

(N. 589)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla VIII Commissione permanente (Trasporti, comunicazioni, marina mercantile)
della Camera dei deputati nella seduta del 9 giugno 1954 (V. Stampato N. 833)*

**presentato dal Ministro della Marina Mercantile
(TAMBRONI)**

**di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia
(DE PIETRO)**

**col Ministro del Bilancio
(VANONI)**

**col Ministro delle Finanze
(TREMELLONI)**

**col Ministro del Tesoro
(GAVA)**

**col Ministro della Difesa
(TAVIANI)**

**col Ministro dell'Industria e Commercio
(VILLABRUNA)**

**e col Ministro del Commercio con l'Estero
(MARTINELLI)**

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 16 GIUGNO 1954

Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali
e dell'armamento.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I.

AGEVOLAZIONI DOGANALI E FISCALI

Art. 1.

(Esenzione dai dazi doganali e dall'imposta generale sull'entrata all'importazione per la costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili).

È concessa l'importazione in esenzione dai dazi doganali e dall'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni, e da ogni altra imposta alla importazione di tutte le materie prime, dei prodotti semilavorati, dei prodotti e macchinari finiti e di quanto altro occorrente per la costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili destinate alla navigazione marittima, nonchè dei relativi macchinari.

Le esenzioni di cui sopra sono concesse altresì per tutti i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio, nonchè per tutti i macchinari finiti e per le parti staccate di essi destinati a navi in esercizio.

Art. 2.

(Restituzione di oneri doganali ed agevolazioni in materia d'imposta generale sull'entrata).

Le materie prime ed i prodotti semilavorati e finiti di cui all'articolo precedente di produzione nazionale, acquistati nel territorio della Repubblica da cantieri o da committenti per conto dei quali i lavori sono eseguiti o da armatori per le navi in esercizio, si considerano come esportati agli effetti dell'applicazione delle leggi doganali e delle norme che regolano l'imposta generale sull'entrata.

Il rimborso del dazio e degli altri oneri doganali è stabilito nella misura indicata nella tabella n. 1 allegata alla presente legge.

Il trattamento fiscale di cui al presente articolo ed al precedente è limitato ai materiali che siano stati effettivamente impiegati nei lavori di costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione del naviglio.

Art. 3.

(Esenzioni per combustibili e lubrificanti occorrenti alle prove).

I combustibili e i lubrificanti occorrenti per le prove degli apparati motori completi e dei macchinari in genere installati su navi mercantili sia di nuova costruzione, sia in esercizio, sono ammessi all'esenzione dal dazio, nonchè dall'imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrainposta di confine.

Art. 4.

(Agevolazioni fiscali in materia di registro e di imposta generale sull'entrata per i contratti navali e per i contratti di fornitura).

Sono ammessi a registrazione col pagamento della imposta fissa e beneficiano dell'esenzione dall'imposta generale sull'entrata i contratti inerenti:

alla costruzione della nave e dell'apparato motore, anche se stipulati separatamente;

alla riparazione, modificazione e trasformazione degli scafi, degli apparati motori e dei macchinari od apparecchi ausiliari di bordo;

all'allestimento ed arredamento delle navi costruite, riparate, modificate e trasformate;

alla prima vendita delle navi costruite in proprio da cantieri.

I contratti per forniture di prodotti e materiali assunte dai cantieri, nonchè i contratti per forniture di oggetti occorrenti all'arredamento e all'allestimento assunte direttamente dai proprietari, sono ammessi alla registrazione col pagamento della imposta fissa.

TITOLO II.

CONTRIBUTI

Art. 5.

(Contributo integrativo per la costruzione di navi).

Per la costruzione, allestimento ed arredamento di navi mercantili a scafo metallico per la navigazione marittima è concesso ai costruttori un contributo integrativo nella misura stabilita dalle tabelle n. 2 e n. 3 e riferito al peso totale della nave, scarica ed asciutta, con esclusione della zavorra fissa, e alla sua velocità. Al costruttore dell'apparato motore spetta una quota del contributo nella misura di lire 11.000 per cavallo-asse della potenza normale del motore.

La velocità da prendere in esame ai fini di detto contributo è quella accertata alle prove nelle condizioni di nave a mezzo carico e con sviluppo della potenza normale dell'apparato motore. Le prove in mare possono essere effettuate anche in condizioni diverse da quelle di cui sopra, nel qual caso si dovranno riportare le condizioni suddette alle formule ed ai riferimenti alle prove alla Vasca, secondo le norme che saranno determinate nel regolamento di applicazione della presente legge.

Qualora nella costruzione siano impiegati prodotti finiti di provenienza estera od usati, il contributo è ridotto di una somma pari al contributo spettante al costruttore dell'apparato motore ai sensi del primo e settimo comma del presente articolo, quando si tratti di apparati motori completi o quando i singoli complessi di apparato motore superino il 40 per cento del peso totale dell'apparato motore completo; ed al 20 per cento del loro valore per tutti gli altri prodotti finiti, comprese le parti dell'apparato motore quando esse non superino il 40 per cento del peso totale di cui sopra.

Il contributo è dovuto nell'intera misura prevista dal primo comma, quando siano impiegati materiali greggi o semilavorati, provenienti dall'estero.

I parametri di cui alle allegare tabelle n. 2 e n. 3, in base ai quali è calcolato il contributo

integrativo saranno ridotti, a partire dal 30 giugno 1955, degli importi fissi indicati per i corrispondenti tipi di navi negli allegati quadri di riduzione n. 2-bis e n. 3-bis.

Analoghe riduzioni saranno apportate al 30 giugno di ciascun anno sui parametri, già ridotti, dell'anno precedente e le misure, così risultanti, saranno applicate alle costruzioni ammesse ai benefici di legge, a decorrere dal 1° luglio successivo.

Corrispondentemente, a partire dal 30 giugno 1955, il contributo di lire 11.000 per cavallo-asse spettante al costruttore dell'apparato motore sarà ridotto di una somma pari a lire 1.100 per anno.

La detrazione del 20 per cento del valore dei prodotti finiti, prevista dal 3° comma del presente articolo, sarà ridotta, a partire dal 30 giugno 1955, e per ciascun anno, del 2 per cento del valore stesso.

Art. 6.

(Contributo per lavori diversi dalla costruzione).

Fuori dei casi previsti ai successivi articoli 7 e 8, per la riparazione, la modificazione e la trasformazione di navi mercantili per la navigazione marittima e dei relativi macchinari è dovuto ai riparatori un contributo integrativo nella misura di lire 40 per chilogrammo sui materiali metallici impiegati e di lire 20 per chilogrammo sul legname impiegato, per quelle navi che non abbiano superato il 25° anno di età. Tale limitazione non si applica ove le riparazioni, modificazioni o trasformazioni siano eseguite nei due anni successivi all'entrata in vigore della presente legge.

Il contributo anzidetto è ridotto al 30 giugno di ogni anno di una somma pari a lire 4 per anno per i materiali metallici e a lire 2 per anno per il legname.

Tale riduzione sarà effettuata a partire dal 30 giugno 1955 e la misura del contributo così ridotto sarà applicata alle riparazioni, modificazioni e trasformazioni ammesse ai benefici di legge a decorrere dal 1° luglio successivo.

Art. 7.

(Contributo per l'installazione di nuovi apparati motori completi).

Per l'installazione in Italia, su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio, di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale, è corrisposto ai costruttori degli apparati un contributo nella misura di lire 11.000 per cavallo-asse della potenza normale.

Qualora nella costruzione di un apparato motore completo siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo computato ai sensi del precedente comma è apporata una riduzione proporzionale al peso dei complessi o parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, rispetto al peso totale dell'apparato motore. È fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi collettori delle caldaie provenienti dall'estero, riguardo ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Il contributo anzidetto è ridotto al 30 giugno di ogni anno di una somma pari a lire 1.100 per anno.

Tale riduzione sarà effettuata a partire dal 30 giugno 1955 e la misura del contributo così ridotto sarà applicata per le installazioni di nuovi apparati motori ammesse ai benefici a decorrere dal 1° luglio successivo.

Art. 8.

(Contributo per l'installazione di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori).

Per la installazione su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), comprese le relative tubolature, o di nuovi macchinari o di nuovi apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, che siano di costruzione nazionale, è corrisposto

ai costruttori un contributo nella misura di lire 40 a chilogrammo di materiali impiegati e messi in opera.

Qualora nella costruzione dei singoli complessi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), ovvero di macchine o apparecchi di bordo, siano impiegate parti staccate provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo spettante per i singoli complessi, o macchinari, o apparecchi ausiliari, è apporata una riduzione proporzionale al peso di questi ultimi, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi collettori delle caldaie provenienti dall'estero rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Il contributo anzidetto è ridotto al 30 giugno di ogni anno di una somma pari a lire 4 per anno.

Tale riduzione sarà effettuata a partire dal 30 giugno 1955 e la misura del contributo così ridotto sarà applicata per le installazioni di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori ammesse ai benefici a decorrere dal 1° luglio successivo.

Art. 9.

(Ammontare massimo dei contributi e casi in cui i contributi non sono dovuti).

Qualora l'ammontare dei contributi previsti dagli articoli 5, 6, 7, 8 risulti, a lavori ultimati, inferiore ai nove decimi dell'ammontare massimo calcolato in sede di ammissione ai benefici, l'importo definitivamente dovuto è determinato in misura pari alla differenza fra il doppio dell'ammontare accertato ed i nove decimi del massimo calcolato.

Il contributo previsto dagli articoli 7 e 8 non è dovuto quando il peso del complesso o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi, provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, superi il 40 per cento del peso dell'apparato motore completo o del complesso o del macchinario o degli apparecchi ausiliari nella cui costruzione vennero impiegati.

Il contributo spetta tuttavia per intero, anche nella ipotesi prevista dal comma prece-

dente quando sia stato impiegato materiale greggio o semilavorato proveniente dall'estero, o nel caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni o di fondi collettori per caldaie, provenienti dall'estero.

TITOLO III.

FINANZIAMENTI

Art. 10.

(Garanzia sussidiaria dello Stato agli Istituti esercenti il credito navale per finanziamento e per la costruzione e trasformazione di navi).

Il Ministro per il tesoro, con proprio decreto, di concerto con i Ministri per la marina mercantile e per il commercio estero, è autorizzato a concedere la garanzia sussidiaria dello Stato sui mutui che gli Enti e gli Istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale contraessero all'estero per destinare l'ammontare a finanziamenti a favore di committenti nazionali per la costruzione e trasformazione di navi di loro proprietà in cantieri italiani; nonchè sulle obbligazioni nominative od al portatore che gli Istituti anzidetti fossero autorizzati, per le stesse finalità, a collocare in Italia o all'estero, per la durata, al tasso di interesse ed alle condizioni da determinarsi dal Ministro del tesoro.

La garanzia sussidiaria dello Stato può essere altresì concessa sui mutui che gli Enti e gli Istituti di credito navale contraessero sul mercato nazionale ed in moneta nazionale per i finanziamenti da destinarsi alle costruzioni e trasformazioni navali.

La garanzia sussidiaria dello Stato da concedersi per la finalità e gli scopi di cui ai precedenti commi non può superare l'importo complessivo di 60 miliardi, oltre gli oneri inerenti e conseguenti all'ammortamento dei mutui stessi.

Art. 11.

(Durata, limiti e condizioni dei finanziamenti per nuove costruzioni e per lavori di trasformazione).

I finanziamenti, sia in valuta estera, sia in valuta nazionale a favore dei committenti, di cui al precedente articolo, hanno durata non

eccedente i quindici anni e non possono essere accordati senza preventivo parere favorevole del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni. Detto Comitato è all'uopo integrato con due membri effettivi designati dal Ministro per la marina mercantile.

L'importo dei finanziamenti non può superare in nessun caso il 50 per cento del prezzo complessivo della nave in costruzione o del prezzo dell'apparato motore da installare a bordo in caso di trasformazione, in relazione agli ammontari determinati dal Ministro della marina mercantile.

Le navi ammesse al finanziamento non possono essere alienate a stranieri, salvo che il finanziamento non sia stato estinto.

Art. 12.

(Garanzia del credito per i finanziamenti).

I finanziamenti previsti dall'articolo 11 devono essere garantiti con l'iscrizione di ipoteca di primo grado a favore dell'Istituto mutuante sulla nave in costruzione o in trasformazione.

L'iscrizione ha luogo con la procedura stabilita dagli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

Il finanziamento è altresì garantito con privilegio speciale sui macchinari ed 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 alla 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 mutuante, 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 o 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. 13.

(Agevolazioni fiscali per i finanziamenti. — Cessione di contributi e pubblicità della ipoteca).

Ai finanziamenti di cui agli articoli precedenti sono estese, in quanto applicabili, le norme contenute negli articoli 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

Le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 12 del suddetto decreto sono applicabili anche agli atti ed ai contratti con i quali vengono concessi o ceduti i compensi di cui alla presente legge, nonchè agli atti di pubblicità dell'ipoteca sulla nave.

Art. 14.

(Contributo di interesse per nuove costruzioni o per la installazione di apparati motori).

Per le nuove costruzioni di navi a scafo metallico o per la installazione su navi a scafo metallico di nuovi apparati motori, che, entro i primi tre anni di applicazione della legge, siano commesse a cantieri italiani, per conto di nazionali, in quanto ammesse ai benefici della presente legge, è corrisposto per cinque anni, a decorrere dalla data di entrata in esercizio della nave o dalla data di ultimazione dei lavori di installazione del nuovo apparato motore, un contributo di interesse nella misura dell'1,50 per cento annuo calcolato, rispettivamente, sul prezzo della nave o del nuovo apparato motore, al netto dei contributi di legge.

Il prezzo della nave e il prezzo del nuovo apparato motore sono determinati dal Ministro per la marina mercantile.

Il contributo di interesse è pagato a rate semestrali posticipate.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per il tesoro, il contributo di interesse di cui sopra potrà essere calcolato anticipatamente, in via provvisoria, salvo definitivo conteggio a lavori ultimati.

Il decreto anzidetto potrà dichiarare scontabile il presunto ammontare del contributo stesso, entro il limite del 75 per cento, a con-

dizione che tale ammontare sia versato direttamente al cantiere costruttore in deduzione del prezzo della nave completa o del nuovo apparato motore.

TITOLO IV.

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 15.

(Limiti di applicazione della legge e disposizioni generali).

Le disposizioni della presente legge non sono applicabili alle navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato, o a questo appartenenti, ed alle navi destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade.

Alle draghe non autopropellenti, bacini galleggianti e pontoni di sollevamento sono soltanto applicabili le provvidenze di cui agli articoli 1, 2, 4, 11, 12, 13.

Alle navi da diporto sono applicabili le provvidenze di cui ai titoli I e II.

Per la costruzione e per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni di navi mercantili estere in Italia, si applicano le provvidenze contenute nei titoli I e II.

Alle navi mercantili estere destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade, ai galleggianti e alle navi da guerra estere, sono applicabili le provvidenze di cui al titolo I, qualora siano costruite, riparate, modificate o trasformate in Italia.

Art. 16.

(Termini per l'inizio e compimento dei lavori).

I lavori previsti dalla presente legge debbono essere iniziati a pena di decadenza entro tre mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici.

Per le nuove costruzioni la decadenza dai benefici ha, altresì, luogo quando non sia stata presentata al Ministero della marina mercantile, entro due mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione, copia autentica del contratto di commessa regolarmente

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

registrato e quando le costruzioni non abbiano raggiunto il 25 per cento di avanzamento globale entro i seguenti termini:

a) dieci mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda inferiore a 6.000 tonnellate;

b) dodici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 6.000 tonnellate (incluse) ed 8.000 tonnellate (escluse);

c) quattordici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 8.000 tonnellate (incluse) e 12.000 tonnellate (escluse);

d) diciotto mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda uguale o superiore a 12.000 tonnellate.

Le costruzioni navali di cui alle lettere a), b), c) e d), dovranno entrare in esercizio entro trentadue, trentaquattro, trentasei e quaranta mesi dall'inizio dei lavori.

Gli apparati motori completi da installare ai termini dell'articolo 7, devono essere sistemati a bordo della nave entro ventiquattro, trenta o trentasei mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione rispettivamente per gli apparati motori di potenza inferiore ai 2.000 cavalli-asse, di potenza compresa fra i 2.000 e i 10.000 cavalli-asse, ovvero di potenza uguale o superiore ai 10.000 cavalli-asse.

I complessi costitutivi di apparato motore e gli apparecchi ausiliari di bordo di cui all'articolo 8 devono essere sistemati a bordo della nave entro ventiquattro mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione.

Art. 17.

(Proroga dei termini).

I termini previsti dal precedente articolo possono essere prorogati dal Ministro per la marina mercantile, nel caso di ritardo non imputabile agli interessati.

Art. 18.

(Pagamento dei contributi).

Sui contributi previsti dall'articolo 5 possono essere corrisposti tre anticipi, pari ciascuno al 25 per cento del loro ammontare

massimo indicato nel provvedimento di ammissione e pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale rispettivamente del 25, del 50 e del 75 per cento.

I documenti per la liquidazione definitiva dei contributi previsti dalla presente legge debbono essere presentati, a pena di decadenza:

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

b) per gli apparati motori completi, pei singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) e per gli apparecchi ausiliari di bordo destinati a navi mercantili già in esercizio: non oltre un anno dalla data della loro sistemazione a bordo;

c) per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni: non oltre sei mesi dalla data di ultimazione dei lavori relativi.

I documenti necessari per ottenere l'ammissione ai benefici previsti dalla presente legge nonchè la liquidazione dei contributi sono stabiliti con decreto del Ministro per la marina mercantile.

Art. 19.

(Esenzione da requisizione e noleggio obbligatorio).

Le navi di nuova costruzione per conto di nazionali ammesse ai benefici della presente legge sono esenti da requisizione e da noleggio obbligatorio per la durata di cinque anni dalla data di entrata in effettivo esercizio, salvo il caso di guerra ed altri casi di emergenza, da determinarsi con decreto del Presidente del Consiglio, sentito il Consiglio dei ministri.

Per le navi cisterna di nuova costruzione la requisizione e il noleggio obbligatorio possono essere disposti nel quinquennio sopra indicato soltanto in caso di guerra.

Art. 20.

(Apprestamenti difensivi).

Le navi mercantili nazionali a scafo metallico devono avere strutture tali da consentirne l'armamento difensivo, da stabilirsi dal Ministero della difesa - Stato Maggiore della Ma-

rina — compatibilmente con l'utilizzazione commerciale delle navi stesse.

Le spese occorrenti per la predisposizione delle strutture di cui al precedente comma, fanno carico al bilancio del Ministero della difesa, per le navi previste dal primo comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, ed al bilancio del Ministero della marina mercantile per le navi previste dal secondo comma del medesimo articolo 25; e sono rimborsate agli aventi diritto secondo le norme del regolamento di cui all'articolo 23 della presente legge.

I proprietari delle navi mercantili da carico secco, di stazza lorda non inferiore alle 1.500 tonnellate debbono, a proprie spese, installare e mantenere in efficienza, in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni, un picco da carico di portata non inferiore a:

- a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1.500 a 2.500 tonnellate;
- b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2.500 a 5.000 tonnellate;
- c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5.000 tonnellate.

Qualora il Ministero della difesa — Stato Maggiore della Marina — ritenga necessario richiedere l'impianto di un picco da carico di portata maggiore di quella indicata nel comma precedente, la differenza del costo fa carico al Ministero predetto.

Le navi mercantili nazionali, escluse le cisterne, di velocità oraria alle prove pari o superiore a 14 miglia, devono avere, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce e per lo scolo delle acque, per la eventualità di trasporto di uomini e quadrupedi.

L'onere relativo ai lavori occorrenti agli effetti del comma precedente è a carico dei proprietari.

Agli effetti dell'applicazione del presente articolo i committenti debbono sottoporre, almeno trenta giorni prima dell'inizio della costruzione, i relativi piani all'Ufficio di Stato Maggiore della Marina che indicherà i lavori da eseguirsi prima del termine fissato dall'articolo 16 per l'inizio della costruzione.

Il Ministro della difesa — su conforme parere del Capo di Stato Maggiore della Marina —

può concedere deroghe agli obblighi di cui al presente articolo per le navi non ritenute atte, per particolari costruttivi, a ricevere gli apprestamenti di cui ai commi precedenti.

Art. 21.

(Classificazione della nave).

Per il godimento dei benefici previsti dalla presente legge le navi di nuova costruzione per conto di nazionali debbono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale.

Le navi mercantili, passeggeri o miste, debbono essere munite di documento di carena rilasciato dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (Vasca navale) comprovante l'avvenuta esecuzione di prove con i relativi modelli per il disegno di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche. Per le altre navi mercantili, l'obbligo previsto dal presente comma deve essere osservato quando la stazza lorda sia uguale o superiore alle 1.000 tonnellate o la velocità sia uguale o superiore a dodici nodi.

Art. 22.

(Vigilanza).

Spetta al Ministero della marina mercantile la vigilanza sull'attività tecnico-economica dei cantieri navali e degli stabilimenti, nei riguardi delle costruzioni e dei lavori previsti dalla presente legge, nonché l'accertamento delle condizioni del mercato nazionale delle costruzioni navali, in relazione con quelle del mercato internazionale e con le esigenze della industria dell'armamento, secondo le norme stabilite dal regolamento di cui all'articolo 23.

La vigilanza di cui al presente articolo è fatta nell'interesse degli aventi diritto ai contributi e le spese relative graveranno su appositi fondi da costituirsi con effettuazione di una ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per detti contributi, da farsi affluire alla entrata dello Stato per essere riassegnata, nei limiti delle riconosciute necessità, con decreto

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

del Ministro per il tesoro allo stato di previsione della spesa (Ministero della marina mercantile).

Per l'esercizio di tale vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche della opera del Retro italiano navale al quale è corrisposta, totale compenso delle relative prestazioni, l'quinta parte della ritenuta di cui al commo precedente.

Il Ministero della marina mercantile è autorizzato a corrispondere a carico dei fondi di cui al secondo comma del presente articolo speciali contributi a favore di enti ed istituti di studio e esperienze in materia di costruzioni, di architettura e di istruzione navale.

Art. 23.

(Norme regolamentari).

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

Fino all'emanazione del regolamento previsto dal precedente comma, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni.

Art. 24.

(Durata della legge e stanziamenti).

La presente legge avrà effetto per dieci esercizi finanziari a partire da quello 1954-55.

Alla spesa di lire 5.000.000.000.000 derivante dalla legge stessa, che graverà sull'esercizio finanziario 1954-55, si farà fronte mediante riduzione di un pari importo dello stanziamento del capitolo n. 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio suddetto (fondo globale).

L'onere da porre a carico degli stati di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per i successivi esercizi finanziari sarà autorizzato con apposito articolo della legge di approvazione dei medesimi stati di previsione e sarà commisurato alla quantità delle commesse, sia del primo anno di applicazione della presente legge che degli anni successivi.

Con apposito articolo delle leggi di approvazione degli stati di previsione della spesa del Ministero della difesa per gli esercizi suddetti sarà autorizzato l'onere concernente gli apprestamenti difensivi sulle navi di cui al 1° comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147.

Le eventuali somme non impegnate sulle autorizzazioni di spesa di cui al 2° e 3° comma potranno essere utilizzate negli esercizi successivi entro il termine di dieci anni stabiliti dal 1° comma.

Per i lavori di riparazione, modificazione, trasformazione, può essere utilizzata una somma non superiore ad un decimo dello stanziamento previsto dai commi precedenti.

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

Art. 25.

(Disposizione transitoria).

Per la prima applicazione della presente legge, le provvidenze in essa previste possono essere concesse per i lavori iniziati dopo il 1° gennaio 1954, qualora gli interessati presentino le relative domande entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

Il Presidente della Camera dei deputati

GRONCHI

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 1.

RIMBORSO DI ONERI DOGANALI PER LE MATERIE PRIME E PER PRODOTTI SEMILAVORATI E FINITI ACQUISTATI NEL TERRITORIO DELLA REPUBBLICA ED IMPIEGATI NELLA COSTRUZIONE, ARREDAMENTO, ALLESTIMENTO, RIPARAZIONE, MODIFICAZIONE E TRASFORMAZIONE DI NAVI MERCANTILI RELATIVI MACCHINARI

| | | | |
|--|----|----|-------------|
| Materie prime, prodotti semilavorati e finiti nazionali impiegati nella costruzione, arredamento, allestimento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili a chiglia metallica | L. | 23 | chilogrammo |
| Motori a pistone, a scoppio, a iniezione, ecc. (motori marini): | | | |
| a) di potenza fino a 300 HP | » | 22 | » |
| b) di potenza superiore a 300 HP | » | 21 | » |
| Apparati a turbina e altri macchinari impiegati nella costruzione, arredamento, allestimento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili | » | 22 | » |

TABELLA N. 2.

NAVI DA CARICO SECCO E LIQUIDO E NAVI MISTE

CON $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} \leq 0,25$

Contributo « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

| Velocità a mezzo carico e potenza normale (Nodi) | PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE | | | | | |
|--|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|
| | Inferiore o uguale a 250 tonnellate | Uguale a 500 tonnellate | Uguale a 1000 tonnellate | Uguale a 2500 tonnellate | Uguale a 5000 tonnellate | Uguale a 7500 tonnellate e oltre |
| 10 (a) | 74.500 | 65.500 | 55.500 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 78.500 | 68.500 | 57.500 | 53.500 | 0 | 0 |
| 12 | 83.500 | 71.500 | 60.500 | 55.500 | 52.500 | 0 |
| 13 | 88.500 | 75.500 | 63.500 | 57.500 | 53.500 | 50.500 |
| 14 | 88.500 | 80.500 | 66.500 | 59.500 | 55.500 | 51.500 |
| 15 | 88.500 | 80.500 | 68.500 | 61.500 | 57.500 | 52.500 |
| 16 | 88.500 | 80.500 | 68.500 | 63.500 | 59.500 | 53.500 |
| 17 | 88.500 | 80.500 | 68.500 | 66.500 | 61.500 | 55.500 |
| 18 | 88.500 | 80.500 | 68.500 | 66.500 | 63.500 | 57.500 |
| ed oltre | | | | | | |

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.
(a) Anche per velocità inferiori a dieci nodi ma superiori ad otto nodi.

LSLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 2-bis.

QUADRO DELLA RIDUZIONE FISSA ANNUALE
DA APPORTARSI AI PARAMETRI DELLA TABELLA N. 2
NAVI DA CARICO SECCO E LIQUIDO E NAVI MISTE

CON $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} \leq 0,25$

Contratto « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

| Velocità mezzo carico e potenza normale (Nodi) | PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE | | | | | |
|--|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|
| | Inferiore o uguale a 250 tonnellate | Uguale a 500 tonnellate | Uguale a 1000 tonnellate | Uguale a 2500 tonnellate | Uguale a 5000 tonnellate | Uguale a 7500 tonnellate e oltre |
| 10 (a) | 6.042 | 5.312 | 4.501 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 6.366 | 5.555 | 4.663 | 4.339 | 0 | 0 |
| 12 | 6.772 | 5.799 | 4.907 | 4.501 | 4.258 | 0 |
| 13 | 7.178 | 6.123 | 5.150 | 4.663 | 4.339 | 4.096 |
| 14 | 7.178 | 6.529 | 5.393 | 4.826 | 4.501 | 4.177 |
| 15 | 7.178 | 6.529 | 5.555 | 4.988 | 4.663 | 4.258 |
| 16 | 7.178 | 6.529 | 5.555 | 5.150 | 4.826 | 4.339 |
| 17 | 7.178 | 6.529 | 5.555 | 5.393 | 4.988 | 4.501 |
| 18 | 7.178 | 6.529 | 5.555 | 5.393 | 5.150 | 4.663 |
| ed oltre | | | | | | |

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

(a) Anca per velocità inferiori a dieci nodi ma superiori ad otto nodi.

TABELLA N. 3.

NAVI DA PASSEGGERI CON $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} > 0,25$

Contratto « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

| Velocità mezzo carico e potenza normale (Nodi) | PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE | | | | | |
|--|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|
| | Inferiore o uguale a 250 tonnellate | Uguale a 500 tonnellate | Uguale a 1000 tonnellate | Uguale a 2500 tonnellate | Uguale a 5000 tonnellate | Uguale a 7500 tonnellate e oltre |
| 12 | 106.000 | 92.000 | 79.000 | 74.000 | 0 | 0 |
| 13 | 112.000 | 97.000 | 82.000 | 76.000 | 0 | 0 |
| 14 | 112.000 | 103.000 | 85.000 | 79.000 | 74.000 | 0 |
| 15 | 112.000 | 108.000 | 88.000 | 82.000 | 76.000 | 0 |
| 16 | 112.000 | 108.000 | 91.000 | 85.000 | 78.000 | 74.000 |
| 17 | 112.000 | 108.000 | 95.000 | 88.000 | 80.000 | 75.000 |
| 18 | 112.000 | 108.000 | 95.000 | 91.000 | 82.000 | 76.000 |
| 19 | 112.000 | 108.000 | 95.000 | 93.000 | 84.000 | 79.000 |
| 20 | 112.000 | 108.000 | 95.000 | 92.000 | 86.000 | 83.000 |
| 21 | 112.000 | 108.000 | 95.000 | 93.000 | 88.000 | 85.000 |
| 22 | 112.000 | 108.000 | 95.000 | 93.000 | 90.000 | 87.000 |
| ed oltre | | | | | | |

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

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 3-bis.

QUADRO DELLA RIDUZIONE FISSA ANNUALE
DA APPORTARSI AI PARAMETRI DELLA TABELLA N. 3

NAVI DA PASSEGGERI CON $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}}$ 0,25

Contributo « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica a tutta.

| Velocità a mezzo carico e potenza normale (Nodi) | PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE | | | | | |
|--|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|
| | Inferiore o uguale a 250 tonnellate | Uguale a 500 tonnellate | Uguale a 1000 tonnellate | Uguale a 2500 tonnellate | Uguale a 5000 tonnellate | Uguale a 7500 tonnellate e oltre |
| 12 | 9.953 | 8.638 | 7.418 | 6.948 | 0 | 0 |
| 13 | 10.516 | 9.108 | 7.699 | 7.136 | 0 | 0 |
| 14 | 10.516 | 9.671 | 7.981 | 7.418 | 6.948 | 0 |
| 15 | 10.516 | 10.141 | 8.263 | 7.699 | 7.135 | 0 |
| 16 | 10.516 | 10.141 | 8.545 | 7.981 | 7.324 | 6.948 |
| 17 | 10.516 | 10.141 | 8.920 | 8.263 | 7.512 | 7.042 |
| 18 | 10.516 | 10.141 | 8.920 | 8.545 | 7.699 | 7.136 |
| 19 | 10.516 | 10.141 | 8.920 | 8.732 | 7.887 | 7.418 |
| 20 | 10.516 | 10.141 | 8.920 | 8.732 | 8.075 | 7.793 |
| 21 | 10.516 | 10.141 | 8.920 | 8.732 | 8.263 | 7.981 |
| 22 | 10.516 | 10.141 | 8.920 | 8.732 | 8.451 | 8.169 |
| ed oltre | | | | | | |

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

Visto: Il Presidente della Camera di deputati

GRONCHI