

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1619)

*Urgenza*

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(JERVOLINO)

di concerto col **Ministro del Bilancio**

(PELLA)

col **Ministro delle Finanze**

(TRABUCCHI)

col **Ministro del Tesoro**

(TAVLANI)

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

(MARTINELLI)

NELLA SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1961

### Norme per l'esercizio del credito navale

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente disegno di legge si inserisce nel quadro delle iniziative governative intese a stimolare le attività economico-marittime del Paese e gli investimenti produttivi. Esso consentirà lo ulteriore ammodernamento e sviluppo della nostra flotta mercantile con benefiche ripercussioni sull'economia nazionale e sulla occupazione dei marittimi.

Il provvedimento viene incontro ad una necessità veramente sentita dall'armamento, quella cioè di ottenere finanziamenti a tassi di interesse vicini a quelli medi ottenuti dagli armatori dei più importanti Paesi marittimi.

Il problema del credito navale in Italia non è nuovo e già nell'anteguerra ebbe a trovare soluzione. Infatti con regio decreto-legge 5 luglio 1928, n. 1817, venne creato l'Istituto per il credito navale avente lo scopo di concorrere all'incremento del naviglio marittimo italiano e all'intensificazione dei traffici marittimi mediante la concessione di mutui a favore di imprese di nazionalità italiana. Le operazioni di credito effettuate dal detto istituto godevano di un contributo di interesse da parte dello Stato che abbassava così il costo dei finanziamenti. Il citato Istituto venne però sciolto con legge 21 maggio 1940, n. 657, e le sue attività e passività fu-

rono trasferite all'Istituto mobiliare italiano, il quale venne autorizzato ad effettuare operazioni di credito navale, ma senza contributo dello Stato.

Venuto meno il contributo dello Stato, tutte le operazioni di credito navale sono state perciò effettuate ai tassi di mercato e, di conseguenza, specie nell'immediato dopoguerra, il problema dell'onere degli interessi è divenuto particolarmente gravoso.

Lo stesso Consiglio superiore della marina mercantile, si è ampiamente occupato della questione auspicandone la soluzione. Un notevole aiuto è stato dato con la legge 17 luglio 1954, n. 522, che ha previsto, all'articolo 14, la concessione di un contributo di interesse per nuove costruzioni e per la installazione di nuovi apparati motori, ma tale provvidenza ha avuto limitata portata perchè applicata ai soli contratti stipulati nei primi tre anni di applicazione della legge e cioè dal 13 agosto 1954 al 13 agosto 1957.

Negli ultimi tempi il costo del denaro in Italia ha registrato una leggera flessione, ma per l'industria marittima il problema è più che mai attuale, dato che il tasso di interesse medio praticato nel mercato nazionale è sempre notevolmente superiore a quello medio quotato nei mercati esteri.

Ora, è noto, che l'alto costo dei finanziamenti incide sul prezzo della nave e di conseguenza comporta maggiori ammortamenti e, quindi, più elevate spese di esercizio, il che pone l'industria marittima nazionale in difficile posizione. Si deve, infatti, tener presente che la nave opera sul mercato internazionale, dove solo le unità che navigano a più bassi costi di esercizio, specie nei periodi di congiuntura, qual'è l'attuale, riescono ad acquisire noli, evitando così il disastro.

Il presente provvedimento tende appunto a rendere meno onerosi i finanziamenti e, quindi, a migliorare la posizione competitiva della nostra marina mercantile. Le condizioni meno gravose dei finanziamenti, d'altra parte, potranno indurre i nostri imprenditori marittimi ad accelerare i loro programmi di rinnovamento delle flotte e ciò porterà, ovviamente, a nuove ordinazioni di navi, con conseguenti maggiori possibilità di lavoro per i cantieri.

Si deve sottolineare a questo proposito che il provvedimento prescinde dall'obbligo di effettuare i lavori in cantieri nazionali. Esso perciò non prevede alcuna discriminazione a danno dei cantieri di altri Paesi, discriminazione che avrebbe certamente sollevato obiezioni da parte di alcune Nazioni alle quali siamo legati da particolari accordi.

Il disegno di legge prevede la corresponsione, all'Istituto mutuante, di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3,50 per cento per i finanziamenti — di durata non superiore ai 15 anni — destinati alla costruzione, trasformazione e grandi riparazioni di navi mercantili.

I finanziamenti stessi saranno, in generale, oncessi per il 50 per cento del prezzo dei singoli lavori, con un onere totale a carico dello Stato variabile in relazione alla durata dei finanziamenti, ma che comunque non potrà superare 30 miliardi di lire. In tal modo saranno assistiti dal contributo statale finanziamenti per un ammontare di circa 100 miliardi e, quindi, lavori per non meno di 200 miliardi.

Esso conferma inoltre che le operazioni di credito navale possono essere esercitate dall'Istituto mobiliare italiano anche a mezzo della sua Sezione autonoma di credito navale, ma prevede altresì la eventuale istituzione di Sezioni autonome di credito navale presso Istituti di credito di diritto pubblico, alle quali vengono estese tutte le facilitazioni godute dalla Sezione autonoma dell'I.M.I. in modo che tutte le Sezioni si trovino sullo stesso piano. È stata prevista quest'ultima possibilità per eventuali nuove future esigenze nel campo dei finanziamenti marittimi, pur tenendo presente che l'I.M.I. ha finora potuto far fronte a numerose richieste di finanziamenti per un ammontare ragguardevole per nuove costruzioni realizzate in applicazione delle varie leggi sulle costruzioni navali.

Passando all'illustrazione dei singoli articoli, si precisa quanto segue:

*Art. 1.* — Prevede che le operazioni di credito navale possono essere effettuate e gestite dall'I.M.I. anche a mezzo della sua gestione autonoma di credito navale. Si è

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

lasciata così invariata l'attuale situazione dell'I.M.I. per quanto riguarda le operazioni in questione.

Stabilisce inoltre la procedura da seguire per la istituzione di Sezioni autonome di credito navale presso Istituti di credito di diritto pubblico.

*Art. 2.* — Detta norme circa la costituzione ed il funzionamento delle Sezioni autonome di credito navale. Anche in questo campo nulla è innovato per quanto riguarda l'I.M.I.

*Art. 3.* — Analogamente a quanto praticato dall'I.M.I. in materia di credito navale, viene previsto che le Sezioni autonome, eventualmente da costituire a norma del secondo comma del precedente articolo 1, debbono far fronte ai finanziamenti per la costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili mediante emissione di obbligazioni di durata non superiore a quindici anni. A tali obbligazioni è esteso il regime fiscale vigente per l'I.M.I.

*Art. 4.* — Stabilisce il regime fiscale delle costituende Sezioni autonome parificandolo a quello goduto dalla Sezione autonoma di credito navale dell'I.M.I.

*Art. 5.* — Stabilisce che i finanziamenti possono essere concessi alle imprese aventi i requisiti di cui agli articoli 143 e 144 del Codice della navigazione per lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili idonee alla navigazione marittima. Per tali lavori i finanziamenti non possono avere durata superiore ai 15 anni.

*Art. 6.* — Prescrive che l'importo dei singoli finanziamenti, non può essere superiore al 50 per cento del prezzo dei relativi lavori determinato dal Ministro della marina mercantile. Per le navi addette prevalentemente al trasporto passeggeri di stazza lorda non inferiore a 20.000 tonnellate tale limite è elevato al 60 per cento.

Prevede altresì che le garanzie dei finanziamenti sono determinate dagli Istituti finanziatori; ciò perchè i finanziamenti me-

desimi vengono erogati con fondi reperiti dagli enti mutuanti attraverso l'emissione di obbligazioni (articolo 3).

Nel caso di costituzione di ipoteca è prevista l'applicazione della procedura stabilita dagli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione; altre norme, infine, riguardano i casi in cui i finanziamenti siano garantiti con privilegio speciale sui macchinari e sulle attrezzature, costruiti o in costruzione, da installare sulla nave.

*Art. 7.* — Prevede la concessione di un contributo di interesse del 3,50 per cento annuo per l'intera durata dei finanziamenti concessi a norma dell'articolo 5 pagabile all'Istituto finanziatore, alla scadenza delle annualità o semestralità di ciascun finanziamento, in misura costante risultante dalla differenza fra la rata di ammortamento calcolata al saggio totale di interesse richiesto dall'Istituto finanziatore e quella determinata al tasso ottenuto deducendo dal detto tasso totale il concorso percentuale dello Stato (3,50 per cento). Tale contributo, durante il periodo di prefinanziamento è calcolato, invece, con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione.

Prescrive infine che il contributo in parola non è cumulabile, in ogni caso, con altri contributi corrisposti dallo Stato o da altri enti a norma di legge e regolamenti speciali, anche di carattere regionale.

*Art. 8.* — Indica le condizioni per il mantenimento del contributo di interesse. È prescritto, in sostanza, che le navi di nuova costruzione per le quali è stato concesso il contributo di interesse, debbono essere iscritte nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e nella più alta classe del Registro italiano navale.

Le anzidette navi, durante il periodo di ammortamento dei finanziamenti, non possono essere vendute a persone, enti o società non aventi i requisiti per essere proprietari di navi italiane.

Altre norme infine prevedono i casi di decadenza o sospensione del pagamento del contributo di interesse.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

*Art. 9.* — Sono indicati i limiti di applicazione della legge le cui provvidenze possono essere concesse per le navi a scafo metallico da passeggeri e miste e da carico secco e liquido idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale. Sono escluse, in ogni caso, le navi idonee esclusivamente: a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade; alla navigazione fluviale, lacuale e lagunare nonchè le navi da diporto e quelle costruite per conto di amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti.

*Art. 10.* — Come si può rilevare dal testo dell'articolo non è indicato l'onere complessivo a carico dello Stato non essendo possibile determinare a priori dato che i finanziamenti potranno avere durata variabile pur non eccedendo i 15 anni. Pertanto, l'articolo secondo una formula adottata in leggi già vigenti e in alcuni disegni di legge ora all'esame del Parlamento, prevede soltanto limiti di impegno dell'ammontare massimo di 500 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari

dal 1961-62 al 1964-65 e di conseguenza per tutta la durata dei finanziamenti. Ciò consentirà al Ministero della marina mercantile di assumere nell'esercizio finanziario 1961-62 un impegno non superiore a lire 500 milioni ed impegni di pari ammontare per ciascuno degli esercizi successivi fino alla scadenza dei finanziamenti concessi. Nel successivo esercizio finanziario 1962-63 oltre agli impegni assunti nel precedente esercizio finanziario 1961-62 il Ministero della marina mercantile potrà assumere altri impegni per un ammontare massimo di lire 500 milioni ed impegni di pari ammontare per ognuno degli esercizi successivi per quanti saranno gli anni di durata dei finanziamenti concessi; lo stesso avverrà nei rimanenti esercizi dal 1963-64 al 1964-65.

Nell'ipotesi limite che tutti i finanziamenti avessero durata quindicennale e che le richieste di contributo accolte assorbissero in ogni anno i 500 milioni previsti, l'onere totale a carico dello Stato, come già detto più sopra, sarebbe di lire 30 miliardi e cioè:

Impegni complessivi assunti nell'esercizio finanziario 1961-62	L. 500.000.000 × 15 = L. 7.500.000.000
Impegni complessivi assunti nell'esercizio finanziario 1962-63	L. 500.000.000 × 15 = L. 7.500.000.000
Impegni complessivi assunti nell'esercizio finanziario 1963-64	L. 500.000.000 × 15 = L. 7.500.000.000
Impegni complessivi assunti nell'esercizio finanziario 1964-65	L. 500.000.000 × 15 = L. 7.500.000.000
TOTALE . . . L. 30.000.000.000	

Il secondo comma dell'articolo in parola prevede che i conseguenti stanziamenti saranno iscritti nello stato di previsione del bilancio del Ministero della marina mercantile. Tali stanziamenti saranno ovviamente determinati in relazione alla effettiva durata dei finanziamenti ed all'effettivo ammontare dei contributi di modo che alla fine del quarto anno sarà possibile avere un quadro completo dell'onere a carico dello Stato evitando così quell'immobilizzo di fondi che si sarebbe verificato ove gli stanziamenti fossero stati

stabiliti a priori in relazione ai limiti massimi previsti dalla legge.

*Art. 11.* — Prescrive che le norme regolamentari per l'esecuzione della legge saranno emanate con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro.

*Art. 12.* — Prevede la integrazione del Comitato di gestione dei finanziamenti per

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

le operazioni di cui alla legge 22 dicembre 1953, n. 955 (assicurazione dei crediti all'esportazione) con un rappresentante designato dal Ministro della marina mercantile. Al riguardo è da tener presente che il Comitato tratta spesso questioni che rivestono

una grande importanza per l'industria marittima in generale e cantieristica in particolare. Sembra pertanto necessario che un rappresentante del Ministero della marina mercantile entri a far parte del Comitato di pieno diritto.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

*(Istituti autorizzati all'esercizio del credito navale)*

Le operazioni di credito navale che l'Istituto mobiliare italiano è autorizzato a compiere in base alla legge 21 maggio 1940, n. 657, nonché quelle previste dalla presente legge, possono essere effettuate e gestite anche dalla Sezione autonoma istituita nell'ambito dell'Istituto anzidetto, come previsto dal regio decreto legislativo 2 giugno 1946, numero 491.

Qualora le esigenze lo richiedono, il Ministro del tesoro, su proposto del Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio può autorizzare l'istituzione, presso Istituti di credito di diritto pubblico, di sezioni autonome di credito navale alle quali saranno applicabili le disposizioni della presente legge.

**Art. 2.**

*(Costituzione e funzionamento delle Sezioni autonome di credito navale)*

Salvo quanto stabilito dall'articolo 3 del regio decreto legislativo 2 giugno 1946, numero 491, nei riguardi della Sezione autonoma dell'Istituto mobiliare italiano, le norme costitutive e di funzionamento delle Sezioni autonome di cui al secondo comma dell'articolo 1, sono deliberate dai rispettivi Istituti, ed approvate con decreti del Ministro del tesoro di concerto con il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

Gli organi delle Sezioni deliberanti i finanziamenti sono integrati con due funzionari designati rispettivamente dal Ministro del tesoro e dal Ministro della marina mercantile.

**Art. 3.**

*(Emissione di obbligazioni a copertura dei finanziamenti)*

Le Sezioni autonome di cui al secondo comma dell'articolo 1 sono autorizzate ad emettere obbligazioni nominative o al portatore di durata non superiore a quindici anni.

Le obbligazioni anzidette sono parificate ad ogni effetto alle cartelle fondiari; sono comprese tra i titoli sui quali l'Istituto di emissione ha facoltà di effettuare anticipazioni e possono essere accettate quale deposito cauzionale presso la pubblica amministrazione.

I finanziamenti previsti dal primo comma del successivo articolo 5 concessi dalle Sezioni autonome di cui al secondo comma dell'articolo 1, debbono essere effettuati in obbligazioni alle quali sono estese tutte le agevolazioni fiscali previste per le obbligazioni emesse dall'Istituto mobiliare italiano.

**Art. 4.**

*(Regime fiscale delle Sezioni autonome)*

Le Sezioni autonome di credito navale istituite ai sensi del secondo comma dell'articolo 1, per gli atti inerenti alla loro costituzione e al loro funzionamento, per i finanziamenti previsti dal successivo articolo 5, nonché per i relativi atti, contratti e formalità sono soggette al regime fiscale previsto per la Sezione autonoma di credito navale dell'Istituto mobiliare italiano.

Le Sezioni stesse godono altresì di ogni altra facilitazione fiscale concessa alla Sezione autonoma di credito navale dell'Istituto mobiliare italiano.

**Art. 5.**

*(Finanziamenti, durata e facilitazioni)*

I finanziamenti di cui alla presente legge possono essere concessi per una durata non eccedente i quindici anni ad imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi

italiane ai sensi degli articoli 143 e 144 del Codice della navigazione, per concorrere alla spesa di lavori iniziati dopo l'entrata in vigore della presente legge, relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili idonee alla navigazione marittima.

Ai finanziamenti concessi ai sensi della presente legge, sono estese, in quanto applicabili, le norme contenute negli articoli 6, 9 (secondo comma), 10 11 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, numero 367 e successive modificazioni.

#### Art. 6.

*(Ammontare dei finanziamenti e garanzie)*

L'importo dei finanziamenti di cui all'articolo 5 non può eccedere il cinquanta per cento del prezzo dei relativi lavori determinato dal Ministro della marina mercantile. Tale limite può essere elevato fino al sessanta per cento nel caso di navi prevalentemente addette al trasporto passeggeri, di stazza lorda non inferiore a 20.000 tonnellate.

L'Istituto finanziatore determina le garanzie dei finanziamenti.

Nel caso di costituzione di ipoteca si applica la procedura stabilita dagli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

I finanziamenti possono essere garantiti con privilegio speciale sui macchinari e sulle altre attrezzature, costruiti o in costruzione, da installare sulla nave. Il privilegio ha effetto anche nei confronti dei terzi ed è preferito ad ogni altro diritto di prelazione, ad eccezione di quelli derivanti dai privilegi e ipoteche preesistenti all'annotazione di cui al successivo comma, i quali conservano la loro priorità rispetto al privilegio anzidetto e ad eccezione altresì del privilegio per spese di giustizia.

A richiesta dell'Istituto finanziatore il privilegio è annotato senza spese nel Registro di cui all'articolo 1524 del Codice civile presso il tribunale competente, in relazione alla località nella quale si trovano i macchinari e le attrezzature o dove ha sede il cantiere presso il quale sono eseguiti i lavori. Di esso

viene dato avviso mediante inserzione nel Foglio annunci legali della Provincia.

#### Art. 7.

*(Contributo di interesse)*

Per i finanziamenti concessi ai sensi della presente legge lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'Istituto mutuante — per l'intera durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3,50 per cento annuo.

Il suddetto contributo è accordato con decreto del Ministro della marina mercantile, previo parere favorevole del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, all'uopo integrato con due membri effettivi designati dal Ministro della marina mercantile.

Il contributo medesimo è pagato, durante il periodo di ammortamento, salvo quanto disposto dal successivo articolo 8, all'Istituto finanziatore alla scadenza delle annualità o semestralità relative a ciascun finanziamento, in misura costante, risultante dalla differenza tra la rata di ammortamento calcolata al saggio totale di interesse richiesto dallo Istituto finanziatore e quella determinata al tasso ottenuto deducendo dal detto tasso totale il concorso percentuale dello Stato. Durante il periodo di somministrazione del finanziamento, tale contributo è calcolato, invece, con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione.

Il pagamento di cui al precedente comma non può comunque essere effettuato prima del completamento dei relativi lavori.

In nessun caso il predetto contributo è cumulabile con analoghi contributi corrisposti dallo Stato o da altri enti a norma di leggi e regolamenti speciali, anche di carattere regionale. Ove la concessione dei contributi previsti dalle dette leggi e regolamenti speciali sia subordinata alla esecuzione dei lavori in cantieri di una parte determinata del territorio nazionale ai lavori stessi non si applicano le disposizioni della legge 17 luglio 1954, n. 522, e successive modifiche.

## Art. 8.

(Condizioni per il mantenimento del contributo di interesse)

Le navi di nuova costruzione per le quali sia stato assunto dal Ministero della marina mercantile l'onere della corresponsione del contributo di interesse ai sensi dell'articolo 7, devono essere iscritte nei registri previsti dall'articolo 146 del Codice della navigazione nel termine stabilito dal Ministro della marina mercantile. Tale termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile nel caso di ritardi non imputabili agli interessati.

Durante il periodo di ammortamento dei finanziamenti concessi per i lavori di cui al precedente articolo 5, le navi non possono essere vendute a persone, enti o società non aventi i requisiti per essere proprietari di navi italiane, non possono essere in qualsiasi altro modo trasferite alla bandiera estera e devono essere iscritte nella più alta classe del Registro Italiano Navale.

Qualora non siano osservate le condizioni previste dai commi precedenti ha luogo la decadenza dalla corresponsione del contributo di interesse con decorrenza:

a) dalla data d'inizio del pagamento del contributo stesso per le navi di nuova costruzione che non siano iscritte nei registri nel termine previsto dal primo comma;

b) dalla data della perdita dei requisiti di nazionalità nella ipotesi di cui al secondo comma.

In caso di perdita della nave per naufragio o altro evento, la corresponsione del contributo di interesse cessa dalla data dell'evento stesso.

Il Ministro della marina mercantile può disporre, con proprio decreto, la decadenza dall'ulteriore pagamento del contributo di interesse, nel caso in cui le navi, nel periodo di corresponsione del contributo, cessino di essere iscritte, salvo casi di forza maggiore, nella più alta classe del Registro Italiano Navale.

In caso di estinzione anticipata volontaria del mutuo ovvero di fallimento dell'impresa

mutuataria, l'erogazione del contributo di interesse cessa rispettivamente a partire dalla data di estinzione e dalla data del riparto finale dell'attivo.

## Art. 9.

(Limiti di applicazione del credito navale)

Le disposizioni della presente legge sono applicabili alle navi a scafo metallico da passeggeri, miste e da carico secco e liquido, idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale, nonchè ai rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa. Sono comunque escluse:

a) le navi idonee esclusivamente a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade;

b) le navi idonee esclusivamente alla navigazione fluviale, lacuale e lagunare;

c) le navi di porto e quelle costruite per conto di amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti.

## Art. 10.

(Stanziamanti)

Per la concessione del contributo relativo ai finanziamenti di cui all'articolo 5 per lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili, sono autorizzati limiti di impegno annui di lire 500 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1964-65.

I conseguenti stanziamenti saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

All'onere di 500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1961-62 si provvederà mediante riduzione dello stanziamento di parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1961-62, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.



## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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

**Art. 11.**

*(Norme regolamentari)*

Le norme per l'esecuzione della presente legge sono emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro.

**Art. 12.**

*(Integrazione del Comitato di gestione per le operazioni di cui alla legge 22 dicembre 1953, numero 955)*

Il Comitato che sovrintende alla gestione delle operazioni di cui alla legge 22 dicembre 1953, n. 955, è integrato con un rappresentante designato dal Ministro della marina mercantile.