

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori ANGELILLI, SPATARO, MONNI, DE LUCA Angelo, LEPORE, MILITERNI, GENCO, ZANNINI, MOLINARI, AZARA, JANNUZZI, GIUNTOLI Graziuccia, MONALDI, PERUGINI, DERIU, ATTAGUILE, CARELLI, FERRARI Francesco, INDELLI, CUZARI, VALLAURI e AJROLDI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 MARZO 1965

Modifiche alla legge 27 dicembre 1956, n. 1457, recante norme per la istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio

ONOREVOLI SENATORI. — La proposta di istituire un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio fu sulla fine del 1956 esaminata da codesta Commissione in sede deliberante, ed ebbe sollecita approvazione. Essa trovò analoga sollecita adesione nell'altro ramo del Parlamento, per cui fu tradotta nella legge 27 dicembre 1956, n. 1457.

L'annua anticipazione prevista con detta legge di 400 milioni all'anno per tre esercizi consecutivi, benchè integrata con gli stanziamenti non utilizzati della legge 6 agosto 1954, n. 857, e con i residui di altre leggi, non si dimostrò sufficiente, tanto che il fondo andò ben presto esaurendosi e gli istituti delegati sono ora costretti ad operare con i soli rientri. È perciò necessario un incremento del fondo, che deve essere adeguato all'incremento da darsi alla pesca costiera e mediterranea nonchè allo sviluppo in atto della pesca atlantica.

Se si considerano i dati relativi alla nostra flottiglia da pesca costiera e mediterranea, pubblicati dal Ministero della marina mercantile ed aggiornati a tutto il 1962, si vedrà che essa non può essere in grado nè

per potenza motore, nè per tonnellaggio, di fronteggiare le esigenze del consumo e di colmare i vuoti della nostra bilancia dei pagamenti. Essa infatti si compone di 3.666 pescherecci così suddivisi per classi di potenza e per tonnellaggio di stazza lorda:

| | n. | % | media tsl. |
|---------------------|-------|-------|------------|
| fino a 69 HP . . . | 1.503 | 40,99 | 8,9 |
| da 69 a 109 HP . . | 948 | 25,85 | 20 |
| da 109 a 149 HP . . | 750 | 20,40 | 30,1 |
| TOTALE . . . | 3.301 | 87,24 | |

Quindi ben 3.301 pescherecci, rappresentanti l'87,24 per cento del totale, possono operare entro le 20 miglia e soltanto 465 pescherecci, rappresentanti il 12,76 per cento di potenza fra 150 e 250 HP, sono adatti alla pesca di grande altura. Per di più 1.670 pescherecci, cioè il 44,20 per cento, ha già raggiunto o superato i 16 anni di età per cui la loro efficienza è da considerarsi superata, e sono da destinare alla demolizione. A questo complesso bisogna aggiungere le 12.109 motobarche per una stazza totale di 34.916 tonnellate e media 2,87 t.s.l. per unità.

È logico che una simile flottiglia, costituita per la maggior parte da unità adatte alla pesca ravvicinata, lasci i nostri mercati con una deficienza paurosa di prodotti ittici, così da costringere il Paese a fare largo ricorso all'importazione (vedi dati pubblicati dal Ministero della marina mercantile). Infatti la nostra produzione, che ha raggiunto nel 1962 appena 195.092 tonnellate, deve affrontare esigenze di consumo per ben 365.900 tonnellate, costringendoci ad importare prodotti ittici per un valore di 44.399 milioni di lire, oggi saliti a circa 60 miliardi.

La situazione della nostra bilancia commerciale, quanto ai prodotti ittici, è destinata ad aggravarsi notevolmente nei prossimi anni. Studi compiuti in epoca abbastanza recente dall'Unione delle Camere di commercio italiane circa le prospettive sui consumi, presentano dati preoccupanti. Il consumo *pro capite* del pesce fresco passerà infatti, secondo le previsioni, dai chilogrammi 7,280 attuali a chilogrammi 7,951 nel 1965 ed a chilogrammi 8,464 nel 1970. Tale incremento porterà il consumo, rispetto all'aumento della popolazione a 50.650.000 nel 1965 ed a 51.760.000 nel 1970, rispettivamente a 402.700 ed a 437.600 tonnellate. A questi dati bisogna aggiungere quelli sul conservato, calcolato in una costante di chilogrammi 2,300 all'anno per abitante. Il che porta ad un consumo unitario di chilogrammi 10,251 per il 1965 ed a 10,760 per il 1970, con un consumo complessivo rispettivamente di 519.200 e 556.500 tonnellate.

Se le previsioni sono esatte, ci troveremo dunque, rispetto alla produzione annuale, una deficienza di prodotti ittici, di tonnellate 327.108 nel 1965 e di tonnellate 364.408 nel 1970.

Motivo di conforto in queste nere previsioni è dato dai progressi compiuti in questi ultimi tempi dall'armamento per la pesca atlantica. Alla data del 10 settembre 1964 risultavano infatti in esercizio 64 unità per una stazza lorda di 31.000 tonnellate, mentre sono destinate ad entrare prossimamente in esercizio altre 15 unità per complessive 11.500 tonnellate. Disporremo quindi a breve scadenza di 79 unità destinate ad operare oltre gli stretti. E poichè ogni unità rende

circa 1.200 tonnellate di prodotto all'anno, e quindi per un complesso di circa 94.800 tonnellate la nostra bilancia dei pagamenti si alleggerirà del valore corrispondente, calcolato sul prezzo medio di lire 260 il chilo, di 24 miliardi 648 milioni all'anno.

La stabilizzazione dei prezzi, la bontà del prodotto entrato nei gusti della massa dei consumatori, il suo alto valore proteico, il periodo di congiuntura nell'importazione delle carni, fanno presumere che il consuntivo dei consumi salirà ancora rispetto alle previsioni sopra esposte.

Da queste cifre si può desumere quanto sia necessario incrementare la pesca costiera e mediterranea e sfruttare convenientemente la pesca atlantica, e quali vantaggi sia lecito attendersi per la nostra bilancia dei pagamenti. Ora questo risultato si può conseguire aumentando convenientemente le erogazioni del credito da accordarsi alle imprese che esercitano la pesca, nonché a quelle operanti nel settore della distribuzione del prodotto. Perciò abbiamo redatto il presente progetto di legge, che ci onoriamo sottoporre all'esame di questa alta Assemblea per l'approvazione.

Il progetto si ispira in via di massima (art. 12) alle norme della legge 27 dicembre 1956, n. 1457. Però, dovendovi apportare una variante quanto allo stanziamento, abbiamo ritenuto opportuno completare le lacune e correggere i difetti, che la legge ha rivelato nel corso della sua applicazione.

L'incremento dello stanziamento è ritenuto nella misura di 5 miliardi erogabili in tre esercizi. In relazione alle necessità dimostrate ed ai benefici da conseguire, lo stanziamento così incrementato può considerarsi insufficiente; però attese le difficoltà finanziarie del momento, l'incremento è accettabile con riserva di erogare uno stanziamento suppletivo quando le difficoltà del momento saranno superate.

Mentre la legge n. 1457 prevedeva l'erogazione soltanto a favore delle imprese di pesca (art. 1) la proposta modifica prevede che dell'erogazione del credito possono beneficiare anche le imprese commerciali, tenendo conto delle necessità di facilitare la distribuzione del prodotto diminuendone gli oneri (art. 2).

La previsione di riservare almeno un 30 per cento dello stanziamento alla pesca costiera e mediterranea, ed almeno il 10 per cento alle imprese commerciali, è in relazione anche ai costi delle navi e delle attrezzature. La pesca atlantica, con un costo di circa un milione per tonnellata e navi non inferiori a 500 tonnellate, avrebbe finito per assorbire quasi tutto lo stanziamento, lasciando nelle difficoltà attuali la pesca tradizionale e nulla consentendo alla distribuzione.

Lo sviluppo poi della pesca atlantica e l'incremento della pesca tradizionale sarebbero impossibili se l'erogazione del credito restasse limitata al *plafond* di 10 milioni per ogni singola operazione, previsto dall'articolo 5 della legge. Il costo delle navi e l'aumento di tutti i costi e dei materiali, renderebbe irrisorio per l'una di attingere al credito, per l'altra di dare ai mezzi disponibili il modo di incrementare la potenza ed il tonnellaggio.

Perciò è stato necessario eliminare il *plafond* dei 10 milioni e conservare soltanto il limite dell'80 per cento della spesa preventivata, previsto dallo stesso articolo 5 della legge (art. 4). Conseguentemente si è dovuto modificare il termine massimo dell'ammortamento, elevandolo dai 10 anni previsti dall'articolo 6 della legge ai 15 anni ora proposti (art. 6).

Agli effetti di dar luogo a costruzione di navi adatte all'ambiente in cui devono operare, è stato previsto un limite minimo di tonnellaggio e potenza motore, fissando il primo a 500 t.s.l. ed il secondo a 1.200 CA (art. 2, lett. a). Questo limite soddisfa alle condizioni di impiego e alle distanze da percorrere dal porto italiano ai campi di pesca, i quali vanno sempre più allontanandosi di mano in mano che si allontana il pesce sotto l'azione degli intensi rastrellamenti dei fondali.

La stessa condizione del limite minimo del tonnellaggio si è dovuta imporre per la costruzione di navi da trasporto (art. 2, lett. b). È facile prevedere che il limite di tonnellaggio verrà superato, specie se le navi da trasporto saranno destinate a navi appoggio, in modo da utilizzare più inten-

samente i mezzi di lavoro sui campi di pesca. Perciò si è dovuto imporre un minimo di velocità per le funzioni ad esse navi affidate.

Per la pesca mediterranea è previsto in genere un aumento di tonnellaggio (lett. c) elevando il minimo delle 150 tonnellate attuali a 200 tonnellate. Ciò anche al fine di consentire la costruzione di navi di tipo speciale, come ad esempio le navi aragostiere, che hanno bisogno di vivai per la conservazione delle aragoste.

L'articolo 1 della legge prevede che la concessione del credito sia subordinata alla demolizione di navi di scarso rendimento per vetustà o per altre cause.

Nel corso di applicazione della legge si sono seguiti disparati criteri quanto alla determinazione del tonnellaggio da demolire.

Se si pone il criterio del « pari tonnellaggio » è evidente che si cristallizzerebbe la nostra flottiglia sul tonnellaggio attuale, che ha provocato la scarsa efficienza lamentata. Perciò si è previsto che il tonnellaggio da demolire sia pari almeno ad 1/4 di quello della nuova costruzione (lett. c), e non sono stati prescritti minimi di potenza motore contrari al progresso raggiunto nella tecnica costruttiva dei motori marini.

Nelle proposte di modifica sono previste anche le cosiddette « trasformazioni » imponendo però un limite nello spessore delle lamiere alle fiancate per assicurare l'impiego di navi con ossatura di una certa robustezza, dati i lavori di svuotamento e di ricostruzione che devono subire.

Le operazioni ammissibili al credito, enunciate dalla lettera e) alla lettera n) incluse, sono presso a poco quelle già previste dalla legge con alcune varianti destinate a completarla ed a togliere i dubbi emersi nel corso della sua applicazione.

Meritano speciale menzione le operazioni previste dalla lettera o), che ammettono ai benefici la costruzione dei centri cooperativi di raccolta e relative attrezzature; quelle previste alla lettera p), particolarmente per le innovazioni relative agli automezzi attrezzati con vasche di ossigenazione per il trasporto del pesce allo stato vivo; e quelle previste dalla lettera q) per l'impianto di negozi di vendita del pesce, con indicazione

specificata fra le attrezzature dei contenitori per la conservazione del congelato.

Particolare attenzione va data all'impianto dei centri cooperativi di raccolta del pescato in quanto dalla loro organizzazione dipende la fortuna delle cooperative di pesca, destinate a dare ai pescatori associati i mezzi di vita, che possono condurre ad uno stato di benessere da lungo tempo agognato.

Innovazioni profonde sono state portate alla legge nel sistema delle garanzie. È previsto all'articolo 5, capoverso ultimo, della legge « le eventuali perdite derivanti dai mutui saranno poste a carico del fondo ».

Ma è anche prescritto all'articolo 7 che gli istituti operanti debbano versare alla scadenza delle singole rate di ammortamento l'importo mutuato, anche se non hanno ricevuto, in tutto o in parte, le corrispondenti rate dei mutuatari. Ciò praticamente significa che può essere resa operante la condizione della perdita a carico del fondo solo quando, esaurita la procedura esecutiva, iniziata puntualmente ed esattamente condotta, sulle garanzie prestate, lo scarico delle perdite sul fondo è riconosciuto dopo accurato controllo dalla Corte dei conti, ed ordinato dalla stessa con regolare decreto. Nel frattempo le banche, che sono compensate per le loro prestazioni con una percentuale irrisoria, devono attendere l'esaurirsi della procedura esecutiva prima che sia loro rimborsato dal fondo il denaro pagato per conto del mutuatario insolvente.

Ecco uno dei principali motivi per cui gli istituti operanti sono stati indotti nel corso dell'istruttoria loro affidata a dare così spesso parere negativo alla concessione del credito. E poichè il loro parere è determinante (a tutto ottobre 1963 sono state respinte dalle banche 476 domande di credito a 600 CIF contro 1.070 accolte), i pescatori non in grado di offrire sufficienti garanzie supplementari, oltre il natante, hanno finito col non fruire dei benefici della legge e sono restii ora ad avanzare domande per scarsa fiducia.

A questa grave deficienza è stato posto riparo:

1) con il prevedere che gli istituti finanziari possano assumere in garanzia supple-

mentare una percentuale del pescato di ogni singolo viaggio, da corrispondersi direttamente alla Cassa del mercato ittico (art. 8, capoverso ultimo), il che evita la richiesta di ulteriori supplementari garanzie;

2) con l'istituzione di un « fondo garanzie e perdite » mediante il pagamento di una addizionale dello 0,75 per cento agli interessi destinati a coprire le perdite incontrate per effetto dell'insolvenza del mutuatario (art. 9);

3) con il prevedere che, verificatasi l'insolvenza, gli istituti possono prenotare a debito del fondo le rate non pagate, salvo per essi l'obbligo di procedere contro l'insolvente con la procedura esattoriale già prevista dall'articolo 7, capoverso secondo, della legge. In tal modo gli istituti saranno del tutto garantiti ed il credito potrà essere accordato anche a coloro che non hanno beni di fortuna per assicurare garanzie supplementari, nonchè alle cooperative, che di solito difettano di tali garanzie.

Un'ultima provvidenza è nella proposta di legge soggetta al vostro esame: la legge 17 luglio 1954, n. 522, concedeva l'esenzione da tutti i dazi doganali, dall'imposta generale sull'entrata e da ogni altro tributo per l'importazione delle materie prime, dei semilavorati dei prodotti e macchinari finiti e destinati alle navi mercantili.

La legge che si è applicata anche ai pescherecci, ha avuto la durata di 10 anni e quindi è già scaduta. Un provvedimento di esenzione sta per essere proposto dal Ministero della marina mercantile, però esso è previsto, almeno fino ad oggi, per navi oltre le 50 tonnellate. Quindi resterebbero escluse dai benefici le navi minori di tale stazza, in dotazione alla piccola pesca. Soprattutto per correggere la dimenticanza e l'ingiusto trattamento, che sarebbe riservato alle navi minori, abbiamo proposto che l'esenzione dal dazio doganale e dall'imposta generale sull'entrata abbia applicazione per i motori e parti di ricambio destinati a pescherecci, motobarche, e per la motorizzazione del naviglio remo-velico finanziati con la presente legge.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

A favore del fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio, di cui alla legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è disposto un incremento di due miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari 1965 e 1966, e di un miliardo per l'esercizio finanziario 1967, da utilizzare in misura di almeno il 30 per cento a favore degli esercenti la pesca costiera e mediterranea, ed il 10 per cento a favore delle imprese commerciali.

Art. 2.

Le anticipazioni ad istituti per l'esercizio del credito peschereccio possono essere fatte a favore di imprese aventi per oggetto l'esercizio della pesca, il commercio ed il trasporto dei prodotti ittici, ovvero attività a queste connesse o intese comunque al potenziamento dell'industria della pesca e del commercio dei prodotti ittici.

Il Credito può essere accordato per i seguenti fini:

a) costruzioni di navi da pesca a scafo metallico, di stazza lorda non inferiore a 500 tonnellate, con apparato motore di potenza normale non inferiore a CA 1.200, con celle frigorifere di volume adeguato ed impianti di congelazione rapida del pescato;

b) costruzione di navi per il trasporto del pescato, a scafo metallico, di stazza lorda non inferiore a 500 tonnellate e con potenza motore adeguata a raggiungere una velocità normale di almeno 18 miglia e celle frigorifere di volume e potenzialità adeguate;

c) costruzione di navi da pesca e di tipo speciale in legno di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate, con potenza motore adeguata, purchè destinate alla sostituzione di navi da pesca esistenti, che dovranno es-

sere demolite per un tonnellaggio complessivo corrispondente almeno ad un quarto del tonnellaggio di nuova costruzione;

d) trasformazione, modificazione e riparazione di navi da pesca già esistenti, battenti bandiera italiana iscritti alle matricole delle navi alla data del 1° gennaio 1961 aventi le caratteristiche di cui alla lettera a), e con lamiere di spessore non inferiore alle fiancate ai 12 millimetri;

e) riparazioni di navi da pesca in legno ed a scafo metallico di qualsiasi tipo, tonnellaggio e potenza motore;

f) impianti in acque salse e salmastre per l'allevamento dei mitili e degli altri molluschi e crostacei, rinnovamento e riparazione degli impianti stessi, nonchè impianti a terra per il deposito e la stabulazione del prodotto;

g) acquisto, impianti e riparazione a bordo di frigoriferi, di apparecchi ultrasonori (ecometri), di apparecchi radar, di apparecchi radiotelefonici e radiotelegrafici e di ogni altro apparecchio, che il progresso tecnico appresta al fine di ridurre o di eliminare il logorio o la perdita delle reti e degli strumenti da pesca, di incrementare la produzione ittica riducendo i costi di esercizio, e di tutelare la vita umana in mare;

h) acquisto e installazione a bordo di salparangali e salpaciancioli nonchè di boe da segnalazioni, anche luminose, per la pesca del tonno e di altri pesci;

i) installazione di motori su barche removeliche destinate alla pesca, sostituzione e riparazione di motori su unità da pesca di qualsiasi tipo e tonnellaggio;

l) dotazioni di reti, di lampade per la pesca con relativi impianti di alimentazione e ricarica degli accumulatori, di ami, di funi, cavi anche di acciaio, filati ed altri materiali ed attrezzature per la pesca;

m) impianto, ampliamento, ammodernamento dei servizi e delle attrezzature, ivi comprese quelle per il dragaggio dei fondali, di peschiere, valli, stagni ed altri bacini da pesca esistenti in acque demaniali e riparazione delle attrezzature stesse;

n) costruzione, ammodernamento e miglioramento di impianti a terra per la conservazione e distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento di unità da pesca, ivi compresi i distributori automatici di carburanti, gli impianti e i manufatti collettivi per usi di pesca;

o) impianti dei centri cooperativi di raccolta del pescato e delle relative attrezzature;

p) acquisto di automezzi frigoriferi e refrigerati per il trasporto del pescato o di automezzi attrezzati con vasche ed apparecchi di ossigenazione per il trasporto del pesce allo stato vivo;

q) spese d'impianto dei negozi di vendita del pesce e relative attrezzature, compresi i contenitori per la conservazione del congelato;

r) attuazione d'iniziative intese comunque al potenziamento delle attività di pesca ed all'incremento del commercio e del consumo dei prodotti ittici.

Art. 3.

Sono esenti dall'obbligo delle demolizioni di unità già esistenti per scarso rendimento, per vetustà o per altre cause previste dall'articolo 1, lettera *a*), della legge 27 dicembre 1956, n. 1457:

a) coloro che costruiscono navi da pesca a scafo metallico, o navi per il trasporto del pescato, di stazza lorda non inferiore a 500 tonnellate;

b) coloro che a seguito di sequestri, ritenuti ingiustificati a giudizio dell'Autorità marittima italiana, abbiano perduto il peschereccio rappresentante l'unico mezzo di lavoro.

Art. 4.

Il limite di 10 milioni previsto dall'articolo 5 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, quale massimo importo dei singoli finanziamenti, è soppresso.

Art. 5.

Al primo comma dell'articolo 6 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è aggiunto il seguente numero:

« 4) entro il termine massimo di 15 anni per i mutui di ammontare superiore ai 10 milioni ».

Art. 6.

La concessione del credito è condizionata all'impegno degli armatori di rispettare il contratto d'arruolamento in uso nel luogo di iscrizione della nave alle matricole o nel luogo ove ha sede il porto di armamento o di esercizio della nave medesima.

Art. 7.

Le opere e gli acquisti, di cui al precedente articolo 2, che siano stati finanziati da mutui concessi dallo Stato o da altri enti pubblici, non possono fruire dei finanziamenti previsti dalla presente legge.

Le opere e gli acquisti, di cui al precedente articolo 2, che hanno fruito di contributi a fondo perduto da parte dello Stato e di altri enti pubblici possono essere ammessi ai benefici della presente legge soltanto per la parte non coperta da contributo.

Art. 8.

Il credito derivante dai finanziamenti, di cui alla presente legge è garantito da ipoteca sui natanti e da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati ai natanti stessi, ovvero quando si tratti di finanziamenti destinati agli scopi di cui alle lettere *i*), *n*) e *p*) del precedente articolo 2 da ipoteca e privilegio sugli immobili, macchinari, impianti a terra ed automezzi.

I natanti dati in garanzia dovranno essere assicurati contro i rischi ordinari della navigazione entro i limiti in cui i natanti sono autorizzati a navigare dalla competente autorità marittima. Gli altri beni dovranno essere assicurati contro i rischi della perdita

totale o parziale. Le relative polizze di assicurazione dovranno essere vincolate a favore dell'istituto finanziatore.

Gli istituti finanziatori potranno assumere in garanzia una percentuale non eccedente il 5 per cento del pescato di ogni singolo viaggio, che potrà essere corrisposta direttamente dalla Cassa del mercato ittico.

Art. 9.

È costituito un fondo di garanzia mediante l'imposizione di una maggiorazione degli interessi nella misura dello 0,75 per cento pagabile unitamente alla rata di ammortamento.

Gli istituti di credito all'atto della riscossione verseranno l'importo riscosso al Ministero del tesoro su un conto particolare denominato « fondo di garanzia e perdite ».

L'importo risultante sarà destinato a coprire le eventuali perdite incontrate nel corso dell'applicazione della legge ed a sollevare gli Istituti di credito dall'obbligo del pagamento in proprio alla scadenza delle rate di ammortamento, salvo per essi l'obbligo di perseguire gli inadempimenti nei modi previsti dalla presente legge.

Art. 10.

L'articolo 7 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è sostituito dal seguente:

« Le quote di ammortamento e gli interessi saranno versati dagli Istituti di credito al fondo di rotazione, previa detrazione della percentuale ad essi spettante in base alle convenzioni, a rimborso delle anticipazioni e ad incremento del fondo fino al 31 dicembre 1980. Da tale data i rimborsi predetti saranno versati al Ministero del tesoro su apposito capitolo del bilancio di entrata. Gli Istituti effettueranno i versamenti alla data stabilita dalla convenzione. Se essi hanno ricevuto, in tutto o in parte dai mutuatari le corrispondenti rate di ammortamento, sono tenuti ad iniziare e proseguire la procedura esecutiva nei confronti degli inadempienti, salvo prenotare a debito i relativi importi a carico del fondo.

Ad accertamento definitivo delle eventuali perdite a seguito dell'infruttuosa esecuzione sui beni concessi in garanzia e presso le casse dei mercati ittici sarà fatto il relativo conguaglio e poste definitivamente a carico del fondo le perdite risultanti, ai sensi dell'articolo 6 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457.

Oltre al pagamento delle quote di ammortamento, degli interessi e delle spese di istruttoria, gli istituti non potranno far gravare sui mutuatari altri oneri a qualsiasi titolo.

Gli istituti per il recupero dei crediti relativi ai finanziamenti possono valersi della procedura speciale, di cui all'articolo 9, secondo comma del decreto legislativo 1° novembre 1944, n. 367 ».

Art. 11.

I motori e loro parti di ricambio destinati a pescherecci, motobarche da pesca e alla motorizzazione del naviglio removelico, finanziati con i mutui concessi in forza della presente legge, sono esenti dai dazi doganali e dal pagamento dell'imposta generale sulla entrata, di cui alla legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive integrazioni e modificazioni.

Art. 12.

Per quanto non previsto o non in contrasto con la presente legge si richiamano le norme della legge 27 dicembre 1956, n. 1457.