

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1282)

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla 10ª Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile) della Camera dei deputati nella seduta del 20 ottobre 1960
(V. Stampato n. 2395)*

**presentato dal Ministro della Marina Mercantile
(JERVOLINO)**

**di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia
(GONELLA)**

**col Ministro del Bilancio
(TAMBRONI)**

**col Ministro delle Finanze
(TRABUCCHI)**

**col Ministro del Tesoro
(TAVIANI)**

**col Ministro della Difesa
(ANDREOTTI)**

**col Ministro dell'Industria e del Commercio
(COLOMBO)**

**col Ministro del Commercio con l'Estero
(MARTINELLI)**

**e col Ministro delle Partecipazioni Statali
(FERRARI AGGRADI)**

TRASMESO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 27 OTTOBRE 1960

Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente
provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Disposizioni generali)

Gli articoli 5, 6, 7, 8 e 16 della legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, l'articolo 2 della legge 24 marzo 1958, n. 359, concernente modifiche alla anzidetta legge n. 522 nonchè il primo comma dell'articolo 48 della legge 24 luglio 1959, n. 622, sono sostituiti dalle norme contenute nella presente legge.

Ai fini della concessione dei benefici fiscali previsti dall'articolo 2 della legge 17 luglio 1954, n. 522, sia per il dazio e per gli altri oneri doganali, sia per la imposta generale sull'entrata, i materiali siderurgici prodotti negli altri Paesi membri dell'Accordo generale sulle tariffe ed il commercio (G.A.T.T.) sono assimilati ai materiali di produzione nazionale e sono ammessi ai benefici di cui fruiscono i materiali nazionali medesimi, previa la loro nazionalizzazione col pagamento di tutti i diritti doganali vigenti, dell'imposta generale sull'entrata e dell'imposta di conguaglio di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570.

Il terzo comma dell'articolo 6 della legge 19 luglio 1960, n. 764, è sostituito dal seguente: « Sono egualmente ammessi a registrazione, con il pagamento dell'imposta fissa ed il relativo corrispettivo è esente dall'imposta generale sull'entrata, i contratti inerenti alla prima vendita delle navi costruite in proprio dai cantieri, nonchè alla vendita nel corso della costruzione o dell'allestimento di navi iniziate in proprio dai cantieri stessi ».

Il penultimo alinea dell'ultimo comma dell'articolo 6 della legge 19 luglio 1960, n. 764, è sostituito dal seguente: « per l'allestimento e arredamento delle navi, nonchè per i lavori di riparazione e trasformazione relativi ».

Art. 2.

*(Contributo integrativo)
per la costruzione di navi)*

Per la costruzione, allestimento ed arredamento di navi mercantili a scafo metallico per la navigazione marittima è concesso ai costruttori un contributo integrativo nella misura base stabilita dalle tabelle A e B allegate alla presente legge e riferito al peso totale della nave, scarica ed asciutta, con esclusione della zavorra fissa, ed alla sua velocità. Al costruttore dell'apparato motore spetta una quota del contributo nella misura base di lire 8.800 per cavallo asse della potenza normale del motore.

La velocità da prendere in esame ai fini di detto contributo è quella accertata alle prove nelle condizioni di navi a mezzo carico e con sviluppo della potenza normale dell'apparato motore. Le prove in mare possono essere effettuate anche in condizioni diverse da quelle di cui sopra, nel qual caso si dovranno riportare le condizioni suddette alle formule ed ai riferimenti alle prove alla Vasca, secondo le norme del regolamento di applicazione della legge.

Qualora nella costruzione siano impiegati prodotti finiti di provenienza estera od usati, il contributo è ridotto di una somma pari al contributo spettante al costruttore dell'apparato motore ai sensi del primo comma del presente articolo, quando si tratti di apparati motori completi o quando i singoli complessi di apparato motore superino il 40 per cento del peso totale dell'apparato motore completo; ed al 16 per cento del loro valore per tutti gli altri prodotti finiti, comprese le parti dell'apparato motore quando esse non superino il 40 per cento del peso totale di cui sopra.

Il contributo è dovuto nell'intera misura prevista dal primo comma, quando siano impiegati materiali grezzi o semilavorati, provenienti dall'estero.

Con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Comitato di cui al successivo articolo 3, sarà determinato semestralmente, salvo quanto disposto dall'articolo 12, a de-

correre dal 1° marzo e dal 1° settembre di ciascun anno di validità della presente legge, il coefficiente di variazione del contributo di cui al primo comma del presente articolo in funzione del volume delle ordinazioni acquisite nel periodo di 12 mesi che ha avuto inizio, rispettivamente, il 1° gennaio ed il 1° luglio dell'anno precedente, tenendo altresì conto degli stanziamenti complessivi di cui al successivo articolo 9, nonchè della finalità di stimolare i cantieri a realizzare le misure necessarie per ridurre i propri costi e di adeguare la capacità produttiva alle effettive possibilità di assorbimento del mercato. Per detto coefficiente dovranno essere moltiplicati i parametri base indicati nelle tabelle A e B e il contributo così determinato avrà vigore per il semestre successivo.

Corrispondentemente, la quota del contributo integrativo destinata al costruttore dell'apparato motore nonchè le detrazioni previste dal terzo comma del presente articolo verranno moltiplicate per lo stesso coefficiente di cui al comma precedente.

Per la costruzione di navi da pesca oceaniche aventi una stazza lorda superiore a 500 tonnellate, apparato motore di potenza normale, non inferiore a 1.200 cavalli vapore e installazioni frigorifere di congelazione con potenza non inferiore a 350 mila frigorie-ora il contributo è commisurato al 30 per cento del prezzo complessivo della nave, compresi impianti per attrezzature, determinato dal Ministero della marina mercantile.

Art. 3.

(Comitato consultivo)

Presso il Ministero della marina mercantile è costituito un Comitato composto da:

- 1) il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, che lo presiede;
- 2) il direttore generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;
- 3) il direttore generale del Ministero delle partecipazioni statali;

4) un ispettore generale della Direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;

5) un funzionario del Ministero dell'industria e commercio avente qualifica non inferiore a quella di ispettore generale;

6) un funzionario del Ministero del tesoro, avente qualifica non inferiore a quella di ispettore generale;

7) il direttore della divisione « Costruzioni navali » del Ministero della marina mercantile, che esercita anche la funzione di segretario;

8) tre esperti scelti dal Ministro della marina mercantile.

In caso di assenza o impedimento del Sottosegretario di Stato per la marina mercantile il Comitato è presieduto dal direttore generale del Naviglio del Ministero della marina mercantile.

Per ciascuno dei membri di cui ai numeri 3), 5) e 6) è nominato un supplente con qualifica non inferiore a direttore di divisione il quale interviene alle sedute in caso di assenza o impedimento del membro effettivo.

Il Comitato accerta il volume delle ordinazioni acquisite dai cantieri sulla base delle comunicazioni e delle domande prescritte dal primo e terzo comma del successivo articolo 4 e stabilisce il coefficiente di variazione semestrale di cui al precedente articolo 2.

Il Comitato procede, tuttavia, ogni tre mesi ad un riesame della situazione e, in base al volume delle ordinazioni acquisite nel periodo successivo alla data di decorrenza del coefficiente di variazione di cui al quinto comma del precedente articolo 2, può stabilire la modifica da apportare al coefficiente stesso.

Il Comitato esamina inoltre le domande di ammissione al contributo integrativo per nuove costruzioni, ed accerta l'esistenza dei requisiti obbiettivi richiesti dalla legge per aver diritto al contributo medesimo.

I benefici della presente legge si applicano ai cantieri in esercizio al momento dell'entrata in vigore della medesima.

Art. 4.

*(Ammissione ai benefici
per nuove costruzioni)*

I cantieri, a pena di non essere ammessi ai benefici, entro dieci giorni dalla data della firma del contratto di costruzione, devono comunicare direttamente al Ministero della marina mercantile le caratteristiche delle navi ad essi ordinate, nonchè gli estremi del contratto stesso.

Tale comunicazione ha valore di domanda di ammissione ai benefici, da completare, successivamente, in conformità delle norme emanate dal Ministro della marina mercantile ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 18 della legge 17 luglio 1954, n. 522.

I cantieri navali, per le navi che intendano costruire in proprio, debbono presentare formale domanda di ammissione ai benefici di legge completata dai dati di cui al comma precedente e debbono iniziare i relativi lavori, a pena di decadenza dai benefici, entro tre mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione.

Alle nuove costruzioni ammesse a fruire dei benefici della presente legge, il contributo integrativo viene riconosciuto nella misura in vigore alla data della firma del relativo contratto o alla data di presentazione al Ministero della marina mercantile delle domande di ammissione per le costruzioni in proprio.

Qualora le navi ammesse al contributo di interesse, previsto dall'articolo 14 della legge 17 luglio 1954, n. 522, vengano vendute all'estero, i titolari del contributo stesso conservano il diritto alla liquidazione delle rate semestrali non maturate alla data di rilascio del certificato di dismissione di bandiera, purchè prima di tale data essi abbiano commesso a cantieri nazionali altre navi di tonnellaggio di stazza lorda almeno pari a quello delle navi vendute.

Il pagamento delle rate di cui al comma precedente va corrisposto dopo l'entrata in esercizio delle navi costruite in sostituzione di quelle vendute. Il pagamento stesso è effettuato in un'unica soluzione per le rate nel

frattempo maturatesi e secondo la scadenza già fissata per quelle rimanenti.

Art. 5.

*(Contributo per lavori diversi
dalla costruzione)*

Fuori dei casi previsti dai successivi articoli 6 e 7 della presente legge, per la riparazione, la modificazione e la trasformazione di navi mercantili per la navigazione marittima e dei relativi macchinari è dovuto ai riparatori un contributo integrativo nella misura di lire 32 per chilogrammo sui materiali metallici impiegati, con esclusione della zavorra fissa, e di lire 16 per chilogrammo sul legname e sui materiali di plastica (resine sintetiche e loro derivati) impiegati.

Art. 6.

*(Contributo per l'installazione
di nuovi apparati motori completi)*

Per l'installazione in Italia di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio e su navi di nuova costruzione con scafi in legno o di materiale metallico diverso dal ferro, o di plastica è corrisposto ai costruttori degli apparati un contributo nella misura di lire 8.800 per cavallo asse della potenza normale.

Qualora nella costruzione di un apparato motore completo siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo computato ai sensi del precedente comma è apportata una riduzione proporzionale al peso dei complessi o parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, rispetto al peso totale dell'apparato motore. È fatta eccezione per gli alberi a monavella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi collettori delle caldaie provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra

nave, riguardo ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Art. 7.

(Contributo per l'installazione di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori)

Per l'installazione in Italia su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), comprese le relative tubolature, o di nuovi macchinari o di nuovi apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, che siano di costruzione nazionale, è corrisposto ai costruttori un contributo nella misura di lire 32 per chilogrammo di materiali impiegati e messi in opera.

Qualora nella costruzione dei singoli complessi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), ovvero di macchine o apparecchi di bordo, siano impiegate parti staccate provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo spettante per i singoli complessi, o macchinari, o apparecchi ausiliari, è apportata una riduzione proporzionale al peso di questi ultimi, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi collettori delle caldaie provenienti dall'estero rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Art. 8.

(Termini per la presentazione del contratto di commessa, inizio e compimento dei lavori)

Entro due mesi dall'avvenuta firma del contratto relativo a nuove costruzioni, deve essere presentata al Ministero della marina mercantile, a pena di non ammissione ai benefici di legge o di decadenza, copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato.

L'inizio dei lavori di costruzione deve essere comprovato da un certificato rilasciato

dal Registro italiano navale da presentare al Ministero della marina mercantile entro un mese dall'inizio dei lavori medesimi, a pena di non ammissione o di decadenza dai benefici.

La decadenza dai benefici ha altresì luogo quando le costruzioni non abbiano raggiunto il 25 per cento di avanzamento globale entro i seguenti termini:

a) dieci mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda inferiore a 6.000 tonnellate;

b) dodici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 6.000 tonnellate (incluse) e 8.000 tonnellate (escluse);

c) quattordici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 8.000 tonnellate (incluse) e 12.000 tonnellate (escluse);

d) diciotto mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda uguale o superiore a 12.000 tonnellate.

Le costruzioni navali di cui alle lettere a), b), c) e d) debbono entrare in esercizio rispettivamente entro trentadue, trentaquattro, trentasei e quaranta mesi dall'inizio dei lavori.

I lavori previsti dal precedente articolo 5 debbono essere iniziati, a pena di decadenza, entro tre mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici.

Gli apparati motori completi da installare ai termini del precedente articolo 6 devono essere sistemati a bordo della nave entro ventiquattro, trenta o trentasei mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione rispettivamente per gli apparati motori di potenza inferiore ai 2.000 cavalli-asse, di potenza compresa fra i 2.000 ed i 10.000 cavalli-asse, ovvero di potenza uguale o superiore ai 10.000 cavalli-asse.

I complessi costitutivi di apparato motore e gli apparecchi ausiliari di bordo di cui al precedente articolo 7 devono essere sistemati a bordo della nave entro ventiquattro mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione.

Art. 9.

(Stanziamenti)

Per far fronte all'onere derivante dall'applicazione della presente legge, in aggiunta agli stanziamenti annuali previsti dalla legge 24 marzo 1958, n. 328, è autorizzata la spesa di 24 miliardi di lire da iscriversi negli stati di previsione del Ministero della marina mercantile per gli esercizi finanziari dal 1960-61 al 1965-66 secondo la ripartizione seguente:

lire 1 miliardo per l'esercizio finanziario 1960-61;

lire 1 miliardo per l'esercizio finanziario 1961-62;

lire 1 miliardo per l'esercizio finanziario 1962-63;

lire 7 miliardi per l'esercizio finanziario 1963-64;

lire 10 miliardi per l'esercizio finanziario 1964-65;

lire 4 miliardi per l'esercizio finanziario 1965-66.

Nell'ambito dell'autorizzazione complessiva di cui al comma precedente, il Ministro della marina mercantile può assumere impegni, in relazione al presumibile sviluppo dei lavori, anche a carico di esercizi successivi; comunque gli impegni annuali non possono superare l'ammontare di 14 miliardi di lire per esercizio. Se il Comitato valuta che il volume degli ordini sia inferiore in ragione di anno alle 400.000 tonnellate di stazza lorda il limite suddetto verrà ridotto nella misura seguente:

lire 12 miliardi e 500 milioni per tonnellate di stazza lorda 350.000;

lire 12 miliardi per tonnellate di stazza lorda 300.000;

lire 11 miliardi per tonnellate di stazza lorda 250.000;

lire 10 miliardi per tonnellate di stazza lorda 200.000;

lire 9 miliardi per tonnellate di stazza lorda 150.000.

Al di sotto delle 150.000 tonnellate di stazza lorda l'impegno di 9 miliardi di lire dovrà ridursi proporzionalmente al tonnellaggio acquisito.

Art. 10.

L'articolo 8 del decreto-legge 30 giugno 1959, n. 421, convertito nella legge 19 luglio 1959, n. 587, è sostituito con il seguente:

« Il provento dell'emissione dei buoni del Tesoro poliennali di cui al precedente articolo 1, al netto di tutte le spese, è versato, fino alla concorrenza di lire 285 miliardi in un fondo speciale di Tesoreria da destinarsi esclusivamente al finanziamento di programmi suppletivi per lo sviluppo degli investimenti che saranno stabiliti con successive disposizioni legislative ».

All'onere di lire 1 miliardo relativo all'esercizio finanziario 1960-61 di cui all'articolo 9 della presente legge si fa fronte con un corrispondente prelievo dal fondo speciale di tesoreria costituito a norma dell'articolo 8 del decreto-legge 30 giugno 1959, n. 421, convertito in legge 19 luglio 1959, n. 587, modificato ai sensi del comma precedente.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 11.

(Contributo e termini per le costruzioni previste dalla legge 24 luglio 1959, n. 622)

Le disposizioni contenute nell'articolo 5 della legge 17 luglio 1954, n. 522, continuano ad avere applicazione agli effetti della determinazione del contributo di cui all'articolo 44 della legge 24 luglio 1959, n. 622.

Per i termini di inizio e compimento dei lavori di costruzione di cui al primo comma dell'articolo 48 dell'anzidetta legge 24 luglio 1959, n. 622, valgono le norme recate dal secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 8 della presente legge.

Art. 12.

(Disposizioni transitorie)

Dalla data di entrata in vigore della presente legge e fino al 28 febbraio 1961 il contributo previsto dal precedente articolo 2 è commisurato ai parametri base indicati nelle allegate tabelle *A* e *B*. Per i due semestri successivi a tale data il coefficiente di variazione di cui al medesimo articolo 2, sarà determinato in relazione alle commesse acquisite rispettivamente al 1° gennaio 1961 e al 1° luglio 1961, salvo quanto disposto dal quinto comma del precedente articolo 3.

Ai cantieri navali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, abbiano già

presentato domanda di ammissione ai benefici per la costruzione di navi che risultino oggetto di contratto di commessa già debitamente registrato, sono corrisposti, in caso di favorevole accoglimento, i contributi nella misura già prevista dalla legge 17 luglio 1954, n. 522.

Per le domande di ammissione ai benefici previsti dagli articoli 6, 7 e 8 della legge 17 luglio 1954, n. 522, presentate dai riparatori e dai costruttori di macchinari, che alla data di entrata in vigore della presente legge non siano state accolte, è riconosciuto il corrispondente contributo nella misura già prevista dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, nel caso in cui i relativi lavori vengano ammessi ai benefici medesimi.

TABELLA A

NAVI DA CARICO SECCO E LIQUIDO E NAVI MISTE

$$\text{CON } \frac{\text{Volume locali per passeggeri}}{\text{Volume globale interno}} \leq 0,25$$

Contributo « integrativo » base in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

VELOCITA' A MEZZO CARICO E POTENZA NORMALE (NODI)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE					
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1.000 tonnellate	Uguale a 2.500 tonnellate	Uguale a 5.000 tonnellate	Uguale a 7.500 tonnellate ed oltre
10 (a)	62.416	54.876	46.498	0	0	0
11	65.768	57.390	48.174	44.822	0	0
12	69.956	59.902	50.686	46.498	43.984	0
13	74.144	63.254	53.200	48.174	44.822	42.308
14	74.144	67.442	55.714	49.848	46.498	43.146
15	74.144	67.442	57.390	51.524	48.174	43.984
16	74.144	67.442	57.390	53.200	49.848	44.822
17	74.144	67.442	57.390	55.714	51.524	46.498
18 ed oltre	74.144	67.442	57.390	55.714	52.200	48.174

(a) Anche per velocità inferiori a 10 ma superiori ad 8 nodi.

di cui lire 8.800 per cavallo asse della potenza normale del motore al costruttore dell'apparato motore.

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA B

NAVI DA PASSEGGERI CON $\frac{\text{Volume locali per passeggeri}}{\text{Volume globale interno}} > 0,25$
 Contributo « integrativo » base in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

VELOCITA A MEZZO CARICO E POTENZA NORMALE (NODI)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE											
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1.000 tonnellate	Uguale a 2.500 tonnellate	Uguale a 5.000 tonnellate	Uguale a 7.500 tonnellate	Uguale a 10.000 tonnellate	Uguale a 15.000 tonnellate	Uguale a 20.000 tonnellate	Uguale a 25.000 tonnellate	Uguale a 30.000 tonnellate ed oltre	
12	86.094	74.724	64.164	60.104	0	0	0	0	0	0	0	0
13	90.968	78.784	66.602	61.728	0	0	0	0	0	0	0	0
14	90.968	83.658	69.038	64.164	60.104	0	0	0	0	0	0	0
15	90.968	87.718	71.474	66.602	61.728	0	0	0	0	0	0	0
16	90.968	87.718	73.910	69.038	63.352	60.104	0	0	0	0	0	0
17	90.968	87.718	77.160	71.474	64.976	60.916	0	0	0	0	0	0
18	90.968	87.718	77.160	73.910	66.602	61.728	61.728	61.728	61.728	61.728	0	0
19	90.968	87.718	77.160	75.536	68.226	64.164	64.164	64.164	64.164	64.164	0	0
20	90.968	87.718	77.160	75.536	69.850	67.414	67.414	67.414	67.414	67.414	67.414	0
21	90.968	87.718	77.160	75.536	71.474	69.038	69.038	69.038	69.038	69.038	69.038	0
22	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662
23	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	72.600
24	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	77.100
25	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	86.100
26	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	98.600
27	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	110.600
28 e oltre	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	122.600

di cui lire 8.800 per cavallo asse della potenza normale del motore al costruttore dell'apparato motore.
 Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.