

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(CARTA)

di concerto col **Ministro « ad interim » del Bilancio
e della Programmazione Economica**

(CRAXI)

e col **Ministro del Tesoro**

(GORIA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° AGOSTO 1984

Provvidenze per l'industria armatoriale

ONOREVOLI SENATORI. — L'industria armatoriale italiana sta vivendo una delle fasi più difficili dell'ultimo cinquantennio e la intensità della crisi, che ha già provocato la scomparsa di alcune società di navigazione di lunghe e prestigiose tradizioni, ha in realtà innescato un processo di progressivo ridimensionamento del ruolo della flotta italiana, che ha tutte le caratteristiche per divenire irreversibile.

Il degrado della capacità concorrenziale a causa degli squilibri gestionali, accentuati da un insieme di fattori interni, si evince non soltanto dalla notevole aliquota del na-

viglio in disarmo che, sfiorando il 20 per cento dell'attuale consistenza della flotta, risulta nettamente superiore al valore medio mondiale, ma anche da una serie di altri indici tutti chiaramente indicativi di un deterioramento senza precedenti.

L'accentuarsi del fenomeno delle vendite all'estero, il maggior ricorso all'attività di noleggio di unità soprattutto a scafo armato, il sostanziale fermo nella domanda di nuovo naviglio particolarmente grave nel corso del 1983, il rafforzamento della tendenza ad operare, al di là delle quote storiche, sul mercato dell'usato, sono indubbia-

mente tutti fenomeni che hanno una precisa giustificazione economica ma che al contempo concorrono ad individuare i tratti più significativi del processo involutivo in corso.

Si è di fronte, quindi, ad una catena di cause ed effetti che occorre spezzare con un provvedimento che deve avere una eccezionale capacità di incidere su una situazione che, attraverso il rallentamento e poi il fermo nel processo di ricambio della flotta, non può che portare all'emarginazione della marineria italiana.

Il sensibile calo dei traffici e dei commerci internazionali, con la conseguente gravissima depressione del mercato dei noli, ha messo a nudo la pesante incidenza di una serie di fattori interni che, accumulandosi agli effetti negativi della crisi generale, ha progressivamente condotto all'emarginazione la maggior parte delle imprese armatoriali nazionali.

Al 1° luglio 1983 la flotta italiana ammontava a 1.609 unità per un totale di poco più di 10 milioni di tonnellate di stazza lorda, vale a dire un tonnellaggio inferiore a quello della stessa data del 1975.

In soli cinque anni, la consistenza della flotta si è ridotta di 1,7 milioni di tonnellate di stazza lorda e di ben 360 mila tonnellate nell'arco dell'ultimo anno.

Si comprende, quindi, che l'efficacia delle misure previste nel presente disegno di legge risulta strettamente condizionata al contestuale varo del ventaglio di provvedimenti indicati nel documento programmatico per il rilancio dell'economia marittima; soltanto aggredendo a fondo le varie cause che penalizzano l'armamento italiano sarà infatti possibile mutare il quadro di riferimento generale e porre l'industria nazionale in grado di competere efficacemente con i principali concorrenti esteri.

La progressiva perdita di capacità concorrenziale trova il suo riscontro nel progressivo deterioramento degli equilibri gestionali e nella scarsa propensione a nuovi investimenti, con il conseguente rallentamento del processo di ricambio della flotta.

In effetti, gli investimenti nel triennio 1981-83 hanno riguardato soprattutto gli ac-

quisti di navi sul mercato estero dell'usato, acquisti che hanno rappresentato il 62 per cento del totale delle nuove immissioni, ammontante nel complesso a poco meno di 950 mila tonnellate di stazza lorda.

Da qui l'assoluta esigenza di invertire tali tendenze e di creare le condizioni idonee a porre l'industria armatoriale in grado di varare progetti di ampio respiro, secondo scelte strategiche che consentano un effettivo sviluppo di tutti i comparti del settore marittimo, ivi compresa l'industria navalmecanica.

La normativa contenuta nel titolo I del provvedimento in esame, mirando, innanzitutto, ad alleviare l'esposizione debitoria delle imprese armatoriali, si propone di creare — mediante la difesa dell'esistente — il presupposto fondamentale per rendere operativo l'insieme delle misure previste dal documento programmatico per il rilancio della economia marittima e che, soltanto se adottate con assoluta tempestività, possono dare i risultati previsti.

L'intera manovra ha il suo punto chiave nella massa di liquidità finanziaria che sarà trasferita all'industria armatoriale al fine di attuare il risanamento finanziario, presupposto per avviare i progetti di ampio respiro che sono necessari per accelerare il processo di adeguamento strutturale della flotta secondo scelte strategiche conformi alle esigenze di un Paese ad economia altamente industrializzata.

Gli effetti più immediati si manifesteranno innanzitutto nel fermo degli smobilizzi e delle vendite all'estero con conseguenti positivi risvolti sul contenimento del *deficit* della bilancia dei noli e soprattutto sulla tutela dei livelli occupazionali della gente di mare e sull'attività dell'industria delle riparazioni navali.

Ma l'effetto di gran lunga più positivo è quello legato alla funzione di volano per le nuove iniziative, indispensabili per fronteggiare efficacemente la concorrenza delle marinerie dei Paesi che hanno già messo in cantiere programmi di notevole impegno finanziario per prepararsi in tempo alla tanto auspicata, anche se non ancora prossima, ripresa dei traffici.

Mediante, quindi, la concessione anticipata delle ultime quattro rate del contributo di credito navale per le operazioni concluse in vigore della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e della legge 10 giugno 1982, n. 361, l'industria armatoriale potrà disporre di un primo apporto finanziario di 125 miliardi di lire rispetto al totale previsto di 400 miliardi di lire.

I benefici scaturenti dalle predette norme sono di duplice natura: da una parte si rende liquido ed esigibile un credito che sarebbe maturato dopo molti anni e dall'altra se ne prevede la corresponsione al valore nominale e non a quello attualizzato.

Il sistema individuato consente, anche sul piano dei tempi tecnici occorrenti all'Amministrazione, di provvedere con la maggiore tempestività possibile al trasferimento di un volume non indifferente di risorse finanziarie a favore dei titolari del diritto al contributo purchè permangano, per almeno due anni, le condizioni previste per il pagamento delle rate di contributo.

La sanzione della decadenza dal contributo, che comporta l'obbligo della restituzione delle somme percepite aumentata degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto, garantisce il rispetto dell'obbligo di tenere in efficienza le navi (conservazione della più alta classe del Registro navale italiano) e soprattutto l'iscrizione delle unità nelle matricole o nei registri italiani.

Le disposizioni contenute nell'articolo 2 stabiliscono l'ammontare dell'erogazione anticipata con il conseguente annullamento dei relativi impegni assunti in bilancio. Lo stesso articolo prevede la garanzia fideiussoria anche a copertura dell'erogazione anticipata per il caso in cui il contributo di credito navale sia stato concesso secondo la procedura prevista dal quinto comma dell'articolo 3 della legge 10 giugno 1982, n. 361, che riguarda il caso degli anticipi concessi in corso di costruzioni.

L'articolo 3 delimita il campo di applicazione del provvedimento prevedendo l'esclusione sia degli investimenti meno recenti sia di quelli riguardanti alcuni tipi di navi, ivi compresi gli acquisti di navi all'estero.

Le ragioni di tali esclusioni sono abbastanza evidenti, trattandosi di investimenti in gran parte ammortizzati ovvero di unità i cui servizi sono remunerati in base a tariffe pubbliche perchè operanti in settori non particolarmente in crisi e che già usufruiscono di altra forma d'intervento statale. Tale notazione vale in particolare per le navi delle società di navigazione che godono delle provvidenze di cui all'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e seguenti, e di quelle previste dalla legge 19 maggio 1975, n. 169, e seguenti, e ciò in quanto lo Stato interviene a copertura delle perdite.

Poichè la finalità primaria del provvedimento è quella di consentire una maggiore liquidità alle imprese armatoriali, l'articolo 4 prevede l'inoperatività degli eventuali atti di cessione del contributo, ovviamente al solo scopo di rendere possibile il pagamento anticipato agli operatori alla cui autonomia decisionale è rimessa in ultima analisi la determinazione di estinguere debiti a breve scadenza ovvero di ridurre l'indebitamento conseguente alla realizzazione di nuove iniziative.

Per evitare l'eventuale opposizione del cessionario è stato necessario prevedere la possibilità che il Tesoro presti una garanzia solidale per il pagamento delle rate per le quali viene annullato il relativo impegno di bilancio.

L'articolo 5, infine, prevede l'annotazione nelle matricole o nei registri degli estremi del provvedimento di erogazione anticipata in modo da garantire l'adozione delle sanzioni previste dal terzo comma dello stesso articolo per il caso in cui dovessero venir meno i requisiti per il mantenimento della titolarità del diritto al contributo ordinario di credito navale.

* * *

Le disposizioni normative contenute nel titolo II prevedono sostanzialmente il rifinanziamento della legge 10 giugno 1982, n. 361, con talune modifiche che — a parte quelle dettate da ragioni tecniche o interpretative — appaiono principalmente dirette ad introdurre la garanzia dello Stato

per l'applicazione della normativa di cui al titolo I e per le operazioni di credito navale e di *leasing*.

Le modifiche apportate con l'articolo 7 del disegno di legge all'articolo 2 della legge 10 giugno 1982, n. 361, nascono dall'entrata in vigore della Convenzione di Londra sulla stazza ovvero dalla necessità di introdurre norme più favorevoli per stimolare lo sviluppo di alcuni comparti della flotta, quali le navi per i traffici croceristici, le navi traghetto della nuova generazione idonee soprattutto ai collegamenti con le isole, le unità d'interesse energetico o per lavori in mare ad avanzata tecnologia.

La disposizione di cui all'articolo 8, che riproduce esattamente quanto disposto dall'articolo 7 della legge 14 agosto 1982, n. 600, ubbidisce esclusivamente a ragioni sistematiche al fine di una trattazione organica della materia.

La norma di cui all'articolo 9 ha carattere transitorio e mira a regolare situazioni connesse al calcolo della stazza ai fini della determinazione del contributo.

Il dettato di cui all'articolo 10 ha una chiara finalità interpretativa del contenuto dell'articolo 7 della legge 10 giugno 1982, n. 361.

Le modifiche di maggior rilievo sono previste dagli articoli 11, 12, 13 e 14, che prevedono l'introduzione della garanzia dello Stato e la conseguente costituzione di un Fondo presso il Ministero del tesoro per la copertura dei rischi connessi alle operazioni di cui agli articoli 4 e 11 del disegno di legge, nonchè l'obbligo per le società armatoriali di presentare — a pena di decadenza dei contributi previsti dal disegno di legge stesso — i bilanci certificati dalle società di revisione.

La garanzia dello Stato, peraltro limitata alle nuove costruzioni, consentirà di creare un maggiore clima di fiducia e tranquillità per gli operatori economici interessati e tende a facilitare, fra l'altro, il ricorso ad operazioni di *leasing*.

L'articolo 15 è diretto a realizzare una continuità di applicazione delle norme nel caso in cui sia stata presentata domanda di contributo ed in cui quest'ultimo non sia ancora stato concesso.

* * *

Il titolo III del provvedimento proroga al 31 dicembre 1986 le provvidenze previste dalla legge n. 600 del 1982, così come modificata ed integrata dalle disposizioni di cui alla legge 26 luglio 1984, n. 396: come è noto tale legge dà attuazione allo schema noto come « demolisci e costruisci », la cui finalità fondamentale è quella di accelerare il processo di ammodernamento della flotta favorendo la demolizione del naviglio economicamente superato a seguito del profondo mutamento intervenuto nella struttura dei traffici.

Il nostro Paese è stato uno dei primi a tradurre legislativamente tale schema — elaborato in sede intenzionale — con le opportune modifiche per adattarlo alle peculiari esigenze della flotta italiana.

Le norme contenute nel titolo III mirano sostanzialmente a prorogare al 31 dicembre 1986 l'insieme delle disposizioni che regolano la materia con alcune modifiche dettate da ragioni puramente tecniche o sistematiche.

DISEGNO DI LEGGE**TITOLO I****PROVVIDENZE IN FAVORE DELL'INDUSTRIA ARMATORIALE: ANTICIPAZIONE DI RATE DI CONTRIBUTO DI CREDITO NAVALE****Art. 1.**

La presente legge attua le « Linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale », approvate dal CIPI nella seduta del 19 giugno 1984.

Art. 2.

Per fronteggiare la situazione di eccezionale crisi in cui versa l'industria armatoriale nazionale, avviare il risanamento finanziario delle imprese e favorire la ripresa degli investimenti nel settore, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere l'erogazione anticipata, in un'unica soluzione, delle ultime quattro rate del contributo di credito navale alle imprese che abbiano effettuato o effettuino, entro il 31 dicembre 1985, investimenti ai sensi della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e 10 giugno 1982, n. 361.

Tale beneficio viene corrisposto alle imprese titolari, al momento della concessione dell'erogazione anticipata, del contributo di credito navale, le quali presentino un programma di utilizzazione della somma che verrà finalizzato agli obiettivi di cui al primo comma.

Per il periodo di concessione del contributo di credito navale secondo la procedura prevista dal quinto comma dell'artico-

lo 3 della legge 10 giugno 1982, n. 361, l'erogazione anticipata, commisurata all'ammontare delle ultime quattro rate calcolate in via presuntiva, è subordinata alla prestazione di idonea fidejussione, rilasciata da primario istituto bancario o assicurativo, valida fino al perfezionamento del provvedimento di determinazione definitiva del contributo di credito navale. La eventuale differenza positiva tra il calcolo definitivo e quello determinato in via presuntiva, non dà luogo ad alcuna integrazione della somma già concessa.

Contestualmente alla concessione del beneficio di cui ai commi precedenti vengono annullati gli impegni relativi alle rate anticipate.

Art. 3.

Sono esclusi dal beneficio di cui al precedente articolo gli investimenti per i quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, debba scadere un numero di rate di contributo di credito navale pari o inferiore a sei. Qualora le rate in scadenza siano superiori a sei ma inferiori a dieci, l'erogazione anticipata è concessa limitatamente alla rata o alle rate eccedenti la sesta.

Sono, inoltre, esclusi gli investimenti concernenti spintori, galleggianti, salvo che siano idonei ad attività di trasporto ed abbiano una capacità di stiva superiore a 6.000 metri cubi, navi da pesca, unità di proprietà di imprese che godano delle provvidenze di cui all'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni, e di proprietà di imprese che godano delle provvidenze di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni, limitatamente al naviglio destinato ai servizi disciplinati dalla legge stessa, nonchè i rimorchiatori con apparato motore di potenza inferiore a 1.700 CV.

Sono, altresì, esclusi gli investimenti relativi a lavori di trasformazione e modificazione d'importo, ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile, inferiore a 2 miliardi di lire, nonchè gli acquisti all'estero e le grandi riparazioni.

Art. 4.

Gli atti di cessione del contributo di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e alla legge 10 giugno 1982, n. 361, già stipulati alla data di entrata in vigore della presente legge, sono inoperanti limitatamente alle rate anticipate in conformità agli articoli precedenti.

Per il pagamento, da parte del cedente, delle rate suddette opera la garanzia del Fondo di cui al successivo articolo 12.

Le condizioni e le modalità della prestazione della garanzia saranno disciplinate con decreto del Ministro del tesoro.

Art. 5.

L'erogazione anticipata di cui all'articolo 1 è concessa con decreto del Ministro della marina mercantile.

Gli estremi del decreto di concessione sono annotati nella matricole o nei registri, di cui all'articolo 146 o 234 del codice della navigazione, ove sono iscritte le unità in relazione alle quali è stato emanato il provvedimento.

La perdita del diritto al contributo di credito navale di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni e integrazioni, ed alla legge 10 giugno 1982, n. 361, con esclusione del caso di perdita del contributo stesso per fatti derivanti da forza maggiore, intervenuti entro due anni dalla data del provvedimento di concessione dell'erogazione anticipata di cui all'articolo 1, comporta l'obbligo di restituzione della somma percepita, aumentata degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data di emanazione del provvedimento con il quale si richiede la restituzione.

Nel caso di nuove costruzioni il termine di due anni di cui al comma precedente è elevato a quattro.

Art. 6.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, sono emanate le norme di attuazione del presente titolo.

TITOLO II

RIFINANZIAMENTO, CON MODIFICHE
ED INTEGRAZIONI, DELLA LEGGE 10
GIUGNO 1982, N. 361, CONCERNENTE IL
CREDITO NAVALE

Art. 7.

Il quarto comma dell'articolo 1 della legge 10 giugno 1982, n. 361, è sostituito dal seguente:

« Il contributo è elevato al 3,20 per cento, per ogni semestre e per la durata di 12 anni, del prezzo dell'opera da realizzare nel caso di lavori relativi alla costruzione, trasformazione e modificazione dei seguenti tipi di unità:

1) navi traghetto e navi per carico secco con più di un ponte, inferiori a 7.000 tonnellate di stazza lorda, qualora staziate in base alla Convenzione di Londra del 23 giugno 1969 ratificata con legge 22 ottobre 1973, n. 958; per le navi traghetto di nuova costruzione, idonee al trasporto congiunto di passeggeri e mezzi gommati, si prescinde dal limite di tonnellaggio;

2) navi da carico liquido o gas liquefatto, inferiori a 5.000 tonnellate di stazza lorda;

3) navi inferiori a 3.000 tonnellate di stazza lorda;

4) navi da passeggeri, adibite a crociera, i cui lavori siano iniziati posteriormente al 1° gennaio 1984;

5) navi ed altri mezzi nautici, per lavori in mare di interesse energetico, qualora si tratti di costruzione di navi o di mezzi nautici ad avanzata tecnologia ».

Art. 8.

All'articolo 2, primo comma, della legge 10 giugno 1982, n. 361, dopo la lettera c) è aggiunta la seguente lettera:

« d) unità a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 75 tonnellate, abilitate

alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi ».

Art. 9.

Per le iniziative sorte prima dell'entrata in vigore della presente legge, ai fini dell'applicazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e della legge 10 giugno 1982, n. 361, si fa riferimento alla stazza calcolata in base alle norme vigenti al momento dell'iniziativa.

Art. 10.

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 7 della legge 10 giugno 1982, n. 361, per iniziative successive alla data del 1° gennaio 1981 ammissibili al contributo, nei limiti posti dallo stesso articolo, devono intendersi tutte le iniziative che rientrano fra quelle previste dall'articolo 2 della legge stessa.

Art. 11.

Per le iniziative tese alla realizzazione di nuove costruzioni, i cui lavori abbiano inizio successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, le obbligazioni finanziarie delle imprese di cui all'articolo 1, primo comma, della legge 10 giugno 1982, n. 361, connesse al rimborso dei debiti contratti con aziende ed istituti di credito nonché al pagamento dei canoni relativi ad operazioni di *leasing*, possono essere assistite, in misura non superiore al 50 per cento, da garanzia solidale dello Stato.

I presupposti, le condizioni e le modalità di rilascio della garanzia dello Stato di cui al precedente comma sono determinate con decreto del Ministro del tesoro, da emanarsi nel termine di due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 12.

È istituito presso il Ministero del tesoro il Fondo centrale di garanzia per la copertura di rischi connessi alle operazioni di cui ai precedenti articoli 4 e 11.

Il Fondo di cui al comma precedente è amministrato da un Comitato nominato con decreto del Ministro del tesoro di concerto con il Ministro della marina mercantile, composto di 5 membri, di cui due designati dal Ministro del tesoro, uno dal Ministro della marina mercantile, uno dall'Associazione bancaria italiana (ABI) ed uno dalla Confederazione italiana armatori liberi (CONFITARMA). Il presidente del Comitato è scelto tra i membri designati dal Ministro del tesoro.

Il Comitato di cui al precedente comma ha il compito di deliberare in ordine ai criteri ed alle modalità degli interventi del Fondo centrale di garanzia, nonché in ordine ai limiti di intervento del Fondo stesso.

Le spese per il funzionamento del Comitato sono a carico del Fondo centrale di garanzia di cui al primo comma del presente articolo.

Art. 13.

La dotazione del Fondo di cui al precedente articolo 12 è costituita:

a) dall'apporto di lire 20 miliardi da parte dello Stato;

b) dagli interessi maturati sulle disponibilità finanziarie del Fondo stesso;

c) dalle somme che gli istituti ed aziende di credito dovranno versare quale corrispettivo della trattenuta dello 0,50 per cento che gli istituti e le aziende di credito medesimi sono tenuti ad operare, una volta tanto all'atto dell'erogazione, sull'importo originario dei finanziamenti concessi;

d) dai contributi degli istituti ed aziende di credito che saranno determinati dal Comitato di cui all'articolo precedente, sull'ammontare complessivo delle operazioni in essere alla fine dell'anno precedente;

e) dagli eventuali contributi di enti pubblici e privati o di associazioni, interessati allo sviluppo dei traffici marittimi.

Art. 14.

Le imprese che beneficiano dei contributi previsti dalla presente legge devono presentare annualmente al Ministero della marina mercantile, a partire dall'esercizio finanziario 1985, il bilancio certificato da società di revisione all'uopo autorizzate ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136.

Per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio, l'obbligo della certificazione è riferito alle risultanze contabili.

La mancata presentazione del bilancio o delle risultanze contabili entro il 30 giugno dell'anno successivo cui si riferiscono, comporta la cessazione della corresponsione del contributo a decorrere dal 1° luglio successivo a tale termine.

Art. 15.

Le modifiche alla legge 10 giugno 1982, n. 361, di cui al presente titolo, ove non sia diversamente disposto, si applicano alle iniziative assunte dal 1° gennaio 1984, sempre che alla data di entrata in vigore della presente legge non sia già intervenuto il relativo provvedimento di concessione del contributo.

TITOLO III**PROROGA, CON MODIFICAZIONI ED
INTEGRAZIONI, DELLA LEGGE
14 AGOSTO 1982, n. 600****Art. 16.**

L'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Al fine di favorire il rinnovamento della flotta mercantile, alle imprese che vengono per demolizione o che fanno demolire per proprio conto, in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica eu-

ropea, navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, iscritte da almeno 3 anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, abbinando a detta operazione la costruzione di nuove unità, possono essere concessi i benefici previsti dal primo comma del successivo articolo 2.

Per avere titolo a detti benefici le imprese interessate debbono demolire un tonnellaggio di stazza lorda compensata pari o superiore al doppio del tonnellaggio, calcolato anch'esso in tonnellate di stazza lorda compensata, del naviglio di nuova costruzione da commettere o da acquistare, entro il 31 dicembre 1986, presso un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, sempre che le nuove costruzioni siano:

a) navi di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a tecnologia avanzata per trasporto di passeggeri, nonchè per le unità a scafo metallico abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia che sono destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 cavalli vapore, nonchè draghe semoventi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate;

c) galleggianti e costruzioni d'interesse energetico, costruzioni antinquinamento, unità per ricerche nonchè per lavori in mare, tutti di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate.

Sono escluse le costruzioni militari, da diporto, quelle effettuate per conto dello Stato, nonchè le unità abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade.

Alle imprese che fanno effettuare lavori di trasformazione in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, di navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 1000 tonnellate, iscritte

da almeno 3 anni nelle matricole di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, possono essere concessi i benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, semprechè le imprese interessate stipulino i relativi contratti entro il 30 giugno 1986.

Sono escluse dai benefici di cui al secondo comma dell'articolo 2 le trasformazioni effettuate per conto dello Stato, quelle effettuate su navi abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade, quelle su unità da diporto, nonchè su navi che non siano in possesso, dopo l'effettuazione dei lavori, della più alta classe del registro italiano navale.

Le navi o i galleggianti per la cui costruzione o per la cui trasformazione vengono erogati i benefici previsti dall'articolo 2 della presente legge devono essere iscritti nelle matricole o nei registri nazionali.

In caso di cancellazione per vendita all'estero di unità costruite o trasformate, intervenuta, per le prime, entro i 5 anni dalla data di iscrizione e, per le seconde, entro 3 anni dalla data di ultimazione dei lavori, i proprietari decadono dall'intero beneficio e sono obbligati a restituire le somme percepite più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data della dichiarazione di decadenza, aumentato di 2 punti.

Ai fini della concessione dei benefici previsti dal primo comma dell'articolo 2 della presente legge, la perdita del naviglio a seguito di naufragio, incendio o altra causa accidentale, purchè avvenuta in data non antecedente al 1° gennaio 1984, è equiparata alla volontaria demolizione ».

Art. 17.

L'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata del naviglio da demolire può essere concesso un contributo di lire 50.000. Detto contributo è elevato fino a lire 100.000 per tonnellata di stazza lorda compensata in

funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati con le norme da emanarsi ai sensi dell'articolo 8 della presente legge; con tali norme sarà parimenti fissata la definizione convenzionale di tonnellata di stazza lorda compensata, ai fini dell'applicazione della presente legge. In ogni caso il contributo è riferito ad un tonnellaggio di stazza lorda compensata da demolire doppio di quello da costruire.

Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata della unità da trasformare può essere concesso un contributo di lire 25.000; detto contributo è elevato a lire 50.000 per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati dalle norme da emanarsi ai sensi dell'articolo 8 della presente legge. Il contributo non può in ogni caso risultare superiore al 6 per cento del prezzo dei lavori di trasformazione ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile ».

Art. 18.

L'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al primo comma dell'articolo 2 della presente legge devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata dal contratto di commessa della unità da costruire o di prima vendita dell'unità da acquistare.

A pena di decadenza, entro 12 mesi dall'inizio della costruzione del nuovo naviglio o dal contratto di prima vendita, gli interessati devono definire il piano di demolizione presentando gli estratti matricolari delle navi da demolire e i relativi certificati di stazza.

L'ultimazione dei lavori di costruzione deve avvenire entro il termine di 24 mesi dalla data del loro inizio. Tale termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile nel caso di ritardo non imputabile al committente ovvero per ragioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della costruzione navale.

In corrispondenza del 25, del 50, del 75 per cento dell'avanzamento globale dei lavori della nuova costruzione navale e dei correlati lavori di demolizione possono essere corrisposti 3 anticipi, ciascuno uguale al 25 per cento del contributo, risultante dal provvedimento di concessione.

Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata dal contratto di commessa dei lavori di trasformazione, ovvero, in mancanza, da copia degli ordinativi dei lavori da eseguire, sottoscritta per accettazione dall'esecutore delle opere, o copia delle fatture di spesa.

I lavori di trasformazione devono avere inizio entro il 30 giugno 1986 e devono essere completati, a pena di decadenza dal contributo, entro il termine di 18 mesi dalla data del loro inizio. Tale ultimo termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile nel caso di ritardo non imputabile al committente ovvero per ragioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della trasformazione.

L'ammissione ai benefici è disposta con decreto del Ministro della marina mercantile.

I documenti per la liquidazione finale del contributo di cui al primo comma dell'articolo 2, nonché quelli per la liquidazione del contributo di cui al secondo comma dello stesso articolo, devono essere presentati, a pena di decadenza, entro un anno dalla data di ultimazione dei lavori di costruzione o di trasformazione ».

Art. 19.

L'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« È esclusa dei benefici di cui al primo comma dell'articolo 2 della presente legge la demolizione di:

1) navi da carico secco o miste di età superiore a 25 anni e quelle da carico liquido di età superiore a 15 anni;

- 2) navi abilitate al servizio marittimo dei porti e delle rade;
- 3) navi fluviali e lacuali;
- 4) navi di proprietà dello Stato;
- 5) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza inferiore a 500 cavalli vapore.

I limiti di età previsti al punto 1) del precedente comma non si applicano per le navi aventi stazza lorda inferiore a 13.000 tonnellate e sono elevati di anni 10 per le navi i cui contratti di demolizione siano stipulati entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. La elevazione di 10 anni si applica anche ai contratti di demolizione stipulati successivamente alla data del 31 dicembre 1983 ».

Art. 20.

All'articolo 8 della legge 14 agosto 1982, n. 600, è aggiunto il seguente comma:

« Con decreto del Ministro della marina mercantile sarà fissata una ulteriore tabella di conversione da tonnellate di stazza lorda in tonnellate di stazza lorda compensata che tenga conto della Convenzione di Londra del 28 giugno 1969, ratificata con legge 22 ottobre 1973, n. 958 ».

Art. 21.

L'articolo 7 della legge 14 agosto 1982, n. 600, è abrogato.

Art. 22.

Le disposizioni contenute nella legge 14 agosto 1982, n. 600, già prorogate e modificate, con le modifiche e le integrazioni di cui al presente titolo, nonchè i termini scaduti il 31 dicembre 1983 e prorogati al 30 giugno 1984, sono ulteriormente prorogati al 31 dicembre 1986.

Le modifiche alla predetta legge, di cui al presente titolo, ove non sia diversamen-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

te disposto, si applicano esclusivamente alle iniziative assunte dal 1° luglio 1984.

Art. 23.

Per l'attuazione della presente legge, è autorizzata, per l'anno 1984, la spesa complessiva di lire 150 miliardi destinata quanto a:

a) lire 125 miliardi, al finanziamento degli interventi di cui al titolo I della presente legge;

b) lire 20 miliardi, quale apporto al fondo di garanzia di cui al precedente articolo 12;

c) lire 5 miliardi, al finanziamento degli interventi di cui al titolo III della presente legge, in aggiunta agli stanziamenti di cui alla legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni.

Per gli interventi di cui al titolo II della presente legge, è altresì autorizzato, in aggiunta ai limiti di impegno previsti dall'articolo 10 della legge 10 giugno 1982, n. 361, il limite di impegno di lire 25 miliardi per l'anno finanziario 1984.

Art. 24.

All'onere di lire 175 miliardi, derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1984, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Fondo investimenti e occupazione ».

All'onere di lire 25 miliardi per ciascuno degli anni 1985 e 1986, derivante dall'applicazione del secondo comma del precedente articolo 23, si provvede con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1984-1986, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1984, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Disposizioni urgenti in materia di servizi marittimi di preminente interesse nazionale ».

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Art. 25.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.