

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2600

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(SPAGNOLLI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO
(PIERACCINI)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(TREMELLONI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(ANDREOTTI)

COL MINISTRO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI
(BO)

COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(LAMI STARNUTI)

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

Provvidenze a favore delle costruzioni navali

Presentato alla Presidenza il 13 settembre 1965

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 31 marzo 1961, n. 301, che aveva integrato e modificato la legge 17 luglio 1954, n. 522 recante provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, è scaduta, com'è noto, col 30 giugno 1964.

Poiché la situazione dell'industria cantieristica italiana alla suddetta scadenza, pur con i progressi realizzati sul piano tecnico e la conversione di qualche cantiere in altra attività, non si era modificata sotto il profilo

competitivo in modo da consentire né l'abolizione né la riduzione dell'intervento statale, era stato predisposto un disegno di legge con il quale il sistema di aiuti, articolato in parte su basi diverse da quello precedente, sarebbe stato mantenuto fino al 31 dicembre 1969 con un onere globale per lo Stato di lire 110 miliardi.

Col predisposto provvedimento sarebbe stato dato ai cantieri un sufficiente sostegno per affrontare e superare le sopravvenute difficoltà.

ta, sarebbe stata messa in moto una notevole sollecitazione alla riduzione dei costi, sarebbe stato introdotto un penetrante controllo per evitare sviluppi antieconomici del settore e favorita la conversione ad altra attività dei cantieri potenzialmente meno competitivi.

Il disegno di legge suddetto, abbinato strumentalmente ad altro concernente il trattamento tributario delle costruzioni navali, venne approvato dal Consiglio dei ministri in data 11 novembre 1964 e quindi trasmesso alla Commissione della C.E.E. in osservanza del paragrafo 93.3 del trattato di Roma.

Il provvedimento di inseriva nelle linee della programmazione economica generale che per il settore in questione prevede una assistenza del 15 per cento sul costo di produzione. Il sistema di provvidenze e misure predisposte formò oggetto di riunioni a carattere bilaterale con gli organi della C.E.E. prima e successivamente a carattere multilaterale con gli altri paesi della Comunità, nelle quali furono illustrate e chiarite le ragioni e le necessità dell'intervento statale nel quadro e ai fini anche di una politica comune di difesa della costruzione navale.

Il complesso e laborioso esame si è concluso con una lettera del Presidente della Commissione della C.E.E. in data 13 aprile 1965. Con tale lettera, mentre è stato riconosciuto che l'industria italiana è bisognevole di aiuto, sono state peraltro poste limitazioni e condizioni che avrebbero notevolmente modificato il sistema proposto; in pari tempo è stato richiesto un formale impegno a presentare entro il 31 dicembre 1965 e a realizzare durante la validità del provvedimento un programma di risanamento e riassetto dell'industria cantieristica.

La presa di posizione della C.E.E. è stata quindi attentamente considerata dalle varie Amministrazioni statali interessate al problema con la collaborazione delle categorie ed organizzazioni del settore le quali, pur constatando il riconoscimento da parte della C.E.E. delle necessità e della situazione dell'industria cantieristica italiana, sono state unanimi sulla opportunità di rappresentare all'Organo comunitario ulteriori osservazioni e chiarimenti e di insistere quindi per l'approvazione dello schema pur con alcune modifiche e innovazioni che avrebbero lasciato inalterata la soluzione che al problema dava il presentato schema.

Tale linea di condotta ha trovato espressione in una ponderata risposta del Ministro per gli affari esteri in data 15 maggio 1965 seguita da un successivo intervento con il

quale si è chiesto ed ottenuto di discutere ancora con i rappresentanti della Comunità la complessa questione.

Il nuovo incontro con la delegazione italiana si è quindi tenuto a Bruxelles il 2 luglio 1965.

Precipuo scopo della effettuata missione è stato la conferma dell'intendimento di attuare il riassetto e la ristrutturazione del settore cantieristico nel quadro del piano economico generale e in funzione di questo la rappresentazione non solo della assoluta necessità di una adeguata assistenza al settore interessato ma anche della pressante urgenza delle misure di aiuto elaborate stante il progressivo deterioramento della situazione registrato dal 1° luglio 1964 a causa della intervenuta carenza di ogni aiuto.

Da parte degli organi comunitari, pur essendo stato favorevolmente considerato l'intendimento del Governo italiano di procedere al riassetto del settore, sono state tuttavia rappresentate le varie difficoltà che hanno impedito l'accettazione integrale del provvedimento proposto e suggerito le modifiche prospettate.

Gli organi comunitari peraltro hanno riconosciuto l'urgenza di una soluzione al fine di evitare che la situazione dei cantieri italiani peggiorasse ulteriormente.

In conseguenza, i suddetti organi hanno proposto che venisse adottato e reso operante ai più presto un provvedimento transitorio con validità fino al 31 dicembre 1966; a loro avviso sarebbe stato così possibile discutere ancora il provvedimento organico da valere fino al 31 dicembre 1969 e trovare una soluzione su tutti gli aspetti del problema.

Ciò premesso, poiché le attuali necessità dell'industria cantieristica italiana, la quale ha acquisito dopo il 30 giugno 1964 commesse per appena 80.000 tonnellate di stazza lorda, e la prospettiva di un peggioramento della situazione con conseguenti gravi ripercussioni di carattere sociale non consentono ulteriori differimenti, si è ritenuto opportuno aderire alla proposta fatta dalla C.E.E. di una soluzione transitoria.

Pertanto è stato predisposto l'unito provvedimento avente efficacia dal 1° luglio 1964 al 31 dicembre 1966. Il provvedimento consentirà di dare ai cantieri un immediato aiuto che almeno in parte li sollevi dalle attuali gravi difficoltà evitando così le conseguenze di vario ordine che una persistente assenza di nuove commesse fatalmente determinerebbe; d'altra parte, esso permetterà di riprendere, approfondire e condurre a termine la

discussione con gli organi della C.E.E. per una soluzione completa e organica del complesso problema dell'industria cantieristica italiana e della sua partecipazione alla produzione europea e mondiale nel settore.

La proposta soluzione di urgenza lascia impregiudicata la definizione di ogni altro aspetto che interessa la posizione e la sistemazione nel futuro dell'industria cantieristica italiana e delle misure da adottare; in particolare con esso non si intende affatto rinunciare alla prosecuzione degli aiuti anche dopo la scadenza del provvedimento transitorio nel quadro della programmazione economica nazionale.

In conseguenza, resterà preventivata per il periodo dal 1° gennaio 1967 al 31 dicembre 1969 la somma complessiva di lire 67,5 miliardi pari alla differenza tra la spesa prevista di 110 miliardi, di cui al precedente disegno di legge, e quella di 42,5 miliardi relativa all'applicazione del presente provvedimento.

Il nuovo provvedimento, data la breve durata della sua pratica applicazione, attua un meccanismo di aiuto molto più semplice e rapido di quello in precedenza elaborato e tiene conto di alcune essenziali richieste della Commissione della C.E.E. Le procedure, le condizioni e i limiti, che erano giustificati per l'applicazione degli aiuti in relazione alla durata quinquennale del precedente provvedimento, sono stati necessariamente contenuti nei confini della più stretta necessità.

Sotto il profilo sostanziale la novità di maggior rilievo rispetto al precedente disegno di legge riguarda il criterio di calcolo e di commisurazione dei contributi.

Al criterio infatti della determinazione dei contributi in base al peso e alla velocità delle navi è stato sostituito quello percentuale differenziato in base ai vari tipi di nave con riferimento al costo di produzione.

Il contributo è basato sull'aliquota media del 15 per cento del costo di costruzione.

Ai fini del raggiungimento di tale aliquota media, la misura dell'aiuto è ridotta al 12 per cento per le navi passeggeri e può essere maggiorata al 16,50 per cento ed al 18 per cento in alcuni casi. Il sistema così predisposto attua per ciascuna nave un trattamento complessivo non superiore a quello già concesso fino al 30 giugno 1964 dalla legge 17 luglio 1954, n. 522 e successive modificazioni ed integrazioni.

Ritocchi poi sono stati apportati al campo di applicazione degli aiuti nei casi in cui è fondatamente da escludere che i cantieri na-

zionali siano esposti alla concorrenza dei cantieri europei.

Allo scopo di conferire maggiore semplicità al meccanismo di concessione degli aiuti non è più previsto il Comitato interministeriale al quale nel precedente provvedimento predisposto era tra l'altro affidato il compito di esaminare le domande e di stabilire l'ordine della relativa ammissione; tale compito sarà direttamente espletato dal Ministero della marina mercantile.

La breve durata del provvedimento ha suggerito inoltre di escludere la già prevista misura di aiuto nel caso di conversione dell'attività cantieristica ad altra diversa in quanto tale problema può trovare soluzione solo nel quadro di un più vasto e organico provvedimento.

Nelle rimanenti disposizioni il provvedimento non introduce sostanziali innovazioni rispetto alla disciplina del precedente disegno di legge; per rapidità di applicazione degli aiuti si fa rinvio al regolamento emanato con regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, già applicato per l'esecuzione della legge 31 marzo 1961, n. 301; infine, ovviamente, lo stanziamento complessivo è stato congruamente limitato alle somme che per il precedente disegno di legge erano assegnate agli esercizi finanziari 1965 e 1966.

Il provvedimento è composto di 17 articoli e di due tabelle per il calcolo dei contributi.

Articolo 1. — L'articolo pone anzitutto il principio che i contributi ai cantieri navali sono una concessione e che l'incidenza media di essi sui costi complessivi di produzione non potrà superare il 15 per cento.

La tabella n. 1 riporta le aliquote percentuali per i vari tipi di navi e i rispettivi tonnellaggi.

Circa la tabella n. 2 è opportuno sottolineare che la intestazione di essa, precisato che la suddetta componente è riferita ad apparati motori non a scoppio, implicitamente comporta che dai contributi sono escluse le navi su cui venga installato un apparato a scoppio per difetto, in tal caso di un requisito cui è subordinata la concessione dei contributi.

L'articolo 1 stabilisce, infine, che non possono essere richieste modifiche né in aumento né in diminuzione, del contributo una volta che sia stato emanato il provvedimento relativo alla sua concessione, ciò da un lato, ai fini della certezza degli impegni da assumere nell'ambito degli stanziamenti e, dall'altro, per evitare l'elusione del successivo articolo 8

che stabilisce una penalità quando tra l'impegno assunto e quello da liquidare sussista una notevole differenza.

Articolo 2. — L'articolo stabilisce gli adempimenti per l'ammissione al contributo e il contenuto delle domande relative.

Poiché per effetto di altra norma, contenuta nell'articolo 4, l'ammissione al contributo verrà disposta secondo l'ordine cronologico dei lavori è necessario che i cantieri oltre a far conoscere le caratteristiche delle costruende navi ai fini dell'aliquota percentuale da applicare in ciascun caso, indichino la data di inizio dei lavori allo scopo di stabilire la graduatoria dell'ammissione nell'ambito dello stanziamento annuale.

Articolo 3. — L'articolo impone la riduzione del contributo qualora nella costruzione vengano impiegati prodotti finiti di provenienza estera che abbiano goduto della franchigia doganale in importazione.

Il contributo intero, in tale ipotesi, risulterebbe infatti ingiustificato non essendo stati tali prodotti assoggettati al pagamento di dazi doganali e delle altre imposte all'importazione.

Stante la esposta premessa e considerate le ragioni che la giustificano nessuna detrazione è da effettuarsi quando i prodotti in questione vengano nazionalizzati mediante il pagamento dei dazi doganali e degli altri diritti stabiliti dalla legislazione fiscale vigente.

Indipendentemente dalla situazione sopraesposta la detrazione, nella misura risultante dall'applicazione della tabella n. 2, si effettua in ogni caso qualora l'apparato motore di produzione nazionale o estera, sia di piccola e media potenza, poiché in tal caso non ricorrono le ragioni di un particolare sostegno.

Articolo 4. — L'articolo, in relazione agli stanziamenti assegnati, disciplina l'assunzione degli impegni per i contributi e le altre spese previste dal provvedimento.

L'ammissione al contributo viene poi disciplinata con criterio realistico evitando così congelamenti degli stanziamenti stessi con sacrificio di più immediate necessità.

Articolo 5. — Poiché il contributo statale può essere concesso non in funzione di un generico programma di eventuali costruzioni ma in conseguenza di precisi impegni assunti dai cantieri ovvero in relazione a trattative in corso con i committenti, la sua concessione non può essere svincolata dall'obbligo di iniziare

e completare i lavori di costruzione; all'uopo provvede l'articolo che pone appunto i termini di inizio e di ultimazione delle costruzioni.

Ovviamente, avvenimenti e fatti che, indipendenti dalla volontà del costruttore impediscono l'osservanza dei termini, sia iniziale sia finale, quali scioperi delle maestranze, ritardi nelle forniture, pubbliche calamità, ecc., meritano di essere tenuti in giusta considerazione; in aderenza a tale principio di equità lo stesso articolo stabilisce che i termini possono essere prorogati purché ne sia fatta richiesta prima della loro scadenza.

Articolo 6. — L'articolo dispone che, ove la costruzione sia fatta su commessa, il contratto relativo debba essere presentato in copia autenticata entro due mesi dalla intervenuta notifica del provvedimento di ammissione al contributo.

La presentazione della copia del contratto costituisce il mezzo di controllo, avuto riguardo soprattutto al criterio che regola l'ammissione al contributo, della indicazione del termine iniziale espressa nella domanda di ammissione.

Articolo 7. — L'assistenza fornita ai cantieri mediante il contributo non può prescindere, quando trattasi di costruzione per conto di committenti nazionali, dalla esigenza di inserire nella flotta italiana unità moderne ed efficienti. L'articolo, pertanto, prescrive che le unità suddette siano iscritte nella più alta classe del Registro Italiano Navale nei casi in cui la classificazione, in virtù di leggi e regolamenti, sia obbligatoria.

Parimenti per alcuni più importanti tipi e categorie di navi si prevede l'esecuzione di prove tecniche sui rispettivi modelli da parte della « Vasca Navale ».

Articolo 8. — L'articolo, mantenendo un criterio già assunto in precedenti leggi di sostegno dell'industria delle costruzioni navali, prevede che sulla liquidazione del contributo possano essere corrisposti tre anticipi in relazione al raggiunto avanzamento globale della costruzione.

Poiché il contributo è concesso percentualmente sul costo di costruzione e la concessione è determinata mediante il provvedimento di impegno della spesa relativa in base agli elementi forniti dal cantiere, è necessario, che per la liquidazione definitiva del contributo sia accertato il costo complessivo segnalato dal cantiere interessato.

L'accertamento è effettuato dal Ministero della marina mercantile.

Tenendo presente che il contributo non può in nessun caso essere corrisposto per un importo superiore di quello determinato nel provvedimento di ammissione, l'articolo risolve anche l'esigenza di commisurare il contributo stesso alle effettive risultanze delle costruzioni. Viene inoltre comminata una penalità qualora un notevole divario venga riscontrato tra la somma impegnata e quella corrispondente al costo accertato a lavori ultimati. La penalità mira ad indurre i cantieri a fornire gli elementi necessari per la determinazione del contributo con la maggiore esattezza possibile al fine di non fare congelare per un tempo eventualmente anche lungo parte degli stanziamenti con conseguenti negativi riflessi sulla possibilità di ammettere al contributo altri lavori.

Per la completa definizione dei rapporti con i cantieri ammessi ai contributi, anche per quanto riguarda lavori diversi dalle nuove costruzioni, sono stati posti i termini per la presentazione dei documenti concernenti la liquidazione rispettiva.

Oltre a quella prevista dal secondo comma dell'articolo, altra penalità è prevista per il caso di decadenza dal contributo, precisato che in tal caso devono essere restituiti gli anticipi eventualmente corrisposti poiché questi non sono quote autonome del contributo che rimane unico e indivisibile; l'articolo impone il pagamento degli interessi al tasso legale sulle somme riscosse dal cantiere.

Articolo 9. — L'articolo prende in considerazione i lavori collaterali della costruzione navale che, al pari di questa, hanno bisogno dell'aiuto statale; trattasi della trasformazione, modificazione, riparazione di navi in esercizio sia con scafo metallico sia con scafo diverso dal ferro; esso prevede però l'esclusione dal contributo per i materiali delle categorie ammesse che non formino un peso complessivo di diecimila chilogrammi poiché in tal caso può non ritenersi del tutto necessario un particolare aiuto.

Articolo 10. — L'articolo, considerato che la propulsione meccanica va sempre più favorita, contempla la concessione di un contributo per l'installazione di apparati motori completi di propulsione sulle navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro — legno, alluminio, plastica, ecc. — per le quali non può essere concesso il contributo previsto dall'articolo 1 e per le navi in esercizio allo scopo di

migliorare le prestazioni del naviglio. In relazione a tale scopo, il contributo non compete più al fornitore dell'apparato motore come previsto dalla precedente legislazione.

Dalla concessione sono esclusi in ogni caso gli apparati motori di piccola e media potenza per le stesse ragioni, per le quali, come è chiarito in ordine all'articolo 3, viene escluso il contributo spettante al cantiere nel caso di nuova costruzione a scafo metallico con impiego di apparato motore di dette categorie.

Articolo 11. — In corrispondenza con la concessione del contributo l'articolo demanda al Ministero della marina mercantile il controllo sull'attività dei cantieri beneficiari oltre alla vigilanza sull'esatto adempimento degli obblighi assunti dai cantieri stessi in merito alla esecuzione dei lavori delle costruzioni ammesse al contributo.

Per permettere l'esercizio del controllo i cantieri sono tenuti a fornire ogni informazione che sia loro richiesta, pena la sospensione dell'esame delle domande di contributo presentate.

Sia il controllo sia la vigilanza, la quale ultima si esercita *in loco* anche attraverso il Registro italiano navale, sono espletati nell'interesse sostanziale dei cantieri; pertanto le relative spese sono a carico degli interessati e ad esse si provvede mediante una trattenuta, forfetizzata nel cinque per mille, sui contributi corrisposti.

Poiché ai fini del controllo e della vigilanza può essere chiesta la consulenza e la collaborazione di istituti che operano nel settore delle costruzioni navali ed allo scopo di consentire agli stessi l'aggiornamento delle attrezzature tecniche e l'espansione del rispettivo campo di studi, si prevede che sui proventi della suddetta trattenuta possano essere corrisposti speciali contributi a tali istituti.

Articolo 12. — Anche sotto la precedente legislazione le nuove costruzioni erano sottoposte alla predisposizione di alcuni adattamenti costruttivi per renderle idonee alle esigenze di emergenza e di difesa.

L'articolo conferma il precedente indirizzo.

Articolo 13. — L'articolo stabilisce i limiti dell'applicazione della legge escludendo dai benefici alcune categorie di navi e tutti i galleggianti. Oltre alle esclusioni già previste dall'articolo 15 della legge 17 luglio 1954, n. 522, che il provvedimento mantiene, è prevista quella concernente le navi da carico sec-

co e le navi da pesca inferiori rispettivamente alle 150 e alle 50 tonnellate di stanza lorda per le quali il contributo non viene più concesso limitatamente alla loro costruzione rimanendo invece per quando riguarda le navi in esercizio.

Con tali limitazioni, dettate da motivi generali e di politica marittima, si vuole raggiungere lo scopo di non incoraggiare la costruzione di nuove navi di modesto tonnellaggio che non rispondono più alle attuali esigenze dei traffici e della pesca.

L'articolo precisa poi che i benefici del provvedimento non si applicano alle navi che non compiono operazioni di commercio escludendo in tal modo dai benefici stessi anche le navi da diporto.

Lo stesso articolo contiene, all'ultimo comma, una disposizione limitativa concernente l'attività cantieristica in virtù della quale possono godere dei benefici soltanto i cantieri costruttori che siano stati in esercizio nel periodo di 24 mesi anteriore alla data di entrata in vigore del provvedimento. Tale limitazione mira a non incoraggiare la costruzione di nuovi impianti onde evitare, nel quadro del programma di risanamento cantieristico, irrazionali aumenti della capacità produttiva dei cantieri.

Articolo 14. — L'articolo tratta delle norme regolamentari che devono completare la disciplina dell'ammissione e della erogazione dei contributi e degli obblighi inerenti.

Poiché l'emanazione di uno specifico regolamento per l'esecuzione della legge mal si concilierebbe con l'urgenza di rendere al più presto operante le misure di aiuto previste l'articolo rinvia alle disposizioni, in quanto applicabili, contenute nel regio decreto 11 aprile 1939, n. 1011, il quale si è dimostrato rispondente anche per l'applicazione della legge 31 marzo 1961, n. 301.

Con decreto ministeriale verranno invece stabiliti i documenti occorrenti per l'ammissione e la liquidazione dei contributi.

Articolo 15. — L'articolo pone i termini di inizio delle costruzioni ricadenti nel campo

di applicazione della legge 31 marzo 1961, n. 301, da questa non previsti, affinché i rapporti conseguenti non restino *sine die* indefiniti.

Articolo 16. — L'articolo ammette ai benefici del provvedimento le costruzioni navali e i lavori diversi da queste che abbiano avuto inizio nel periodo compreso tra il 1° luglio e il 31 dicembre 1964 affinché tra l'aiuto statale previsto dalla scaduta legislazione e quello contemplato dall'unito provvedimento non si verifichi soluzione di continuità.

Articolo 17. — L'articolo stabilisce il periodo di validità del provvedimento e l'occorrente stanziamento globale, che è di lire 42,5 miliardi per far fronte alla spesa derivante dalla concessione dei contributi. Esso è distribuito come segue: per l'anno finanziario 1965 lo stanziamento è di lire 20 miliardi mentre per l'anno finanziario 1966 è di lire 2,5 miliardi e di lire 10 miliardi per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968.

A tale riguardo va ricordato che, ai fini del precedente disegno di legge era stata prevista la spesa complessiva di lire 110 miliardi distribuita in lire 20 miliardi per l'anno finanziario 1965 e in lire 22,5 miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1966 al 1969 per far fronte, con il maggiore stanziamento di questi ultimi quattro anni all'onere anche di 10 miliardi relativo alle provvidenze afferenti il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964.

Per la prosecuzione degli aiuti in base al provvedimento organico da definire come in principio accennato resta quindi preventivato l'onere finanziario corrispondente alla differenza tra la già prevista spesa di 110 miliardi e quella di 42,5 miliardi afferente il presente provvedimento.

Allo scopo di assicurare possibilità e continuità di lavoro anche ai piccoli cantieri l'articolo prevede che la quota del 7 per cento dello stanziamento annuale possa essere destinata per il contributo alle nuove costruzioni navali di stazza lorda fino a 3.000 tonnellate che normalmente sono eseguite dai cantieri minori.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I

ART. 1.

(Contributo integrativo per nuove costruzioni navali).

Per la costruzione, allestimento e arredamento di navi mercantili a scafo metallico possono essere concessi ai cantieri navali costruttori contribuiti che rapportati al costo di produzione non ne superino in media il 15 per cento.

Per l'attuazione di quanto disposto al comma precedente il contributo, per ciascuna costruzione, è calcolato in base alle percentuali indicate nella tabella n. 1 ed è comprensivo della quota relativa all'apparato motore di cui alla tabella n. 2, allegate alla presente legge. L'ammontare del contributo determinato nel provvedimento di concessione non può essere modificato per successive richieste di variazione degli elementi in base ai quali il contributo stesso è calcolato.

ART. 2.

(Domande di concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali).

Le domande di concessione del contributo di cui al precedente articolo devono essere presentate al Ministero della marina mercantile.

Nelle domande suddette i cantieri devono indicare le caratteristiche della nave, il costo complessivo di costruzione e la data di inizio dei lavori, la quale, per le costruzioni da eseguire per conto proprio, non può essere posteriore di otto mesi a quella della domanda.

ART. 3.

(Riduzione del contributo per prodotti esteri importati in franchigia doganale).

Qualora nella costruzione siano impiegati prodotti finiti di provenienza estera importati in franchigia doganale, il contributo di cui all'articolo 1 è ridotto di un importo pari al 10 per cento del loro valore.

Qualora i prodotti suddetti e complessi costitutivi di apparati motori di provenienza estera importati in franchigia doganale siano incorporati in apparati motori completi di propulsione e siano complessivamente di peso superiore al 40 per cento del peso dell'apparato motore stesso il contributo è ridotto dell'im-

porto risultante dall'applicazione della tabella n. 2.

Non si fa luogo a riduzione qualora i prodotti finiti esteri siano stati nazionalizzati con il pagamento di tutti i diritti doganali, della imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1960, n. 762 e successive modificazioni e dell'imposta di conguaglio di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570 e successive modificazioni.

In ogni caso il contributo è ridotto dell'importo risultante dalla applicazione della Tabella n. 2 qualora nella costruzione sia impiegato un apparato motore completo di propulsione avente potenza normale non superiore a 250 cavalli asse o un apparato motore completo di propulsione di potenza normale compresa tra 251 e 500 cavalli asse avente un numero di giri superiore a 500 al minuto primo.

ART. 4.

(Criteri per la concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali).

Il Ministro per la marina mercantile concede il contributo integrativo per nuove costruzioni navali secondo l'ordine cronologico di inizio dei lavori e, a parità di data di esso, secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande.

Ai fini del comma precedente l'esame delle domande di concessione del contributo è effettuato dal Ministero della marina mercantile al termine di ogni successivo periodo di tre mesi a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Le somme eventualmente non impegnate sullo stanziamento relativo all'anno finanziario 1965, autorizzato con la presente legge, potranno essere utilizzate nell'anno 1966 per la concessione dei contributi previsti dalla legge medesima.

ART. 5.

(Inizio e ultimazione lavori).

I lavori di nuove costruzioni navali devono essere iniziati non oltre due mesi dalla data di inizio indicata dal cantiere, qualora la notifica del provvedimento di concessione sia stata effettuata almeno tre mesi prima di tale data.

I lavori devono essere iniziati non oltre cinque mesi dalla data della notifica del provvedimento di concessione qualora la notifica stessa sia effettuata posteriormente alla data d'inizio dei lavori indicata dal cantiere ovvero

in un periodo di tempo a questa antecedente inferiore a tre mesi.

Le costruzioni per le quali sia stato concesso il contributo integrativo devono essere ultimate, dalla data dell'inizio dei lavori, nei termini seguenti:

a) entro 32 mesi se la nave sia di stazza lorda inferiore a 8.000 tonnellate;

b) entro 34 mesi se la nave sia di stazza lorda compresa fra le 8.000 tonnellate (incluse) e le 12.000 tonnellate (escluse);

c) entro 36 mesi se la nave sia di stazza lorda eguale o superiore alle 12.000 tonnellate.

I termini suddetti possono essere prorogati dal Ministro per la marina mercantile ove ne sia fatta richiesta prima della loro scadenza e venga accertato che la loro inosservanza è dovuta a causa incidente sulla esecuzione dei lavori non imputabile al cantiere.

Il cantiere che non abbia osservato i termini di inizio e quelli di ultimazione dei lavori decade dal contributo integrativo concessogli.

ART. 6.

(Contratto di commessa).

Escluso il caso di costruzione in proprio, i cantieri ai quali sia stato concesso il contributo integrativo devono produrre entro due mesi dalla data di notifica del provvedimento di concessione copia autenticata del contratto di costruzione debitamente registrato.

In caso di mancata presentazione del contratto il cantiere decade dal contributo.

ART. 7.

(Classificazione delle navi).

Le navi di nuova costruzione per conto di nazionali, per le quali sia stato concesso il contributo integrativo, devono essere iscritte nella più alta classe del R.I.Na. nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria.

Per le navi passeggeri o miste e per quelle di altro tipo di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate e di velocità non inferiore a 12 nodi devono essere eseguite presso l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, con i relativi modelli, prove per la ricerca e la realizzazione di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche.

Le prove suddette non devono essere eseguite per le navi costruite su prototipi di carena già sottoposti alle prove stesse.

L'inosservanza delle disposizioni dei primi due commi determina la decadenza dal contributo.

ART. 8.

(Liquidazione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali).

Sul contributo previsto dall'articolo 1 possono essere corrisposti tre anticipi pari ciascuno al 20 per cento dell'ammontare indicato nel provvedimento di concessione e pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale della costruzione rispettivamente del 25, del 50 e del 75 per cento.

A lavori ultimati il Ministero della marina mercantile determina il costo complessivo della nave. Qualora il contributo, riferito a detta determinazione, risulti inferiore ai nove decimi di quello indicato nel provvedimento di concessione, l'importo complessivo del contributo medesimo è liquidato in misura pari alla differenza tra il doppio dell'ammontare calcolato a lavori ultimati e i nove decimi di quello stabilito nel provvedimento di concessione.

I documenti per la liquidazione definitiva dei contributi previsti dalla presente legge debbono essere presentati, a pena di decadenza:

a) per le nuove costruzioni, non oltre due anni dalla data di entrata in esercizio;

b) per gli apparati motori completi, non oltre un anno dalla data della loro sistemazione a bordo;

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

In caso di decadenza dal contributo devono essere restituiti gli importi eventualmente corrisposti maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

ART. 9.

(Contributo per lavori di riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili)

Fuori del caso previsto dal successivo articolo, per la riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili e dei relativi macchinari può essere concesso agli assuntori dei lavori un contributo integrativo di lire 60 per chilogrammo sui materiali metallici e di lire 50 per chilogrammo sui materiali legnosi o di plastica o ignifughi impiegati, con esclusione della zavorra fissa.

Il contributo non può essere concesso se il peso complessivo dei materiali è inferiore a 10.000 chilogrammi.

La concessione del contributo è effettuata secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande al Ministero della marina mercantile.

ART. 10.

(Installazione di nuovi apparati motori completi di propulsione).

Per l'installazione di nuovi apparati motori completi di propulsione su navi mercantili in esercizio e su navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro può essere concesso un contributo integrativo nella misura di cui alla tabella n. 2.

Il contributo spetta al cantiere navale o ad altro assuntore dal quale viene installato l'apparato motore; ove la installazione di questo sia effettuata senza l'intervento di un cantiere navale o di altro assuntore, il contributo, se trattasi di nave nazionale, è corrisposto al proprietario della nave.

Qualora nell'apparato motore completo di propulsione vengano incorporati prodotti finiti di provenienza estera importati in franchigia doganale, al contributo è apportata una riduzione proporzionale al peso di tali prodotti rispetto al peso totale dell'apparato motore.

Il contributo non può essere concesso per gli apparati motori completi di propulsione di potenza normale non superiore a 250 cavalli asse e per quelli, con un numero di giri superiore a 500 al minuto primo, di potenza normale compresa tra 251 e 500 cavalli asse.

La concessione del contributo è effettuata secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande relative al Ministero della marina mercantile.

ART. 11.

(Controllo).

Ai fini dell'applicazione della presente legge, spettano al Ministero della marina mercantile il controllo e la vigilanza sull'attività dei cantieri navali ammessi alle provvidenze della legge stessa.

I cantieri sono obbligati a fornire ogni informazione che sia richiesta per l'esercizio di tale controllo.

In caso di inosservanza dell'obbligo suddetto è sospeso l'esame delle domande di concessione di contributo presentate dal cantiere inadempiente.

Per l'esercizio della vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale.

Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nel primo comma graveranno su appositi fondi da costituirsi mediante ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi, da farsi affluire alle entrate dello Stato, per essere riassegnate, nel limite delle riconosciute necessità, con decreto del Ministro del tesoro allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Per l'esercizio della vigilanza è assegnato al Registro italiano navale un quinto della ritenuta di cui al precedente comma.

Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato a corrispondere altresì a carico dei fondi di cui al quinto comma speciali contributi a favore di enti ed istituti di studio in materia di costruzioni, di architettura e di istruzione navale.

ART. 12.

(*Apprestamenti difensivi*).

Ferme restando le disposizioni del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, e successive modificazioni, sulle navi mercantili nazionali da carico secco, deve essere installato e mantenuto in efficienza a spese dei proprietari in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni un picco da carico di portata non inferiore a:

- a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1.500 a 2.500 tonnellate;
- b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2.500 a 5.000 tonnellate;
- c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5.000 tonnellate.

Tuttavia per le navi tipo *bulk-carrier*, progettate e da costruirsi senza alcun picco di carico, la spesa grava sul bilancio del Ministero della difesa per le navi previste dal primo comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, ed al bilancio del Ministero della marina mercantile per le navi previste dal secondo comma del medesimo articolo 25.

Qualora il Ministero della difesa-Stato Maggiore della marina ritenga necessario un picco da carico di portata maggiore di quella indicata nel primo comma, la differenza del costo fa carico al Ministero predetto.

Sulle navi mercantili nazionali, escluse le cisterne, di velocità oraria alle prove non inferiore a 14 miglia devono essere eseguiti a

spese dei proprietari, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce e per lo scolo delle acque per il trasporto di uomini.

Le spese dei lavori che non siano a carico dei proprietari sono rimborsate agli aventi diritto.

I costruttori debbono sottoporre, almeno 30 giorni prima dell'inizio della costruzione, i relativi piani al Ministero della difesa - Stato Maggiore della marina - che indicherà i lavori da eseguirsi entro il termine fissato dall'articolo 5 per l'inizio della costruzione.

Per le navi non ritenute atte a ricevere gli apprestamenti e le attrezzature di cui ai commi precedenti, il Ministro della difesa, su conforme parere del Capo di Stato maggiore della marina, può concedere deroghe ai relativi obblighi.

ART. 13.

(Campo di applicazione della legge).

I benefici della presente legge non si applicano:

1) per le navi che non siano destinate al compimento di operazioni di commercio e per i galleggianti di ogni specie ad eccezione dei rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le 6 miglia dalla costa;

2) per le navi di nuova costruzione da carico secco e da pesca di stazza lorda inferiore rispettivamente a 150 o a 50 tonnellate;

3) per le navi abilitate al servizio marittimo dei porti e delle rade;

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

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

Sono in ogni caso ammesse ai benefici della presente legge le navi destinate alla ricerca scientifica e alla istruzione nautica.

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.

TITOLO II

DISPOSIZIONI COMUNI E TRANSITORIE

ART. 14.

(Norme regolamentari).

Per l'esecuzione della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni.

I documenti necessari per ottenere la concessione e la liquidazione dei contributi previsti dalla presente legge sono stabiliti con decreto del Ministro per la marina mercantile.

ART. 15.

(Inizio dei lavori delle costruzioni navali di cui alla legge 31 marzo 1961, n. 301).

Salvo quanto disposto dal comma successivo, le navi per le quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, sia stata notificata ai cantieri costruttori l'ammissione al contributo integrativo previsto dall'articolo 2 della legge 31 marzo 1961, n. 301, e quelle per le quali l'ammissione stessa non sia stata ancora notificata devono essere iniziate, a pena di decadenza dal contributo, rispettivamente entro cinque mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed entro cinque mesi dalla data della notifica dell'ammissione.

Per giustificati motivi il Ministro per la marina mercantile può concedere proroghe dei termini di cui al precedente comma.

Resta in ogni caso fermo il termine di tre mesi dalla notifica dell'ammissione per l'inizio dei lavori di costruzione stabilito dal terzo comma dell'articolo 4 della legge 31 marzo 1961, n. 301, per le navi che i cantieri hanno dichiarato di costruire in proprio.

ART. 16.

(Costruzioni navali e lavori diversi da queste iniziati dopo il 30 giugno 1964).

I benefici della presente legge possono essere concessi anche alle nuove costruzioni ed ai lavori diversi da queste, iniziati nel periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1964 ed a tal fine gli interessati devono farne richiesta entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

ART. 17.

(Durata della legge e stanziamenti).

La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1965 fino al 31 dicembre 1966.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge è autorizzata la spesa complessiva di lire 42,5 miliardi, in ragione di lire 20 miliardi per l'anno finanziario 1965, di lire 2,5 miliardi per l'anno finanziario 1966 e di lire 10 miliardi per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968.

Il 7 per cento dello stanziamento annuale può essere riservato alla concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate, il 10 per cento dello stanziamento stesso per i contributi a lavori diversi dalle nuove costruzioni e lire 50 milioni per spese di studi, ricerca e accertamenti nel campo delle costruzioni navali.

Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato, nell'ambito dell'autorizzazione complessiva di lire 42,5 miliardi, ad assumere impegni anche nell'anno 1967, successivo alla scadenza della validità della presente legge, per le somme non impegnate nel precedente anno 1966.

Con appositi articoli della legge di approvazione del bilancio dello Stato sarà autorizzato annualmente l'onere concernente gli apprestamenti difensivi sulle navi ai sensi dell'articolo 8 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, modificato dalla legge 3 dicembre 1962, n. 1689.

All'onere di lire 20 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1965 si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al Capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, riguardante oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

All'onere di lire 2,5 miliardi afferente all'anno finanziario 1966, si provvederà mediante riduzione del fondo speciale dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno stesso destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

TABELLA N. 1

Misura del contributo.

CATEGORIA DI NAVI	Percentuali da applicare al costo complessivo di produzione per la determinazione del contributo integrativo
1) Navi passeggeri (a) .	12%
2) Navi da carico secco liquido o misto fino a 25 mila tonnellate di stazza lorda (incluse), rimorchiatori e navi trasporto merci refrigerate	15%
3) Navi da carico secco, liquido e misto da 25.001 a 40 mila tonnellate di stazza lorda (incluse) e navi da pesca (b) . . .	15%
4) Navi da carico secco liquido o misto oltre le 40 mila tonnellate di stazza lorda (c) .	15%

(a) Sono da considerarsi navi da passeggeri quelle nelle quali il rapporto tra il volume dei locali destinati ai passeggeri e il volume globale interno della nave risulti maggiore di 0,25.

(b) Per le navi da carico di cui al n. 3 e per quelle da pesca di stazza lorda superiore a 500 tonnellate la corrispondente misura percentuale può essere maggiorata del 10 per cento.

(c) Per le navi di cui al n. 4 la misura percentuale corrispondente può essere maggiorata del 20 per cento.

N. B. — Per le navi destinate ad armatori nazionali fino a 1.600 tonnellate (incluse) di stazza lorda il contributo non è concesso per quelle — rimorchiatori esclusi — che abbiano velocità a mezzo carico con potenza normale dell'apparato motore inferiore a 12 nodi se trattasi di navi passeggeri e inferiore a 10 nodi se trattasi di navi di altro tipo.

TABELLA N. 2

*Contributo apparati motori completi
di propulsione diversi da quello a scoppio.*

Potenza normale (C. A.)	Contributo unitario (lire per c. a.)
25.000	5.000
21.000	5.100
16.000	5.300
12.000	5.500
6.000	6.000
3.000	6.500
1.000 e inferiori	7.000

N. B. — Per i motori con un numero di giri superiore a 1.000 al minuto si applica la riduzione del 10 per cento. Per valori intermedi delle potenze degli apparati motori si procederà per interpolazione.