CAMERA DEI DEPUTATI N. 850-A

RELAZIONE DELLA IV COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

(RELATORE **ZERBI**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DALLA V COMMISSIONE PERMANENTE (FINANZE E TESORO) DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 20 ottobre 1949 (Stampato n. 576)

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE FINANZE
(VANONI)

E DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(SARAGAT)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO E *AD INTERIM* DEL BILANCIO
(PELLA)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 24 ottobre 1949

—

Proroga di agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero

Presentata alla Presidenza il 1° aprile 1950

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Richiesta di parere da parte della IV Commissione permanente finanza e tesoro, l'VIII Commissione permanente trasporti, considerato che il disegno di legge n. 850 « risponde al sodisfacimento della inderogabile necessità di aumentare la disponibilità di navi per poter provvedere alle maggiori esigenze dei traffici in campo nazionale ed internazionale e consentire di dare lavoro e pane ai marittimi

attualmente disoccupati » ha « espresso parere favorevole per l'approvazione del disegno di legge suddetto ».

Nel testo approvato dalla V Commissione legislativa finanza e tesoro del Senato, il disegno di legge in oggetto propone di ripristinare per il periodo dal 1° settembre 1948 al 31 dicembre 1949 le agevolazioni tributarie già state in vigore fino al 31 agosto 1948 a favore degli acquisti di navi all'estero.

Esse erano precisamente le seguenti:

a) esenzione totale dall'imposta generale sull'entrata (articolo 2 del decreto legislativo 29 giugno 1947, n. 779, e articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 703);

b) esenzione dall'imposta ordinaria di registro (articolo 1 del decreto legislativo 11 novembre 1947, n. 1337);

c) riduzione del diritto di licenza dal 10 al 2 per cento sul valore dichiarato all'atto dell'importazione della nave, a condizione che la nave stessa venisse importata entro il 31 agosto 1948 (articolo 1 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 822).

Pertanto dal 1° settembre 1948 le navi acquistate all'estero e portate sotto bandiera italiana avrebbero dovuto sottostare ai seguenti oneri tributari:

a) imposta generale sull'entrata	3 %
b) imposta ordinaria di registro	2 %
c) diritto normale di licenza .	10 %
in totale . . .	15 %

Senonchè nessuna delle navi acquistate all'estero dopo il 31 agosto 1948 risulterebbe definitivamente sdoganata. In conformità degli articoli 131, 132 e 135 del codice della navigazione, gli armatori userebbero munire le navi acquistate all'estero di semplice « passavanti provvisorio » dilazionando il più possibile la definitiva immatricolazione coll'atto di nazionalità.

Il cosiddetto « passavanti provvisorio » ha normalmente la durata di sei mesi, prorogabili ad un anno. Alcune navi, superata anche la normale proroga senza munirsi dell'atto di nazionalità, circolerebbero tuttora con « passavanti provvisorio » prorogato dalle nostre autorità consolari oltre i termini normalmente consentiti ma che tuttavia l'articolo 135, terzo comma del Codice della navigazione lascia al giudizio discrezionale delle autorità medesime. Altre navi figurano munite di atto di nazionalità ma dietro versamento condizionato dell'imposta di registro e col « sospeso » per gli altri oneri fiscali, sospeso in molti casi assistito da fideiussione bancaria, in attesa del provvedimento legislativo di proroga o se si vuole di ripristino retroattivo delle precedenti facilitazioni.

Non si può infatti disconoscere che affidamenti per il mantenimento delle esenzioni e riduzioni tributarie state in vigore fino al 31 agosto 1948 sono stati ufficialmente forniti dal Governo nella seduta del 13 giugno 1949 in questa Camera per bocca dell'onorevole sottosegretario alla marina mercantile in risposta ad interrogazione dell'onorevole Liguori. L'onorevole sottosegretario concludeva favorevolmente alla proroga delle agevolazioni, annunciando la presentazione del disegno di legge a noi sottoposto.

Secondo l'aggiornata statistica che ritengo utile riprodurre integralmente – allegato n. 1 – dal 1° settembre 1948 al 30 marzo 1950 risulterebbero acquistate all'estero da armatori italiani 76 navi per circa 345.000 tonnellate di stazza lorda. Il complessivo prezzo d'acquisto di tali navi – ai cambi odierni – è ragguagliabile a 10 miliardi e 210 milioni di lire italiane, equivalenti, in media a circa 29.500 lire per tonnellata di stazza lorda.

Qualora tali navi venissero sottoposte ai normali oneri tributari esse getterebbero un provento fiscale complessivo di circa 1.531 milioni di lire, mentre col ripristino delle precedenti facilitazioni il provento fiscale – in ragione soltanto del 2 per cento del prezzo – sarebbe limitato a circa 204 milioni di lire.

Il relatore è stato indotto al suesposto computo da scrupolo contabile.

Senonché, male imposteremmo il nostro esame se discutessimo il disegno di legge che ci è sottoposto soprattutto come problema di computisteria tributaria. Quella in oggetto è anzi tutto e sopra tutto una scelta di politica economica: la scelta delle vie e la graduazione dei tempi nei quali si ritenga utile pervenire alla ricostituzione di una numerosa flotta mercantile nazionale.

Sotto tale profilo gioverà ricordare che all'entrata in guerra la flotta mercantile italiana disponeva di 772 unità per un complesso di 3.314.487 tennellate di stazza lorda. Alla fine del conflitto essa era ridotta a 386.758 tonnellate di stazza lorda e a 232 unità superiori alle 100 tonnellate. Alla fine del 1949 la flotta mercantile italiana era risalita a 2.447.000 tonnellate di stazza lorda ossia a quasi il 74 per cento del nostro tonnellaggio prebellico.

La composizione della nostra flotta mercantile alla fine del 1949 può configurarsi nel modo seguente:

Navi superstiti all'8 maggio 1945 .	N.	232	per	387.000	tonnellate di stazza lorda
Navi recuperate dopo l'8 maggio 1945 e restaurate	»	116	per	194.000	» »
Sommano . . .	N.	348	per	581.000	tonnellate di stazza lorda
Navi riscattate o restituiteci dai belligeranti, comprese 15 *Liberty* per 104.689 tonnellate di stazza lorda in sostituzione di navi italiane sequestrate dagli Stati Uniti d'America	»	33	per	242.000	» »
Sommano . . .	N.	381	per	823.000	tonnellate di stazza lorda
Navi costruite dopo l'8 maggio 1945	»	195	per	202.000	» »
Sommano . . .	N.	576	per	1.025.000	tonnellate di stazza lorda
Navi acquistate all'estero dopo l'8 maggio 1945, escluse quelle in attesa di essere sdoganate.	»	310	per	1.422.000	» »
Tornano in totale . . .	N.	886	per	2.447.000	tonnellate di stazza lorda

I recuperi di navi sinistrate e le restituzioni od i riscatti di navi sequestrate per belligeranza sono due fonti ormai esaurite. L'ulteriore ricostituzione della nostra flotta mercantile è raccomandata solo alle nostre costruzioni cantieristiche ed all'importazione di navi acquistate all'estero.

Nel testè decorso primo quinquennio postbellico (1945-1949) le costruzioni dei cantieri nazionali hanno dato 202.000 tonnellate di stazza lorda all'armamento nazionale contro il 1.422.000 tonnellate sopperito dagli acquisti all'estero di naviglio usato.

Ciò segnala anzi tutto che, quand'anche incrementassimo notevolmente la produzioone cantieristica nazionale – e nessuno oserebbe oggi raccomandare siffatto incremento ad un aumento dimensionale di quel ramo di industria – noi non potremmo sperare di riguadagnare in breve giro d'anni il tonnellaggio della nostra flotta mercantile prebellica con la sola produzione dei cantieri italiani.

Ma ciò sottolinea soprattutto una verità fondamentale: che i paesi poveri di capitali, dove pertanto il saggio d'interesse si mantiene alto, non possono concedersi il lusso di alimentare la propria flotta con navi nuove, a meno che lo Stato – direttamente od indirettamente – non si assuma una congrua parte del costo di tali navi oppure una congrua parte dell'interesse rimuneratore del capitale investito in naviglio nuovo.

Se ammettiamo che carattere diversificatore di due settori economici sia sopratutto il diverso sistema di costi e di prezzi, ben possiamo affermare che l'armamento di navi di nuova costruzione italiana costituisca un settore ed un problema economico radicalmente distinto dall'esercizio della libera navigazione mercantile su navi non di qualità, cui si riferisce invece il disegno di legge a noi sottoposto. Basti pensare che quasi la metà delle navi di stazza superiore alle 3.000 tonnellate acquistate all'estero nel 1949 sono state costruite nel 1920 od in anni precedenti fino al 1909. Basti rilevare che il prezzo medio per tonnellata di stazza denunciato per le navi usate acquistate all'estero non raggiunge le lire italiane 30.000 mentre il prezzo medio largamente indicativo delle navi programmate a seguito della legge 8 marzo 1949 n. 75 si stima dai competenti organi ministeriali fra le 350.000 e le 400.000 lire per tonnellata di stazza lorda, tenuto conto della notevole differenziazione di costo fra cisterne, navi da carico secco, navi passeggeri o miste, pescherecci.

Infatti anche in passato i nostri cantieri raramente hanno potuto costruire per l'armamento nazionale privato non sovvenzionato.

La Commissione doverosamente si è chiesto se il mantenimento delle facilitazioni fiscali sugli acquisti di navi estere non possa costituire nocumento alle costruzioni cantieristiche sollecitate dalla legge Saragat 8 marzo 1949, n. 75, che prevedeva la costruzione di nuove navi per complessive 260.000 tonnellate di stazza lorda.

A tale intento gioverà ricordare che, secondo dati trasmessi dal competente Ministero, l'armamento nazionale aveva complessivamente inoltrate domande di ammissione ai beneficî di cui all'articolo 2 della legge dianzi ricordata per 325 navi con 936.688 tonnellate di stazza lorda distribuite come segue:

Navi da passeggeri o miste . . .	N.	46 per	374.390	tonnellate di	stazza lorda
Navi cisterna	»	43 per	262.127	»	»
Navi di tipo speciale	»	61 per	63.049	»	»
Navi da carico secco	»	175 per	237.122	»	»
In totale . . .	»	325 per	936.688	tonnellate di	stazza lorda

Su tali domande i competenti organi ministeriali già entro il novembre scorso avevano concessa l'ammissione per complessive 233.276 tonnellate di stazza lorda cosi suddistinte:

Navi da passeggeri o miste . . .	N.	16 per	107.250	tonnellate di	stazza lorda
Navi cisterna	»	13 per	56.263	»	»
Navi di tipo speciale	»	16 per	27.902	»	»
Navi da carico secco	»	23 per	41.861	»	»
In totale . . .	N.	68 per	233.276	tonnellate di	stazza lorda

La Commissione non ignora le laboriose trattative che precedono ed accompagnano la messa in cantiere delle unità ammesse ai beneficî della legge Saragat. La Commissione non può tuttavia non cogliere l'occasione per sollecitare la piena attuazione del programma impostato dalla legge 8 marzo 1949, n. 75.

Non possiamo d'altronde non sottolineare che il ripristino delle facilitazioni fiscali oggetto del nostro esame non comporta affatto alcun allentamento al vigente sistema di stretto controllo dello Stato sull'acquisto e la nazionalizzazione di navi estere, sempre subordinato al benestare tecnico del ministero della Marina mercantile ed a quello valutario del Ministero per il commercio estero.

È infine superfluo sottolineare i vantaggi dell'immediata disponibilità di una numerosa flotta mercantile, sotto il profilo dell'occupazione della gente del mare e sotto quello dell'acquisizione valutaria.

Non inutile sarà invece di sottolineare come le 76 unità che a tutt'oggi attendono dall'approvazione del presente disegno di legge di essere ammesse a fruire alle note agevolazioni fiscali si distribuiscono fra ben 53 ditte armatoriali, come chiaramente emerge dalla distinta allegata sotto *B*). L'armatore maggiore acquirente non raggiunge il 10,5 per cento del tonnellaggio complessivo, quello che immediatamente lo segue in graduatoria supera appena il 5 per cento, il resto del tonnellaggio si distribuisce con frazionamento minuto ed assai significativo.

Il testo approvato dal Senato limita la continuazione della esenzione dall'imposta generale sull'entrata e dall'imposta ordinaria di registro agli acquisti di navi all'estero effettuati nel periodo 1 settembre 1948-31 dicembre 1949.

Il mantenimento dell'anzi detto termine, che con ben fondato motivo potè essere giudicato opportuno da chi discusse ed approvò il disegno nell'ottobre 1949, lascerebbe oggi aperto il problema rispetto alle navi acquistate all'estero nei primi mesi dell'anno corrente.

D'altronde la Commissione non ha potuto ignorare la recente iniziativa del Governo, concretata nel disegno di legge 832, presentato l'11 gennaio 1950 alla Presidenza del Senato e già approvato da quel concesso, iniziativa intesa a finanziare acquisti di « com-

plessi e mezzi strumentali » nell'area della sterlina anche ad imprese « di trasporto ». Il mantenimento del termine 31 dicembre 1949 evidentemente non potrebbe secondare l'utilizzazione del nostro ingente credito in sterline anche da parte degli armatori, utilizzazione di evidentissimo interesse nazionale.

Per le suesposte considerazioni la Commissione propone di sostituire al termine 31 dicembre 1949 il nuovo termine 30 giugno 1950, alla fine del primo comma, dell'articolo 1.

Analogamente la Commissione non ha potuto ignorare che è in elaborazione presso la speciale Commissione mista della Camera e del Senato la nuova tariffa doganale.

La Commissione reputa infatti che quella sia sede assai opportuna per riconsiderare nel quadro generale della nostra politica doganale anche il trattamento da riservare all'importazione di navi.

Pertanto, in ordine alla riduzione dell'aliquota del diritto di licenza dal 10 al 2 per cento, la Commissione ha ritenuto opportuno di proporre alla Camera la soppressione del termine 31 dicembre 1949, di cui al secondo comma dell'articolo 1 del testo precedentemente approvato dal Senato, e di estendere la durata della riduzione medesima « fino a quando con l'applicazione della nuova tariffa dei dazi doganali non sia diversamente disposto ».

ZERBI, *Relatore*.

ALLEGATO 1.

NAVI ESTERE ACQUISTATE PER L'ESERCIZIO DA ARMATORI ITALIANI DAL 1° SETTEMBRE 1948 AL 30 MARZO 1950

Numero	Tipo	NOME DELLA NAVE	Tonnellate di stazza lorda	Prezzo	Acquirente
1	p.fo	*Giulia*	5.921	Doll. 104.000	Lauro A. – *Napoli*
2	»	*Delia*	7.122	Lst. 60.000	Lauro A. – *Napoli*
3	p.fo ps.	*Fencer*	7.940	Doll. 625.000	Lauro A. – *Napoli*
4	»	*Atheling*	7.940	Doll. 625.000	Lauro A. – *Napoli*
5	p.fo	*Administrateur en chef Thomas*	7.049	Lst. 145.000	Lauro A. – *Napoli*
6	»	*Armonia*	7.104	Doll. 325.000	Saicen
7	»	*Norlanda*	6.835	Doll. 280.000	Saicen
8	»	*Giuseppe Croce*	3.000	Doll. 70.000	Italo Croce – *Genova*
9	»	*Adele Croce*	1.756	Fr. b. 3.200.000	Italo Croce – *Genova*
10	»	*Valfiorita*	2.208	Lst. 50.000	Lloyd Mediterraneo
11	»	*Valverde*	2.960	Lst. 40.000	Lloyd Mediterraneo
12	»	*Paolo II*	5.183	Doll. 250.000	Szabados – *Venezia*
13	»	*Luciano*	5.339	Lst. 65.000	Szabados – *Venezia*
14	»	*Angelo Parodi*	7.176	Doll. 575.000	E. V. Parodi – *Genova*
15	»	*Elena Parodi*	7.176	Doll. 575.000	E. V. Parodi – *Genova*
16	»	*Auriga*	10.832	Lst. 50.000	Grimaldi – *Napoli*
17	»	*Marengo*	6.715	Lst. 50.000	Grimaldi – *Napoli*
18	»	*Tripolitania*	2.722	Lst. 60.000	Lloyd Triestino
19	»	*Risano*	2.979	Doll. 600.000	Lloyd Triestino
20	»	*Giuba*	3.792	Lst. 155.000	Società Sanis – *Roma*
21	»	*Genale*	3.604		Società Sanis – *Roma*
22	»	*Erminia Mazzella*	6.719	Lst. 65.000	Mazzella – *Napoli*
23	»	*Radiotelegraphist Briard*	7.049	Lst. 110.000	Mazzella – *Napoli*
24	»	*Marilù*	4.575	Doll. 180.000	Monta – *Genova*
25	»	*Marileen*	5.861	Lst. 42.000	Monta – *Genova*
26	»	*Maria Paolina G.*	7.167	Doll. 625.000	G. E. N. – *Genova*
27	»	*Maria Teresa G.*	6.223	Doll. 150.000	G. E. N. – *Genova*
28	»	*Belluno*	1.885	Doll. 468.817	Adriatica – *Venezia*
29	»	*Rovigo*	1.870	Doll. 468.817	Adriatica – *Venezia*
30	»	*Egle*	1.696	Lst. 18.000	Zoboli – *Genova*

Segue ALLEGATO 1.

Numero	Tipo	NOME DELLA NAVE	Tonnellate di stazza lorda	Prezzo	Acquirente
31	p.fo	*Anna Zoboli*	1.609	Lst. 18.000	Zoboli – *Genova*
32	»	*Corallo*	7.176	Doll. 540.000	Società Libera Triestina – *Trieste*
33	»	*Laguna*	7.173	Doll. 540.000	
34	»	*Tore Jarl*	1.514	Lst. 30.000	Vivaldi e Giacomini – *Genova*
35	»	*Torfin Jarl*	1.418	Lst. 30.000	
36	»	*Mimosa*	3.070	Doll. 85.000	S. I. T. M. A. R.
37	»	*Nadin*	3.582	Doll. 95.000	S. I. T. M. A. R.
38	mn.	*Polifemo*	7.350	Doll. 305.000	Società Unione – *Catania*
39	p.fo	*Fran*	1.072	Lit. 15.000.000	Delfino – *Genova*
40	ps. cs.	*Pensilvania*	6.888	Doll. 260.000	Pittaluga – *Genova*
41	p.fo	*Beatrice C.*	1.631	Lst. 29.000	Costa G. – *Genova*
42	»	*Luigi*	7.173	Doll. 660.000	Scinicariello – *Napoli*
43	»	*Berth William*	7.176	Lst. 7.500	Società Mongioia – *Genova*
44	»	*Esperanza*	1.994	Lst. 14.000	Tuillier – *Venezia*
45	»	*Mar Terso*	6.391	Lst. 100.000	Maresca – *Genova*
46	»	*Agostino Bertani*	8.329	Doll. 700.000	Garibaldi – *Genova*
47	»	*Montegiove*	4.487	Lst. 62.000	Montanari – *Genova*
48	»	*Sanfelice*	3.026	Lst. 50.000	Malvicini – *Genova*
49	»	*Punta Plaia*	7.177	Doll. 725.000	Società Unione – *Genova*
50	»	*Trinitas*	6.032	Doll. 200.000	A. T. I. L. – *Genova*
51	»	*Giovanni Bottiglieri*	1.416	Lst. 27.500	Bottiglieri – *Genova*
52	»	*Angelica*	3.149	Lst. 40.000	Tomei – *Viareggio*
53	»	*Lamone*	1.570	Lst. 22.000	Società Marittima Ravennate
54	ps. cs.	*Recco*	4.931	Doll. 160.000	Petrolnavi – *Genova*
55	p.fo	*Tanfield*	4.538	Lst. 20.000	Longobardo P. – *Napoli*
56	»	*Mira*	5.670	Doll. 90.000	Campanella – *Genova*
57	»	*Capo Noli*	5.598	Lst. 30.000	Compagnia generale di navigazione
58	»	*Giacinta Fassio*	8.128	Lst. 110.000	Fassio – *Genova*
58	»	*Città di Palermo*	7.225	Doll. 560.000	Tagliavia – *Palermo*
60	»	*Città di Cagliari*	998	Lst. 23.000	Sardamare – *Cagliari*
61	ps. cs.	*Cesco Corrado*	7.582	Doll. 395.000	Corrado – *Genova*

Segue ALLEGATO 1.

Numero	Tipo	NOME DELLA NAVE	Tonnellate di stazza lorda	Prezzo	Acquirente
62	p.fo	*Empire Rani*	7.575	Lst. 39.000	San Giorgio del Porto – *Genova*
63	»	*Maria Luisa R.*	5.202	Doll. 190.000	Sarga – *Genova*
64	»	*Merula*	784	Lst. 1.500	Ape – *Genova*
65	»	*Alserford*	2.500	Lst. 27.500	Balducci – *Trieste*
66	»	*Ubari*	1.392	Lst. 90.000	Ligure Toscana
67	»	*Edvige I.*	1.700	Lst. 9.000	Ravano Alberto
68	»	*Union*	606	Lst. 2.600	Pittaluga e Rosini
69	»	*Los Angeles*	6.866	Doll. 150.000	I. N. C. S. A. – *Genova*
70	»	*Elisa*	5.853	Doll. 185.000	Società Casaregis – *Genova*
71	»	*Ata*	6.112	?	Società Katana – *Catania*
72	»	*Express M.*	646	?	Maggi – *Genova*
73	rim.	*Taurus*	827	?	*Venezia*
74	»	*Topmast 600 Hp*	—	List. 26.000	Panfido – *Venezia*
75	»	*Army 689 HP*	—	Lit. 23.100.000	Corrado – *Genova*
76	»	*Furet-III-650 HP*	—	List. 15.290	Cirincione – *Palermo*

RIEPILOGO

1. — Acquisti per dollari 11.761.634	al cambio di	625 —	=	Lit.	7.351.000.000
2. — Acquisti per lire sterline 1.588.890	»	1.749,50	=	»	2.780.000.000
3. — Acquisto per franchi belgi 3.200.000	»	12,70	=	»	41.000.000
4. — Acquisto per lire italiane				»	38.000.000
Prezzo totale, escluse le tre navi N. 71, 72, 73				Lit.	10.210.000.000
Stazza lorda totale, esclusi i tre rimorchiatori N. 74, 75, 76 . . .				Tonn.	343.514

ALLEGATO 2.

NAVI ESTERE ACQUISTATE PER ESERCIZIO DA ARMATORI ITALIANI DAL 1° SETTEMBRE 1948 AL 30 MARZO 1950

Graduatoria degli acquirenti secondo il tonnellaggio acquistato.

Numero	DITTA	Tonnellate di stazza lorda	% sul totale
1	Lauro	35.972	10,47
2	Grimaldi	17.547	5,10
3	E. V. Parodi	14.352	4,17
4	Libera Triestina	14.349	4,17
5	S. A. I. C. E. N.	13.939	4,05
6	Mazzella	13.768	4,00
7	G. E. N.	13.390	3,89
8	Szabados	10.522	3,06
9	Monta	10.436	3,03
10	Garibaldi	8.329	2,42
11	Fassio	8.128	2,36
12	Corrado	7.582	2,20
13	San Giorgio del Porto	7.575	2,20
14	Società Sanis	7.396	2,15
15	Società Unione-Catania	7.350	2,13
16	Tagliavia	7.225	2,10
17	Società Unione-Genova	7.177	2,08
18	Società Mongioia	7.176	2,08
19	Scinicariello	7.173	2,08
20	Pittaluga	6.888	2,00
21	I. N. C. S. A.	6.866	1,99
22	S. I. T. M. A. R.	6.652	1,93
23	Maresca	6.391	1,86
24	Katana	6.112	1,77
25	A. T. I. L.	6.032	1,75
26	Casaregis	5.853	1,70
27	Lloyd Triestino	5.701	1,65
28	Campanella	5.670	1,65
29	Compagnia Generale di Navigazione	5.598	1,62
30	Sarga	5.202	1,51
31	Lloyd Mediterraneo	5.168	1,50
32	Petrolnavi	4.931	1,43
33	Italo Croce	4.756	1,38
34	Longobardo	4.538	1,32
35	Montanari	4.487	1,30
36	Adriatica	3.755	1,09
37	Zoboli	3.305	0,96
38	Tomei	3.149	0,91
39	Malvicini	3.026	0,88
40	Vivaldi e Giac.	2.932	0,85
41	Balducci	2.500	0,72
42	Tuillier	1.994	0,58
43	Ravano Alberto	1.700	0,49
44	Costa G.	1.631	0,47
45	Società Marittima Ravennate	1.570	0,45
46	Bottiglieri	1.416	0,41
47	Ligure-Toscana	1.392	0,40
48	Delfino	1.072	0,31
49	Sardamare	998	0,29
50	Venezia	827	0,24
51	Ape	784	0,22
52	Maggi	646	0,18
53	Pittaluga e Rosini	606	0,17

N. B. — Le ditte segnate con asterisco hanno anche ottenuto l'ammissione ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75.

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DALLA V COMMISSIONE PERMANENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

—

ART. 1.

Le agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero previste dall'articolo 9 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, e dall'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 11 novembre 1947, n. 1337, già prorogato al 31 agosto 1948 con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 703, hanno applicazione anche per gli acquisti compresi nel periodo 1° settembre 1948-31 dicembre 1949.

È altresì accordata per lo stesso periodo la riduzione al 2 per cento dell'aliquota del diritto di licenza stabilita con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 822, sempreché la immatricolazione delle navi avvenga, a termini dell'articolo 146 del Codice della navigazione, entro il 31 dicembre 1949.

Per le navi che, a norma del primo comma, fruiscono alla importazione dell'esonero dalla imposta generale sull'entrata non si applica il beneficio di cui all'articolo 17, penultimo ed ultimo comma, della legge 19 giugno 1940, n. 762, ripristinato dall'articolo 10 della legge 7 gennaio 1949, n. 1.

ART. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

DISEGNO DI LEGGE

DELLA COMMISSIONE

—

ART. 1.

Le agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero previste dall'articolo 9 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, e dall'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 11 novembre 1947, n. 1337, già prorogato al 31 agosto 1948 con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 703, hanno applicazione anche per gli acquisti compresi nel periodo 1° settembre 1948 - 30 giugno 1950.

Fino a quando con l'applicazione della nuova tariffa dei dazi doganali non sarà diversamente disposto, è altresì accordata la riduzione al 2 per cento dell'aliquota del diritto di licenza stabilita con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 822.

Identico.

ART. 2.

Identico.