

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1619-A)

Urgenza

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE ANGELINI Armando)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Bilancio

col Ministro delle Finanze

col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Commercio con l'Estero

NELLA SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1961

Comunicata alla Presidenza il 23 ottobre 1961

Norme per l'esercizio del credito navale

ONOREVOLI SENATORI. — Il provvedimento che l'Assemblea si accinge a discutere si ripropone il problema delle costruzioni navali nel nostro Paese, problema che così ampiamente si riflette sull'attività dei nostri cantieri e, quindi, sulle prospettive di lavoro e di benessere di decine di migliaia di onesti e valorosi lavoratori.

È inutile, perciò, ricordare come il provvedimento in esame sia vivamente atteso negli ambienti interessati e da quanti hanno a cuore la vita e l'avvenire dei nostri cantieri e, quindi, del migliore sviluppo di una delle più qualificate sezioni della nostra industria.

È noto, d'altra parte, che le commesse fino ad oggi pervenute ai cantieri non sono state tali da assicurare il lavoro a tutte le maestranze e come, allo scopo di non ridurre ulteriormente la propria attività e, di conseguenza, sospendere dal lavoro altre migliaia di lavoratori, alcuni cantieri hanno iniziato lavori di prefabbricazione facendo affidamento sulla approvazione del provvedimento in discussione.

Bisogna, inoltre, considerare che i nostri cantieri si trovano a dovere combattere continuamente contro la concorrenza straniera, come è inutile nascondere la necessità nella quale essi si trovano di dovere, appunto per vincere tale concorrenza, ammodernare e potenziare i propri impianti per diminuire al massimo i costi di produzione.

Il Governo, allo scopo di fronteggiare la denunciata situazione cantieristica, ha predisposto tre disegni di legge: il primo riguardante i contributi dello Stato per le costruzioni navali, disegno di legge già approvato dai due rami del Parlamento; il secondo, quello in esame, riguarda il credito navale: il terzo è relativo ai contributi dello Stato per favorire la demolizione del vecchio naviglio ed il conseguente ringiovanimento della flotta.

Questo disegno di legge per il credito navale 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 quindici anni — destinati alla co-

struzione, trasformazione e grandi riparazioni di navi mercantili.

I finanziamenti stessi saranno in generale concessi 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 non potrà comunque superare i trenta miliardi di lire. In tal modo dovrebbero essere assistiti dal contributo statale finanziamenti agli armatori per un ammontare di circa 100 miliardi, e, quindi, lavori per non meno di 200 miliardi di lire.

Le operazioni di credito navale potranno essere esercitate dall'Istituto mobiliare italiano (I.M.I.) anche a mezzo della sua sezione autonoma di credito navale; ma tali operazioni potranno essere esercitate anche da sezioni autonome di credito navale, eventualmente istituite presso istituti di credito di diritto pubblico.

La relazione ministeriale, della quale avrete certamente preso visione, spiega anch'essa i motivi che hanno determinato il Governo a presentare questo disegno di legge; ed io ritengo che la proposta governativa non solo meriti la più ampia approvazione, ma anche il più vivo elogio.

I finanziamenti, infatti, che in base al presente provvedimento potranno essere concessi, saranno ottenuti a tassi di interesse assai vicini a quelli medi praticati dagli istituti di credito agli armatori dei maggiori paesi marittimi.

Da qualche parte si è affermato che il nostro disegno di legge non mira ad evitare che gli armatori si rivolgano a cantieri stranieri. Ci corre subito l'obbligo di affermare che esso non poteva nè doveva contenere o prevedere discriminazioni a danno dei cantieri di altri Paesi, perchè ciò non solo avrebbe sollevato reazioni da parte di alcune Nazioni con le quali abbiamo accordi particolari, ma avrebbe, soprattutto, tradito lo spirito di quel Trattato di Roma che abbiamo sottoscritto con la massima convinzione e fiducia.

Gli armatori, dunque, è indubbio che avranno sempre la possibilità di costruire all'estero, ma in tal modo non potranno godere del contributo dello Stato italiano.

Passando alla illustrazione degli articoli, proponiamo i seguenti emendamenti:

All'articolo 1 sopprimere il secondo comma ed aggiungere:

« Degli organi di tale sezione autonoma dovranno far parte due funzionari designati rispettivamente dal Ministro del tesoro e dal Ministro della marina mercantile ».

L'articolo riguarda gli Istituti autorizzati all'esercizio del credito navale e stabilisce che alle operazioni di credito navale possono essere autorizzati anche gli Istituti di diritto pubblico. Naturalmente da più parti si sono avanzate proposte di estensione di tale attività anche agli altri Istituti di interesse nazionale. È, invece, a nostro avviso, opportuno limitare queste operazioni: prima per non frazionare pericolosamente i trenta miliardi a disposizione e, secondariamente, per non creare intralci procedurali.

Assai meglio, invece, limitarsi all'intervento dell'Istituto mobiliare italiano, il quale, soltanto negli anni postbellici ha erogato mutui navali per circa 220 miliardi, quasi esclusivamente nell'ultimo decennio e che, attualmente, eroga, complessivamente, nei vari settori, non meno di 200 miliardi annui. La sua azione si basa su di una lunga esperienza e offre le migliori garanzie per un largo svolgimento della sua attività nel settore marittimo.

Da parte dell'I.M.I. sono, poi, ora in corso interessanti e concrete trattative per assicurare una consistente partecipazione di Istituti e Banche di diritto pubblico e di interesse nazionale al capitale della costituenda sezione autonoma di credito navale. Iniziativa lodevole che porta Istituti e Banche a potere collaborare con l'I.M.I. senza costringerli, per entrare nell'attività, alla creazione, a loro volta, di altre sezioni di credito navale che non mancherebbero di appesantire l'apparato creditizio senza una contropartita di maggiore utilità e sveltezza nelle stesse operazioni di credito.

Nè va dimenticato, che, a proposito del presente articolo, la Commissione finanze e tesoro si è espressa in modo limitativo e precisamente così: « Per quanto riguarda la

estensione della gestione ad altri Istituti bancari, la Commissione ritiene che, se proprio si devono creare nuove sezioni autonome di credito navale, questa estensione sia limitata per non dover creare organi tecnici con competenza specifica ».

Più confacente, quindi, alla necessità del problema del credito navale, l'iniziativa da noi caldeggiata di costituire, nell'ambito dell'I.M.I. una sezione autonoma, alla formazione del cui capitale siano chiamate le banche di diritto pubblico e di interesse nazionale.

Quantunque l'I.M.I. abbia la sua sede a Roma, esso può agevolmente operare anche sulle altre piazze, sia a mezzo dei vari suoi uffici periferici già funzionanti (od ulteriormente in corso di apertura) nei principali centri terrestri e marittimi italiani, ed in alcuni centri esteri, sia a mezzo della rete di tutte le sedi e filiali della Banca d'Italia, operanti in ogni regione, in relazione ad analoga disposizione dello statuto che prevede, appunto, tale collaborazione.

L'azione dell'I.M.I. può, quindi, svolgersi tempestivamente in ogni località, ed essa è basata su una ormai lunga esperienza e su criteri di equa e prudente amministrazione, la cui fondatezza è apparsa in modo evidente nei periodi di crisi che hanno ripetutamente travagliato il settore armatoriale ed è garanzia per l'efficiente e largo svolgimento dell'ulteriore attività, anche attraverso la creazione della Sezione autonoma prevista dall'articolo 3 del decreto legislativo 2 giugno 1946, n. 491.

È da aggiungere che il su richiamato articolo 3 del disegno di legge 2 giugno 1946, n. 491, prevede già che le norme fondamentali della Sezione autonoma di credito navale istituenda presso l'I.M.I., ivi comprese quelle riflettenti la costituzione del capitale della sezione stessa, debbano essere non solo deliberate dal Consiglio d'Amministrazione dell'I.M.I., ma anche approvate con apposito decreto interministeriale.

Degli organi di tale sezione dovranno far parte, come sopra proposto, un funzionario del Ministero del tesoro ed uno della Marina mercantile con il compito di controllarne l'attività.

In conseguenza dell'emendamento di cui all'articolo 1 devono considerarsi soppressi gli articoli 2, 3 e 4.

All'articolo 5, dopo le parole « i finanziamenti di cui » aggiungere le altre « all'articolo 1 della presente legge »;

dopo le parole « di lavori iniziati » sostituire le parole « dopo l'entrata in vigore della presente legge » con le altre « dopo il 30 giugno 1961 »;

alla fine e in continuazione del primo comma aggiungere: « e alle navi adibite alla pesca oceanica ».

Nell'attuale dizione questo articolo — primo comma — stabilisce la concessione di finanziamenti 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 ».

Sta di fatto, però, che autorevoli fonti da più tempo avevano annunciato l'emanazione di prossimi provvedimenti di agevolazioni creditizie in favore dell'armamento nazionale, preconstituendo da parte dello stesso uno stato di legittima aspettativa. Nel frattempo, peraltro, alcuni armatori hanno predisposto programmi di ammodernamento e di sviluppo, la cui impostazione ed attuazione, per la caratteristica del mercato navale e per l'entità degli investimenti, non consentono pause, pena il pregiudizio dei risultati dei piani stessi.

In questo clima e per le menzionate esigenze, alcuni armatori sono addivenuti anche ad accordi precontrattuali con cantieri navali per l'ammodernamento e la costruzione di navi, contando, appunto, sulle accennate agevolazioni creditizie.

Se tali iniziative, la cui opportunità per le attività economiche nazionali è superfluo sottolineare, non potessero beneficiare del provvedimento in esame, esse verrebbero irrimediabilmente condannate all'annullamento con conseguenze negative, facilmente intuibili per quello stesso settore che il disegno di legge in esame intende agevolare.

Ciò stante si rende assolutamente indispensabile emendare il primo comma del-

l'articolo suddetto per consentire i benefici delle agevolazioni per i casi menzionati.

A questo riguardo merita di essere ricordato che, per analogo caso di finalità, la legge 17 luglio 1954, n. 522, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 29 luglio 1954, prevedeva (art. 25) l'applicazione delle provvidenze stabilite dalla legge stessa, compresi i contributi di interessi per le nuove costruzioni, anche per i lavori iniziati dopo il 1° gennaio 1954.

Per le considerazioni sopra rassegnate, nello spirito stesso del provvedimento in esame, occorre quindi emendare la dizione « ... per concorrere alla spesa di lavori iniziati dopo l'entrata in vigore della presente legge... » sostituendola con l'altra: « ... per concorrere alla spesa di lavori iniziati dopo il 30 giugno 1961 ».

Si propone, come sopra detto, di aggiungere alla fine del primo comma le parole « e alle navi adibite alla pesca oceanica ».

Il disegno di legge non fa alcun accenno alle navi da pesca oceanica previste dall'ultimo comma dell'articolo 2 della legge numero 301 del 31 marzo 1961 mentre l'articolo 9 non le esclude. È necessario pertanto che il beneficio del contributo interessi sia chiaramente sancito dalla legge, tenuto conto che proprio le navi da pesca oceanica hanno bisogno di maggiori provvidenze per lo scarso reddito che tale settore produttivo offre al capitale investito e per il maggior costo unitario della loro costruzione (per ogni tonnellata di stazza) nei confronti delle navi mercantili addette al trasporto delle merci.

Occorre in proposito tenere presente:

a) che la pesca rappresenta in Italia un settore economico depresso e pertanto maggiormente da favorirsi (in analogia a quanto altre leggi dispongono con tassi di interessi preferenziali per zone geograficamente depresse);

b) del maggior costo unitario di costruzione delle navi da pesca nei confronti delle navi da carico e ciò perchè le prime sono dotate, oltre che di motori principali per la navigazione, anche di motori ausiliari e costose attrezzature specifiche per l'esercizio

della pesca; e di tutti gli impianti frigoriferi per la congelazione e conservazione del pescato;

c) del maggior costo unitario di esercizio in dipendenza di un più numeroso equipaggio, per tonnellata di stazza, imbarcato su una nave da pesca oceanica nei confronti di quella addetta al trasporto;

d) dei maggiori oneri gravanti sull'esercizio della pesca in dipendenza del lungo tempo occorrente al conseguimento del realizzo del valore del pescato in relazione al lungo periodo di tempo occorrente per la produzione e per le relative vendite.

In considerazione di quanto sopra esposto si ritiene che l'elemento relativo al beneficio del contributo interessi a favore delle costruzioni di navi da pesca oceanica, meriti di essere accolto e per le stesse ragioni debbano essere accolti emendamenti di identico contenuto per i successivi articoli 6, 9 e 10 come appresso sarà proposto.

All'articolo 6 completare il secondo periodo del primo comma con l'aggiunta delle parole « e di navi adibite alla pesca oceanica ».

L'articolo 7 è sostituito come appresso:

« Per i finanziamenti concessi ai sensi della presente legge, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima — 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 del 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 per il tramite dell'Istituto finanziatore, alla scadenza delle annualità o semestralità relative a ciascun finanziamento in una misura costante pari alla differenza tra la rata dovuta dalla

impresa all'Istituto finanziatore in base al tasso contrattualmente stabilito e quella che risulterebbe deducendo dal detto tasso il concorso statale nel pagamento degli interessi.

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 all'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 ».

L'articolo 7 del disegno di legge stabilisce che il contributo nel pagamento degli interessi è *corrisposto all'Istituto mutuante*, in una misura costante che risulterà dalla differenza tra 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, salvo il periodo di somministrazione, durante il quale il contributo sarà calcolato con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione, differendone però il versamento a dopo l'avvenuto completamento dei lavori.

Queste disposizioni non risultano completamente chiare, e debbono essere precisate nel senso che il contributo di interesse spetta all'armatore, al quale sarà dallo Stato versato per il tramite dell'Istituto mutuante.

Infatti l'Istituto non può che applicare contrattualmente al mutuatario il tasso normale dovuto in base alle condizioni di mercato, e accreditare al mutuatario stesso le somme che saranno dallo Stato versate per il contributo d'interesse.

Così come è attualmente stilata, la disposizione fa sorgere il dubbio che possa essere

richiesto all'Istituto mutuante di applicare in contratto un tasso già depurato dal contributo di interessi, ciò che porterebbe molteplici inconvenienti.

Anzitutto vi sono dei casi, previsti dal disegno di legge, nei quali il contributo di interesse può essere sospeso o revocato anche con effetto retroattivo e l'Istituto mutuante rimarrebbe esposto ad alee ingiustificate se esso — nella veste di diretto titolare ed avente diritto al contributo — si trovasse costretto a dover operare il recupero, nei confronti del mutuatario, di contributi colpiti da eventuali decadenze.

D'altra parte il contributo è previsto dal disegno di legge in una misura annua costante, mentre i piani di ammortamento dei mutui sono di regola a rate decrescenti di interesse e crescenti di capitale (cioè a quote uguali comprensive di capitale e interessi) e pertanto se si dovesse conteggiare all'armatore un tasso contrattuale depurato del contributo statale, se ne avrebbero gravi inconvenienti sia nel caso dei riscatti anticipati che in quelli, assai frequenti nel campo dei mutui navali, di trasformazioni del piano di ammortamento che si rendono spesso necessarie nel corso delle operazioni in rapporto al mutevole andamento dei traffici e dei noli marittimi.

Si reputa pertanto necessario insistere perchè del contributo statale sia dichiarato titolare l'armatore, salvo il versamento allo stesso per il tramite dell'Istituto mutuante.

Si manterrebbe fermo in tal modo il sistema già seguito nel decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686 (Provvidenze per il recupero di navi) che prevedeva appunto la concessione al proprietario della nave di un contributo di interesse sui finanziamenti relativi; sistema che la Commissione parlamentare competente ritenne sostanzialmente valido anche per i contributi di interessi previsti dalla più recente legge 17 luglio 1954, n. 522 (Provvidenze per le costruzioni navali e l'armamento).

All'articolo 8 il quarto comma va soppresso e sostituito come appresso:

« In caso di perdita o totale abbandono della nave, accettato dagli assicuratori, per

naufragio o altro evento, la corresponsione del contributo cessa dalla data di effettiva liquidazione della relativa indennità di assicurazione, con il termine massimo di due anni dal giorno del sinistro ».

Nell'articolo 8 del disegno di legge si dichiara sospeso il contributo di interesse con decorrenza dalla data di perdita della nave per naufragio o altro evento: si ritiene opportuno far presente che normalmente la liquidazione dei sinistri richiede molti mesi e talvolta qualche semestre di tempo così che l'estinzione del mutuo non può aver luogo con effetto immediato.

Sembra pertanto equo differire la sostanza del contributo alla data di liquidazione del sinistro eventualmente con il limite massimo di due anni dopo il sinistro stesso.

Aggiungere il seguente articolo 8-bis:

« Gli atti relativi al pagamento dilazionato di parte del prezzo della costruzione o della trasformazione o dell'ammodernamento della nave, che i cantieri navali, ad integrazione dei finanziamenti di cui all'articolo 1 della presente legge, concedessero agli armatori, nonchè le conseguenti iscrizioni di garanzie e privilegi e le successive cancellazioni, sono sottoposti al pagamento della tassa fissa di lire 200 e vanno esenti dall'imposta di ricchezza mobile gli interessi corrispondenti ».

Mentre l'articolo 6 prevede che gli atti e le garanzie per finanziamenti concedibili dagli appositi Istituti finanziatori siano esenti da spese e oneri fiscali, alcuna menzione è fatta per quel credito che i Cantieri concedono all'armatore per la parte del prezzo dilazionato.

Invero, si rileva che i provvedimenti emanati sinora per il credito navale riflettevano una situazione di mercato diversa da quella attuale quando, cioè, il cantiere costruttore difficilmente assumeva anche il ruolo di finanziatore dell'armatore per la parte di prezzo dilazionato.

Ma oggi, mutata la situazione di mercato, non si vede la ragione di una esclusione del credito del cantiere dall'assistenza di quei benefici fiscali che il legislatore ha giustamente

mente ritenuto di completare per gli Istituti finanziatori nell'interesse del settore armatoriale. E non vi è dubbio che anche il credito del cantiere costruttore costituisce una forma di finanziamento meritevole di un trattamento certamente non inferiore a quello previsto per gli Istituti finanziatori indicati dalla legge.

Si pone, pertanto, la necessità di parificare nello stesso spirito e per le stesse finalità del provvedimento in esame, il trattamento fiscale per il credito del cantiere, sotto forma di pagamento dilazionato del prezzo, a quello previsto per gli Istituti finanziatori.

A tal fine si propone l'aggiunta di un articolo nei modi e termini su indicati.

All'articolo 9 completare il primo comma con l'aggiunta dopo le parole « dalla costa » delle altre « e alle navi da pesca oceanica ».

All'articolo 10 sostituire il primo comma come appresso:

« 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 e delle navi da pesca oceanica, è autorizzato l'impegno di lire 500 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-1962 al 1964-65; le eventuali somme non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi ».

ANGELINI Armando, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

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, nonchè 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 richiedano, il Ministro del tesoro, su proposta 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.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

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, nonchè 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. Degli organi di tale Sezione dovranno far parte due funzionari designati rispettivamente dal Ministro del tesoro e dal Ministro della marina mercantile.

Soppresso.

Art. 2.

Soppresso.

(Segue: *Testo del Governo*).

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 3.

Soppresso.

Art. 4.

Soppresso.

(Segue: *Testo del Governo*).

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 5.

(*Finanziamenti, durata e facilitazioni*)

I finanziamenti di cui all'articolo 1 della 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 il 30 giugno 1961, relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili idonee alla navigazione marittima e alle navi adibite alla pesca oceanica.

Identico.

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 e di navi adibite alla pesca oceanica.

Identico.

Identico.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*).

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, in-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Identico.

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 alla impresa medesima — per l'intera durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3,50 per cento annuo.

Identico.

Il contributo medesimo è pagato, durante il periodo di ammortamento, salvo quanto disposto dal successivo articolo 8, per il tramite dell'Istituto finanziatore, alla scadenza delle annualità o semestralità relative a ciascun finanziamento in una misura costante pari alla differenza tra la rata dovuta dalla impresa all'Istituto finanziatore in base al tasso contrattualmente stabilito e quella che risulterebbe deducendo dal detto tasso il concorso statale nel pagamento degli interessi. Durante il periodo di somministrazione del finanziamento, tale contributo è calcolato,

(Segue: *Testo del Governo*).

vece, 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 costru-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

invece, con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione.

Identico.

Identico.

Art. 8.

(*Condizioni per il mantenimento del contributo di interesse*)

Identico.

Identico.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*).

zione 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 pas-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

In caso di perdita o totale abbandono della nave, accettato dagli assicuratori, per naufragio o altro evento, la corresponsione del contributo cessa dalla data di effettiva liquidazione della relativa indennità di assicurazione, con il termine massimo di due anni dal giorno del sinistro.

Identico.

Identico.

Art. 8-bis.

(*Facilitazioni fiscali*)

Gli atti relativi al pagamento dilazionato di parte del prezzo della costruzione o della trasformazione o dell'ammmodernamento della nave, che i cantieri navali, ad integrazione dei finanziamenti di cui all'articolo 1 della presente legge, concedessero agli armatori, nonchè le conseguenti iscrizioni di garanzie e privilegi e le successive cancellazioni, sono sottoposti al pagamento della tassa fissa di lire 200 e vanno esenti dall'imposta di ricchezza mobile gli interessi corrispondenti.

Art. 9.

(*Limiti di applicazione del credito navale*)

Le disposizioni della presente legge sono applicabili alle navi a scafo metallico da pas-

(Segue: *Testo del Governo*).

seggeri, 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 da diporto e quelle costruite per conto di amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti.

Art. 10.

(*Stanziamenti*)

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.

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 Presiden-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

seggeri, 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 e alle navi da pesca oceanica.

Identico:

a) *identico;*

b) *identico;*

c) *identico.*

Art. 10.

(*Stanziamenti*)

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 e di navi da pesca oceanica, è autorizzato l'impegno di lire 500 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1964-1965; le eventuali somme non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

Identico.

Identico.

Identico.

Art. 11.

(*Norme regolamentari*)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*).

te 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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 12.

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

Identico.