

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1132 (Urgenza)

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ANGELINI, PERTUSIO, RUSSO Carlo, ROSSI Paolo, BETTINOTTI

Annunziata il 2 marzo 1950

Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento

ONOREVOLI COLLEGHI! — La proposta di legge di iniziativa parlamentare n. 865, intitolata « modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » si proponeva:

a) di ovviare alle pregiudizievoli conseguenze della decadenza, prevista dall'articolo 13 della legge 8 marzo 1949, n. 75, nella quale era incorsa la stragrande maggioranza degli ammessi ai benefici per la dimostrata loro impossibilità di stipulare, entro tre mesi dalla data di ammissione, il contratto di commessa;

b) di rendere la legge più concretamente operante e più efficacemente rispondente alle necessità alle quali era destinata a sopperire, colmando lacune e provvedendo adeguatamente ad esigenze che l'applicazione pratica della legge aveva messo in particolare evidenza.

Alla prima finalità provvedevano gli articoli 1 e 2 della proposta. Alla seconda gli articoli 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9.

Senonché, in occasione della discussione della proposta di legge innanzi all'VIII Commissione in sede legislativa, considerata la assoluta urgenza di ovviare alla decadenza di coloro che erano stati ammessi ai benefici, si ritenne opportuno non indugiare nell'esame degli articoli 3 e seguenti della proposta, la cui approvazione, pur costituendo necessaria

integrazione ed utile chiarimento della legge 8 marzo 1949, n. 75, avrebbe ovviamente ritardato la chiusura della discussione, la rimessione in termine degli ammessi ai benefici della legge e conseguentemente la ripresa del lavoro nei cantieri, alcuni dei quali avevano già cessato ed altri erano in procinto di cessare ogni attività per mancanza di commesse.

Permane, pertanto, la necessità di colmare le lacune della legge 8 marzo 1949, n. 75, e di adeguarla meglio alle esigenze che l'applicazione pratica della legge stessa ha manifestato.

Questa necessità anzi, col trascorrere del tempo e con l'aggravarsi degli inconvenienti derivanti dall'inadeguatezza delle norme in vigore, si è fatta inderogabile. Sembra, quindi, indispensabile riproporre alla vostra approvazione quelle disposizioni che erano state incluse dal proponente Angelini nella sua proposta di legge e che l'VIII Commissione, per le ricordate ragioni di urgenza, aveva in blocco stralciato dalla proposta stessa.

Riproponendole si riproduce, a conforto ed illustrazione di esse, la relazione alla proposta Angelini n. 865, la quale su questo punto testualmente precisava: « Fra di esse notevole è quella (articolo 2) che prevede la possibilità di un raggruppamento a posteriori non più delle domande di ammissione come pre-

vede l'articolo 2 della legge, ma delle domande già ammesse ai benefici e per le quali, se decadute, intervenga il provvedimento di sanatoria. La norma è intesa a risolvere qualche caso, presentatosi in concreto, di constatata impossibilità da parte del committente o dei committenti a procedere alla costruzione di due o più unità di minor tonnellaggio, o perché in un primo tempo non ne erano stati adeguatamente studiati i progetti, o perché nel frattempo si sono mutate le condizioni del mercato dei noli; mentre l'armatore o gli armatori medesimi troverebbero convenienza a costruire una sola nave di dimensioni maggiori. In tali ipotesi, il Ministro, secondo il progetto, può autorizzare la concentrazione dei progetti in uno solo, purché non sia superato il tonnellaggio complessivo delle due o più navi e la somma dei contributi previsti nei provvedimenti di ammissione.

« Importante è anche la modifica apportata dall'articolo 3 del progetto alla misura dei contributi previsti per la costruzione di navi da pesca superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda.

« Occorre a questo proposito ricordare che la Camera, in sede di discussione del disegno di legge, diventato poi la legge 8 marzo 1949, n. 75, decise di portare il limite massimo complessivo dei contributi stabilito nell'ultimo comma dell'articolo 6, dal terzo alla metà del prezzo della nave per le navi da pesca. L'emendamento però, mentre era operante per i motopescherecci fino a 500 tonnellate di stazza lorda, il cui contributo di ammortamento era regolato da una speciale tabella (n. 3), non poteva giovare alle navi da pesca superiori alle 500 tonnellate, per le quali la somma dei tre contributi, a causa dei diversi parametri adottati per la determinazione del contributo di ammortamento, risultava molto inferiore, non soltanto alla percentuale massima del 50 per cento, ma perfino a quella del 33 per cento stabilita per le navi non da pesca.

« Allo scopo di rimuovere un così grave ostacolo all'iniziativa degli armatori che intendano costruire unità del tipo in questione, unità che sarebbero — com'è noto a tutti — di enorme interesse per l'economia del Paese, il progetto propone due ritocchi ai contributi di ammortamento ed integrativo, tali da consentire che la percentuale del concorso statale si avvicini per quanto possibile al 50 per cento del complesso dei contributi.

« È infatti previsto nell'articolo 3 che il contributo di ammortamento per le navi da pesca di oltre 500 tonnellate, calcolato sempre in base alla tabella n. 1, sia maggiorato non

più del 25 per cento, ma del 75 per cento e che il contributo integrativo sia pari al terzo, anziché al sesto del prezzo.

« I successivi articoli contengono modifiche di minore importanza.

« Nell'articolo 4 si è stimato opportuno richiamare esplicitamente le norme per la determinazione dei consumi di combustibile nelle prove degli apparati motori ai fini della ammissione ai contributi di ammortamento e di miglioramento, sia perché la legge (articolo 5) fa un generico rinvio al regolamento, che, in base all'articolo 33 della legge n. 75, è provvisoriamente quello approvato con regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e questo non contiene in modo espresso le norme in questione, sia perché fra queste ve n'è una che incide sulla stessa misura dei contributi (riduzione per consumi superiori ai limiti fissati) ed è quindi materia riservata alla disciplina legislativa.

« Per motivi analoghi ai precedenti si è voluto riportare espressamente nell'articolo 5 i termini di decadenza per la presentazione dei documenti di liquidazione, per i quali la legge, agli articoli 13 e 20 rimanda al regolamento, che in realtà non li prevede.

« Si sono mantenuti gli stessi termini stabiliti dalla legge precedente (articolo 13 del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330).

« L'articolo 31 della legge dispone che possono ammettersi ai benefici anche le navi sulle quali vengano installati motori già costruiti o in costruzione alla data di scadenza del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330.

« Nulla, invece, è stabilito per l'installazione dei motori predetti su navi in esercizio, onde si doveva ritenere che per queste fosse esclusa l'ammissibilità al contributo di miglioramento di cui all'articolo 15 ed agli altri benefici correlativi. A dissipare ogni dubbio, che sembra legittimo anche per la vaga formulazione dell'articolo 15 della legge, si è creduto opportuno di estendere espressamente la facoltà alle navi in esercizio, applicando per analogia, nel caso di motori già costruiti alla data indicata sopra, l'esclusione del contributo sui materiali e la riduzione del 10 per cento al contributo di miglioramento.

« L'articolo 7 sostituisce tutto l'articolo 18 della legge per un duplice motivo. Nel primo comma esiste una lacuna, dovuta evidentemente ad una materiale omissione. La norma, infatti, voleva riprodurre fedelmente l'analogia disposizione contenuta nell'articolo 9, primo comma, del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330. In sede di esame e discussione parlamentare fu aggiunta la frase « anche se

eseguiti su pontoni di sollevamento, su draghe e su rimorchiatori pontati » per evitare che risultassero esclusi dai benefici questi tipi di natanti. Ma nella redazione definitiva venne tralasciata l'altra frase « e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo » che prima trovavasi al posto dell'emendamento. Non occorre dilungarsi sull'opportunità che tale frase venga ripristinata, dal momento che sarebbe iniquo, nonché contrario alla tradizione legislativa in materia ed al sistema della stessa legge n. 75, adottare una diversa disciplina per le riparazioni, ecc., degli apparati motori e per le riparazioni, ecc., degli apparecchi ausiliari di bordo. Al riguardo è bene chiarire che gli apparecchi ausiliari citati fra parentesi nell'articolo della legge sono apparecchi ausiliari dell'apparato motore e non apparecchi ausiliari di bordo.

« Nel secondo comma dell'articolo 18 è sembrato poi necessario precisare le misure del contributo sui materiali, per eliminare ogni dubbio che poteva facilmente sorgere dal rinvio che l'originaria disposizione fa agli articoli 4 e 17 della legge, dove sono previste varie aliquote.

« L'articolo 8 sostituisce tutto l'articolo 19 della legge per sopprimere l'espressione « di navi mercantili », che poteva suonare come ingiustificata limitazione delle esenzioni fiscali alle sole navi mercantili, con esclusione, quindi, dei pontoni di sollevamento, draghe e rimorchiatori pontati, e con esclusione pure degli apparati motori ed apparecchi ausiliari di bordo, per i quali invece sono espressamente applicabili tutte le altre provvidenze del capo

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

I riferimenti alla legge contenuti nel presente provvedimento si intendono fatti alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

ART. 2.

Il Ministro per la marina mercantile, su domanda degli interessati da presentarsi nel termine di tre mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, ha facoltà di autorizzare, sentito il Comitato di cui all'articolo 3 della legge, il raggruppamento di più domande di nuove costruzioni ammesse ai benefici della legge a favore d'uno o più richiedenti, per le quali, se decadute, sia concessa la sanatoria, al fine di costruire navi di caratteristiche superiori, purché non sia superato il limite complessivo di tonnellaggio risultante dalle domande stesse, nonché il limite complessivo dei contributi già calcolati in base all'articolo 29 della legge, all'atto della ammissione.

La domanda indicata nel comma precedente deve contenere i dati tecnici occorrenti per il calcolo dell'ammontare massimo dei contributi a' termini dell'articolo 29 della legge.

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ART. 3.

L'aliquota di maggioranza del contributo di ammortamento per le navi da pesca di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, prevista nella nota n. 4 alla tabella n. 1 allegata alla legge, è del 75 per cento.

Per le navi medesime il contributo integrativo, di cui all'articolo 6 della legge, è pari al terzo del prezzo della nave alla data di entrata in effettivo esercizio, al netto del contributo di ammortamento, salvo quanto disposto all'ultimo comma del precitato articolo 6.

ART. 4.

Le prove degli apparati motori agli effetti dell'ammissione ai contributi di ammortamento e di miglioramento di cui agli articoli 5 e 15 della legge, nonché la determinazione della misura dei contributi stessi sono regolate dalle disposizioni di cui all'articolo 4, lettera F), del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, ad eccezione dell'ultimo comma.

ART. 5.

Tutti i documenti per la liquidazione definitiva dei contributi previsti dalla legge devono essere presentati, a pena di decadenza dal diritto ai contributi stessi:

a) per le navi mercantili, i pontoni di sollevamento, le draghe ed i rimorchiatori pontati di nuova costruzione, non oltre due anni dalla data di entrata in effettivo esercizio;

b) per gli apparati motori completi, per i singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) e per gli apparecchi ausiliari di bordo, destinati a navi mercantili già in esercizio, non oltre un anno dalla data della loro sistemazione a bordo;

c) per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni, non oltre sei mesi dalla data dell'ultimazione dei lavori relativi.

ART. 6.

La facoltà di cui all'articolo 31 della legge è estesa alle navi già in esercizio alla data di entrata in vigore della legge medesima.

Le esclusioni e riduzioni previste dalla lettera b) del predetto articolo si applicano rispettivamente ai contributi di cui agli articoli 17 e 15 della legge.

ART. 7.

L'articolo 18 della legge è sostituito dal seguente:

« Ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti in Italia, degli scafi, degli apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo di navi mercantili, di pontoni di sollevamento, di draghe e di rimorchiatori pontati nazionali, sono applicabili le disposizioni di cui all'articolo 7.

« Per tali lavori è pure corrisposto un contributo sui materiali, per ogni quintale di materiale messo in opera, nella misura seguente:

lire 3500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni degli apparati motori e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo;

lire 2500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni dello scafo;

lire 1800 per il legname ».

ART. 8.

L'articolo 19 della legge è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni di cui all'articolo 8 si applicano anche ai contratti e relativi corrispettivi di appalto per le modificazioni, trasformazioni e riparazioni di cui al presente capo ».

ART. 9.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.