

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 2052)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(NATALI)

di concerto col **Ministro del Bilancio**

(PIERACCINI)

col **Ministro delle Finanze**

(PRETI)

col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO)

col **Ministro degli Affari Esteri**

(FANFANI)

col **Ministro della Difesa**

(TREMELLONI)

col **Ministro delle Partecipazioni Statali**

(BO)

col **Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato**

(ANDREOTTI)

e col **Ministro del Commercio con l'Estero**

(TOLLOY)

NELLA SEDUTA DEL 7 FEBBRAIO 1967

Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale

ONOREVOLI SENATORI. — Col 31 dicembre 1966 è scaduta la legge 29 novembre 1965, n. 1372, che ha disposto provvidenze a favore dei cantieri navali sia per le nuove costruzioni sia per i lavori navali da queste diversi con efficacia dal 1° luglio 1964.

La suddetta legge, denominata legge ponte per il suo carattere transitorio, predisposta secondo i principi enunciati dalla CEE nella lettera in data 13 aprile 1965 n. 3/IV/022325/65 (lettera Hallstein), si rese, come è noto, necessaria per non privare i cantieri dell'indispensabile aiuto dopo la scadenza delle provvidenze della precedente legislazione in attesa e in vista che l'intero e complesso problema della sistemazione dell'assetto cantieristico nazionale potesse essere esaminato in tutti i suoi aspetti e fossero quindi indicati gli orientamenti da seguire e le misure da adottare per la sua definitiva soluzione.

In armonia coi cennati principi la suddetta legge ha apportato nei riguardi di precedenti provvedimenti legislativi scaduti le seguenti principali innovazioni:

1) calcolo del contributo integrativo in base ad una percentuale stabilita da apposita tabella sul costo delle costruzioni da determinare dal Ministero della marina mercantile;

2) riduzione dell'incidenza dell'aiuto dal 19 per cento circa previsto dalla precedente legge 31 marzo 1961, n. 301, al 15 per cento circa;

3) concessione dell'aiuto alle sole navi mercantili;

4) aumento della misura del contributo per le riparazioni di navi in esercizio;

5) esclusione dai benefici delle riparazioni che prevedono un impiego di materiale inferiore a 10.000 chilogrammi;

6) accoglimento delle istanze relative a nuove costruzioni secondo l'ordine cronologico di inizio dei lavori delle costruzioni e per le istanze relative a lavori diversi secondo l'ordine cronologico di presentazione al Ministero;

7) l'introduzione di uno stanziamento per spese di studi, ricerca e accertamenti nel campo delle costruzioni navali.

L'esigenza di un piano organico di riassetto del settore era stata, d'altra parte, decisamente affermata dalla CEE la quale, nel dare la propria adesione al progetto della legge ponte, aveva senza reticenze dichiarato che ogni futura misura di aiuto sarebbe stata condizionata all'impegno da parte del Governo italiano di predisporre e quindi realizzare un tal piano.

La posizione assunta al riguardo dalla CEE rifletteva anche una viva preoccupazione dell'organo comunitario circa la situazione generale dell'industria cantieristica dell'area del MEC e la sua partecipazione alla produzione mondiale nel settore; in sede comunitaria infatti si stavano già svolgendo studi e iniziative non solo ai fini di un efficace sostegno nei confronti della concorrenza dei Paesi terzi e delle distorsioni di questa praticate dai medesimi ma anche ai fini di una ristrutturazione delle aziende e dei complessi produttivi dei Paesi membri allo scopo di rendere la costruzione navale comunitaria competitiva sul mercato mondiale.

La presa di posizione della CEE collimava del resto con gli indirizzi in materia indicati nel programma economico quinquennale che prende, come è noto, in particolare considerazione il problema cantieristico.

Sulla base delle suddette premesse e prese di posizione e nel quadro delle procedure previste per assicurare il contributo delle forze economiche e sociali per l'elaborazione di uno specifico programma vennero avviate le prime consultazioni tra i rappresentanti delle Amministrazioni interessate e i rappresentanti delle forze impegnate nella produzione.

Gli incontri di consultazione assolsero la funzione di una preliminare deliberazione del complesso problema; in essi i principali temi posti all'esame riguardarono:

a) la situazione mondiale del settore negli aspetti del prevedibile andamento della domanda di nuove navi, della posizione dei principali Paesi costruttori, dei sistemi di aiuto adottati, delle azioni per una regolamentazione internazionale;

b) la situazione italiana sotto il profilo della prevedibile domanda, della struttura del settore, della localizzazione degli impianti.

ti, del livello dei costi di produzione, dell'analisi dei costi dei singoli cantieri;

c) i problemi inerenti alle prospettive di razionalizzazione del settore e le modifiche della legislazione a favore del medesimo.

Seguì quindi la formale costituzione di apposita Commissione interministeriale con l'esplicito incarico di svolgere una completa indagine sulla posizione e situazione dell'industria cantieristica nazionale e sulle cause relative, di esaminare le direttive di risanamento la cui attuazione eliminasse le cause che concorrono a mantenere i costi nazionali di produzione sensibilmente maggiori di quelli esteri e di valutare le prospettive della razionalizzazione produttiva sia in relazione a nuovi investimenti che ad eventuali conversioni considerando in questo caso le opportune attività sostitutive.

La Commissione formata istituzionalmente dalle amministrazioni maggiormente interessate al problema è stata integrata per questioni e aspetti particolari da rappresentanti delle competenti Amministrazioni statali; essa ha inoltre tenuto contatti con le organizzazioni degli industriali del settore e con i sindacati dei lavoratori ed ha interpellato in singoli casi qualificati esperti sia del ramo dell'industria interessato sia dell'armamento.

La Commissione ha espletato il mandato conferitole ed ha presentato la relazione sui lavori svolti.

Al riguardo si può affermare che per i cantieri navali permangono in ogni caso le cause che determinano alti costi le quali, per giudizio pressochè unanime sono generali e particolari.

Tra le cause d'ordine generale, connesse con la struttura economica e amministrativa del Paese, assumono rilievo l'eccessiva onerosità dei carichi sociali, l'elevato costo del denaro, la insufficienza del credito all'esportazione, la macchinosità e la poca razionalità del sistema fiscale, l'incidenza particolare sulla dinamica salariale di un meccanismo di scala mobile non sufficientemente razionale.

L'incidenza di tali cause, che limitano il grado di competitività di alcuni settori dell'industria nazionale che opera a monte dei

cantieri, si ripercuote direttamente nel costo della costruzione navale la quale è essenzialmente attività di montaggio e concorre a determinare in conseguenza la recessione della medesima su una posizione marginale sul piano internazionale poichè la costruzione navale è dominata dal gioco della più libera e aperta concorrenza.

In una costruzione equilibrata, infatti, si stima che i costi esterni debbano incidere per non meno di due terzi e quelli interni per non più di un terzo del costo nave.

Tra le cause di carattere specifico dell'industria cantieristica appaiono particolarmente rilevanti quelle che si riferiscono al problema degli investimenti, ai problemi di natura tecnica a quelli dell'organizzazione produttiva, a quelli di natura aziendale e a quelli del personale.

In relazione ad alcune di tali cause non va dimenticato tuttavia che notevoli sforzi sono stati effettuati negli anni scorsi specie sotto il profilo strutturale e tecnico in alcuni cantieri maggiori e che risultati anche notevoli sono stati ottenuti come dimostra la progressiva riduzione dei tempi di lavorazione; i risultati tecnici sono stati però compensati in parte notevole all'interno degli aumenti del costo del lavoro e sul piano competitivo da progressi più intensi dell'industria straniera, sicchè sotto il profilo concorrenziale la posizione italiana non ha registrato miglioramenti di rilievo.

Per quanto riguarda gli investimenti occorre tenere presente che, pur con le innovazioni testè ricordate, in un periodo di rapidissima evoluzione tecnologica, lo squilibrio tra il costo italiano e il prezzo praticato dai cantieri esteri è stato causato anche dalle difficoltà derivanti dalla topografia delle località sedi degli stabilimenti di costruzione per la trasformazione e l'adattamento dell'impiantistica strutturale.

Circa i problemi dell'organizzazione produttiva vanno notati i tempi morti e le disfunzioni organizzative nel ciclo di lavorazione che sono dovuti alla mancanza di un flusso regolare di ordini sufficienti ad alimentare processi continui di lavorazione alle carenze nella programmazione dei montaggi anche per ritardi e imprecisioni nelle con-

segne dei fornitori e in parte anche alla mancata adozione da parte dell'armamento nazionale di unità tipizzate e alla tradizione della navalmeccanica contrastante con le esigenze di una produzione industriale standardizzata.

Per quanto riguarda i problemi di natura aziendale che incidono sulla competitività dell'industria in questione, alle frequenti tensioni di varia origine dipendenti da circostanze politiche o sociali va aggiunta la dispersione degli uffici direttivi nella progettazione e nella esecuzione del lavoro.

Di non minore importanza sono i problemi del personale, il quale soprattutto nei cantieri a partecipazione statale, risulta eccedente al bisogno in relazione al rapido sviluppo tecnologico dei sistemi di produzione ed è superqualificato agli effetti retributivi mentre carenze si registrano nei quadri tecnici intermedi.

Parallelamente alle cause di carattere generale e particolare sopraindicate che hanno ritardato il raggiungimento di una soddisfacente posizione competitiva occorre considerare i notevoli progressi che le industrie degli altri Paesi hanno potuto ottenere, ai fini dell'abbassamento dei prezzi di mercato, nel campo impiantistico e nei sistemi e processi della produzione essendo in ciò favoriti da una precedente acquisita posizione di vantaggio dipendente, in taluni Paesi, dall'assenza o dalla minore incidenza delle cause suddette e spesso da aiuti di origine pubblica.

Nella corsa agli ammodernamenti tecnici e organizzativi infatti i cantieri che non risentivano del peso di situazioni sfavorevoli precedenti, come quelli italiani, che hanno sempre avuto bisogno dell'aiuto statale, hanno potuto avviare nuove iniziative e sostenere gli sforzi e gli oneri finanziari relativi molto più agevolmente per adeguarsi alle esigenze del mercato internazionale.

Mentre alle cause di carattere generale potrà farsi rimedio con riforme legislative che investano l'intero apparato economico nazionale, a quello di carattere specifico, oltre ad alcune misure di diretta derivazione da quelle di carattere generale, tende ad ovviare il presente disegno di legge favorendo

e stimolando le iniziative intese alla riduzione dei costi.

La crisi cantieristica italiana è in sostanza di natura strutturale e organizzativa e il provvedimento predisposto, la cui efficacia è integrata da altri provvedimenti in corso che indirettamente riflettono i loro effetti sull'attività dei cantieri, tende appunto a risolvere gli inerenti problemi.

Poichè il problema della ristrutturazione dei cantieri navali e di eventuali conversioni ad altre attività formerà oggetto di direttive e decisioni degli organi della CEE nel quadro e ai fini di una politica comunitaria nel settore, agli interventi previsti dal predisposto provvedimento potranno aggiungersi quelli derivanti dalla partecipazione della comunità nel finanziamento delle operazioni ritenute necessarie, attraverso i due organismi previsti dal trattato di Roma, cioè la Banca europea per gli investimenti e il Fondo sociale.

L'intervento dello Stato per il riassetto del settore sotto forma di misure di vario ordine per l'attuazione delle operazioni di ristrutturazione non possono ovviamente essere disgiunte da aiuti riferiti al prodotto nave con un sistema tuttavia che sia più efficace di quelli applicati in precedenza.

Gli obiettivi principali che la politica cantieristica realizzata attraverso l'applicazione delle misure previste dal disegno di legge si propone di conseguire, possono così riassumersi:

a) inquadramento della produzione cantieristica italiana nel contesto del programma economico nazionale avendo presenti riflessi sulle economie regionali ed i collegamenti con una politica globale del settore marittimo;

b) raggiungimento da parte delle aziende interessate di una posizione competitiva sul piano internazionale;

c) mantenimento almeno della attuale capacità produttiva globale.

Per quanto riguarda i piani concreti di ristrutturazione e sistemazione definitiva la legge è articolata sulla base anche della prevedibile evoluzione dell'attività cantieristica

sul piano internazionale, progetti sono stati formulati dall'IRI per i cantieri a partecipazione statale; essi, come previsto dal disegno di legge saranno esaminati da apposito Comitato che valuterà la loro rispondenza alla finalità di un miglioramento della capacità competitiva.

Nell'attuazione di tali piani lo Stato assume l'onere di un contributo del 3,50 per cento sull'investimento globale di lire 25 miliardi.

Poichè non può escludersi che taluni cantieri si orientino verso una attività diversa dalla costruzione navale, previa valutazione delle singole iniziative da parte del suddetto Comitato e alla condizione che l'occupazione operaia della zona geografica interessata sia pienamente assicurata si prevede un intervento statale in forma di contributo dell'ammontare globale di lire 4.350 miliardi per le conversioni che saranno programmate dai cantieri interessati.

Sia le operazioni di ristrutturazione e quelle di eventuale conversione saranno inoltre assistite da un complesso di agevolazioni fiscali la cui importanza non è minore dei contributi previsti; agevolazioni doganali e fiscali continueranno ad applicarsi alla costruzione navale in applicazione della legge n. 939.

Il provvedimento, la cui validità è prevista in anni 5, dal 1967 al 1971 comprende in conclusione tre ordini di misure: contributi alla costruzione navale, contributi e agevolazioni fiscali per le operazioni di ristrutturazione, contributi e agevolazioni fiscali per eventuali conversioni dell'attività cantieristica.

L'onere complessivo dello Stato ammonta per i 5 anni di validità del provvedimento a lire 89,6 miliardi considerato l'onere aggiuntivo derivante dall'accoglimento delle domande che non trovano copertura negli stanziamenti della legge 29 novembre 1965, n. 1372.

Il disegno di legge ha apportato le seguenti principali innovazioni:

a) la degressività del contributo che viene sospesa per quei cantieri che eventual-

mente operassero programmi di ristrutturazione;

b) i lavori di trasformazione di navi in esercizio vengono assimilati agli effetti dell'ammontare del contributo, ai lavori per nuove costruzioni concedendo per essi il contributo a percentuale sul costo dei lavori anzichè a peso per materiale impiegato, come per il passato;

c) l'obbligo di iniziare i lavori di nuove costruzioni entro un termine variabile in relazione al tonnellaggio delle navi;

d) un contributo sugli investimenti relativi alla esecuzione dei piani di ristrutturazione o di riorganizzazione interna dei cantieri navali;

e) un contributo per la conversione dei cantieri ad altra attività, allo scopo di porli in grado di sostenere le maggiori spese derivanti dalla conversione;

f) l'istituzione di un Comitato consultivo che consenta un più incisivo intervento del Ministero della marina mercantile nel campo delle costruzioni con accertamenti sulla situazione generale della produzione, con proposte di programmi di studio e di ricerca tecnica ed economica, con la promozione di programmi di costruzione di navi che realizzino una riduzione sensibile dei costi; il Comitato esprime anche parere sulle concessioni dei contributi previsti dai titoli 2 e 3 per la ristrutturazione dei cantieri;

g) agevolazioni tributarie per la trasformazione, fusione e concentrazione delle imprese, nonché facilitazioni sulle plusvalenze derivanti dalla vendita dei beni immobili conseguenti all'esecuzione dei piani di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale.

Il provvedimento è costituito da 28 articoli che vengono di seguito illustrati.

Articolo 1. — L'articolo stabilisce la concessione di un contributo calcolato, come già accennato, in funzione di una percentuale del costo di produzione e pone il principio della degressività del contributo nel quinquennio di applicazione della legge rinviando ad apposita tabella per la misura della percentuale.

È in ogni caso previsto che il contributo non può essere inferiore al 10 per cento e ciò per garantire anche alle navi per il trasporto passeggeri un contributo nei limiti minimi enunciati dalla menzionata lettera Hallstein.

Per rendere aderente il contributo al costo di costruzione è stabilito che la percentuale da applicare per il calcolo è quella che corrisponde all'anno d'inizio dei lavori della costruzione medesima.

L'articolo stabilisce inoltre che non possono essere richieste modifiche del contributo una volta che sia stato emanato il provvedimento della sua concessione; ciò, da un lato ai fini della certezza degli impegni nell'ambito degli stanziamenti e, dall'altro, per evitare l'elusione del successivo articolo 8 che stabilisce una penalità quando fra l'impegno assunto e quello da liquidare sussista una notevole differenza. In tale modo i cantieri vengono indotti a formulare le relative richieste con la maggiore possibile esattezza. È fatta eccezione, ovvero il contributo può essere integrato, qualora le costruzioni oggetto di aiuto siano in corso o siano iniziate durante l'esecuzione delle operazioni di ristrutturazione o di riorganizzazione interna aziendale e di programmi di specializzazioni di produzione o di integrazione di processi produttivi come previsto dall'articolo 19. Ciò, perchè, mentre è in corso l'esecuzione di tali piani, può prevedersi un aumento generale del costo per effetto della incidenza sul medesimo di alcuni dei fattori impiegati nell'esecuzione dei piani.

Articolo 2. — Poichè il contributo è calcolato in base al costo di costruzione, un sistema che si limitasse a verificare il costo di volta in volta sostenuto dai cantieri per ogni costruzione condurrebbe inevitabilmente, se non a premiare i cantieri che operano a costi più alti, certamente a non stimolarli alla necessaria riduzione dei costi stessi per raggiungere posizioni competitive.

E poichè la principale finalità della legge è quella di porre in grado i cantieri di competere sul piano internazionale si è reso necessario stabilire mediante apposite tabelle per i tipi e le classi di navi che sono

oggetto di più serrata concorrenza, il costo massimo cui ragguagliare il contributo.

Con tale correttivo si attua lo stimolo necessario per la riduzione sia pure graduale dei costi mentre il trattamento dei cantieri che operano a costi inferiori a quelli risultanti dalle tabelle, risulterà adeguato e aderente alla realtà.

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

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

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

In concomitanza col decalogo previsto per le aliquote del contributo ed a titolo equitativo è stato del pari stabilita una degressività della percentuale della riduzione in questione.

Indipendentemente dalla situazione sopraesposta, la detrazione nella misura risultante dall'applicazione della tabella n. 3, si effettua in ogni caso qualora l'apparato motore di propulsione — estero o nazionale — sia di piccola o media potenza, poichè in tal caso non ricorrono le ragioni di un particolare sostegno per quanto riguarda il costo dell'apparato motore.

Articolo 4. — Con questo articolo si stabiliscono gli adempimenti per l'ammissione al contributo ed il contenuto delle domande relative.

Pur essendo stabilito da altra disposizione l'obbligo di iniziare i lavori entro un termine determinato si è, tra l'altro, richiesta l'indicazione da parte del cantiere della data di inizio dei lavori stessi soprattutto per poter individuare la percentuale del contributo

da applicare in relazione alla variabilità delle aliquote prevista dal provvedimento.

Considerate le more necessarie per l'emanazione e la notifica del formale provvedimento di concessione del contributo si è prevista, inoltre, una comunicazione al cantiere, istruita la domanda, in merito alla accoglibilità della medesima subordinata alla disponibilità degli stanziamenti.

Nel quadro e ai fini di una più stretta aderenza degli orientamenti del settore alla politica generale della programmazione economica, si è poi previsto che il Ministro per la marina mercantile possa stabilire criteri preferenziali o di esclusione per quanto riguarda il contributo relativo alle nuove costruzioni navali, interpellando nel merito il Comitato interministeriale proposto alla programmazione suddetta.

Articolo 5. — L'articolo pone i termini di inizio e di ultimazione dei lavori. Ciò perchè il contributo può essere concesso non in funzione di un programma generico di eventuale costruzione, ma in conseguenza di impegni precisi assunti dai cantieri ovvero in relazione a trattative in corso con i committenti; la sua concessione non può essere esente dall'obbligo di iniziare e di completare i lavori di costruzione.

Il termine iniziale è stato elasticizzato in relazione ai diversi tonnellaggi considerato che gli adempimenti tecnici per l'impostazione del lavoro, i quali si riflettono ovviamente sull'inizio della costruzione, sono variabili. Il termine iniziale nei vari casi è stato fissato tenendo conto delle effettive necessità.

L'articolo stabilisce che possono essere prorogati i termini iniziale e finale dei lavori purchè ne sia fatta richiesta prima della scadenza quando avvenimenti e fatti, indipendentemente dalla volontà del costruttore, impediscano la loro osservanza, quali scioperi delle maestranze, ritardi nelle forniture, pubbliche calamità, ecc.

L'inosservanza dei termini, iniziale e finale, determina l'automatica decadenza dal contributo.

I termini suddetti e precipuamente quello iniziale per le costruzioni per conto proprio

tendono ad indurre i cantieri a formulare programmi di indubbia esecuzione e ad evitare, come già detto, parallelamente, congelamenti e stanziamenti a danno di altri richiedenti.

Articolo 6. — Considerato che in caso di commessa, il cantiere non è sottoposto al più rigoroso termine iniziale stabilito per le costruzioni in proprio, l'articolo dispone che in tal caso venga presentata copia del contratto dal quale risulti la commessa acquisita.

Articolo 7. — Quando si tratti di costruzioni per conto di nazionali, l'assistenza fornita ai cantieri mediante il contributo non può prescindere dalla esigenza di inserire nella flotta nazionale unità moderne ed efficienti. Pertanto, l'articolo prescrive l'iscrizione delle suddette navi nella più alta classe del Registro italiano navale nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria in virtù di leggi e regolamenti.

Ugualmente si prevede l'esecuzione di prove tecniche sui rispettivi modelli da parte della Vasca navale, per alcuni più importanti tipi e categorie di navi.

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

Per quanto attiene alla liquidazione finale, il contributo è calcolato percentualmente sul costo di costruzione nel limite del costo massimo per alcuni tipi di navi indicati nelle tabelle annesse alla legge come per le ragioni già illustrate a commento dell'articolo 2.

Tenuto conto che scopo della legge è una assistenza intesa a consentire ai cantieri la progressiva riduzione dei costi di produzione, il costo che deve essere tenuto presente ai fini della liquidazione del contributo medesimo non è quello che per ciascuna costruzione il cantiere interessato può dimostrare di aver di fatto sostenuto, bensì quel-

lo che l'Amministrazione, attraverso una sua valutazione tecnico-economica, può ritenere ammissibile in funzione appunto della principale finalità perseguita dalla legge.

Nel quadro di questa preminente finalità il contributo è liquidato applicando l'aliquota percentuale corrispondente all'anno in cui i lavori sono stati effettivamente iniziati.

La disposizione suddetta, per quanto riguarda la valutazione del costo, è del resto analoga sostanzialmente a quella già prevista dalla legge-ponte 29 novembre 1965, n. 1372.

Tenuto conto che il contributo non può essere in nessun caso corrisposto per un importo superiore di quello determinato nel provvedimento di concessione, eventualmente integrato ai sensi dell'articolo 19, ultimo comma, l'articolo risolve anche l'esigenza di commisurare il contributo stesso alle risultanze delle costruzioni, fermo restando il limite tabellare di cui sopra è cenno.

Qualora venga accertato un notevole divario fra la somma impegnata e quella da liquidare a lavori ultimati, viene comminata una penalità allo scopo di indurre i cantieri a fornire gli elementi necessari per la determinazione del contributo con la maggiore esattezza possibile. Tale penalità attua anche lo scopo di non fare congelare parte degli stanziamenti per un tempo eventualmente anche lungo con conseguenti riflessi negativi sulla possibilità di ammettere al contributo altri lavori.

Articolo 9. — L'articolo costituisce una innovazione alle precedenti legislazioni di aiuto all'attività cantieristica, che non facevano ai fini del contributo discriminazioni fra i lavori diversi dalle nuove costruzioni, e cioè concedevano un contributo di uguale importo unitario sia per i lavori di riparazione, sia per modificazione e sia per trasformazione di navi mercantili indipendentemente dalla natura dello scafo.

Poichè la trasformazione della nave, sotto il profilo del costo, non differisce notevolmente da una nuova costruzione, per i lavori ad essa inerenti l'articolo prevede un contributo ragguagliato a quello relativo alle nuove costruzioni.

Il contributo suddetto, essendo di importo superiore a quello rispettivamente previsto per singole riparazioni e per installazioni di nuovi apparati motori su navi in esercizio, non può essere ovviamente cumulato con quelli relativi a tali diversi lavori.

Sull'argomento si sottolinea che negli studi in corso presso la CEE ai fini di una politica comunitaria di sostegno, per le costruzioni navali, la trasformazione di navi mercantili è assimilata alle nuove costruzioni.

Articolo 10. — L'articolo contempla la concessione di un contributo per l'installazione di apparati motori di propulsione sulle navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro — legno, alluminio, plastica, eccetera — per le quali non può essere concesso il contributo previsto dall'articolo 1 e per le navi in esercizio allo scopo di migliorare le prestazioni del naviglio. In relazione a tale scopo, il contributo non compete più al fornitore dell'apparato motore.

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

La disciplina illustrata corrisponde a quella applicata in base alla legge 29 novembre 1965, n. 1372.

Articolo 11. — L'articolo prende in considerazione i lavori collaterali della costruzione navale che, al pari di questa hanno bisogno dell'aiuto statale; trattasi della modificazione, riparazione di navi in esercizio sia con scafo metallico sia con scafo diverso dal ferro, e la trasformazione di navi a scafo diverso dal ferro; esso prevede però la esclusione del contributo per i materiali delle categorie ammesse che non formino un peso complessivo di 10.000 chilogrammi poichè in tal caso può non ritenersi del tutto necessario un particolare aiuto.

Anche la disciplina suddetta non differisce sostanzialmente da quella in atto appli-

cata in forza della legge 29 novembre 1965, n. 1372.

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

L'articolo conferma il precedente indirizzo.

Articolo 13. — Per la completa definizione dei rapporti con i cantieri ammessi ai contributi, anche per quanto riguarda lavori diversi dalle nuove costruzioni, sono stati posti i termini per la presentazione dei documenti concernenti la liquidazione rispettiva.

L'inosservanza dei termini suddetti comporta la decadenza dei contributi con l'obbligo di restituire le somme eventualmente riscosse a titolo di anticipo, in quanto nei vari casi il contributo è unico e indivisibile.

Le somme da restituire devono essere maggiorate degli interessi legali.

Gli effetti di cui sopra si verificano, come precisato nel secondo comma dell'articolo, in tutti gli altri casi di decadenza.

Articolo 14. — L'articolo stabilisce i limiti dell'applicazione della legge escludendo dai benefici alcune categorie di navi e tutti i galleggianti. La disciplina non differisce da quella stabilita dalla legge 29 novembre 1965, n. 1372: infatti è prevista tra l'altro l'esclusione delle navi da carico secco e delle navi da pesca inferiori rispettivamente alle 150 e alle 50 tonnellate di stazza lorda limitatamente al caso di nuova loro costruzione; tale esclusione si applica altresì a qualsiasi nave che, commessa da armatore nazionale, sia di modesto tonnellaggio, non compresi però i rimorchiatori, e abbia una ridotta velocità.

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

L'articolo precisa poi che i benefici del provvedimento non si applicano alle navi che non compiono operazioni di commercio

escludendo in tal modo dai benefici stessi anche le navi da diporto.

Lo stesso articolo contiene all'ultimo comma una disposizione limitativa concernente l'attività cantieristica in virtù della quale possono godere dei benefici soltanto i cantieri costruttori che siano stati in esercizio alla data del 31 dicembre 1963 e per i lavori diversi dalla nuova costruzione le imprese in esercizio al 1° gennaio 1967.

Tale limitazione mira a non incoraggiare l'aumento delle aziende del settore che abbiano bisogno d'intervento statale per il proficuo svolgimento della loro attività.

Articolo 15. — Come in principio accennato la crisi dell'industria cantieristica italiana è di natura strutturale e organizzativa; pertanto la soluzione non può dipendere soltanto dall'aiuto che può essere dato per le varie costruzioni ma esige che nel settore si attuino piani concreti di ristrutturazione e di riassetto organizzativo per eliminare almeno le cause di carattere specifico che rendono meno competitivi i vari cantieri.

A tal fine l'articolo contempla la possibilità che i cantieri sottopongano all'approvazione ministeriale i piani suddetti: l'approvazione tende a controllare la rispondenza dei piani stessi alle finalità cui è orientato l'intervento statale.

Articolo 16. — L'articolo stabilisce il contenuto dei piani, il quale può comprendere oltre a innovazioni e razionalizzazione nel campo impiantistico, l'attuazione di programmi di specializzazione costruttiva e operazioni di trasformazione, fusione e concentrazione di imprese.

Articolo 17. — Nel quadro e ai fini della sistemazione generale del settore un ruolo notevole giocano i benefici di carattere fiscale stabiliti dalla legge 18 marzo 1965, n. 170, relativa al trattamento tributario delle trasformazioni, fusioni e concentrazione delle società commerciali.

L'articolo estende a tutta la validità della legge i benefici previsti da quella sopracitata del 1965.

Articolo 18. — Il campo delle agevolazioni, indicato nel precedente articolo, è integrato dal trattamento delle plusvalenze derivanti dal realizzo dei beni mobili attuali in esecuzione dei piani.

Ai fini del migliore assetto delle varie imprese cantieristiche non può escludersi infatti la necessità dello smobilizzo dei beni che non consentono un efficace impiego e sfruttamento produttivo adeguato e della loro sostituzione con altre di maggior rendimento.

L'articolo esenta pertanto dall'imposta di ricchezza mobile categoria B le plusvalenze ottenute dalla vendita dei beni suddetti, purchè entro un congruo termine il ricavato sia reinvestito nelle opere inerenti all'esecuzione dei piani già approvati.

Articolo 19. — Come già accennato, il riassetto dell'industria cantieristica è strettamente connesso con l'esecuzione di piani organici di razionalizzazione dell'impiantistica del processo produttivo.

L'intervento dello Stato per favorire e sollecitare l'adozione di iniziative al riguardo da parte dei cantieri trova pertanto fondamento e giustificazione nell'interesse generale legato alla sistemazione definitiva di un importante ramo di industria, quale è quello delle costruzioni navali.

A tal fine l'articolo prevede la concessione di uno speciale contributo commisurato al 3,50 per cento annuo per anni 5 sull'ammontare degli investimenti all'uopo effettuati.

L'onere dello Stato per tale contributo è riferito a un investimento globale nel quinquennio non superiore a 25 miliardi di lavori.

Considerato poi che durante l'esecuzione dei piani il processo produttivo è esposto a rallentamenti ed all'aumento dell'incidenza di alcuni costi, è previsto, a compensazione, che le costruzioni e le trasformazioni navali in corso o iniziate in tale periodo possono beneficiare del contributo calcolato con la percentuale dell'anno 1967 che è quella più elevata applicabile nel quinquennio di validità della legge.

Sulla concessione del maggior contributo deve esprimersi il Comitato interministeria-

le, previsto dall'articolo 24, che è anche chiamato a pronunciarsi sui piani che vengono sottoposti all'approvazione ministeriale.

Articolo 20. — Nel quadro delle iniziative e degli interventi per il riassetto nel settore non può escludersi che per i cantieri, i quali abbiano minori possibilità di attuare sostanziali riforme strutturali per raggiungere salde posizioni competitive, possa risultare opportuno intraprendere una diversa attività specie nel caso che questa sia complementare di quella della costruzione navale e il cambiamento non comporti elevati impegni finanziari.

La conversione ad altra attività merita perciò di essere favorita.

In relazione a quanto sopra l'articolo prevede che possano essere sottoposti all'approvazione ministeriale piani di conversione da parte dei cantieri che nel quinquennio precedente alla presentazione del piano abbiano costruito navi di stazza lorda di almeno 500 tonnellate, se trattasi di navi da pesca o di almeno 3.000 tonnellate se trattasi di navi di altro tipo.

L'esclusione dei cantieri che non siano nelle suddette condizioni discende dalla considerazione che tali cantieri non sono esposti, come gli altri, alla concorrenza internazionale, pertanto per i medesimi il problema di una conversione ad altra attività non si pone in termini di necessità nel quadro del riassetto del settore cantieristico; inoltre, per la conversione dell'attività di tali cantieri possono applicarsi le disposizioni e le provvidenze previste dai vigenti provvedimenti a favore della piccola industria.

Sulla approvazione dei piani di conversione deve esprimersi il già citato Comitato interministeriale.

In relazione agli aspetti sociali che sono implicati in un programma di conversione, specie nelle zone in cui la costruzione navale rappresenta una larga fonte di lavoro e di occupazione operaia, l'approvazione di piani relativi è condizionata al reimpiego di personale nelle attività sostitutive o in altre della stessa zona geografica.

Articolo 21. — L'articolo, per connessione di materia e convergenza di finalità di carattere generale, estende alle operazioni ed iniziative inerenti alla conversione i benefici fiscali previsti per la ristrutturazione e il riassetto organizzativo delle imprese cantieristiche.

Articolo 22. — L'articolo completa il trattamento a favore della conversione ad attività diversa da quella della costruzione navale prevedendo la concessione di un particolare contributo non superiore ai due quinti dei contributi liquidati complessivamente per costruzioni navali nel quinquennio 1962-66.

Sulla concessione del contributo deve esprimersi il Comitato interministeriale.

Considerate le necessità di carattere economico e finanziario che le imprese interessate devono affrontare e superare in particolari casi, l'articolo prevede che durante la realizzazione dei piani possa essere disposta la corresponsione di anticipi; ovviamente le condizioni e gli obblighi che devono essere stati soddisfatti per la corresponsione degli anticipi saranno valutati dalla Amministrazione in relazione alla natura e ai tempi di attuazione dei piani stessi.

L'abbandono dell'attività cantieristica esclude che, se questa venga ripresa, possa essere assistita da aiuti statali.

Articolo 23. — L'articolo prevede il controllo e la vigilanza sull'attività dei cantieri navali.

La concessione di aiuti all'industria cantieristica comporta infatti, come naturale conseguenza, il controllo e la vigilanza sulle attività delle imprese che chiedono i benefici previsti dalla legge.

Tale funzione, che può estendersi dalla assunzione di ogni notizia e informazione sullo svolgimento dell'attività cantieristica alla ispezione sotto il profilo tecnico, economico e amministrativo, compete al Ministero della marina mercantile sia per le sue attribuzioni istituzionali sia perchè al medesimo è conferita l'amministrazione delle previdenze poste dalla legge.

L'inosservanza degli obblighi cui sono tenuti i cantieri perchè la suddetta funzione possa essere svolta è sanzionata con la sospensione dei contributi.

Per lo svolgimento della funzione di controllo e vigilanza il Ministero suddetto può avvalersi anche del Registro italiano navale del Comitato interministeriale già citato.

Articolo 24. — Il Comitato consultivo, istituito già dalla legge 31 marzo 1961, n. 301, con funzioni e attribuzioni peraltro limitate e non ripristinato dalla legge « ponte » 29 novembre 1965, n. 1372, per il carattere di transitorietà di tale provvedimento è ora nuovamente contemplato su base allargata e con più ampie attribuzioni.

Sostanzialmente il Comitato, attraverso lo svolgimento della funzione consultiva interviene nelle questioni di maggior rilievo che riguardano non solo la situazione generale della industria delle costruzioni navali ma le sue prospettive sia di ordine tecnico che economico; inoltre esso si pone quale centro di studi e di iniziative per contribuire al progresso tecnico del settore.

Attesa l'importanza delle funzioni del Comitato e considerati i riflessi pratici sulla economia nazionale connessi con lo svolgimento dell'attività del medesimo si è previsto che annualmente detto organo rediga una relazione sull'attività svolta e che la medesima venga portata a conoscenza da parte del Ministro per la marina mercantile al Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Articolo 25. — L'articolo prevede l'emana- zione delle norme regolamentari per l'esecuzione del provvedimento e rinvia, nelle more del perfezionamento delle medesime, a quelle contenute nel regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, in quanto applicabili, da integrarsi, con provvedimento ministeriale in quanto necessario.

Articolo 26. — L'articolo assicura la concessione dell'aiuto statale per quei lavori navali che non abbiano potuto ottenerlo in base alla legge « ponte » 29 novembre 1965,

n. 1372, per l'esaurimento degli stanziamenti corrispondenti.

Con tale disposizione viene eliminata ogni soluzione di continuità nell'aiuto statale tra il nuovo e il precedente provvedimento e si assicura parità di trattamento alle domande presentate durante la validità della citata legge n. 1372.

Articolo 27. — L'articolo ammette ai benefici relativi anche i piani che risultino in corso di esecuzione al 31 dicembre 1966 purchè le operazioni e i lavori di riassetto siano stati iniziati dopo il 1° gennaio 1965; sono pertanto esclusi i piani iniziati anteriormente a tale ultima data e quelli che sono stati realizzati prima del 31 dicembre 1966 in

quanto tratterebbesi di programmi adottati del tutto indipendentemente dal disegno legislativo.

Per l'ammissione ai benefici occorre che i piani siano sottoposti all'approvazione ministeriale entro sei mesi dall'entrata in vigore del provvedimento.

Articolo 28. — L'articolo prevede lo stanziamento globale per la concessione dei vari contributi e la distribuzione annuale del medesimo.

Con lo stanziamento destinato alle nuove costruzioni si prevede che possa essere assistito un tonnellaggio complessivo annuale, nei vari tipi di navi, di circa 450-500 mila tonnellate di stazza lorda.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I

CONTRIBUTI PER LAVORI NAVALI

Art. 1.

(Contributo per nuove costruzioni navali)

Per la costruzione, allestimento e arredamento di navi mercantili a scafo metallico possono essere corrisposti, per il quinquennio 1967-1971, ai cantieri navali costruttori contributi decrescenti riferiti al costo di produzione.

Il contributo, per ciascuna costruzione, non può essere inferiore, in nessun caso, al 10 per cento del costo suddetto.

Per l'attuazione di quanto disposto dai commi precedenti il contributo relativo alla nave completa è calcolato in base alle percentuali indicate nella tabella n. 1 ed è comprensivo della quota relativa all'apparato motore di cui alla tabella n. 3, allegata alla presente legge.

Per il calcolo del contributo si applica la percentuale corrispondente all'anno di inizio dei lavori, dichiarato dal cantiere.

L'ammontare del contributo indicato nel provvedimento di concessione non può essere modificato per successive richieste di variazione degli elementi forniti dal cantiere in base ai quali il contributo stesso è calcolato, salvo quanto previsto dall'articolo 19.

Art. 2.

(Massimali di costi per alcuni tipi di classi di navi)

Per i tipi e classi di navi indicati nelle tabelle n. 2, 2-bis, 2-ter e 2-quater allegate alla presente legge il contributo di cui all'articolo 1 non potrà essere commisurato a co-

sti di costruzione maggiori di quelli risultanti dall'applicazione delle tabelle stesse.

Le tabelle di cui al precedente comma potranno essere modificate o integrate in modo da adeguarle alle variazioni dei costi. Le modificazioni e integrazioni delle tabelle sono adottate con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per la marina mercantile previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Art. 3.

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

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

Tale detrazione è ridotta dell'1 per cento del valore stesso per ciascun anno a decorrere dal 1° gennaio 1968.

Qualora i prodotti di cui al primo comma siano incorporati in apparati motori di propulsione e siano complessivamente di peso superiore al 40 per cento del peso dell'apparato motore stesso, il contributo è ridotto dell'importo risultante dall'applicazione della tabella n. 3.

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

In ogni caso il contributo è ridotto dell'importo risultante dall'applicazione della tabella n. 3 qualora nella costruzione sia impiegato un apparato motore di propulsione avente potenza normale non superiore a 250 cavalli asse o un apparato motore di propulsione di potenza normale compresa tra 251 e 500 cavalli asse avente un numero di giri superiore a 500 al minuto primo.

Art. 4.

(Domande di concessione del contributo per nuove costruzioni navali)

Le domande di concessione del contributo di cui all'articolo 1 devono essere presentate al Ministero della marina mercantile.

Nelle domande suddette i cantieri devono indicare le caratteristiche della nave, il costo presuntivo e la data prevista di inizio dei lavori di costruzione.

Nelle domande i cantieri devono altresì dichiarare se la costruzione venga eseguita per conto proprio o di diverso soggetto, indicando in quest'ultimo caso il nominativo corrispondente.

Entro sessanta giorni dalla presentazione della domanda il Ministero della marina mercantile comunicherà al cantiere se sussistano i requisiti per la concessione del contributo, subordinando, in ogni caso, la emissione del provvedimento di concessione alla disponibilità degli stanziamenti previsti dalla presente legge.

Il contributo è concesso con decreto del Ministro per la marina mercantile.

All'inizio di ogni anno, il Ministro per la marina mercantile, può stabilire con proprio decreto, sentito il Comitato interministeriale per la programmazione economica, criteri preferenziali o di esclusione per l'ammissione delle nuove domande al contributo di cui all'articolo 1.

Art. 5.

(Inizio e ultimazione dei lavori)

I lavori di costruzione delle navi dichiarati in proprio dai cantieri debbono essere perentoriamente iniziati entro 4 mesi dalla data di presentazione delle domande.

Nel caso invece di navi da costruirsi per conto altrui i lavori di costruzione devono essere iniziati non oltre i seguenti termini a decorrere dalla data in cui è stata ricevuta dal cantiere la comunicazione prevista dal quarto comma dell'articolo precedente:

a) entro 5 mesi se la nave sia di stazza lorda non superiore a 20 mila tonnellate;

b) entro 7 mesi se la nave sia di stazza lorda superiore a 20 mila e non superiore a 50 mila tonnellate;

c) entro 9 mesi se la nave sia di stazza lorda superiore a 50 mila tonnellate.

Le costruzioni devono essere ultimate nei seguenti termini decorrenti dalla data di inizio dei lavori:

a) entro 26 mesi se la nave sia di stazza lorda non superiore a 20 mila tonnellate;

b) entro 32 mesi se la nave sia di stazza lorda superiore a 20 mila e non superiore a 50 mila tonnellate;

c) entro 40 mesi se la nave sia di stazza lorda superiore a 50 mila tonnellate.

I termini suindicati, sia per l'inizio che per l'ultimazione delle costruzioni, possono essere prorogati dal Ministro per la marina mercantile ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza e venga accertato che la inosservanza è dovuta a causa non imputabile al cantiere.

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

Art. 6.

(Contratto di commessa)

Qualora il cantiere abbia dichiarato che la costruzione viene eseguita su commessa dovrà presentare al Ministero della marina mercantile, entro due mesi dalla data di ricevimento della comunicazione di cui al quarto comma del precedente articolo 4, copia autentica del contratto debitamente registrato, dal quale risulti la commessa della nave.

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

Art. 7.

(Classificazione delle navi)

Le navi di nuova costruzione per conto di nazionali, per le quali sia stato concesso il contributo, devono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano na-

vale nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria.

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

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

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

Art. 8.

(Liquidazione dei contributi per nuove costruzioni navali)

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

A lavori ultimati il Ministro per la marina mercantile procede alla liquidazione del contributo spettante applicando la percentuale indicata nella tabella n. 1 corrispondente all'anno nel quale i lavori sono stati effettivamente iniziati e, a tale scopo, determina per ciascuna costruzione il costo da ritenere ammissibile sulla base dei dati ed elementi da richiedere al cantiere interessato e degli altri che da questo fossero forniti e tenuto altresì conto della finalità di stimolare i cantieri a realizzare le misure necessarie per ridurre i propri costi.

Qualora il contributo, risultante dalla suddetta determinazione sia inferiore ai nove decimi di quello indicato nel provvedimento di concessione di cui all'articolo 1, l'importo complessivo del contributo medesimo è liquidato in misura pari alla differenza tra il doppio dell'ammontare calcolato a la-

vorì ultimati e i nove decimi di quello stabilito nel provvedimento di concessione.

Art. 9.

(Contributo per trasformazioni di navi mercantili a scafo metallico)

Per la trasformazione di navi mercantili a scafo metallico può essere concesso all'assuntore dei lavori un contributo nei limiti e con i criteri indicati negli articoli 1 e 3 riferito al costo complessivo della trasformazione.

Per trasformazione si intende cambiamento del tipo della nave, o del tipo dell'apparato motore, taglio e variazione della lunghezza dello scafo e ogni altro lavoro che comporti un radicale mutamento delle caratteristiche principali della nave.

Il contributo di cui al primo comma non è cumulabile con quelli previsti dagli articoli 10 e 11, ed è liquidato, a lavori ultimati, in conformità di quanto stabilito dall'articolo 8.

Per la concessione del contributo l'assuntore della trasformazione deve presentare domanda al Ministero della marina mercantile indicando le caratteristiche della nave, la descrizione e il costo complessivo dei lavori.

Art. 10.

(Installazione di nuovi apparati motori di propulsione)

Fuori dal caso previsto dall'articolo 9 per l'installazione di nuovi apparati motori di propulsione su navi mercantili in esercizio e su navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro può essere concesso un contributo integrativo nella misura di cui alla tabella n. 3.

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

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

Il contributo non può essere concesso per gli apparati motori di propulsione di potenza normale non superiore a 250 cavalli asse e per quelli con un numero di giri superiore a 500 al minuto primo, di potenza compresa tra 251 e 500 cavalli asse e nel caso previsto dal terzo comma dell'articolo 3.

Art. 11.

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

Fuori dai casi previsti dagli articoli 9 e 10 per la riparazione e modificazione di navi mercantili e dei relativi macchinari e per la trasformazione di navi mercantili a scafo in legno può essere concesso agli assuntori dei lavori un contributo integrativo di lire 60 per chilogrammo sui materiali metallici e di lire 50 per chilogrammo sui materiali legnosi o di plastica o ignifughi impiegati, con esclusione della zavorra fissa.

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

Art. 12.

(Apprestamenti difensivi)

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

a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1.500 a 2.500 tonnellate;

b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2.500 a 5.000 tonnellate;

c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5.000 tonnellate.

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

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

Sulle navi mercantili nazionali, escluse le cisterne, di velocità oraria alle prove non inferiore a 14 miglia devono essere eseguiti a spese dei proprietari, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce e per lo scolo delle acque per il trasporto di uomini.

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

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

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

Art. 13.

(Termini per la presentazione dei documenti di liquidazione)

I documenti per la liquidazione definitiva dei contributi previsti dal presente Titolo

debbono essere presentati, a pena di decadenza:

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

b) per i lavori diversi dalle nuove costruzioni non oltre sei mesi dalla data di ultimazione dei lavori stessi.

In caso di decadenza dal contributo per inosservanza dei termini di cui al precedente comma e in ogni altro caso di decadenza devono essere restituiti gli importi eventualmente corrisposti maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

Art. 14.

(Campo di applicazione della legge)

I benefici della presente legge non si applicano:

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

2) per le navi di nuova costruzione da carico secco e da pesca di stazza lorda inferiore rispettivamente a 150 e a 50 tonnellate nonchè per quelle destinate ad armatori nazionali fino a 1.600 tonnellate di stazza lorda — rimorchiatori esclusi — che abbiano velocità a mezzo carico con potenza normale dell'apparato motore inferiore a 12 nodi se trattasi di navi passeggeri e inferiore a 10 nodi se trattasi di altro tipo;

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

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

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

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

In ogni caso il contributo di cui all'articolo 1 può essere concesso soltanto ai can-

tieri costruttori in esercizio al 31 dicembre 1963.

Per i lavori diversi dalle nuove costruzioni i corrispondenti contributi possono essere concessi soltanto alle imprese già in esercizio al 1° gennaio 1967.

TITOLO II.

PROVVIDENZE PER LA RISTRUTTURAZIONE E LA RIORGANIZZAZIONE DELL'INDUSTRIA CANTIERISTICA

Art. 15.

(Piani di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale)

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge, le imprese cantieristiche possono sottoporre all'approvazione del Ministro per la marina mercantile piani di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale destinati a migliorare la produzione ed accrescerne la capacità competitiva.

L'approvazione è data in base alla valutazione della rispondenza del piano alle finalità sopra indicate, sentito il parere del Comitato previsto dall'articolo 24.

Art. 16.

(Contenuto dei piani)

Il piano, presentato da una o più imprese esercenti attività di cui al precedente articolo, deve prevedere, congiuntamente o alternativamente:

a) la ristrutturazione o la riorganizzazione interna delle singole imprese;

b) programmi di specializzazioni di produzione o di integrazione di processi produttivi;

c) operazioni di trasformazione, fusione, concentrazione mediante apporto di complessi aziendali idonee a realizzare notevoli riduzioni di costi.

L'impresa risultante dalle operazioni di cui alla lettera c) deve avere per oggetto

l'esercizio di attività relative alla produzione navale.

Art. 17.

(Agevolazioni tributarie per la trasformazione, fusione e concentrazione delle imprese)

Alle operazioni di cui alla lettera c) dell'articolo 16 ed agli aumenti di capitale conseguenziali alle operazioni predette, posti in essere in attuazione dei piani approvati dal Ministero della marina mercantile, si applicano per il periodo di efficacia della presente legge le agevolazioni previste dagli articoli 1 e 2 della legge 18 marzo 1965, n. 170.

Art. 18.

(Trattamento di plusvalenze)

Le plusvalenze derivanti dal realizzo di beni immobili in esecuzione dei piani di cui all'articolo 15 sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile categoria B alle condizioni e modalità previste dall'articolo 1 della legge 15 settembre 1964, n. 754, purchè siano reinvestite nei due anni successivi all'approvazione dei piani.

I beni immobili suddetti devono essere posseduti anteriormente al 1° gennaio 1963.

Art. 19.

(Contributo sugli investimenti)

Sugli investimenti attuati in esecuzione dei piani di cui all'articolo 16 può essere corrisposto per anni 5 un contributo del 3,50 per cento annuo calcolato sul loro ammontare determinato dal Ministro per la marina mercantile sentito il Comitato previsto dall'articolo 24.

L'ammontare complessivo degli investimenti sui quali è corrisposto il contributo suddetto non può essere superiore in ogni caso a lire 25 miliardi.

Il contributo è corrisposto a rate semestrali anticipate a decorrere dalla data di ultimazione dei lavori.

Il contributo è concesso con decreto del Ministro per la marina mercantile e viene subordinato alla realizzazione del piano approvato nel termine in esso previsto.

Al raggiungimento di un grado di avanzamento pari al 25 per cento, al 50 per cento e al 75 per cento dei lavori da eseguire, il Ministro per la marina mercantile può concedere l'anticipata corresponsione del contributo in misura proporzionale agli investimenti effettuati desunti dagli stati di avanzamento.

Qualora la realizzazione del piano non avvenga nel termine suddetto il cantiere decade dal contributo ed è tenuto a restituire gli anticipi eventualmente riscossi maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

Per le costruzioni e trasformazioni navali in corso o che saranno iniziate nei cantieri nei quali siano in esecuzione le operazioni di cui alle lettere *a*) e *b*) dell'articolo 16, il contributo di cui all'articolo 1 può essere concesso o integrato applicando la percentuale dell'anno 1967 sentito il Comitato di cui all'articolo 24.

TITOLO III.

CONVERSIONE DELL'ATTIVITA' CANTIERISTICA

Art. 20.

(Piani di conversione dell'attività cantieristica)

Entro 3 anni dall'entrata in vigore della presente legge i cantieri navali possono sottoporre all'approvazione del Ministro per la marina mercantile piani di conversione della loro produzione in altra attività industriale.

La facoltà di cui al comma precedente è limitata ai cantieri che nel quinquennio solare precedente a quello della presentazione del piano abbiano costruito navi aventi ciascuna una stazza lorda di almeno 500 tonnellate se trattasi di navi da pesca ovvero

di 3.000 tonnellate se trattasi di navi di altro tipo.

L'approvazione dei piani è data sentito il parere del Comitato di cui all'articolo 24; tale approvazione non può essere data se i piani non prevedono il reimpiego di personale addetto all'attività cantieristica nelle attività sostitutive o in altre della stessa zona geografica.

Art. 21.

(Agevolazioni tributarie)

Alle operazioni di conversione in esecuzione dei piani di cui all'articolo precedente si applicano le disposizioni contenute negli articoli 17 e 18.

Art. 22.

(Contributo per conversione dell'attività cantieristica)

Ai cantieri navali che procedano alla esecuzione dei piani approvati ai sensi dell'articolo 20 può essere concesso un contributo non superiore ai due quinti dei contributi liquidati complessivamente per nuove costruzioni navali ultimate nel quinquennio 1962-1966.

Il contributo è concesso con decreto del Ministro per la marina mercantile su proposta del Comitato di cui all'articolo 24 e viene subordinato alla realizzazione del piano approvato nel termine in esso previsto.

Il contributo è corrisposto dopo l'ultimazione delle operazioni di conversione; tuttavia nel corso della realizzazione dei piani può essere disposta la concessione di acconti sul contributo medesimo.

Qualora la realizzazione del piano non avvenga nel termine suddetto il cantiere decade dal contributo ed è tenuto a restituire gli acconti eventualmente riscossi maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

Il cantiere al quale è stato corrisposto il contributo suddetto non può essere ammes-

so ai benefici dell'articolo 1 per nuove costruzioni navali iniziate dopo l'ultimazione delle operazioni di conversione.

TITOLO IV.

DISPOSIZIONI COMUNI E TRANSITORIE

Art. 23.

(Controllo e vigilanza)

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

I cantieri sono obbligati a fornire ogni informazione e a consentire lo svolgimento di ispezioni che siano ritenute necessarie per l'esercizio di tale controllo.

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

Per l'esercizio del controllo e della vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale e del Comitato di cui all'articolo 24.

Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nei commi precedenti graveranno su appositi fondi da costituirsi mediante ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi. Le ritenute saranno versate in conto entrate eventuali del Tesoro per essere riassegnate con decreto del Ministro per il tesoro allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Per l'esercizio della vigilanza è assegnato al Registro italiano navale un quinto della ritenuta suddetta.

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

Art. 24.

(Comitato consultivo).

Presso il Ministero della marina mercantile è costituito un Comitato consultivo 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 capo dell'Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;
- 4) il direttore generale della produzione industriale del Ministero dell'industria, del commercio e artigianato;
- 5) il direttore generale del Ministero delle partecipazioni statali;
- 6) un funzionario del Ministero del tesoro — Ragioneria generale dello Stato — avente qualifica non inferiore a ispettore generale;
- 7) un funzionario del Ministero del bilancio avente qualifica non inferiore a ispettore generale;
- 8) due funzionari della direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile aventi qualifica non inferiore a direttore di divisione uno dei quali esercita anche la funzione di segretario.

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

Per ciascuno dei membri di cui ai numeri 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 è nominato un supplente.

I componenti il Comitato sono nominati con decreto del Ministro per la marina mercantile.

Qualora lo ritenga necessario, il presidente del Comitato può invitare esperti a partecipare ai lavori del Comitato.

Il Comitato:

a) esegue accertamenti sulla situazione generale e l'andamento della produzione delle nuove costruzioni navali;

b) propone programmi di studio e di ricerca tecnica ed economica nel campo dell'industria cantieristica;

c) esprime parere e formula proposte in ordine alla concessione dei contributi previsti dai titoli II e III della presente legge;

d) promuove l'attuazione di programmi di costruzioni di navi che realizzino una sensibile riduzione dei costi;

e) esamina ogni altra questione relativa all'applicazione della presente legge sottopostagli dal Ministro per la marina mercantile.

Annualmente il Comitato redige una relazione sullo svolgimento della propria attività che, a cura del Ministro per la marina mercantile, viene trasmessa al Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Art. 25.

(Norme regolamentari)

Le norme regolamentari per l'esecuzione della presente legge sono emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro, per le finanze, per l'industria, per il commercio e l'artigianato, per la difesa e per le partecipazioni statali.

Fino all'emanazione del regolamento previsto dal precedente comma, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101 e successive modificazioni, e le disposizioni integrative che si rendessero necessarie da emanarsi con decreto del Ministro per la marina mercantile.

Art. 26.

(Lavori navali non ammessi ai contributi della legge 29 novembre 1965, n. 1372)

Sugli stanziamenti di cui alla presente legge possono essere concessi i contributi, previsti dagli articoli 1, 9 e 10 della legge 29 novembre 1965, n. 1372, per i lavori navali cui si riferiscono le domande, debitamente documentate, presentate entro il 31 dicembre 1966 qualora le domande medesime non siano state accolte per l'esaurimento degli stanziamenti della stessa legge 29 novembre 1965, n. 1372.

LEGISLATURA IV - 1963-67 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Art. 27.

(Lavori in corso di esecuzione di piani già predisposti)

Qualora i piani di cui all'articolo 15 siano stati predisposti anteriormente all'entrata in vigore della presente legge e concernano lavori iniziati dopo il 1° gennaio 1965 ed in corso al 31 dicembre 1966, i piani medesimi devono essere presentati entro 6 mesi dall'entrata in vigore della legge stessa.

Art. 28.

(Durata della legge e stanziamenti)

La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1967 al 31 dicembre 1971.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge in relazione ai precedenti articoli 1, 9, 10, 11, 19, 22 e per spese di studi, ricerca e accertamenti nel campo delle costruzioni navali è autorizzata la spesa complessiva di lire 89.625.000.000 così ripartita in milioni di lire:

Anno finanziario	CONTRIBUTI				Totale (F)
	Integrativo (artt. 1, 9, 10, 11) (B)	Ristrutturazione (art. 19) (C)	Conversione (art. 22) (D)	Studi, ricerca accertamenti nel campo delle costruzioni navali (E)	
1967.....	9.350	150	500	—	10.000
1968.....	10.350	625	1.000	50	12.025
1969.....	10.650	800	1.500	50	13.000
1970.....	11.150	800	1.000	50	13.000
1971.....	11.150	800	1.000	50	13.000
1972.....	13.650	600	—	50	14.300
1973.....	13.700	600	—	—	14.300
Totale ..	80.000	4.375	5.000	250	89.625

Sulla quota dello stanziamento annuale di cui alla colonna B il 7 per cento può essere riservato alla concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate e il 10 per cento per contributi a lavori diversi dalle nuove costruzioni.

Con la legge di approvazione del bilancio dello Stato può essere modificato il riparto delle somme previste al precedente comma ed eventualmente possono essere integrate le somme medesime.

Le somme non impegnate in un esercizio finanziario sono portate in aumento dello stanziamento dell'esercizio successivo.

Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato ad assumere impegni anche negli esercizi finanziari successivi alla scadenza della validità della presente legge fino all'esaurimento degli stanziamenti complessivi; per lavori diversi dalle nuove costruzioni navali l'autorizzazione è limitata ai contributi relativi ai lavori iniziati prima di detta scadenza.

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

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1967 si fa fronte mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

LEGISLATURA IV - 1963-67 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 1.

PERCENTUALI DEL CONTRIBUTO PER NUOVE COSTRUZIONI E TRASFORMAZIONI NAVALI

CATEGORIA DI NAVI	PERCENTUALE DA APPLICARE SUL COSTO COMPLESSIVO DI PRODUZIONE				
	Anno 1967	Anno 1968	Anno 1969	Anno 1970	Anno 1971
1) Navi passeggeri (a)	11%	10%	10%	10%	10%
2) Navi da carico secco, liquido o misto fino a 25.000 t.s.l. (incluse), rimorchiatori e navi trasporto merci refrigerate	14%	13%	12%	11%	10%
3) Navi da carico secco, liquido o misto da 25.001 a 40.000 t.s.l. (incluse) e navi da pesca (b)	14%	13%	12%	11%	10%
4) Navi da carico secco, liquido o misto oltre le 40.000 t.s.l. (c)	14%	13%	12%	11%	10%
5) Trasformazioni di navi mercantili....	14%	13%	12%	11%	10%

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

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

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

TABELLA N. 2.

NAVI CARICO DI LINEA E PER MERCI VARIE

(Costi unitari massimi in lire/chilogrammo)

PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA (in tonn.)

VELOCITÀ A METÀ CARICO	250	500	1.000	2.500	5.000 e oltre
Nodi 11	670	645	605	—	—
Nodi 12	705	685	640	—	—
Nodi 13	745	720	675	—	—
Nodi 14	785	760	710	610	—
Nodi 15	—	—	745	645	495
Nodi 16	—	—	780	675	520
Nodi 17	—	—	—	710	545
Nodi 18	—	—	—	—	570
Nodi 19	—	—	—	—	595
Nodi 20 e oltre	—	—	—	—	625

Note. — Per valori intermedi delle velocità o dei pesi si procederà per interpolazione.

Ai costi risultanti dall'applicazione della presente tabella saranno aggiunti gli eventuali costi delle attrezzature e degli adattamenti speciali.

LEGISLATURA IV - 1963-67 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 2-bis.

NAVI DA CARICO SECCO ALLA RINFUSA (BULKCARRIER)

Costi unitari massimi in lire/chilogrammo

PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA (in tonn.)					
VELOCITÀ A METÀ CARICO	5.000	7.500	10.000	12.500	15.000 e oltre
Nodi 14	435	—	—	—	—
Nodi 15	455	420	—	—	—
Nodi 16	475	435	425	420	415
Nodi 17	495	455	440	435	430
Nodi 18 e oltre	515	475	460	455	450

Note. — Per i valori intermedi della velocità e dei pesi si procederà per interpolazione.

Ai costi risultanti dall'applicazione della presente tabella saranno aggiunti gli eventuali costi delle attrezzature e degli adattamenti speciali.

TABELLA N. 2-ter

NAVI CARICO ALLA RINFUSA MISTO (SECCO E LIQUIDO)

Costi unitari massimi in lire/chilogrammo

PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA (in tonn.)					
VELOCITÀ A METÀ CARICO	7.500	10.000	15.000	20.000	25.000 e oltre
Nodi 15	435	—	—	—	—
Nodi 16	445	415	400	380	365
Nodi 17	470	440	415	395	380
Nodi 18 e oltre	—	460	435	415	395

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

Ai costi risultanti dall'applicazione della presente tabella saranno aggiunti gli eventuali costi delle attrezzature e degli adattamenti speciali.

LEGISLATURA IV - 1963-67 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 2-quater.

NAVI CISTERNA

Costi unitari massimi in lire/chilogrammo

VELOCITÀ A METÀ CARICO	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA (in tonn.)									
	250	500	1000	2500	5000	7500	10000	15000	20000	25000 e oltre
Nodi 11	710	650	590	—	—	—	—	—	—	—
Nodi 12	745	685	620	—	—	—	—	—	—	—
Nodi 13	780	715	650	—	—	—	—	—	—	—
Nodi 14	820	755	685	480	415	—	—	—	—	—
Nodi 15	—	—	725	500	430	400	—	—	—	—
Nodi 16	—	—	—	520	450	410	390	370	360	345
Nodi 17	—	—	—	550	475	425	405	385	375	360
Nodi 18 e oltre	—	—	—	—	—	445	420	405	390	375

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

Ai costi risultanti dall'applicazione della presente tabella saranno aggiunti gli eventuali costi delle attrezzature e degli adattamenti speciali.

LEGISLATURA IV - 1963-67 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 3.

CONTRIBUTI APPARATI MOTORI DI PROPULSIONE DIVERSI DA QUELLI A SCOPPIO

POTENZA NORMALE (C.A.)	CONTRIBUTO UNITARIO (lire per C.A.)				
	Anno 1967	Anno 1968	Anno 1969	Anno 1970	Anno 1971
25.000	4.700	4.300	4.000	3.600	3.300
21.000	4.800	4.400	4.100	3.700	3.400
16.000	4.900	4.600	4.200	3.900	3.500
12.000	5.100	4.800	4.400	4.000	3.700
6.000	5.600	5.200	4.800	4.400	4.000
3.000	6.100	5.700	5.200	4.800	4.300
1.000 e inferiori	6.500	6.100	5.600	5.100	4.700

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