

(N. 216)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei Deputati nella seduta del 20 dicembre 1948 (V. Stampato n. 161-Urgenza)

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

(SARAGAT)

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

(GRASSI)

col Ministro delle Finanze

(VANONI)

col Ministro del Tesoro

(PELLA)

col Ministro della Difesa

(PACCIARDI)

col Ministro dell'Industria e Commercio

(LOMBARDO IVAN MATTEO)

e col Ministro del Commercio con l'estero

(MERZAGORA)

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 30 DICEMBRE 1948

Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I.

Art. 1.

Scopi della legge.

La presente legge ha lo scopo di favorire la costruzione in Italia, per conto di nazionali, nel periodo di un triennio dalla data della sua entrata in vigore, di navi mercantili di qualità corrispondenti alle particolari esigenze della economia nazionale, nei limiti di tonnellaggio di stazza lorda consentiti dallo stanziamento di cui all'articolo 34 in rapporto all'entità ed al complesso dei benefici dalla legge stessa stabiliti.

La presente legge ha altresì lo scopo di favorire la modificazione, trasformazione e riparazione delle navi mercantili, in quanto anch'esse corrispondano alle particolari esigenze dell'economia nazionale.

CAPO II.

PREVIDENZE

PER LE NUOVE COSTRUZIONI

Art. 2.

Ammissione ai benefici.

Coloro che intendano commettere la costruzione delle navi, di cui al primo comma del precedente articolo, devono farne richiesta al Ministero della marina mercantile entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge. Detto termine è di giorni 60 per le costruzioni previste dall'articolo 26.

Spetta al Ministro della marina mercantile, sentito il parere del Comitato tecnico di cui all'articolo seguente, di ammettere ai benefici del presente capo le costruzioni che meglio rispondano agli scopi indicati nell'articolo 1.

Se le richieste superano il limite di tonnellaggio complessivo previsto, il Ministro può promuovere, indicando le modalità ed i termini, i raggruppamenti dei richiedenti ai fini della costruzione delle singole navi.

Se le richieste non raggiungono il limite di tonnellaggio previsto, il Ministro, fermo il disposto dell'articolo 13, può prorogare per non oltre un anno il termine di cui al primo comma del presente articolo.

Qualora si verificano casi di decadenza ai sensi del primo comma dell'articolo 13, il Ministro della marina mercantile può ammettere nuove domande, nei limiti del tonnellaggio previsto dall'articolo 1, stabilendo i relativi termini per l'inizio e l'ultimazione dei lavori.

Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenuto conto, nei limiti del possibile, della libera contrattazione fra committenti e costruttori, nonché della capacità produttiva, qualitativa e quantitativa, del carico di lavoro di ciascun cantiere. Ai cantieri dell'Italia meridionale saranno assegnate costruzioni in misura non inferiore al 30 per cento dell'intero tonnellaggio previsto.

Delle somme non utilizzate per deficienza di richiesta sarà disposto con altra legge.

Art. 3.

Comitato tecnico.

Il Comitato di cui all'articolo precedente è composto:

- 1° del Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, che lo presiede;
- 2° del Direttore generale del naviglio;
- 3° del Direttore generale del traffico e della navigazione;
- 4° di un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;
- 5° di cinque esperti di chiara fama scelti dal Ministro della marina mercantile.

Esercitano le funzioni di segreteria del Comitato un funzionario amministrativo ed uno tecnico, che abbiano un grado non inferiore al VII.

Il Comitato ha pure il compito di esprimere il suo parere sui progetti delle navi da adibire ai servizi di comunicazione indispensabili. In tal caso il Comitato è integrato con 2 delegati del Ministero della difesa-marina.

Art. 4.

Contributo sui materiali.

Ai costruttori di navi mercantili per conto di nazionali è corrisposto, per ogni quintale del peso complessivo della nave, un contributo sui materiali di:

a) lire 2.500 per le navi a scafo metallico ed a propulsione meccanica;

b) lire 1.800 per le navi a scafo di legno ed a propulsione meccanica fino a 500 tonnellate di stazza lorda;

c) lire 1.500 per le navi a scafo di cemento armato fino a 500 tonnellate di stazza lorda;

d) lire 2.100 per i velieri a scafo metallico e lire 1.200 per i velieri a scafo di legno.

Qualora nella costruzione delle navi vengano impiegati apparati motori completi o singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) o parti staccate di essi o apparecchi o macchinari ausiliari di bordo o parti staccate di essi, provenienti dall'estero, al contributo sui materiali è apportata una riduzione di lire 3.500 per ogni quintale di materiali importati dall'estero, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni ed i fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione.

Tuttavia il contributo sui materiali spettante per la costruzione delle navi a propulsione meccanica non potrà, in nessun caso, essere inferiore a lire 2.100, 1.200 e 1.000, a seconda che si tratti di scafi metallici, di legno o di cemento armato, per ogni quintale del peso complessivo dell'intera costruzione, diminuito del peso dell'apparato motore degli altri macchinari e apparecchi o parti di essi, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e fondi per caldaie, provenienti dall'estero.

Art. 5.

Contributo di ammortamento.

Ai proprietari delle navi mercantili a propulsione meccanica, costruite in conformità dell'articolo 1, è corrisposto un contributo di ammortamento nella misura indicata nelle tabelle annesse alla presente legge.

Il contributo predetto è calcolato in funzione della velocità alle prove del volume globale interno per le navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, ed in base alla stazza lorda ed alla potenza dell'apparato motore per quelle di stazza lorda fino a 500 tonnellate.

Agli effetti dell'applicazione delle tabelle di cui al primo comma del presente articolo, la velocità da prendere per base per la determinazione della misura del contributo di ammortamento, le condizioni di assetto della nave durante le prove, la potenza dell'apparato motore ed i consumi di combustibile, sono determinati dal regolamento di esecuzione della presente legge.

Qualora nella costruzione di una nave mercantile vengano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) o parti staccate di apparati motore o parti staccate di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo, provenienti dall'estero, al contributo di ammortamento è applicata una riduzione pari a quella che sarebbe stata apportata, ai sensi dell'articolo 15, al contributo di miglioramento nel caso di costruzione isolata dell'apparato motore o degli apparecchi o macchinari ausiliari di bordo.

Salvo il caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni e di fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione di contributo, qualora il peso del complesso costitutivo di apparato motore o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, superi la metà del peso dell'apparato motore completo o del complesso o dell'apparecchio o macchinario ausiliario, nella cui costruzione vennero impiegati, come pure nel caso di impiego di apparati motori completi o di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo completi, provenienti dall'estero, la riduzione del contributo di ammortamento è pari all'intero contributo di miglioramento determinato ai sensi del successivo articolo 15.

Art. 6.

Contributo integrativo.

Ai proprietari delle navi mercantili ammesse al contributo di ammortamento di cui

al precedente articolo è inoltre corrisposto, alla data di entrata in effettivo esercizio della nave, un contributo integrativo pari al sesto del prezzo della nave alla data predetta, al netto contributo di ammortamento, salvo quanto disposto all'ultimo comma del presente articolo.

Qualora nella costruzione della nave vengano impiegati materiali o macchinari di cui all'articolo 7 lettere a) e b), importati dall'estero, in franchigia o non, il prezzo della nave agli effetti del contributo integrativo è determinato al netto del costo dei materiali e dei macchinari stessi.

Il prezzo della nave è accertato ed approvato secondo le norme indicate nel regolamento.

L'importo complessivo del contributo sui materiali, del contributo di ammortamento e del contributo integrativo, non può superare il terzo del prezzo della nave e la metà di tale prezzo per le navi da pesca.

Art. 7.

Importazione in franchigia ed esenzione dal diritto di licenza.

Per la costruzione in Italia di navi mercantili per conto di nazionali è concessa la importazione in franchigia daziaria, secondo le norme stabilite dal regolamento:

a) di tutti i materiali metallici greggi e semilavorati, degli alberi a manovella, delle linee d'asse, dei forni e fondi per caldaie, del legname, necessari alla costruzione dello scafo, dell'apparato motore, degli apparecchi o dei macchinari ausiliari di bordo e delle parti di complemento, di arredamento marinaresco e di attrezzatura;

b) degli apparati motori completi, dei singoli complessi costitutivi di apparati motore (macchine caldaie ed apparecchi ausiliari) o parti di essi o di apparecchi o macchinari ausiliari di bordo o parti staccate di essi.

La importazione dei materiali di cui al presente articolo è anche esente dal diritto di licenza.

Art. 8.

Esenzioni fiscali.

I contratti di costruzione di navi mercantili complete, come pure quelli eventualmente separati per la nave e per il relativo apparato

motore, sono soggetti a registrazione col pagamento dell'imposta fissa di registro ed i relativi corrispettivi di appalto sono esenti dal pagamento dell'imposta generale sull'entrata.

Le stesse agevolazioni si applicano altresì alla prima vendita di navi costruite in proprio dai cantieri nazionali, sempre che, con l'atto di vendita presentato alla registrazione fiscale sia prodotto apposito certificato rilasciato da uno degli uffici di cui all'articolo 234 del Codice della navigazione, attestante che la nave è stata costruita in proprio dal cantiere o stabilimento che effettua la vendita.

Art. 9.

Esenzione dall'imposta di ricchezza mobile.

I redditi derivanti dall'esercizio delle navi di nuova costruzione ammesse a godere dei benefici della presente legge sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile per i primi tre anni dalla data di entrata in effettivo esercizio delle navi.

Art. 10.

Esenzione da requisizione e noleggio obbligatorio.

Le navi di nuova costruzione, ammesse ai benefici del capo II della presente legge, sono esenti da requisizione e da noleggio obbligatorio per la durata di anni cinque dalla data di entrata in effettivo esercizio, salvo il caso di guerra e gli altri casi di emergenza, determinati con decreto del Presidente del Consiglio, sentito il Consiglio dei Ministri.

Per le navi cisterna di nuova costruzione la requisizione o il noleggio obbligatorio potranno essere disposti, nel quinquennio sopra indicato, soltanto in caso di guerra.

Art. 11.

Apprestamenti difensivi.

Le navi mercantili a scafo metallico devono avere strutture tali da consentire a scopo di difesa, l'armamento che sarà stabilito, compatibilmente con l'utilizzazione commerciale della nave, dal Ministero della difesa - Stato Maggiore della marina.

Le spese occorrenti per la predisposizione delle strutture di cui al precedente comma fanno carico al bilancio del Ministero della difesa - marina, per le navi di cui al 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 di cui al secondo comma del medesimo articolo 25; e sono rimborsate agli aventi diritto secondo le norme stabilite dal regolamento.

Le navi mercantili da carico secco, di stazza lorda non inferiore alle 1500 tonnellate devono avere installato, in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni, e mantenere in efficienza un picco da carico di portata non inferiore a:

a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1500 a 2500 tonnellate;

b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2500 a 5000 tonnellate;

c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5000 tonnellate.

La spesa relativa alle installazioni di cui al precedente comma resta a carico dei proprietari delle navi.

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

Le navi mercantili, escluse le cisterne, di velocità oraria alle prove uguale o superiore a 14 miglia, devono avere, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce o per lo scolo delle acque, per la eventualità di trasporto di uomini o quadrupedi.

L'onere relativo ai lavori occorrenti agli effetti del comma precedente resta a carico dei proprietari.

Agli effetti dell'applicazione del presente articolo, i committenti debbono, almeno 30 giorni prima dell'inizio della costruzione, sottoporre i piani all'ufficio di Stato Maggiore della marina, che indicherà i lavori da eseguirsi prima del termine fissato dall'articolo 13 per l'inizio della costruzione.

Il Ministro della difesa, su conforme parere del Capo di Stato Maggiore della marina militare, può concedere deroghe agli obblighi di cui al presente articolo alle navi che per particolari dettagli costruttivi non sono ritenute atte a ricevere gli apprestamenti di cui sopra.

Art. 12.

Classificazione della nave e conservazione della nazionalità.

Per il godimento dei benefici previsti dal presente capo, le navi di nuova costruzione debbono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale e conservare tale classe per la durata di quindici anni dall'entrata in effettivo esercizio.

Qualora per fatto del proprietario venga a mancare il requisito di cui al precedente comma, il proprietario è tenuto a restituire i contributi previsti dagli articoli 5 e 6 della presente legge in ragione di un quindicesimo per ogni anno di carenza del requisito stesso. Parimenti se venga a mancare il requisito di cui al precedente comma, le navi mercantili sono escluse, dal momento in cui la mancanza si verifica e fino a quando essa dura, dal godimento del beneficio di cui all'articolo 9.

Le navi mercantili, da passeggeri o miste, debbono essere munite di documento di carena rilasciato dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (Vasca navale), comprovante l'avvenuta esecuzione di prove con i relativi modelli per il disegno di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche. Per le altre navi mercantili l'obbligo previsto dal presente comma deve essere osservato quando la stazza lorda sia uguale o superiore alle 1000 tonnellate o la velocità sia uguale o superiore a dodici nodi.

Il Ministro della marina mercantile non può autorizzare l'alienazione a stranieri delle navi, in costruzione o già in esercizio, per le quali sia stata concessa la garanzia statale di cui all'articolo 21 della presente legge e finchè duri la garanzia stessa.

Qualora il finanziamento previsto dall'articolo 21 non sia stato richiesto o accordato o se l'interessato abbia provveduto ad estinguere il debito derivante dal finanziamento, il Ministro della marina mercantile può rila-

sciare l'autorizzazione ad alienare a stranieri la nave sempre che i proprietari restituiscano i contributi di ammortamento ed integrativo percepiti in base alla presente legge, ridotti di un quindicesimo per ogni anno, o frazione di anno superiore alla metà, di permanenza della nave sotto la bandiera italiana durante i primi quindici anni di esercizio.

Art. 13.

Termini per l'inizio o l'avanzamento della costruzione e per l'entrata in esercizio.

Le costruzioni navali di cui al presente capo devono essere iniziate, a pena di decadenza dai benefici, entro sei mesi dalla data di ammissione prevista dal secondo comma dell'articolo 2. La decadenza dai benefici si verifica anche qualora il committente non presenti al Ministero della marina mercantile, entro tre mesi dalla data di ammissione, copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato.

Allo scadere del triennio di cui all'articolo 1, le costruzioni navali devono, a pena di decadenza dai benefici, aver raggiunto almeno l'80 per cento dello stato di avanzamento. Il Ministro della marina mercantile può tuttavia mantenere nel godimento dei benefici le costruzioni navali che al termine del triennio non avessero raggiunto la percentuale indicata, qualora dagli interessati sia provato, con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile.

Per il godimento dei benefici previsti dalla presente legge le navi mercantili debbono entrare in effettivo esercizio nel termine fissato dal regolamento.

Lo stesso regolamento stabilisce i termini nei quali, a pena di decadenza dal diritto alla corresponsione dei contributi, debbono essere presentati i documenti per la liquidazione definitiva.

Art. 14.

Anticipi.

Sul contributo di ammortamento e sul contributo sui materiali, possono essere concessi quattro anticipi, ciascuno in ragione del venti per cento dell'ammontare presunto dei contri-

buti, pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale rispettivamente del 20 per cento, 40 per cento, 60 per cento e 80 per cento.

CAPO III.

MODIFICAZIONI, RIPARAZIONI
E TRASFORMAZIONI DI NAVI.

Art. 15.

Contributo di miglioramento.

Ai proprietari delle navi mercantili nazionali in esercizio all'entrata in vigore della presente legge e che siano iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale sulle quali vengono installati:

a) nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale, mai impiegati, inclusi tubolature, grigliati e pagliuoli;

b) singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) comprese le relative tubolature, o macchinari o apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, che siano di nuova costruzione nazionale e mai impiegati, potrà essere corrisposto, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, ed entro il limite massimo complessivo di 50.000 cavalli asse:

1° per la installazione di apparati motori di cui alla lettera a), un contributo di miglioramento pari a quello indicato nella tabella n. 2-B (apparato motore), qualunque sia la stazza lorda della nave;

2° per la installazione di singoli complessi costitutivi di apparato motore o di macchinari o di apparecchi ausiliari di bordo di cui alla lettera b), un contributo di miglioramento di lire 8.000 per quintale.

Le norme per la determinazione della potenza degli apparati motori, nonché per le relative prove sono stabilite dal regolamento.

Qualora nella costruzione di un apparato motore completo siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero parti staccate di essi, provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo di miglioramento sarà apportata una riduzione proporzionale al peso dei complessi o parti stac-

cate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, rispetto al peso totale dall'apparato motore, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi delle caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Qualora, nella costruzione dei singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo vengano impiegate parti staccate provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo di miglioramento spettante ai singoli complessi o macchinari o apparecchi ausiliari, sarà 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 per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Salvo il caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni o di fondi per caldaie, di cui ai due precedenti commi, qualora il peso del complesso o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave superi la metà del peso dell'apparato motore completo o del complesso o del macchinario o apparecchio ausiliario nella cui costruzione vennero impiegati, nessun contributo di miglioramento sarà dovuto per la detta costruzione.

Art. 16.

Importazione in franchigia ed esenzione dal diritto di licenza.

Per la costruzione in Italia per conto di nazionali dei macchinari indicati nel precedente articolo 15, iniziati dopo l'entrata in vigore della presente legge, i costruttori godono dell'importazione in franchigia daziaria dall'estero dei materiali necessari per la costruzione. Le importazioni dei predetti materiali, sono anche esenti dal diritto di licenza.

Art. 17.

Contributo sui materiali.

Ai costruttori di cui al precedente articolo è inoltre corrisposto un contributo sui materiali di produzione nazionale nella misura di

lire 3.500 per quintale del peso dell'apparato motore completo o del singolo complesso costitutivo di apparato motore o del macchinario o apparecchio ausiliario di bordo.

Qualora nella costruzione dei macchinari predetti siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), ovvero parti staccate di essi o parti di macchinari o di apparecchi ausiliari di bordo, provenienti dall'estero, al contributo è apportata una riduzione di lire 3.500 per ogni quintale di materiali provenienti dall'estero, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione.

Art. 18.

Riparazioni, modificazioni e trasformazioni navali.

Ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti in Italia degli scafi, degli apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari di bordo), anche se eseguiti su pontoni di sollevamento, su draghe e su rimorchiatori pontati, sono applicabili le disposizioni di cui all'articolo 7.

Per tali lavori è pure corrisposto un contributo sui materiali nella misura indicata negli articoli 4 e 17, limitatamente ai quantitativi dei materiali impiegati.

Art. 19.

Esenzioni fiscali.

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

Art. 20.

Termini.

Per poter concorrere ai benefici previsti dal presente capo gli interessati devono farne domanda al Ministero della marina mercantile.

I lavori ammessi ai benefici del presente capo debbono essere iniziati entro sei mesi dalla data di accoglimento della domanda,

a pena di decadenza dai benefici stessi, salvo eventuale proroga che il Ministro della marina mercantile ritenga di consentire qualora dagli interessati sia provato, con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile.

Per il godimento dei benefici previsti dal presente capo, gli apparati motori completi e gli apparecchi o macchinari ausiliari di bordo debbono essere installati nel termine fissato dal regolamento.

Sono pure stabiliti dal regolamento i termini per l'ultimazione dei lavori di cui all'articolo 18.

I termini entro i quali, a pena di decadenza, debbono essere presentati i documenti per la liquidazione definitiva, sono stabiliti dal regolamento.

CAPO IV.

FINANZIAMENTI.

Art. 21.

Garanzia sussidiaria dello Stato.

Il Ministro del tesoro, di concerto con quello per la marina mercantile, è autorizzato a concedere agli enti ed istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale, e rispettivamente il credito peschereccio, a termini delle vigenti disposizioni legislative, la garanzia sussidiaria dello Stato fino all'importo complessivo di 38 miliardi, per i finanziamenti da concedere per le nuove costruzioni navali di cui all'articolo 1 e per la sostituzione di apparati motori completi, in quanto siano ammessi a tutti i benefici di cui al precedente capo III.

Tale garanzia è concessa sulla base dei documenti giustificativi delle spese da sostenere. I finanziamenti del presente articolo, che avranno una durata non eccedente quindici anni, sono autorizzati dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro della marina mercantile, previo parere del Comitato previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, il quale sarà all'uopo integrato con due membri effettivi, designati dal Ministro della marina mercantile.

La garanzia dello Stato per i finanziamenti non può in nessun caso superare il 40 per cento del costo complessivo della nave.

Art. 22.

Garanzie del credito per i finanziamenti.

Salvo altre eventuali garanzie, il credito derivante dal finanziamento di cui al precedente articolo deve essere garantito da ipoteca a favore dell'ente o istituto finanziatore sulle navi in costruzione o in trasformazione.

Alla pubblicità dell'ipoteca si provvede, ai termini degli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

Il credito derivante dal finanziamento ha inoltre privilegio sui macchinari ed altre attrezzature, costruiti o in costruzione, da installare sulla nave.

Detto privilegio ha effetto anche nei confronti dei terzi; esso è preferito ad ogni altro diritto di prelazione, ad eccezione di quelli derivanti dai privilegi e ipoteche preesistenti alla annotazione di cui al successivo comma, i quali conservano la loro priorità rispetto al privilegio anzidetto e ad eccezione altresì del privilegio per spese di giustizia.

Il privilegio di cui sopra deve essere annotato, a richiesta dell'istituto o ente finanziatore, senza spese, nel registro di cui all'articolo 1564 del Codice civile, presso il tribunale competente in relazione alla località nella quale si trovano i macchinari o attrezzature stessi o dove ha sede il cantiere presso il quale sono eseguiti i lavori, e di esso sarà dato avviso mediante inserzione nel foglio annunci legali della provincia.

L'ipoteca ed il privilegio si intendono costituiti anche a favore dello Stato, per gli effetti di cui all'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

Art. 23.

Operatività della garanzia dello Stato.

Fermo il disposto del terzo comma dell'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, la garanzia sussidiaria prestata dallo Stato, ai sensi del precedente articolo 21, diventa operativa e lo Stato è tenuto al pagamento immediato del residuo credito

dell'ente o istituto quando, essendo la nave ipotecata oggetto di esecuzione forzata, abbia avuto termine la procedura esecutiva nei suoi confronti o nei riguardi delle cose sottoposte a privilegio ai termini del precedente articolo.

Inoltre la detta garanzia sussidiaria diventa ugualmente operativa, e lo Stato è tenuto al pagamento immediato del residuo credito dell'ente o istituto finanziatore nei casi seguenti:

a) ogni qualvolta abbia avuto luogo la perdita totale della nave ipotecata per quella parte del credito dell'ente o istituto finanziatore che non fosse coperta dall'indennità di assicurazione;

b) ogni qualvolta la nave abbia formato oggetto di cattura o di procedimenti cautelativi od esecutivi fuori delle acque territoriali nazionali, sempre che siano trascorsi almeno sei mesi dalla cattura o dall'inizio di detti procedimenti.

Art. 24.

Agevolazioni fiscali per i finanziamenti.

Ai finanziamenti di cui al presente capo sono applicabili le norme di cui agli articoli 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni. Le spese per il funzionamento del Comitato, di cui al precedente articolo 21, sono equiparate alle altre spese di cui all'articolo 11 del precitato decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367.

Le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 12 del suddetto decreto sono applicabili anche agli atti e contratti con i quali vengono concessi o ceduti i compensi di cui alla presente legge, nonchè agli atti di pubblicità dell'ipoteca sulla nave.

CAPO V.

NAVI PER I SERVIZI INDISPENSABILI.

Art. 25.

Nel caso che all'entrata in vigore della presente legge non fossero state stipulate le nuove convenzioni per i servizi indispensabili di comunicazione tra il continente e le isole e tra le

isole, attualmente non esercitati da società di navigazione di preminente interesse nazionale, il Ministro della marina mercantile, sentito il Ministero del tesoro, ha facoltà di incaricare, in base a pattuizioni speciali, un ente, che sarà da esso designato, previo parere del Comitato previsto dall'articolo 3, della costruzione delle navi occorrenti ai servizi predetti per un tonnellaggio di stazza lorda non superiore a 3000 tonnellate e per una spesa complessiva non superiore a 1.200 milioni, che saranno all'uopo accantonati nello stanziamento di cui all'articolo 34.

Il numero, il tonnellaggio e le caratteristiche delle navi sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3.

Le commesse che farà l'ente di cui al primo comma sono soggette all'autorizzazione del Ministro della marina mercantile.

Compiuta la costruzione delle navi di cui al primo comma, le navi stesse sono cedute in proprietà ai nuovi concessionari o, se le nuove convenzioni non siano state stipulate, sono affidate in gestione agli esercenti dei servizi.

Le condizioni della cessione in proprietà o della gestione sono stabilite dal Ministro della marina mercantile, d'accordo con quello del tesoro.

Nel caso che le navi siano cedute in proprietà ai nuovi concessionari dei servizi pubblici, nella determinazione del corrispettivo sarà tenuto conto dell'ammontare complessivo dei benefici che le navi stesse avrebbero conseguito se fossero state commesse dai concessionari medesimi.

CAPO VI.

Art. 26.

Finanziamenti speciali.

Ai proprietari di navi mercantili non superiori a 150 tonnellate di stazza lorda, perdute per causa di guerra e che costituivano per i proprietari stessi l'unico mezzo di lavoro non ancora sostituito, potrà essere concesso, per la costruzione di una nuova unità dello stesso tipo, che sia ammessa a termini dell'articolo 2 ai benefici del capo II della presente legge, uno speciale finanziamento per un ammontare

tare non superiore al costo presunto della nuova costruzione, ridotto dell'importo dei contributi da corrispondersi in base alla presente legge, nonchè dell'indennità di perdita percepita o da percepire a qualsiasi titolo. È in facoltà del Ministro della marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 600 tonnellate di stazza lorda.

Uno speciale finanziamento potrà pure essere concesso a società cooperative per il ripristino di navi già recuperate, di stazza lorda non inferiore a 7.000 tonnellate, quando tale ripristino risponda a particolari necessità di carattere economico e sociale e presenti un notevole interesse per l'economia nazionale, e fino alla concorrenza di quanto occorre per ripristinare totalmente la *Nino Bixio* della cooperativa marinara « Garibaldi », ammettendo, inoltre, quest'ultima, a tutti i benefici indicati dalla legge per le navi di nuova costruzione, o da essere modificate o trasformate o riparate, secondo l'articolo 1, e garantendole, altresì, in ogni caso, i cinquecento milioni, che per essa erano stati stabiliti sul fondo Ausa e alle stesse condizioni.

I finanziamenti di cui al presente articolo sono autorizzati a norma del secondo comma dell'articolo 21 della presente legge e saranno eseguiti dall'Istituto mobiliare italiano (I.M.I.), al quale il Tesoro dello Stato somministrerà i fondi all'uopo occorrenti, fino ad un ammontare massimo complessivo di 2.000 milioni, dei quali 1000 milioni sono riservati ai finanziamenti di cui al primo comma.

Le modalità di esecuzione e le condizioni tutte dei finanziamenti, ivi compresa la durata, la misura degli interessi, ed eventuali provvigioni all'I. M. I. da corrispondere sui finanziamenti, sono deliberate dal Comitato di cui all'articolo 21, secondo comma, della presente legge.

Le somministrazioni sui finanziamenti sono di regola effettuate dall'I. M. I., per conto dei committenti direttamente agli assuntori dei lavori in rapporto allo stato di avanzamento dei lavori stessi e per la prima somministrazione sulla base del preventivo tecnico finanziario.

Il credito derivante dai finanziamenti è garantito da ipoteca sulla nave in costruzione od in riparazione, nonchè da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati alla nave stessa. Al privilegio si applicano le norme di cui al quarto e quinto comma del precedente articolo 22. Il credito può anche essere garantito da crediti certi verso lo Stato, da garanzie reali, da garanzie bancarie o personali. Il credito derivante dai finanziamenti di cui al secondo comma del presente articolo dovrà essere garantito da ipoteca su altre navi delle cooperative finanziate, qualora ciò sia ritenuto necessario dal Ministro del tesoro su richiesta del Ministro della marina mercantile.

Alla pubblicità dell'ipoteca si provvede ai termini degli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

I finanziamenti di cui al presente articolo costituiscono una gestione speciale dell'I.M.I., per conto dello Stato all'infuori delle operazioni comportanti la responsabilità patrimoniale dell'Istituto medesimo. Tale gestione è regolata da apposita convenzione, che sarà stipulata tra il Ministro del tesoro, di concerto con quello della marina mercantile e l'Istituto mobiliare italiano.

Ai finanziamenti di cui al presente articolo si applicano le disposizioni previste dall'articolo 6 del decreto legislativo 8 maggio 1946, n. 449.

CAPO VII.

DISPOSIZIONI VARIE.

Art. 27.

Costruzioni non ammesse ai termini dell'articolo 2.

Alle costruzioni navali per conto di nazionali non ammesse ai benefici indicati nel capo II, ivi compresi i pontoni di sollevamento, i rimorchiatori pontati e le draghe, sono tuttavia concessi i benefici di cui agli articoli 4, 7, 8, 9, 10, sempre che siano osservate le disposizioni degli articoli 11 e 12.

Per concorrere a detti benefici, gli interessati devono presentare apposita domanda.

Sul contributo sui materiali possono essere concessi anticipi a termini dell'articolo 14,

Art. 28.

Esclusione dai benefici.

I benefici previsti dalla presente legge non sono concessi:

a) alle costruzioni destinate ai servizi complementari nell'interno dei porti, delle rade, dei laghi, delle lagune non salse e dei fiumi ed alla navigazione a rimorchio;

b) alle navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti.

Art. 29.

Ammontare massimo dei contributi.

L'ammontare massimo dei contributi di ammortamento, di miglioramento e sui materiali, previsti dagli articoli 4, 5, 15, 17, 18 e 27, è determinato dagli elementi contenuti nelle domande di cui rispettivamente agli articoli 2, 20 e 27.

Qualora l'ammontare del contributo di ammortamento e del contributo di miglioramento, accertato a lavori ultimati, risulti inferiore ai nove decimi dell'ammontare di esso calcolato a norma del precedente comma, l'ammontare del contributo definitivo è determinato sottraendo dal doppio dell'ammontare accertato i nove decimi dell'ammontare calcolato.

Art. 30.

Estensione dei benefici agli enti indicati nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1547.

La facoltà prevista dall'articolo 2 può essere esercitata dal Ministro della marina mercantile anche nei confronti di persone o società indicate nell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1547, che ne abbiano presentato domanda ed a condizione che, ultimati i lavori, le navi siano iscritte nelle matricole dello Stato.

Le costruzioni eseguite per conto di committenti nazionali nei cantieri compresi nel territorio libero di Trieste possono essere ammesse a termini dell'articolo 2 ai benefici previsti dal capo II e dal capo III della pre-

sente legge, per quella parte di tali benefici che non sia oggetto di provvidenze delle competenti autorità del territorio stesso.

Art. 31.

Disposizioni transitorie per l'installazione di motori.

Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, può ammettere ai benefici della presente legge:

a) le navi di nuova costruzione su cui siano installati apparati motori in corso di costruzione in Italia alla data di scadenza del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 245;

b) le navi di nuova costruzione su cui siano installati motori nuovi mai impiegati, già costruiti in Italia alla data predetta, con esclusione del contributo sui materiali per la parte relativa all'apparato motore già costruito, e con la riduzione del 10 per cento sul contributo di ammortamento.

Art. 32.

Vigilanza.

Spetta al Ministro della marina mercantile la vigilanza sull'attività tecnico-economica dei cantieri navali e degli stabilimenti, nei riguardi delle costruzioni e dei lavori previsti dalla presente legge, nonchè l'accertamento delle condizioni del mercato nazionale delle costruzioni navali, in relazione con quelle del mercato internazionale e con le esigenze della industria dell'armamento, secondo le norme stabilite dal regolamento.

Per l'esercizio di tale vigilanza il Ministro della marina mercantile si avvale anche dell'opera del Registro italiano navale, al quale è devoluta, a totale compenso delle sue prestazioni, la quinta parte della ritenuta di cui al comma seguente.

La vigilanza di cui al presente articolo è fatta nell'interesse dei proprietari aventi diritto ai contributi di ammortamento, di miglioramento e integrativo, e le spese relative, comprese quelle per il funzionamento del Comitato tecnico di cui all'articolo 3, graveranno su appositi fondi da costituirsi con effettua-

zione di una ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per detti contributi.

Il Ministro della marina mercantile può attribuire, sui fondi indicati nel comma precedente, speciali contributi a favore di enti ed istituti di studi e di esperienze in materia di costruzioni e di architettura navale e a favore dell'attrezzatura scientifica degli istituti di istruzione navale.

Art. 33.

Norme regolamentari.

Fino a quando non sarà emanato il regolamento di esecuzione della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regolamento approvate con regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni.

CAPO VIII

STANZIAMENTI.

Art. 34.

Stanziamiento per spese relative ai contributi.

Per provvedere all'applicazione della presente legge, è stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero della marina mercantile la somma di lire 34 miliardi, dei quali 1200 milioni per le costruzioni di cui all'articolo 25 e lire 2000 milioni per la somministrazione dei fondi occorrenti per le operazioni di cui all'articolo 26, così ripartita:

lire 8 miliardi per l'esercizio finanziario 1948-1949;

lire 12 miliardi per l'esercizio finanziario 1949-1950;

lire 14 miliardi per l'esercizio finanziario 1950-1951.

I residui eventuali del 1948-1949, del 1949-1950 e del 1950-51 saranno utilizzabili negli esercizi successivi fino ai termini indicati nell'articolo 13 e salvo quanto è detto nell'ultimo comma dell'articolo 2.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre in bilancio le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge, prelevando i relativi fondi dal conto speciale istituito presso la Banca d'Italia, in conseguenza dell'Accordo 28 giugno 1948, con gli Stati Uniti d'America, approvato con legge 4 agosto 1948, n. 1108.

Art. 35.

Stanziamenti per le spese relative agli apprestamenti difensivi.

Per il rimborso agli aventi diritto delle spese per apprestamenti difensivi nei casi indicati nell'articolo 11 della presente legge, è stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero della difesa-marina, la somma di lire 450 milioni, così ripartita:

lire 50 milioni per l'esercizio finanziario 1948-1949;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1949-1950;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1950-1951;

e nella parte straordinaria del bilancio del Ministero per la marina mercantile la somma di lire 500 milioni, così ripartita:

lire 100 milioni per l'esercizio finanziario 1948-1949;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1949-1950;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1950-1951.

Gli eventuali residui andranno in aumento degli stanziamenti degli anni successivi.

Art. 36.

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

Il Presidente della Camera dei Deputati

GRONCHI

TABELLA N. 1

**CONTRIBUTI DI AMMORTAMENTO PER LE NAVI CON SCAFO DI ACCIAIO
DI STAZZA LORDA OLTRE LE 500 TONNELLATE**

(Lire per metro cubo).

VELOCITÀ ALLE PROVE (NODI)	VOLUME GLOBALE INTERNO IN METRI CUBI		
	Uguale a 2000	Uguale a 5.000	Uguale a 10.000 ed oltre
10.	7.810	—	—
11.	9.450	7.080	—
12.	11.250	8.420	5.630
13.	13.200	9.890	6.660
14.	15.310	11.470	7.660
15.	17.530	13.160	8.790
16.	20.000	15.000	10.000
17.	20.000	15.000	11.290
18 ed oltre	20.000	15.000	12.660

NOTA N. 1. — Il contributo di ammortamento non è dovuto alle navi che non raggiungono alle prove la velocità di:

10 nodi se di volume globale interno fino a metri cubi 2.000.

11 nodi se di volume globale interno da metri cubi 2.001 a metri cubi 5.000.

12 nodi se di volume globale interno superiore a metri cubi 5.000.

NOTA N. 2. — Per valori intermedi di volume e velocità il contributo di ammortamento verrà calcolato per interpolazione lineare.

NOTA N. 3. — Per le navi cisterne il contributo di ammortamento calcolato secondo la tabella sarà maggiorato del 5 per cento.

NOTA N. 4. — Per le navi da pesca oceaniche aventi una stazza lorda superiore a 500 tonnellate il contributo di ammortamento sarà maggiorato del 25 per cento e verrà inoltre corrisposto uno speciale contributo per l'impianto elettrico e l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate, determinate come segue:

a) lire 30.000 per kW installate;

b) lire 30.000 per ogni 1000 frigoriferie di impianto frigorifero.

TABELLA N. 2

**CONTRIBUTO DI AMMORTAMENTO PER NAVI A PROPULSIONE MECCANICA
CON SCAFO DI ACCIAIO DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE**

A) SCAFO ALLESTITO		B) APPARATO MOTORE	
Tonnellate di stazza lorda	Lire per tonnellata di stazza lorda	Potenza alle prove in C. A.	Lire per C. A.
Uguale o inferiore a 100	40.000	Uguale o inferiore a 150	15.000
» » a 150	37.150	» » a 200	14.200
» » a 200	35.100	» » a 250	13.500
» » a 250	33.600	» » a 300	13.000
» » a 300	32.500	» » a 350	12.600
» » a 350	31.700	» » a 400	12.300
» » a 400	31.050	» » a 450	12.100
» » a 450	30.500	» » oltre 450	12.000
» » a 500	30.000		

NOTA N. 1. — Il contributo di ammortamento si ottiene sommando il contributo relativo allo scafo allestito (A) con quello relativo all'apparato motore (B). Per i valori intermedi della stazza e della potenza i contributi saranno calcolati per interpolazione lineare.

NOTA N. 2. — Per le navi di legno e di cemento armato il contributo di ammortamento per lo scafo allestito (A) verrà ridotto del 15 per cento.

NOTA N. 3. — Per l'impianto elettrico o l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate verrà inoltre corrisposto uno speciale contributo come per le navi da pesca oceaniche. (Tabella n. 1, nota n. 4).

TABELLA N. 3

CONTRIBUTI DI AMMORTAMENTO PER NAVI DA PESCA A PROPULSIONE MECCANICA CON SCAFO IN ACCIAIO DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE

A) SCAFO ALLESTITO		B) APPARATO MOTORE	
Tonnellate di stazza lorda	Lire per tonnellata di stazza lorda	Potenza alle prove in C. A.	Lire per C. A.
Uguale o inferiore a 25	60.000	Uguale o inferiore a 75	20.000
» » a 50	55.400	» » a 100	20.000
» » a 75	52.300	» » a 150	18.750
» » a 100	49.800	» » a 200	17.750
» » a 150	46.200	» » a 250	16.870
» » a 200	43.800	» » a 300	16.250
» » a 250	42.100	» » a 350	15.750
» » a 300	40.800	» » a 400	15.370
» » a 350	39.800	» » a 450	15.120
» » a 400	39.000	» » oltre 450	15.000
» » a 450	38.300		
» » a 500	37.600		

NOTA N. 1. — Il contributo di ammortamento si ottiene sommando il contributo relativo allo scafo allestito (A) con quello relativo all'apparato motore (B).

Per i valori intermedi della stazza e della potenza i contributi saranno calcolati per interpolazione lineare.

NOTA N. 2. — Per le navi di legno e di cemento armato il contributo di ammortamento per lo scafo allestito (A) verrà ridotto del 15 per cento.

NOTA N. 3. — Per l'impianto elettrico o l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate verrà inoltre corrisposto uno speciale contributo come per le navi da pesca oceaniche (tabella n. 1, nota 4).

NOTA N. 4. — La presente tabella si applica anche alle navi costruite per conto dei corpi dei piloti, quando siano riconosciute idonee anche ai servizi di salvataggio.