

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2292

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(COLOMBO VITTORINO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE
(BOSCO)

COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

E COL MINISTRO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO
(MISASI)

Norme integrative della legge 21 luglio 1965, n. 939,
riguardante il trattamento tributario delle costruzioni,
modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali

Seduta del 3 febbraio 1970

ONOREVOLI COLLEGGHI ! — La legge 21 luglio 1965, n. 939, che ha sostituito, per la parte tributaria, la legge 17 luglio 1964, n. 522, ha fissato, nei confronti della precedente legge, alcuni criteri restrittivi sia per quanto riguarda i tipi di unità ammissibili ai benefici sia per quanto riguarda alcuni tipi di motori.

Il principio informatore di tali limitazioni è quello « di non incoraggiare ulteriormente la costruzione e l'esercizio di unità non più rispondenti economicamente alle attuali esigenze delle attività marittime », come è chiaramente indicato nella relazione della legge.

È da notare al riguardo che nell'originario disegno di legge erano escluse dai benefici tutte le navi non destinate al compimento di operazioni di commercio, comprese quindi

le unità da diporto che in quel particolare momento erano state assoggettate alla speciale sovrainposta di acquisto.

Inoltre, era prevista l'esclusione dai benefici per i lavori inerenti alla costruzione di navi da carico secco di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate e di quelle da pesca di stazza lorda inferiore alle 50 tonnellate.

Successivamente, la competente Commissione del Senato apportò alcune modifiche al disegno di legge, includendo tutte le navi da diporto e abbassando il limite di tonnellaggio riguardante le navi da pesca da 50 a 25 tonnellate di stazza lorda.

È da ritenere che tutte le esclusioni si riferiscono soltanto alle navi battenti bandiera italiana, in quanto ragioni tecniche det-

tate dai principi di una sana politica economica-marittima, suggeriscono l'impiego nella flotta nazionale di unità adeguate alla necessità dei moderni traffici. Per contro i benefici dovrebbero essere concessi, senza limitazione alcuna, alle navi costruite, riparate, ecc. per conto di committenti esteri, e ciò allo scopo di favorire l'attività dei cantieri attraverso l'acquisizione di più cospicue commesse.

Non può pertanto non rilevarsi l'opportunità che i motori installati su navi estere siano esclusi da ogni limitazione, al fine di non far venire meno il principio di incoraggiare l'attività cantieristica rivolta a lavori destinati all'estero.

Inoltre è da notare che si tratta nei casi in esame di motori esteri da installare su unità destinate ad effettiva esportazione e quindi, in effetti, di merce in transito.

Si rende, quindi, necessario estendere le esenzioni previste dal primo comma dell'articolo 1 della legge n. 939 anche agli apparati motori di propulsione di limitata potenza od a scoppio, espressamente individuati dal quarto comma dell'articolo medesimo, nel caso in cui essi vengano installati su nuove costruzioni destinate all'estero e su navi e galleggianti modificati, trasformati, riparati, allestiti o arredati per conto di committenti esteri (contemplati dall'articolo 5 della legge n. 939).

Altra questione è sorta nei riguardi degli « apparati motori » che sono destinati ad essere installati sulle imbarcazioni di salvataggio. Anche per essi è pienamente operante la norma di esclusione recata dal richiamato quarto comma dell'articolo 1.

La disposizione appare, in effetti, eccessivamente rigorosa se si tiene conto che dichiarato intento della legge n. 939 è quello, già rilevato, di non incoraggiare le costruzioni di piccole unità il cui esercizio è stato ritenuto antieconomico.

Ora le imbarcazioni di salvataggio, non avendo una propria individualità, sono da classificare tra le cosiddette « pertinenze » della nave.

L'articolo 246 del codice della navigazione definisce, infatti, « pertinenze » « le imbarcazioni, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi ed in genere tutte le cose destinate in modo duraturo a servizio ed armamento della nave ».

Alla stregua di tale definizione, i natanti in questione non possono, quindi, essere considerati « navi » o « galleggianti » ed, infatti, essi non vengono iscritti nei registri del naviglio, tenuti dalle autorità marittime.

Non sembra, quindi, dubbio che l'estensione delle agevolazioni tributarie agli apparati motori che siano destinati alle imbarcazioni di salvataggio, costituenti « pertinenze », realizzi pienamente i fini agevolativi perseguiti dalla legge n. 939, atteso che la costruzione e l'impiego di tali imbarcazioni non sono certo in contrasto con i principi di politica economica-marittima evidenziati nella più volte menzionata relazione alla legge predetta.

Poiché a decorrere dal 1° luglio 1968 è entrata in vigore la disciplina comunitaria in materia di agevolazioni all'industria delle costruzioni navali dei paesi aderenti alla CEE, disciplina che prevede la sospensione daziaria per i materiali destinati all'industria predetta, i benefici anzidetti sono limitati alla esenzione dai tributi diversi dal dazio.

Per gli apparati motori importati con procedura sospensiva entro il 30 giugno 1968 e destinati sempre a lavori navali (costruzioni, modificazioni, ecc.) eseguiti per conto di committenti esteri nulla opponesi, viceversa, a che venga consentita, in via transitoria, la esenzione totale (comprensiva, quindi, del dazio) prevista dall'articolo 1 della mentovata legge n. 939.

L'articolo 2 della presente legge dispone, per l'appunto, tale esenzione. La norma inoltre non dà luogo ad alcun onere diretto a carico del bilancio dello Stato, considerato che gli importi dei tributi per i quali è concesso l'esonero, sono stati semplicemente assunti in deposito dalla dogana (o garantiti con fideiussione) e saranno restituiti agli aventi diritto senza dar luogo ad alcun movimento finanziario di bilancio.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Le agevolazioni previste dal primo comma dell'articolo 1 della legge 21 luglio 1965, n. 939, con esclusione dell'esenzione daziaria, sono estese agli apparati motori completi di propulsione di potenza normale non superiore a 250 cavalli asse, a quelli, con numero di giri superiore a 500 al minuto primo, di potenza normale compresa tra i 251 a 500 cavalli asse, e a quelli a scoppio, a condizione che detti apparati siano effettivamente impiegati, con l'osservanza delle disposizioni recate dalla predetta legge:

a) sulle nuove costruzioni navali, comprese quelle militari, destinate all'estero, sulle navi e sui galleggianti, compresi quelli militari, modificati, trasformati, riparati, allestiti o arredati per conto di committenti esteri;

b) sulle imbarcazioni previste dall'articolo 246 del codice della navigazione che siano destinate quali pertinenze alle navi ammesse ai benefici fiscali di cui alla legge citata.

ART. 2.

Gli apparati motori completi di propulsione di cui all'articolo 1 che entro il 30 giugno 1968 siano già stati importati con la procedura del daziato in sospeso o con altra procedura sospensiva, sono ammessi alle agevolazioni previste dal primo comma dell'articolo 1 della legge 21 luglio 1965, n. 939, a condizione che gli apparati medesimi abbiano conseguito o conseguano gli impieghi e le destinazioni previste dalla lettera a) dell'articolo precedente.

Le agevolazioni medesime non possono essere concesse in via di rimborso dei tributi all'importazione che siano stati riscossi a titolo definitivo.