appena della sufficienza in relazione alla potenzialità degli impianti; le commesse ricevute dai cantieri per effetto della suddetta legge, passate nella maggior parte da armatori italiani stanno però esaurendosi e potranno dare lavoro per qualche tempo solo ad alcuni cantieri; in altri cantieri invece il residuo lavoro si è ristretto a qualche unità e in altri, infine, è ormai al termine.

Dalla scadenza della suddetta legge n. 301 (30 giugno 1964) nuove ordinazioni non risultano passate e qualche trattativa avviata dai cantieri è subordinata all'ammissione alle provvidenze statali, di cui è stata data pubblica notizia anche dalle fonti di informazione.

In tutti i cantieri intanto si fanno già sentire gli effetti della temporanea carenza di aiuto da parte dello Stato: infatti si sono già registrati trasferimenti di aliquote di personale, riduzioni dell'orario di lavoro e sospensioni dal lavoro di parte delle maestranze, che in qualche reparto hanno raggiunto percentuali anche consistenti.

L'influenza delle provvidenze statali sull'attività dei cantieri può desumersi dalle tabelle che seguono:

**Navi in ordinazione e in costruzione superiori
1.000 T.S.L.**

Anno	Tonnellaggio		Percentuale Italia
	Italia	Mondo	
1-1-1961	903.000	17.975.000	5,1
1-1-1962	925.000	18.656.000	4,6
1-1-1963	1.158.000	16.294.000	7,1
1-1-1964	1.040.000	18.890.000	5,5
1-7-1964	676.000	20.088.000	3,4

Dati accertati dall'American Bureau of Shipping Shipbuilders Council of America.

Navi in costruzione superiori a 100 T.S.L.

Anno	Tonnellaggio		Percentuale Italia
	Italia	Mondo	
1-1-1961	651.000	8.667.000	7,5
1-1-1962	565.000	8.615.000	6,5
1-1-1963	773.000	9.165.000	8,4
1-1-1964	686.000	8.402.000	8,2
1-1-1965	567.000	10.215.000	5,5

Dati accertati dal Lloyd's Register of Shipping.

**Navi in costruzione nei cantieri navali italiani
superiori a 100 T.S.L.**

Anno	Tonnellaggio
1-1-1961	692.520
1-1-1962	583.933
1-1-1963	690.284
1-1-1964	659.478

Dati accertati direttamente dal Ministero della marina mercantile.

Ritengo anche utile indicare quali sono le facilitazioni doganali per le costruzioni navali negli altri Paesi della CECA.

Belgio. — Riduzione della tassa di passaggio ed esenzione dalla tassa di fatturazione sui contratti di appalto.

Francia. — Limitazione delle importazioni. Esenzione dai diritti di dogana dei materiali importati da impiegare nella costruzione di navi destinate all'esportazione. Esenzione dalla tassa sul valore aggiunto.

Repubblica federale tedesca. — Esenzione totale dei diritti doganali per i materiali importati impiegati nella costruzione di navi. Ristorno del 7 per cento a favore dei cantieri per il naviglio esportato a titolo di rimborso dell'imposta sulla cifra d'affari.

Paesi Bassi. — Esenzione dai diritti doganali dei materiali importati destinati alla costruzione di navi. Esenzione dalla tassa sulla cifra d'affari delle navi e dei materia-

li impiegati nella costruzione o nella riparazione di navi.

Come si può rilevare quindi non è solo in Italia che si cerca di sostenere l'industria navale.

Un esame dettagliato del trattamento di sostegno in tutti i Paesi del mondo ci dimostra anche che sono frequenti accordi che facilitano e concorrono alla possibilità di competitività delle industrie cantieristiche di altri Paesi.

Io spero, onorevoli colleghi, che vogliate approvare sollecitamente il disegno di legge che si esamina, perchè sono convinto che la rapida approvazione darà una spinta favorevole per la ripresa di lavoro, perchè risulta che trattative per nuove commesse ci sarebbero, ma impostate sulla previsione della rapida approvazione della legge che in atto è al vostro esame.

FLORENA, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

Le materie prime, i prodotti semilavorati, i prodotti e macchinari finiti e quanto altro occorrente per la costruzione, modificazione, trasformazione, riparazione, allestimento ed arredamento di navi mercantili per la navigazione marittima, nonché per la costruzione e riparazione dei relativi macchinari, sono importati in esenzione dai dazi doganali, dall'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762 e successive modificazioni e da ogni altra imposta e sovrimposta all'importazione.

Il trattamento di cui al precedente comma è limitato alle materie, ai prodotti ed ai macchinari effettivamente impiegati nei lavori.

Le esenzioni di cui sopra sono concesse, altresì, per i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio destinati a navi di nuova costruzione e a navi in esercizio.

Sono esclusi dall'agevolazione prevista dal primo comma gli apparati motori completi di propulsione di potenza normale non superiore a 250 cavalli asse, quelli, con un numero di giri superiore a 500 al minuto primo, di potenza normale compresa tra 251 e 500 cavalli asse e quelli a scoppio.

Le materie, i prodotti ed i macchinari finiti di cui ai commi precedenti, provenienti dall'estero, sono assimilati a quelli di produzione nazionale e sono ammessi, ai sensi del successivo articolo 2, al trattamento di cui fruiscono questi ultimi, quando siano nazionalizzati mediante il pagamento di tutti i diritti doganali vigenti, dell'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762 e successive modificazioni e di ogni altra imposta all'importazione.

I combustibili ed i lubrificanti occorrenti per tutte le prove degli apparati motori completi e dei macchinari in genere installati su navi di nuova costruzione o in eser-

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*).

cizio, sono ammessi all'esenzione dal dazio, nonchè dall'imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrimposta di confine.

Art. 2.

Le materie, i prodotti ed i macchinari previsti dal precedente articolo 1, di produzione nazionale, effettivamente impiegati nei lavori di cui al primo comma dell'articolo medesimo, nonchè i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio, di produzione nazionale, destinati a navi di nuova costruzione o in esercizio, si considerano esportati agli effetti dell'applicazione delle leggi doganali e delle norme che regolano l'imposta generale sull'entrata.

Tuttavia, per le materie, i prodotti ed i macchinari, nonchè per i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio, da considerare esportati a norma del comma precedente, non si applicano le disposizioni relative alla restituzione del dazio e degli altri diritti doganali e fiscali diversi dall'imposta generale sull'entrata di cui alla legge 5 luglio 1964, n. 639.

Per i lavori eseguiti dai cantieri navali o da altri assuntori, le agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata di cui al primo comma, si applicano mediante la sola restituzione alla esportazione di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570 e successive modificazioni, con i criteri e con le aliquote seguenti:

a) navi complete di nuova costruzione: lire 6,60 per cento, da liquidare a favore del cantiere navale che ha effettuato la costruzione, sull'importo effettuato al committente.

Per le navi costruite in proprio dai cantieri, la restituzione è commisurata all'importo addebitato all'acquirente, semprechè la vendita venga effettuata prima della loro entrata in esercizio;

b) modificazione, trasformazione, riparazione, allestimento ed arredamento di navi in esercizio: lire 4 per cento, da liquidare a

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 2.

Identico.

Identico.

Identico:

a) navi complete o galleggianti di nuova costruzione: lire 6,60 per cento, da liquidare a favore del cantiere navale che ha effettuato la costruzione, sull'importo fatturato al committente.

Per le navi o galleggianti costruite in proprio dai cantieri, la restituzione è commisurata all'importo addebitato all'acquirente, semprechè la vendita venga effettuata prima della loro entrata in esercizio;

b) modificazione, trasformazione, riparazione, allestimento ed arredamento di navi o galleggianti in esercizio: lire 4 per cento,

(Segue: *Testo del Governo*).

favore dell'assuntore dei lavori, sull'importo addebitato al committente.

Nei lavori eseguiti dal cantiere navale o altro assuntore, per conto di terzi, possono concorrere a costituire il valore sul quale vanno liquidate, a favore del cantiere e dell'assuntore, le aliquote di restituzione della imposta generale sull'entrata, i materiali ed i prodotti impiegati dal cantiere o dall'assuntore medesimi che siano di proprietà del committente.

Quando nei lavori di cui sopra vengono impiegati materiali e prodotti esteri, dall'ammontare delle somme da restituire a titolo di imposta generale sull'entrata, si detrae l'importo relativo all'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, numero 762 e successive modificazioni, ed alla imposta di conguaglio di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570 e successive modificazioni, gravanti sui materiali e prodotti esteri effettivamente impiegati, che siano stati importati con le esenzioni previste dal precedente articolo 1.

Gli stessi criteri si applicano per i materiali e gli oggetti di dotazione e di ricambio, nonchè per i macchinari finiti e le parti staccate di essi, ottenuti, in tutto o in parte, con impiego di materiale estero.

Resta fermo quanto disposto dal quinto comma dell'articolo 1 per i materiali ed i prodotti esteri assimilati a quelli nazionali.

Art. 3.

Per le materie ed i prodotti, di produzione nazionale, contemplati dall'articolo 1, che siano impiegati direttamente dal proprietario o armatore della nave, senza intervento di cantiere o di altro assuntore, come pure per i materiali e gli oggetti di dotazione e di ricambio e per i macchinari finiti e le parti staccate di essi, di produzione nazionale, destinati a navi in esercizio, le agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata si applicano a norma delle leggi 19 giugno 1940,

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

da liquidare a favore dell'assuntore dei lavori, sull'importo addebitato al committente.

Identico.

Identico.

Identico.

Identico.

Art. 3.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*).

n. 762 e successive modificazioni e 31 luglio 1954, n. 570 e successive modificazioni.

Per tutti i materiali ed i prodotti contemplati nel precedente comma che siano comunque destinati a navi estere, la restituzione dell'imposta generale sull'entrata alla esportazione, di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570 e successive modificazioni, va liquidata a favore di colui che ne ha effettuato la fornitura al proprietario od armatore della nave.

Tutti i materiali ed i prodotti contemplati nel primo comma provenienti dall'estero sono assimilati a quelli di produzione nazionale quando siano nazionalizzati ai sensi del penultimo comma dell'articolo 1.

Art. 4.

Sono ammessi a registrazione col pagamento dell'imposta fissa, ed i relativi corrispettivi sono esenti dalla imposta generale sull'entrata, i contratti inerenti:

alla costruzione della nave e dell'apparato motore, anche se stipulati separatamente;

alla costruzione degli apparati motori di produzione nazionale destinati a navi in esercizio;

alla riparazione, modificazione e trasformazione di navi in esercizio;

all'allestimento e arredamento di navi in costruzione od in esercizio.

Le disposizioni di cui al precedente comma si applicano ai rapporti contrattuali tra il committente ed il cantiere o l'assuntore dei lavori, ivi compreso il costruttore dell'apparato motore, come pure a quelli posti in essere dal cantiere o dall'assuntore medesimo per la integrale cessione ad altra impresa del lavoro ad esso commesso.

Sono egualmente ammessi a registrazione con il pagamento dell'imposta fissa, e il relativo corrispettivo è esente dall'imposta generale sull'entrata, i contratti inerenti alla

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 4.

Identico:

identico;

alla costruzione del galleggiante;
identico;

alla riparazione, modificazione e trasformazione di navi o galleggianti in esercizio;
identico;

Identico.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*).

prima vendita, nel corso della costruzione o dell'allestimento, di navi iniziate in proprio dai cantieri, nonchè alla prima vendita di navi costruite in proprio, semprechè la vendita venga effettuata prima della loro entrata in esercizio.

Sono ammessi a registrazione col pagamento dell'imposta fissa i contratti stipulati dai cantieri, dai committenti e dagli armatori per l'acquisto di materie e prodotti occorrenti ai lavori di cui al primo comma, nonchè i contratti per le prestazioni di servizi relativi ai lavori stessi.

Agli atti e contratti con i quali vengono ceduti i ristorni fiscali di cui alla presente legge e i contributi previsti dalle leggi a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, sono applicabili le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 1° ottobre 1944, n. 367.

Le iscrizioni e cancellazioni di ipoteca navale sono sottoposte al pagamento dell'imposta fissa di lire 2.000.

Le agevolazioni di cui ai due commi precedenti sono applicabili, oltrechè ai lavori di costruzione, anche agli altri lavori contemplati nella presente legge.

Art. 5.

I benefici della presente legge non si applicano:

- 1) per le navi che non siano destinate al compimento di operazioni di commercio ad eccezione dei rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa;
- 2) per la costruzione di navi da carico secco di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate e di quelle da pesca di stazza lorda inferiore a 50 tonnellate;
- 3) per le navi abilitate al servizio marittimo dei porti e delle rade;

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Identico.

Agli atti e contratti con i quali vengono ceduti i ristorni fiscali di cui alla presente legge e i contributi previsti dalle leggi a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento nonchè agli atti costitutivi di garanzie concesse dagli armatori o da altri committenti ai costruttori di navi per l'adempimento delle obbligazioni assunte per lavori navali, sono applicabili le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 1° ottobre 1944, n. 367.

Identico.

Identico.

Art. 5.

Identico:

- 1) *identico;*
- 2) per la costruzione di navi da carico secco di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate e di quelle da pesca di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate;
- 3) *identico;*

(Segue: *Testo del Governo*).

4) per i galleggianti di ogni specie, ad eccezione dei bacini galleggianti, dei pontoni di sollevamento a struttura metallica e delle draghe;

5) per le navi costruite per conto dello Stato o a questo appartenenti;

6) per le navi abilitate esclusivamente alla navigazione fluviale, lacuale e lagunare.

Le esclusioni dai benefici per le unità previste dal precedente comma, non si applicano quando trattasi di nuove costruzioni destinate all'estero ovvero di navi e galleggianti modificati, trasformati, riparati, allestiti od arredati per conto di committenti esteri.

Sono, in ogni caso, ammessi ai benefici previsti dalla presente legge le navi destinate alla ricerca scientifica e alla istruzione nautica.

I benefici previsti dalla presente legge si applicano, altresì, senza alcuna limitazione, alle navi militari costruite, modificate, trasformate, riparate, allestite od arredate per conto di committenti esteri.

In ogni caso, i cantieri costruttori che non siano stati in esercizio nel periodo di 24 mesi anteriore alla data di entrata in vigore della presente legge, non godono dei benefici dalla stessa previsti.

Art. 6.

A tutti i lavori navali in corso di esecuzione alla data del 30 giugno 1964, alle costruzioni di navi non ancora iniziate i cui contratti di commessa siano stati firmati entro la data medesima, nonchè alle costruzioni di navi da eseguirsi in proprio per le quali le domande di ammissione al contributo integrativo, ai sensi dell'articolo 4 della legge 31 marzo 1961, n. 301, siano state presentate entro il termine suddetto, si applicano, a decorrere dal 1° luglio 1964, le disposizioni del titolo I della legge 17 luglio 1954, n. 522 e successive modificazioni ed integrazioni.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Soppresso.

4) *identico*;

5) *identico*.

Soppresso.

Identico.

I benefici previsti dalla presente legge si applicano, altresì, senza alcuna limitazione, alle nuove costruzioni, comprese quelle militari, destinate all'estero, ed alle navi ed ai galleggianti, compresi quelli militari, modificati, trasformati, riparati, allestiti o arredati per conto di committenti esteri.

Soppresso.

Art. 6.

A tutti i lavori navali in corso di esecuzione alla data del 30 giugno 1964, alle costruzioni di navi non ancora iniziate i cui contratti di commessa siano stati firmati entro la data medesima, nonchè alle costruzioni di navi da eseguirsi in proprio per le quali le domande di ammissione al contributo integrativo, ai sensi dell'articolo 4 della legge 31 marzo 1961, n. 301, siano state presentate entro il termine suddetto, si applicano, anche in via di rimborso, a decorrere dal 1° luglio 1964, le disposizioni del titolo I della legge 17 luglio 1954, n. 522 e successive modificazioni ed integrazioni.

(Segue: *Testo del Governo*).

Le disposizioni stesse si applicano, a decorrere dal 1° luglio 1964, anche ai lavori, diversi dalla costruzione, per i quali sia stato, entro il 30 giugno 1964, assunto l'impegno di spesa per la concessione del contributo di cui agli articoli 5, 6 e 7 della legge 31 marzo 1961, n. 301.

Art. 7.

La presente legge ha efficacia dal 1° luglio 1964.

L'ammissione ai benefici relativi è disposta dal Ministero della marina mercantile.

Art. 8.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con gli stanziamenti dei capitoli 169 e 271 del bilancio del Ministero delle finanze per il periodo finanziario dal 1° luglio al 31 dicembre 1964 e con quelli dei corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Identico.

Gli atti e contratti aventi per oggetto i lavori di cui ai precedenti commi, stipulati dal 30 giugno 1964 alla data di entrata in vigore della presente legge, soggetti alla registrazione in termine fisso e non sottoposti alla formalità, possono essere registrati a tassa fissa qualora vengano prodotti al competente Ufficio entro il termine perentorio di giorni 60 dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 7.

Sui contributi erogati dal Ministero della marina mercantile, in virtù di leggi speciali, a favore dei cantieri navali o dell'armamento, non si applicano le ritenute a titolo di acconto, per le imposte e relative addizionali, di cui al testo unico delle leggi sulle imposte dirette, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645, e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 8.

Identico.

Art. 9.

Identico.