SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 898)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori FOSSA, SIGNORI e SCAMARCIO

COMUNITATO ALLA PRESIDENZA IL 14 SETTEMBRE 1977

Norme per l'esercizio del credito navale e provvidenze a favore delle costruzioni navali

ONOREVOLI SENATORI. — Più volte in questi ultimi anni si è sentita la necessità da parte del legislatore di ampliare e modificare le norme sull'esercizio del « credito navale » emanate con la legge 9 gennaio 1962, n. 1.

Oggi tuttavia, malgrado le ripetute modifiche, da più parti si richiede un'organica normativa in questa materia, normativa che ovviamente faccia tesoro di quella precedente, ma che nello stesso tempo apporti a questa nuove e più consone disposizioni.

Il nostro armamento sia pubblico che privato ha necessità di acquisire una maggiore competitività nei confronti delle flotte estere (che usufruiscono — badiamo bene — di massicci e tempestivi benefici creditizi) e questa, siamo tutti certi, si potrà raggiungere mettendo in grado l'armamento nazionale di trasformarsi, potenziandosi con unità tecnologicamente avanzate.

Quanto sopra detto, pertanto, deve essere raggiunto e l'unica maniera è quella di ridare vigore al credito navale, invogliando così l'armamento a nuovi investimenti.

Questi d'altronde devono servire — oltre che a raggiungere quanto prima il pareggio della nostra bilancia dei noli (oggi passiva per ca. 400 Mld) — anche a garantire la sopravvivenza e, indirettamente, la competitività dei nostri cantieri, assicurando agli stessi un carico di lavoro tale da allontanare quasi totalmente lo spettro, oggi sempre più vicino, della disoccupazione delle decine di migliaia di lavoratori del settore.

Terendo pertanto presenti queste necessità il disegno di legge che sottoponiamo al vostro esame, contiene i seguenti punti innovatori:

1) lo sganciamento del contributo statale nel pagamento degli interessi dal *quantum* e dalla durata del finanziamento creditizio (articolo 6);

2) il riconoscimento dei contributi nel pagamento degli interessi a partire dall'en-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

trata in esercizio della nave, nonchè il conteggio degli oneri finanziari del periodo di costruzione nella valutazione dei costi di costruzione eccetera (articolo 6);

3) la determinazione del ripetuto contributo statale in una percentuale costante (e differenziata a seconda dei tipi di investimento) rispetto al tasso annuo determinato (articolo 6).

Analizzando gli stessi, vediamo che:

con il primo punto si è inteso premiare — e quindi invogliare — il maggior apporto di « capitale di rischio » e nello stesso tempo non vincolare gli istituti di credito a percentuali di finanziamento non sempre cauzionalmente coperte dal valore « di mercato » del mezzo.

Con il secondo punto si è inteso escludere il pagamento da parte dello Stato di somme, anche notevoli, per quelle costruzioni i cui lavori vengono, per varie ragioni, protratti nel tempo e, pertanto, limitare gli esborsi statali ai soli beni produttivi. D'altronde gli oneri derivanti agli armatori per il periodo di costruzione sono stati riconosciuti e quantificati nel 20 per cento della valutazione ministeriale del costo del mezzo e vanno a compensare giustamente l'erogazione del contributo (come oggi avviene) durante la costruzione.

Per quanto riguarda il terzo punto, infine, si è voluto dare un criterio uniforme e costante nel tempo nel computo dei contributi statali, commisurando, pertanto, gli stessi all'effettivo costo del denaro.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Le operazioni di credito navale previste dalla presente legge, sostitutiva a tutti gli effetti della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni ed integrazioni, sono effettuate dalle aziende ed istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine, di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949, previa stipulazione di apposita convenzione con il Ministero della marina mercantile, di concerto con il Ministero del tesoro.

Le norme per l'esecuzione della presente legge saranno emanate — entro tre mesi dalla pubblicazione della stessa sulla *Gazzetta Ufficiale* — con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro.

Art. 2.

I finanziamenti di cui all'articolo 1 possono essere concessi ad imprese aventi requisiti per essere proprietarie di navi italiane, ai sensi delle vigenti norme del Codice della navigazione, per una durata:

non eccedente i 15 anni, per la costruzione, trasformazione e modificazione di navi a scafo metallico da passeggeri, miste e da carico secco e/o liquido, idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale; ai rimorchiatori abilitati all'esercizio oltre le sei miglia, alle navi e galleggianti, sempre a scafo metallico ed anche non semoventi, destinati ad attività di ricerca od industriale in genere, nonchè alle navi da pesca aventi una stazza lorda superiore alle 200 tonnellate;

non eccedente i 10 anni, per l'acquisto all'estero di navi usate, costruite nell'ambito del decennio precedente alla presentazione

della domanda ed aventi una stazza lorda non superiore alle 3.500 tonnellate.

Qualora l'acquisto si riferisca a nave di età superiore ad anni 5, la durata massima prevista è ridotta di altrettanti anni di quanti l'età della nave supera gli anni cinque.

Art. 3.

L'importo dei finanziamenti non potrà eccedere l'80 per cento del prezzo globale dei lavori o di acquisto della nave indicato dalle imprese interessate e ritenuto attendibile dal Ministero della marina mercantile.

La valutazione di attendibilità di cui sopra verrà eseguita entro tre mesi dalla presentazione della documentazione da parte delle imprese interessate e farà riferimento, per quanto concerne la costruzione, trasformazione e modificazione, ai prezzi all'atto della valutazione medesima, ma comunque non antecedenti al raggiungimento di un avanzamento del 25 per cento e non successivi all'ultimazione dei lavori medesimi.

Nella detta valutazione gli oneri finanziari sostenuti dagli interessati per l'esecuzione del programma di cui alla domanda non potranno eccedere il 20 per cento.

Art. 4.

L'istituto finanziatore determina le garanzie dei finanziamenti che potranno altresì essere assistiti dal privilegio speciale sui macchinari e sulle attrezzature da installarsi od installate sulla nave e che comunque rappresentino per essa parte essenziale per l'espletamento del lavoro a cui sarà adibita.

Il privilegio ha effetto anche nei confronti dei terzi ed è preferito ad ogni altro diritto di prelazione, ad eccezione di quelli derivanti da privilegi ed ipoteche preesistenti all'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.

A richiesta dell'istituto finanziatore il privilegio è annotato senza spese nel registro di cui all'articolo 1524 del codice civile presso il tribunale competente, in relazione alla

località nella quale si trovano i macchinari e le attrezzature o la nave sulla quale gli stessi sono installati. Di esso viene dato avviso mediante inserzione nel Foglio annunzi legali della Provincia.

Art. 5.

I tassi massimi da applicarsi ai finanziamenti di cui alla presente legge saranno fissati annualmente dal Ministro del tesoro di concerto con quello della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

Detti tassi resteranno comunque validi sino all'entrata in vigore di quelli successivamente stabiliti.

Art. 6.

Per i programmi oggetto dei finanziamenti concessi ai sensi della presente legge lo Stato concorre agli oneri finanziari complessivi derivanti alle imprese mediante corresponsione alle imprese medesime — per l'importo e durata massimi previsti per le singole categorie finanziabili ed a prescindere dall'importo e durata effettiva dei finanziamenti di cui sopra — di un contributo in ragione:

del 50 per cento del tasso massimo stabilito come nel precedente articolo 5 per la costruzione, trasformazione e modificazione di unità di stazza lorda eccedente le 3.500 tonnellate;

del 60 per cento del tasso massimo stabilito come nel precedente articolo 5 per la costruzione, trasformazione e modificazione di unità di stazza lorda inferiore alle 3.500 tonnellate;

del 40 per cento del tasso massimo stabilito come nel precedente articolo 5 per l'aquisto all'estero di naviglio usato di stazza lorda inferiore alle 3.500 tonnellate.

Il tasso massimo di riferimento è quello vigente al momento della stipulazione del finanziamento agevolato.

L'ammontare complessivo del contributo verrà determinato sulla base di un piano di

ammortamento concordato tra l'Impresa e l'Istituto finanziatore e verrà pagato in tante rate semestrali posticipate costanti quante sono indicate dal piano.

Il ripetuto contributo è accordato con decreto del Ministro della marina mercantile e decorrerà dall'entrata in esercizio della nave.

In nessun caso il predetto contributo è cumulabile con analoghi contributi a favore dell'armamento corrisposti dallo Stato o da altri enti a norma di leggi e regolamenti speciali, anche di carattere regionale.

Art. 7.

Nell'accordare i contributi di cui al precedente articolo 6 il Ministro della marina mercantile terrà conto prioritariamente delle domande che all'epoca della loro presentazione al Ministero della marina mercantile rientravano nei settori dell'armamento indicati come preminenti da una apposita commissione ministeriale in base agli effettivi interessi dell'economia nazionale, avuto particolare riguardo ai livelli complessivi di occupazione dei settori interessati alla esecuzione dei lavori.

Detta commissione sarà nominata dal Ministro della marina mercantile e di essa dovranno far parte anche sette esperti designati uno dall'armamento privato, uno dall'armamento pubblico, due dalle organizzazioni rappresentative dei cantieri navali nazionali maggiori e minori e tre dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale.

Art. 8.

Il Ministro della marina mercantile è tenuto a presentare al Parlamento, entro il 31 luglio di ogni anno e contestualmente alla presentazione dello stato di previsione di spesa del suo Dicastero, un documento riepilogativo dei programmi che hanno usufruito nel precedente esercizio finanziario del contributo di cui alla presente legge.

Art. 9.

Le unità per le quali sia stato assunto dal Ministero della marina mercantile l'onere della corresponsione del contributo ai sensi dell'articolo 6 devono essere:

di proprietà di persone, enti o società aventi requisiti per essere proprietari di navi italiane;

iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale.

Qualora non vengano mantenute in essere le condizioni di cui sopra avrà luogo la cessazione della corresponsione del contributo statale con decorrenza:

dalla data della perdita dei requisiti di nazionalità;

dal giorno di cessazione dell'iscrizione dell'unità nella più alta classe del Registro italiano navale.

In detto ultimo caso il contributo potrà essere ripristinato qualora i ripetuti requisiti di classe vengano riacquistati dall'unità nell'ambito di un biennio.

In caso di perdita o abbandono dell'unità, accettato dagli assicuratori, per naufragio od altro evento, la corresponsione del contributo cesserà dalla effettiva liquidazione dell'indennizzo assicurativo, con un termine massimo di due anni dal giorno del sinistro.

Art. 10.

In sostituzione dei limiti di impegno previsti dalle disposizioni legislative sino ad oggi in vigore sul credito navale, sono autorizzati a fronte della presente legge limiti di impegno annuali, a partire dall'anno solare 1977 e fino a tutto il 1980 compreso, di lire 15.000 milioni.

Le somme eventualmente non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

All'onere di lire 15.000 milioni annui derivante in virtù della presente legge si prov-

vede mediante la corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

Art. 11.

Le disposizioni della presente legge non si applicano alle operazioni per le quali alla data di entrata in vigore della stessa sia già intervenuta la comunicazione alle ditte interessate ed all'istituto finanziatore, da parte del Ministero della marina mercantile, dell'attendibilità del prezzo dei lavori di costruzione o trasformazione o di quello di acquisto, a sensi delle precedenti leggi.