

(N. 216-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei Deputati nella seduta del 20 dicembre 1948 (V. Stampato N. 161-Urgenza)

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

col Ministro delle Finanze

col Ministro del Tesoro

col Ministro della Difesa

col Ministro dell'Industria e Commercio

e col Ministro del Commercio con l'estero

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 30 DICEMBRE 1948

Comunicata alla Presidenza l'11 febbraio 1949

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

ONOREVOLI SENATORI. — Nello scorso ottobre l'onorevole Ministro della marina mercantile concludendo al Senato il dibattito sullo stato di previsione di quel Dicastero per l'esercizio 1948-49 richiamava la Vostra attenzione sulla « necessità per l'Italia di possedere una flotta mercantile adeguata », ed a conferma di quanto egli fosse convinto di tale esigenza e dell'urgenza di attuare nel campo pratico misure atte a soddisfarla, annunciava la prossima presentazione al Parlamento di un programma di costruzioni navali da espletarsi in tre anni quale prima fase della ricostruzione della nostra flotta mercantile, per un tonnellaggio complessivo di 260 mila t. s. l. con una spesa di 34 miliardi di lire a carico dello Stato a titolo di contributo per compensare il maggior costo di costruzione nei cantieri italiani rispetto a quello nei cantieri esteri.

Il relativo disegno di legge è oggi dinanzi a Voi, onorevoli senatori, dopo essere stato approvato alla Camera dei deputati. Esso ha due obbiettivi: uno interessa la nostra politica marittima come problema nazionale ed in quanto essa si inserisce nel più vasto campo di quella mondiale; l'altro di carattere sociale oltre che politico ed economico, mira a portare un immediato ed efficace contributo alla soluzione dell'assillante problema della crisi dei nostri cantieri navali, i cui scali nel prossimo Luglio saranno tutti vuoti. Le premesse per l'esame degli argomenti attinenti al disegno di legge come la situazione del naviglio italiano anteguerra, quella post-bellica in seguito alle disastrose perdite (circa il 90 per cento del totale) sofferte per gli eventi guerreschi, gli sforzi compiuti in questi anni sia dal Governo che dall'armamento per avviare la rinascita della nostra marina mercantile ed i risultati finora conseguiti furono messi in

chiara evidenza nella relazione di maggioranza di questa Commissione sullo stato di previsione già citato. In essa il relatore completò la sua interessante esposizione illustrando oltre che la situazione della flotta, anche quella dei cantieri, prospettando le condizioni dei porti quali oggi si presentano dopo i lavori di riparazione e di ricostruzione eseguiti ed accennando altresì alla crisi del Naval-piccolo.

Nella presente relazione quei dati statistici relativi al naviglio verranno riassunti mentre ne verranno aggiunti altri affini che interessano direttamente gli scopi che questo disegno di legge si propone e che possono servire a meglio inquadrarli. A tal fine, prima ancora di passare ad esaminare le questioni riguardanti il naviglio ed i cantieri nazionali, si ritiene utile dare uno sguardo a quella che è attualmente e sarà nel prossimo avvenire la situazione delle flotte delle più importanti nazioni marinare.

I. — IL NAVIGLIO MONDIALE

Malgrado l'enorme distruzione di naviglio mercantile operata specialmente con l'impiego ad oltranza dell'arma sottomarina nei due conflitti mondiali, il tonnellaggio complessivo è andato continuamente aumentando. Le seguenti cifre indicano le tappe segnate in alcuni anni pre e post-bellici (1):

(1) Dati rilevati dal *Lloyd's Register* escluse le unità inferiori alle 100 t. s. l. Nel tonnellaggio mondiale per l'anno 1947 la marina giapponese è compresa per tonn. 5.808.832, cioè per un tonnellaggio che non tiene conto delle perdite subite durante la guerra che, secondo cifre non controllate, ascenderebbero a circa 4.000.000 di tonn. La Russia è compresa per il 1947 con tonn. s. l. 2.164.467.

	1914	1919	1921	1939	1947
T. s. l.	40.073.545	50.886.270	61.961.974	69.439.654	84.356.257 (1)

(1) Nel tonnellaggio totale è compreso quello del naviglio addetto a navigazione sui Grandi Laghi nord-americani e che nel 1947 era di t. s. l. 2.311.956.

Possono altresì interessare i seguenti dati, espressi in t. s. l., relativi ad alcune fra le più importanti nazioni marine:

	1914	1919	1939	1947
Gran Bretagna e Irlanda	19.256.766	16.555.471	17.984.158	17.948.839
Impero Britannico e Colonie	1.788.283	2.052.404	3.231.103	3.600.386
Stati Uniti d'America	2.970.284	10.782.170	9.336.155	30.578.789 (1)
Francia	2.319.438	2.233.631	2.952.975	2.326.864
Germania	5.459.296	3.503.380	4.492.708	598.252
Italia	1.668.296	1.370.097	3.448.453	1.317.155
Norvegia	2.504.722	1.857.829	4.834.902	3.761.771

(1) Queste cifre riguardanti gli Stati Uniti si riferiscono al solo naviglio addetto a navigazione marittima.

I dati suesposti circa il tonnellaggio mondiale e quelli delle principali marine nel 1947 comprendono anche navi non ancora in condizioni di efficienza perchè sottoposte o in attesa di essere sottoposte a grandi lavori di riconversione o di riparazione; essi comunque rivelano come, malgrado le enormi perdite causate dalle due guerre e malgrado che le altre Nazioni nel 1947 possedessero un tonnellaggio inferiore, o tutt'al più all'incirca uguale a quello del 1939, l'impulso dato alle costruzioni navali dagli S. U. A. durante la seconda guerra mondiale è stato tale da portare il tonnellaggio complessivo ad un livello di gran

lunga superiore a quelli raggiunti nelle tappe precedenti.

È interessante esaminare, separatamente per tipi di navi (da passeggeri, da carico secco, cisterne) la situazione prebellica e quella postbellica di varie importanti marine. Un indice di tale situazione ci è fornito da alcuni dati contenuti nel rapporto tecnico per i trasporti marittimi del Comitato per la Cooperazione Economica Europea, adunatasi a Parigi dal luglio al settembre 1947.

La seguente tabella n. 1 indica il naviglio posseduto nel 1938 e nel 1947 dai Paesi partecipanti.

TABELLA I.

TIPO	Fine 1938			Metà 1947		
	N. navi	Milioni di tonn.		N.	Milioni di tonn.	
		S. L.	P. L.		S. L.	P. L.
Navi passeggeri	600	3,5	2,0	300	1,8	1,0
Navi carico secco	7.000	25,5	36,1	5.150	20,8	29,01
Navi cisterne	1.060	6,7	10,1	950	6,1	9,5
TOTALE	8.660	35,7	48,2	6.400	28,7	39,6

Da essa si rileva come per il 1938 e il 1947 il numero delle navi da passeggeri dei Paesi partecipanti al piano E. R. P. siasi ridotto a metà, e il tonnellaggio delle navi da carico secco sia ridotto di 7 milioni di tonnellate di

portata lorda, mentre la diminuzione per le cisterne è di sole 600.000 T. P. L.

La suddivisione percentuale del suddetto naviglio secondo l'età è dimostrata dalla tabella n. 2:

TABELLA 2.

ETÀ IN ANNI	Navi passeggeri		Navi carico secco		Navi cisterne	
	1938	1947	1938	1947	1938	1947
0-5	15	4	13	44	33	35
6-10	25	19	12	13	24	21
11-15	22	12	19	4	19	11
16-20	19	21	26	9	10	18
21-25	4	15	14	9	7	6
26 e oltre	15	29	16	21	7	9

Il segnalato ringiovanimento del naviglio da carico era però dovuto in gran parte alla costruzione - nel periodo bellico - delle navi del tipo « Liberty » (americane) ed « Empire » (inglese), atte ai trasporti di merci alla rinfusa, ma non in pieno rispondenti al notevole fabbisogno di navi da carico di linea, di navi specializzate e di navi di modesto tonnello unitario. Era d'altro lato vivamente sentita la necessità di ricostituire il naviglio da passeggeri che aveva subito gravi perdite durante la guerra, e di provvedere, con sensibile aumento nel numero e nella portata delle navi cisterna, alla richiesta rapidamente crescente di prodotti petroliferi. Al riguardo giova tener presente che la richiesta mondiale di petrolio è passata da circa 250 milioni di tonnellate nel 1938 a circa 400 milioni nel 1947; nel 1948 è stata di circa 440 milioni e quella prevista per il 1951 è di circa 600 milioni. La produzione dal 1938 al 1947 è passata da 270 milioni a 410 milioni circa. Vi sono già « Time charters » conclusi per cinque anni e periodi anche più lunghi per navi da consegnarsi nel 1949-50.

Tenendo conto delle accennate esigenze, il Comitato, sulla base delle previsioni dei singoli

Governi, calcolò che nel periodo 1947-51 si sarebbero costruite, per i sedici Paesi partecipanti, 11.231.000 tonnellate di stazza lorda di navi, delle quali poco meno di un terzo già in corso di costruzione, un terzo già commesse ma non ancora impostate, e poco più di un terzo da commettere ai cantieri. Tale programma si riferiva a 363.000 tonnellate di navi esclusivamente da passeggeri, 8.069.000 di navi miste o da carico secco prevalentemente di linea e 2.799.000 di navi cisterna.

Nell'fase di preparazione della legge di assistenza all'Europa le previsioni del Comitato furono esaminate negli Stati Uniti, specialmente in rapporto alla consistenza raggiunta dal naviglio mondiale ed alla insufficiente produzione dell'acciaio, deducendone che, mentre non era eccessiva la previsione per le navi da passeggeri e per le cisterne, non appariva egualmente fondato il bisogno di un notevole aumento del tonnello da carico secco. Non fu consigliato di interrompere le costruzioni in atto, ma venne riconosciuta l'opportunità di differire a tempo più propizio l'esecuzione del programma.

Costituita nel 1948 l'Organizzazione Europea di Cooperazione Economica (O. E. C. E.)

per i rapporti che fra i Paesi partecipanti e l'Amministrazione americana per la Cooperazione Economica (E. C. A.) veniva a determinare la distribuzione degli aiuti concessi dalla legge degli Stati Uniti 3 aprile 1948 (Foreign Assistance Act, 1948), la questione delle costruzioni navali è risorta sopra tutto nel recente periodo di elaborazione dei programmi a lungo termine. L'importanza della questione nei riflessi dell'attività industriale, dell'equilibrio della bilancia dei pagamenti ed in genere della vitalità economica dei Paesi partecipanti risulta dal fatto che nell'anteguerra tali Paesi possedevano il 62 per cento del tonnellaggio mondiale e che i loro cantieri navali avevano una capacità produttiva pari al 75 per cento di quella complessiva mondiale. L'interesse che la questione sia risolta è vivissimo nel nostro Paese, che ha urgente bisogno di ricostruire le forze produttive marittime (navi e cantieri) indispensabili al riassetto della propria economia, e che dispone di una rilevante attrezzatura meccanico-navale.

Non si hanno ancora sicuri elementi sui programmi dei vari Paesi in materia di costruzioni navali; ma da notizie attendibili si possono desumere le seguenti indicazioni nei riguardi delle principali marine:

STATI UNITI D'AMERICA. — *Navi da passeggeri*: flotta esistente 50 navi, 557.000 t. s. l., posti per 14.574 passeggeri. — Nuovo programma: 46 navi, 671.500 t. s. l. 20.245 passeggeri.

Cisterne: esistenti 864 unità, 7.540.000 t. s. l. — Nuovo programma: 150 unità del tipo T 2, per costruzioni governative e ordinazioni di privati — ad alta velocità — tendenza a costruire cisterne di 24-26.000 t. p. l. e velocità non inferiore a 20 nodi, adatte in caso di bisogno per scopi bellici.

Navi da carico secco: mancano notizie di programmi di costruzione al riguardo. Sembra che sia allo studio un nuovo tipo di nave di emergenza più veloce dei tipi « Liberty » e « Victory » da costruire in massa in caso di guerra.

INGHILTERRA. — *Da passeggeri*: esistenti nel maggio 1947: t. s. l. 6.882.000.

Da carico: t. s. l. 6.024.000.

Cisterne: t. s. l. 2.924.000.

Previste dal 1947 al 1951: totale 3.770.000 t. s. l. — Fra le nuove cisterne ve ne saranno da 28.000 t. p. l. e 14 nodi di velocità.

NORVEGIA. — Programma da espletare fra il 1947 e il 1951: totale 2.239.000 t. s. l.

Si prevede che alla fine del 1951 la flotta norvegese conterà di quasi 6.000.000 t. s. l., di cui 2.414.000 di navi cisterna.

OLANDA. — Programma fino al 1951: totale 1.564.000 t. s. l. che aggiunte al tonnellaggio preesistente porteranno la flotta a circa t. s. l. 4.200.000.

FRANCIA. — Programma fino al 1951: totale 1.474.000 t. s. l. — A programma ultimato la flotta conterà circa 3.000.000 t. s. l.

Le varie Nazioni tendono dunque a ristabilire, secondo le loro prevedibili esigenze, la più conveniente composizione delle rispettive flotte che le cieche distruzioni della guerra avevano sconvolta, ma soprattutto si manifesta in esse la tendenza a costruire « navi di qualità » adatte a sostituire gradualmente quelle antiquate o di discussa efficienza.

II. - I SERVIZI TRANSOCEANICI DI LINEA

Circa l'impiego del naviglio interessa osservare quale traffico si svolge e con quali unità sulle grandi linee di navigazione. A tale riguardo possiamo così riassumere le più importanti informazioni:

a) *Linea di New York*. — La maggiore Società inglese nei servizi col Nord America, la « Cunard White Star Line », è riuscita a salvare dalle distruzioni della guerra le sue navi maggiori, fra cui la *Queen Mary* di 81.000 t. s. l., la *Queen Elizabeth* di 85.000, l'*Aquitania* di 44.700, la *Mauretania* di 35.000, la *Britannic* di 27.000.

Subito dopo la guerra ha ordinato il *Media* e il *Parthia* di 13.700 t. s. l., navi miste per servizio passeggeri e merci col Canada, ed il *Caronia* di 34.000 t. s. l. e velocità 22-23 nodi per il trasporto di 920 passeggeri.

La più importante Società francese per i servizi di linea con New York, la Compagnie Génér-

rale Transatlantique, ha salvato l'*Ile de France* di 43.500 t. s. l. e il *De Grasse* di 19.000, di cui la prima già in servizio completamente rinnovata, la seconda in corso di ripristino. Alla Francia è stato altresì assegnato il grande transatlantico tedesco *Eurcpa* di 48.000 t. s. l. ribattezzato *Liberté*.

La maggiore Società americana per i servizi col Nord Europa, la U. S. L. ha in linea l'*America* di 26.000 t. s. l. ed il *Washington* di 22.000 t. s. l. È prevista la costruzione di un transatlantico di 48.000 t. s. l. per il servizio col'Europa. « L'America Export Line », che è la principale società americana per i servizi fra New York e il Mediterraneo, ha ordinato due navi da passeggeri di circa 30.000 t. s. l.

Il movimento passeggeri fra il Mediterraneo e New York nei primi mesi del 1938 fu il seguente:

	passeggeri	%
Società Italia	68.154	94,89
American Export Line	3.725	5,2
	<u>71.879</u>	<u>100 —</u>

nei primi mesi del 1948 è stato il seguente:

Società Italia	37.331	51,49
Società estere	35.177	48,51
	<u>72.508</u>	<u>100 —</u>

Il massimo del traffico anteguerra effettuato da e per New York con bandiera italiana si ebbe nel 1929 con complessivi 140.000 passeggeri.

Lo sviluppo del traffico aereo nella rotta fra l'Europa e New York si è fortemente sviluppato raggiungendo fra il 1947 e il 1948 il 27 per cento del traffico totale. Nei dodici mesi dal 30 giugno 1947 al 30 giugno 1948 vi sono stati 511.652 passeggeri che hanno attraversato l'Atlantico a mezzo di piroscafi, mentre 189.379 si sono serviti di mezzi aerei. Si è però rilevato che mentre nei mesi di punta, nell'estate, le navi erano al completo di passeggeri, numerosi apparecchi avevano posti liberi. Deve altresì notarsi che mentre nel 1937 ben novantun navi assicuravano un servizio regolare passeggeri fra New York e l'Europa, l'estate scorsa non ve n'erano che trenta; può quindi supporre che l'intensificarsi ed il crescente miglioramento dei servizi sulle linee marittime possa fare in avvenire, specialmente nel campo turistico, preferire maggiormente queste ultime alle linee aeree.

b) *Linea Sud America* — Il movimento fra il Mediterraneo e il Brasile-Plata nei primi nove mesi del 1948 è stato di 88.994 passeggeri (dei quali il 40,50 per cento trasportati con bandiera italiana); nel corrispondente periodo del 1938 era stato di 29.667. Vi concorrono attualmente le seguenti società di navigazione:

Società Italia (con 7 navi)	Linea Costa (con 2 navi)	Italnavi (con 2 navi)	Sidarma (1 nave)	Lauro (2 navi)
--------------------------------	-----------------------------	--------------------------	---------------------	-------------------

Compagnia Genovese d'Armamento
(2 unità da carico)

Società estere:	la « Home Lines » (con 3 navi)	la « Transports Maritimes » (con 4 navi)	la « Ybarra » (con 3 navi)
	la « Navigacion Mary Louise », (con 2 navi)	la « Doderò », (con 2 navi)	il « Lloyd Brasilejro ». (con 2 o 3 navi).

Computando anche i servizi fra il Sud America ed il Nord Europa si ha:

<i>Primi 9 mesi del 1938:</i>		passeggeri	%
trasporti su navi del servizio mediterraneo		29.667	32 — %
trasporti su navi del servizio Nord-Europa		62.095	68 — %
	Totale	<u>91.762</u>	<u>100 —</u>
<i>Primi 9 mesi del 1948:</i>			
trasporti su navi del servizio mediterraneo		88.994	64 — %
trasporti su navi del servizio Nord-Europa		50.161	36 — %
	Totale	<u>138.155</u>	<u>100 —</u>

Come noto, le richieste di passaggi da parte di emigranti pel Sud America sono rilevantissime. Si ritiene che se la capacità delle navi lo consentisse, la cifra annuale di 150-200.000 emigranti potrebbe essere facilmente raggiunta.

La disponibilità attuale di cuccette di terza classe fra tutte le navi anzidette, è di 123.650 delle quali solo 50.600 sulle navi italiane. È da notare la necessità che esistano a bordo anche adeguati adattamenti di 1^a e 2^a classe, onde disporre di materiali adatti ai traffici turistici.

Il fabbisogno di unità su questa linea è dunque notevole; ed al riguardo va menzionato che la principale società inglese per i servizi col Sud America, la « Royal Mail Lines » ha ripristinato e rimesse in esercizio l'*Andes* (t. s. l. 25.600) con una 1^a classe di 400 posti; l'*Alcantara* (t. s. l. 22.000); le quattro navi tipo « Highland » (t. s. l. 14.000). Della stessa Società sta per entrare in linea una nuova nave di 20.000, la *Magdalena*.

La Società francese « Sud Atlantique » ha ripristinato la *Pasteur* di 42.500 t. s. l., costruita nel 1938-1939 ed intende rimetterla sulla linea del Brasile-Plata. La Società « Transports Maritimes », oltre le due unità summenzionate, ha in costruzione una terza nave.

c) *Linea centro America e Sud Pacifico*. — Linea gestita, fra le Società italiane solo dall'« Italia » sia prima della guerra che attualmente.

d) *Linea dell'Australia*. — Nello scorso ottobre il « Lloyd Triestino » ha ripreso l'esercizio di questa linea col piroscafo *Toscana* che è stato recentemente affiancato dalla motonave *Vivaldi*. Fa servizio sulla linea anche il piroscafo *Napoli* della ditta Lauro, per passeggeri e merci. Anche in questo settore le richieste di traffico e la necessità di materiale sono notevoli e tali da richiedere un sensibile aumento di tonnellaggio. È quindi da ritenere che vi sarà per tale linea alimento di traffico non soltanto per le navi del Gruppo Finmare ma anche per quelle che l'armamento libero intenderà adibirvi.

III. — IL NAVIGLIO NAZIONALE

Come già accennato, sulla situazione attuale del nostro naviglio, paragonata a quella ante-guerra è stato ampiamente riferito ai due

rami del Parlamento nell'ottobre scorso, in occasione del dibattito sullo stato di previsione del bilancio del Ministero della Marina mercantile, sia dall'onorevole Ministro che dagli onorevoli relatori; e nuovamente quelle cifre sono state poste in evidenza alla Camera dei deputati durante la discussione sul presente disegno di legge. Le riassumiamo:

Alla vigilia della guerra l'Italia possedeva in totale 3.448.976 t. s. l. di naviglio mercantile di ogni tipo, così suddiviso:

	n.	t. s. l.
Navi passeggeri e miste	215	1.095.352
Navi da carico	534	1.771.053
Navi cisterna	107	420.827
Navi di tipo speciale	253	19.113
Naviglio minore (velieri e motovelieri)	2.367	142.631
Totale		3.448.976

A tali unità andavano man mano aggiungendosi quelle ordinate dopo l'entrata in vigore della legge del 10 marzo 1938, avente lo scopo di avviare il rinnovamento del nostro naviglio, per oltre 400.000 t. s. l.

Alla fine della guerra la consistenza del naviglio era la seguente:

Navi da passeggeri e miste	t. s. l.	143.440
Navi da carico		145.114
Navi cisterna	»	84.052
Navi di tipo speciale	»	9.431
Totale		382.037

N. B. — Alla differenza fra il tonnellaggio prebellico e quello post-bellico si devono aggiungere, per avere il complesso delle effettive perdite subite, circa 400.000 tonnellate completate o costruite ed affondate durante la guerra.

Al 1° ottobre 1948 si aveva il seguente tonnellaggio:

Navi da passeggeri e miste	t. s. l.	310.391
Navi da carico	»	1.403.248
Navi cisterna	»	508.317
Navi di tipo speciale	»	21.529
Naviglio minore (velieri, motovelieri e motopescherecci)	»	118.332
Totale	t. s. l.	2.361.817

La brillante ripresa della nostra flotta, che da un tonnellaggio di 380.000 è salita, in soli tre anni, a 2.362.000 tonnellate, è dovuta

principalmente all'acquisto di navi estere e subordinatamente ad unità recuperate e ripristinate, o riscattate e restituite, o anche di nuova costruzione nazionale.

Prima della guerra sul totale dianzi citato, di t. s. l. 3.448.976 ben t. s. l. 1.354.817 appartenevano al gruppo Finmare (Società « Italia », « Lloyd Triestino » « Adriatica » e « Tirrenia ») corrispondenti al 40 per cento della nostra flotta mercantile.

Alla fine della guerra in seguito alle perdite verificatesi, il numero delle navi delle Società di preminente interesse nazionale era ridotto a 17 per 122.000 t. s. l. ed all'ottobre dello scorso anno è risalito soltanto a 67 unità per 432.000 t. s. l.; cioè al 18^o per cento del totale. Tra queste sono da notarsi alcune unità miste che lasciate dalla guerra incomplete sugli scali, vanno entrando gradualmente in servizio permettendo il ripristino di alcuni fra i più importanti collegamenti.

Ad onta di un così modesto tonnelloaggio la Finmare, a differenza di quanto può fare l'armamento privato, sostiene l'onere del personale riunito in ruoli organici, di cui 1.800 fra amministrativi e naviganti esuberanti ai bisogni, corrispondenti ad un maggior onere di 1.500 milioni nel 1947 e di 1.800 nel 1948. Come fu dichiarato dall'onorevole Ministro nell'ottobre scorso nell'altro ramo del Parlamento, il personale già di cinquemila unità, è in corso di riduzione di un decimo, con un alleggerimento di 600 milioni di lire annui.

A fianco dell'efficace attività svolta dal suddetto Istituto, è doveroso porre in rilievo gli sforzi notevoli compiuti dalla fine della guerra dall'armamento privato per sopperire almeno in parte alle enormi perdite subite.

Va data lode all'intraprendenza dell'armamento italiano se nella ricostruzione della flotta mercantile, che rappresenta una parte tanto importante nella ricostruzione del Paese, fonte di lavoro e di ricchezza nazionale, si sono raggiunti i noti risultati, specie quando si pensi che i lavori di recupero e di riparazione delle navi si svolgevano nei porti e nei cantieri, mentre questi stavano curando le proprie

ferite di guerra e quindi trovavansi in condizioni di efficienza ridotte. Lo Stato volle premiare tali sforzi andando incontro agli armatori mediante agevolazioni negli acquisti dall'estero, e segnatamente negli acquisti delle Liberty e delle cisterne tipo T2 dagli S. U. A. (1) Di queste navi, il cui numero è stato di centoventitrè su un totale di 1.446.000 tonnellate di portata, pagate complessivamente dollari 88.963.598, centodue furono assegnate all'armamento privato per 1.251.600 tonnellate (prezzo: dollari 77.528.972).

È noto come per l'acquisto dei tre lotti di unità statunitensi il Governo ha anticipato il 25 per cento del prezzo in dollari ed ha prestato la sua garanzia per il rimanente 75 per cento da pagarsi in 17 anni. Gli interessati si sono inoltre avvantaggiati di notevoli facilitazioni fiscali (esenzione dall'imposta di registro e dall'imposta generale sull'entrata, riduzione dal 10 al 2 per cento del diritto di licenza) valutabili globalmente in circa sette miliardi di lire.

* * *

Confrontando il tonnelloaggio prebellico con quello attuale, ne risulta una differenza in meno di oltre 1 milione di tonnellate che potrà essere ridotta d'un quarto con l'attuazione del programma di nuove costruzioni navali, che il presente disegno di legge vuole incoraggiare.

Ma il problema non è soltanto di quantità di naviglio, è anche e soprattutto di qualità. Occorre costruire navi nuove all'altezza dei moderni progressi della tecnica, e dei tipi corrispondenti alle esigenze dell'economia nazionale riducendo così man mano i danni e le sproporzioni causate dalla guerra.

(1) Caratteristiche delle « Liberty »: portata 10.000 tonnellate; stazza lorda 7.200 tonn., velocità 10-11 nodi, caldaie a nafta, macchine alternative, potenza 2.500 HP, lunghezza m. 130.

Caratteristiche delle cisterne T2: portata 16.000 tonnellate, stazza lorda 10.400 tonn., lunghezza m. 159, caldaie a nafta e motori elettrici. Potenza 7.500 HP, velocità 14-15 nodi.

ETÀ DEL NAVIGLIO ITALIANO A PROPULSIONE MECCANICA SUPERIORE ALLE 500 T. S. L.

AL 1° LUGLIO 1948

	0-4 ANNI		5-9 ANNI		10-14 ANNI		15-19 ANNI		20-24 ANNI		25 E PIÙ ANNI		TOTALE	
	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.
<i>Navi miste e passeggeri:</i>														
500-1599 T. S. L.	1	1.597	—	—	2	1.688	2	1.494	2	2.645	3	2.714	10	10.136
1600-2999 »	—	—	—	—	—	—	2	4.978	2	4.830	1	2.813	5	12.621
3000-4999 »	1	3.125	—	—	—	—	—	—	2	6.941	6	23.685	9	33.751
5000 e più »	4	35.516	3	24.612	—	—	2	17.155	4	96.082	6	53.372	19	226.737
Totale navi miste e passeggeri	6	40.238	3	24.612	2	1.688	6	23.627	10	110.498	16	82.584	43	283.247
<i>Navi da carico:</i>														
500-1599 T. S. L.	26	22.640	7	6.835	2	2.285	—	—	3	2.545	44	47.012	82	81.317
1600-2999 »	11	20.099	2	3.230	2	4.837	2	5.817	2	5.015	9	20.352	28	59.350
3000-4999 »	4	12.332	1	3.505	—	—	—	—	2	8.554	26	110.835	33	135.226
5000 e più »	36	258.528	82	586.088	—	—	—	—	1	8.059	25	153.658	144	1.006.333
Totale navi da carico	77	313.599	92	599.658	4	7.122	2	5.817	8	24.173	104	331.857	287	1.282.226
<i>Navi cisterna:</i>														
500-1599 T. S. L.	3	2.262	1	507	—	—	1	510	—	—	4	3.505	9	6.784
1600-2999 »	1	1.900	2	3.242	—	—	—	—	1	1.685	2	4.582	6	11.409
3000-4999 »	—	—	1	3.380	—	—	—	—	—	—	5	22.860	6	26.240
5000 e più »	6	38.875	24	242.134	2	14.551	3	27.582	1	8.270	20	124.440	56	455.852
Totale navi cisterna	10	43.037	28	249.263	2	14.551	4	28.092	2	9.955	31	155.387	77	500.285
										a				800.456

* * *

Dai dati statistici sopra riportati circa la consistenza prebellica e attuale del nostro naviglio si deduce che mentre il tonnellaggio della flotta delle navi da carico è stato quasi riportato al suo livello anteguerra, quello del naviglio da passeggeri è enormemente ridotto.

Il tonnellaggio complessivo delle navi cisterne è quantitativamente aumentato, calcolandosi l'attuale pari al 120 per cento di quello anteguerra; ma ciò che oggi manca quasi completamente è, in tutti i tipi, il naviglio di qualità. Abbiamo navi antiquate, in buona parte recuperate dal fondo del mare e riattate, oppure di costruzione bellica e poco economica. È scomparso quasi totalmente il naviglio di linea che prima della guerra dava sì grande contributo, coi noli e col movimento turistico, all'economia nazionale.

Tali constatazioni serviranno indubbiamente di guida nella decisioni che saranno prese in merito alla ricostruzione della nostra flotta mercantile, sia allo scopo di disporre nuovamente di un adeguato tonnellaggio di naviglio di qualità, sia per costituire gradatamente quello che andrà fuori uso per vetustà: ricostruzione necessaria per la nostra Nazione, la quale, come è stato autorevolmente affermato, deve avere un efficiente marina mercantile propria per le ben note ragioni, fra le quali ricorderemo:

le esigenze della nostra emigrazione;
la convenienza dello sviluppo del turismo;
la necessità di procurarsi valuta estera mediante i noli;

la necessità di assicurare lo scambio delle merci ed i rifornimenti del Paese.

Quanto ai tipi di nave da preferire per le varie categorie, il disegno di legge, come si vedrà esaminando gli articoli, lascia facoltà alle Ditte italiane di presentare progetti ed ad un apposito Comitato tecnico il compito di esaminarli ed esprimere parere in merito.

IV. — I CANTIERI NAVALI

È noto che la causa fondamentale della crisi che i cantieri nazionali attraversano è nell'eccessivo costo delle loro costruzioni. È stato calcolato che in media il costo di una nave

mercantile in Inghilterra è inferiore a quello della stessa nave costruita in Italia di un terzo circa del costo italiano.

Le principali ragioni dell'alto costo si riassumono come segue:

alto costo dei materiali, soprattutto siderurgici;

esuberanza e basso rendimento della mano d'opera;

sproporzione fra la capacità degli impianti e la produzione media effettiva;

alto costo dei finanziamenti;

peso degli oneri finanziari passivi;

mancanza totale di ordinazioni militari.

È da notare che il programma governativo, di cui ci occupiamo, di far costruire in tre anni 260.000 t. s. l. di naviglio, non copre la piena capacità produttiva dei nostri principali cantieri, che può valutarsi a circa 300.000 t. s. l. annue supponendo il caso che debbansi costruire navi da carico da 7.000 t. s. l.; cifra che peraltro dovrebbe ridursi supponendo di dover costruire unità da passeggeri; mentre:

i cantieri inglesi sono saturi di lavoro e per ora non accettano ordinazioni se non a lunga scadenza;

i cantieri francesi sono saturi e quel Governo per sviluppare il suo programma di costruzioni ha dovuto ricorrere ad ordinazioni all'estero;

anche le Nazioni minori interessate nell'armamento lavorano intensamente: ad esempio, la Danimarca lavora a pieno ritmo e costruisce attualmente cinquantacinque navi, in gran parte ordinate dall'estero.

In definitiva la paralisi della nostra industria navale aumenta al punto che essa nel prossimo luglio sarà quasi completa.

È superfluo aggiungere che la disoccupazione nei cantieri produce altresì una notevole mancanza di lavoro negli stabilimenti meccanici italiani collegati direttamente coll'industria navale e in molte altre attività produttive, anche dell'artigianato, che concorrono alla costruzione di una nuova nave, specialmente da passeggeri.

Il complesso delle maestranze danneggiate da tali paralisi si può ritenere di circa 70.000 unità, di cui 43.000 circa appartengono ai cantieri propriamente detti e le rimanenti alle attività collaterali.

Può interessare un computo approssimativo delle giornate di lavoro occorrenti per la costruzione del naviglio previsto dal presente disegno di legge. Premesso:

1° che sui prezzi delle navi praticati dai cantieri incidono

per circa il 50 per cento il costo dei materiali, prodotti semilavorati, macchinari, etc. acquistati dai subfornitori;

per circa il 50 per cento il costo della mano d'opera e spese generali del cantiere;

2° che il costo dei materiali, prodotti semilavorati, macchinari, etc. può essere a sua volta considerato come costituito per metà del valore dalle materie prime e per l'altra metà dal costo della mano d'opera, spese generali dei subfornitori, si può stabilire che il prezzo di vendita delle navi è costituito in via approssimativa:

per il 20 % dal costo delle materie prime;

» » 65 % dal costo della mano d'opera, produttiva ed improduttiva e delle relative spese generali;

» » 15 % da tasse, assicurazioni, ammortamenti, energia elettrica, etc., ed utile teorico dell'impresa.

100

Pertanto se supponiamo che la costruzione delle 260.000 t. s. l. costi 100 miliardi, saranno spesi per la mano d'opera e relative spese generali, sia presso i cantieri che i subfornitori, 65 miliardi. Ammettendo che il costo medio della mano d'opera nei grandi cantieri sia (fra impiegati e operai) di lire 4.360 giornaliere (delle quali materialmente l'operaio percepisce lire 1.146), si avranno:

$$\frac{65.000.000.000}{4.360} = 14.900.000$$

di giornate lavorative.

Ammettendo che il lavoro effettivo possa svolgersi nei prossimi due anni (circa 600 giornate lavorative) si ha:

$$\frac{14.900.000}{600} = 25.000 \text{ operai.}$$

V. - IL DISEGNO DI LEGGE

Dal contenuto di quanto abbiamo esposto, dai dati statistici e dalle notizie riportate si deducono i motivi che hanno indotto allo studio ed alla presentazione di questo disegno di legge, e cioè la necessità di dare lavoro ai nostri cantieri favorendo la costruzione di un adeguato numero di navi di qualità, tali da poter riprendere gradualmente su determinati settori del traffico quella solida posizione che la bandiera italiana aveva prima della guerra, chiamando lo Stato a contribuire alle spese relative, dato il maggior costo delle costruzioni navali nei cantieri italiani rispetto ai cantieri esteri. La necessità dell'intervento dello Stato nelle costruzioni navali dette già origine nell'anteguerra alla legge 10 marzo 1938, n. 330, creata allo scopo di aiutare l'armamento italiano, data la crisi dei noli. Il presente disegno, derivato sotto molti aspetti da tale legge, pur avendo diverso carattere e differente finalità, si compone di 35 articoli divisi in otto Capi, fondati sui seguenti criteri essenziali:

1° necessità, come già espresso, di dar lavoro ai cantieri ed ai marittimi disoccupati favorendo la ricostruzione del naviglio mercantile nazionale;

2° tale naviglio deve essere composto di navi di qualità;

3° programma da non compilarsi *a priori*, ma che deve nascere dall'iniziativa dell'armamento secondo i criteri più convenienti nell'interesse dell'economia generale del Paese;

4° programma di prima urgenza dell'ammontare totale presumibile di circa 260.000 tonn. stazza lorda, corrispondente ad una spesa complessiva di oltre 90 miliardi quale prima quota del più vasto programma considerato in funzione del piano E. R. P. Lo Stato concorre alla suddetta spesa per un terzo circa;

5° contributo dello Stato al costruttore o all'armatore; ripartizione prevalentemente formale e che non sposta il problema nella sua essenza;

6° agevolazioni indirette;

I contributi diretti costituiscono tre parti di uno stesso compenso. Essi possono così riassumersi:

A) *Contributi diretti:*

a) contributo sui materiali (al costruttore) — corrisponde al 5 per cento del costo della nave;

b) contributo d'ammortamento (all'armatore) — corrisponde circa al 12 per cento del costo della nave;

c) contributo integrativo (all'armatore) — corrisponde al 16 circa per cento del costo della nave.

B) *Agevolazioni indirette:*

a) importazioni in franchigia doganale ed esenzione dal diritto di licenza.

b) agevolazioni fiscali;

c) garanzia dello Stato per i finanziamenti all'armatore nei limiti del 40 per cento del costo globale delle costruzioni.

d) esonero da ogni requisizione per cinque anni salvo circostanze speciali.

7° La legge prevede altresì contributi e facilitazioni per i lavori di modificazione, riparazione e trasformazione delle navi già in esercizio, soffermandosi in modo particolare sui casi in cui l'armatore ed il costruttore intraprendano sostituzioni degli apparati motori completi. Anche per gli eventuali finanziamenti per tali sostituzioni è accordata la garanzia sussidiaria dello Stato.

ILLUSTRAZIONE DELLE NORME E PARERI DELLA COMMISSIONE

Gli otto Capi nei quali le disposizioni sono raggruppate sono i seguenti.

Il Capo I indica lo scopo della legge precisando i limiti del tonnellaggio di stazza lorda da costruire consentiti dallo stanziamento di cui all'articolo 34 in rapporto all'entità ed al complesso dei benefici dalla legge stessa stabiliti. Viene in tal modo a essere desunto approssimativamente il limite non superabile del tonnellaggio da costruire in circa 260 mila tonnellate.

Per quanto riguarda il tonnellaggio delle navi da costruire la Commissione si richiama a quanto il Ministro della Marina mercantile formalmente ha dichiarato nel suo discorso tenuto sullo stesso disegno di legge alla Camera dei deputati il 17 dicembre u. s. e ripetuto a questa

Commissione nel corso della discussione e che cioè non saranno superate le 25.000 t. s. l. circa, e che, come lo stesso Ministro ha dichiarato, la ripartizione del tonnellaggio fra le compagnie di p. i. n. e l'armamento libero sia fatta all'incirca in parti uguali.

Il Capo II (articoli dal 2 al 14) concerne le nuove costruzioni. L'articolo 2 stabilisce il termine per la presentazione delle domande di ammissione ai benefici (30 giorni dall'entrata in vigore della legge, 60 per le costruzioni di cui all'articolo 26). È contemplato il caso in cui le richieste superino il limite di tonnellaggio complessivo previsto e quello in cui non lo raggiungano. Nel primo caso il Ministro può promuovere raggruppamenti fra i richiedenti, nel secondo caso egli può prorogare i termini di cui all'articolo 13. Si è ritenuto necessario restringere i termini di presentazione delle domande data l'urgenza di rendere attuabile la legge. Lo stesso articolo 2 prevede anche la facoltà del Ministro, sentito lo speciale Comitato tecnico, di provvedere ad una equa ripartizione del lavoro fra i cantieri nazionali. Da notare che mentre il testo originale dell'articolo 2 prescriveva che in tale ripartizione dovesse usarsi particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale un emendamento della Camera dei deputati ha precisato che ai detti cantieri sia assegnato un quantitativo di tonnellaggio non inferiore al 30 per cento del totale previsto. Altro emendamento della Camera stessa ha stabilito che delle somme che eventualmente non venissero utilizzate per deficienza di richieste sia disposto con altra legge.

A riguardo della ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, la Commissione, anche nella considerazione del fatto che i due terzi del costo della nave sono a carico dell'armatore, consiglia che il Ministro dia la massima importanza alle libere contrattazioni fra committenti e costruttori.

L'articolo 3 contempla la nomina di un Comitato che esamini le domande ed esprima parere in merito dal punto di vista tecnico ed economico. Sulla base di tale parere, che viene giudicato necessario allo scopo di fornire al Ministero le indicazioni occorrenti per un più illuminato giudizio, questi, avendo in mano tutti gli altri elementi di giudizio, politici e

sociali, sarà in grado di decidere quali siano le navi da ammettere ai benefici della legge e quale debba essere la ripartizione delle costruzioni fra i vari cantieri.

L'istituzione del Comitato tecnico rappresenta un'assoluta novità del presente disegno. Nè la legge Benni, nè le altre precedenti contemplavano infatti la costituzione di un organo del genere, ma lasciavano al Ministero la più ampia discrezionalità.

Discutendosi questo articolo, proposte sono state avanzate da membri della Commissione per un allargamento del numero dei componenti il Comitato tecnico; da varie parti è stata difatti proposta l'inclusione di rappresentanti del Ministero dei trasporti, del Ministero Difesa-Marina, dell'Emigrazione, dei marittimi, delle maestranze dei cantieri, degli armatori.

La Commissione, sia perchè non ha ritenuto necessarie tali inclusioni, sia per non ingrandire eccessivamente il numero dei componenti il Comitato, ha stabilito di non avanzare alcuna nuova proposta in merito.

Gli articoli 4, 5, 6 regolano i contributi dello Stato già citati innanzi, e cioè: contributo sui materiali, di ammortamento, integrativo.

Il contributo sui materiali varia da un massimo di lire 2.500 ad un minimo di lire 1.200 per ogni quintale di peso della nave ed è direttamente corrisposto al cantiere. Il contributo di ammortamento, che corrisponde al 12 per cento del costo della nave, viene calcolato in base al volume globale interno ed alla velocità: elemento quest'ultimo, che viene convenientemente esaltato in quanto rappresenta un fattore di notevole importanza dal punto di vista commerciale e che contribuisce a migliorare le qualità evolutive della nave. Il contributo di ammortamento per navi con scafo di acciaio minori di 500 T. S. L. è dato, invece, in base al tonnellaggio ed alla potenza dell'apparato motore (vedi tabella n. 2). Confrontando questa tabella con la n. 3, riguardante navi analoghe destinate alla pesca, si nota come a queste vengano assegnati, a parità di tonnellaggio e potenza, contributi maggiori di circa il 25 per cento. Inoltre l'articolo 6 (ultimo comma) stabilisce che per le navi da pesca il contributo complessivo possa raggiungere il 50 per cento del costo, anziché il terzo e ciò indipendentemente, per i sinistrati

possessori di un'unico mezzo di lavoro, dallo speciale finanziamento dell'articolo 26. Giustamente nel regolamento vengono considerati i limiti massimi del consumo di combustibile.

Il terzo contributo diretto, cosiddetto «integrativo» rappresenta il 16 per cento del costo della nave stabilito secondo le norme indicate dal regolamento.

Con esso insieme ai due precedenti si raggiunge il limite massimo del 33 per cento del valore della nave. Esso sostituisce quello che nella legge del 1938 chiamavasi contributo di interesse, consistente nel versare all'armatore il 5 per cento per cinque anni sul valore della nave, successivamente considerato ridotto annualmente del 5 per cento. La sostituzione è notevolmente vantaggiosa per il committente in quanto egli riscuote in un'unica soluzione una rilevante parte del costo evitandosi il ricorso a finanziamenti speciali per procurarsi la somma, e rappresenta altresì una semplificazione amministrativa.

Le agevolazioni di cui già si è fatto cenno e che vengono precisate negli articoli 7, 8 e 9 riguardano: *la importazione in franchigia, la esenzione dal diritto di licenza, le esenzioni fiscali (tassa di registro e imposta generale sull'entrata), l'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile.*

L'esenzione dalla requisizione e dal noleggior obbligatorio per la durata di cinque anni, costituisce una innovazione rispetto alla vecchia legge ed è stata istituita allo scopo di dare una certa tranquillità agli armatori. Si fa eccezione per il caso di guerra per le cisterne; per il caso di guerra e per le altre speciali emergenze per tutte le altre unità. Il particolare trattamento dato per le cisterne è dovuto al fatto che per questi tipi di navi vengono fatti abitualmente contratti a tempo («Time charters») spesso a lunga scadenza ed anche (come si è già menzionato) prima che esse siano pronte ad entrare in servizio.

L'articolo 11 riguarda gli apprestamenti difensivi richiesti per le navi a scafo metallico e cioè una robustezza di strutture tale da consentire (compatibilmente con l'utilizzazione commerciale della nave) l'armamento che sarà stabilito dallo Stato Maggiore della Marina: spese relative da attribuire a carico del bilancio dello Stato. Vengono altresì stabilite le por-

tate minime dei picchi di carico che le navi di stazza lorda non inferiore alle 1 500 tonnellate devono avere, in proporzione del tonnellaggio stesso. Tali portate minime sono assai diminuite rispetto a quello della vecchia legge e si può ritenere che rispondano in massima a quelle effettivamente richieste per l'esercizio commerciale della nave.

L'articolo 12, oltre a prescrivere che le navi di nuova costruzione siano iscritte nella più alta classe del Registro Italiano Navale, eleva da cinque a quindici anni rispetto alla vecchia legge il periodo di tempo in cui tale requisito, insieme a quello della nazionalità, deve essere mantenuto. Circa il documento di carena prescritto dallo stesso articolo, il disegno originale prescriveva che dovessero esserne fornite tutte le navi di nuova costruzione superiori alle 500 tonnellate, un emendamento della Camera dei deputati ha stabilito che ne siano munite tutte le navi da passeggeri o miste, mentre per le altre navi tale obbligo sarà limitato a quelle aventi stazza lorda superiore alle 1000 tonnellate e velocità pari o superiore ai dodici nodi.

L'articolo 13 fissa i termini per la esecuzione delle costruzioni. *A tale riguardo la Commissione prospetta la necessità che nel Regolamento o con altra tempestiva disposizione venga precisato che il termine di sei mesi stabilito per l'inizio delle costruzioni decorra dalla data della notificazione alla ditta della ammissione ai benefici della presente legge.*

L'articolo 14 prevede la concessione di anticipi sui contributi sui materiali e di ammortamento. Al riguardo si osserva che viene in tal modo accordata una notevole facilitazione rispetto alla vecchia legge giacchè, mentre quella prescriveva tre anticipi del 20 per cento ciascuno pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale rispettivamente del 20 per cento, 45 per cento e 70 per cento, la nuova legge ne prevede quattro corrispondenti ai gradi di avanzamento del 20 per cento, 40 per cento, 60 per cento e 80 per cento.

Per quanto riguarda la possibilità di anticipi sul contributo integrativo la Commissione ha preso atto di quanto il Ministro in sede di discussione ha dichiarato, ponendo in rilievo lo speciale carattere di tale contributo il cui ammon-

tare può essere stabilito soltanto a nave completata rappresentando esso il 16 per cento del suo valore. Peraltro la Commissione stessa rendendosi conto delle difficoltà, specialmente da parte dell'armamento privato, di procurarsi il finanziamento necessario e dell'alto tasso d'interesse ad esso relativo, raccomanda al Ministro di studiare con ogni attenzione e adottare i possibili provvedimenti per attenuare tali difficoltà.

La Commissione fa voti altresì che in occasione di altra futura legge avente lo scopo di facilitare la realizzazione di un successivo programma navale, il Governo anzichè ricorrere nuovamente a contributi dello Stato a fondo perduto adotti un sistema di finanziamenti a lungo termine e modesto tasso d'interesse.

Il Capo III (articoli dal 15 al 20) riguarda le modificazioni, riparazioni e trasformazioni navali, a lo scopo di favorire i miglioramenti nell'efficienza delle navi. In particolare nell'articolo 15 vengono stabiliti contributi di miglioramento non soltanto per installazione di apparati motori completi, come da annessa tabella n. 2B, ma altresì per l'installazione di singoli complessi costitutivi di apparato motore, o di macchinari o di apparecchi ausiliari di bordo. Gli articoli 16 e 17 stabiliscono le altre agevolazioni relative alle installazioni di cui all'articolo 15 e cioè: importazione in franchigia ed esenzione dal diritto di licenza, contributo sui materiali. Gli articoli 18 e 19 stabiliscono i contributi, le facilitazioni ed esenzioni fiscali per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni eseguite in Italia, sia sugli scafi che sugli apparati motori. I termini per l'esecuzione di tali lavori vengono fissati dall'articolo 20.

Il Capo IV (articoli 21 al 24) contempla i finanziamenti.

L'articolo 21 stabilisce la garanzia sussidiaria che lo Stato (Ministro del tesoro di concerto col Ministro della marina mercantile), entro un limite massimo complessivo di 38 miliardi, concede per i finanziamenti da stipulare per le nuove costruzioni navali e per la sostituzione di nuovi apparati motori: garanzia che non dovrà mai superare il 40 per cento del costo della nave. La relazione ministeriale osserva al riguardo che tale garanzia non costituisce un fatto nuovo, essendo stata già

preveduta ed applicata nel decreto legislativo luogotenenziale del 19 ottobre 1945, n. 686.

In tal modo, alla facilitazione data dal contributo diretto dello Stato per pareggiare i costi nazionali con quelli esteri, si aggiunge una facilitazione per il finanziamento, restando però sempre l'obbligo al committente di provvedere al resto.

Gli articoli 22, 23, 24 regolano le modalità della garanzia, la operatività di essa e le agevolazioni fiscali accordate per i finanziamenti.

L'articolo 25 assegna una somma di 1.200 milioni alle costruzioni di unità di 400-600 tonnellate di stazza lorda per un complessivo di 3000 tonnellate, per i servizi indispensabili tra il Continente e le isole minori e tra le isole. Come noto, tali servizi sono affidati alle Società « Toscana », « Partenopea », « Eolia », « La Meridionale ». *Poichè tali Società hanno, per l'esperienza fatta, perfetta conoscenza dei requisiti cui le navi devono rispondere, la Commissione invita il Ministro a studiare la possibilità che le Società predette siano preferite e che comunque siano chiamate ad una concreta collaborazione per l'attuazione del programma di cui si tratta.*

La somma di 1.200 milioni anzidetta rappresenta l'onere complessivo di dette costruzioni.

Il Capo VI col suo unico articolo 26 contempla i finanziamenti speciali. Il primo comma si prefigge di andare incontro a numerosi piccoli armatori, le cui unità andarono perdute per cause di guerra e nei casi in cui per essi rappresentavano l'unico mezzo di lavoro; a tal uopo l'articolo 26 prevede uno speciale finanziamento per la ricostruzione di queste unità mercantili non superiori alle 100 t. s. l. secondo il disegno di legge originale, elevato a 150 dalla Camera dei deputati.

Il finanziamento non può superare la differenza fra il costo presunto della nuova costruzione ed i contributi dello Stato; il suo ammontare complessivo, indicato in 500 milioni dal progetto ministeriale, è stato portato a un miliardo dalla Camera dei deputati. *A tale riguardo la Commissione, giudicando ancora esigua la somma di un miliardo, raccomanda all'unanimità al Ministro di:*

1° cercare di ottenere allo stesso scopo lo stanziamento di un altro miliardo;

2° con tale somma estendere i benefici dell'articolo 26 anche ai proprietari di unità perdute per causa di guerra fino a 300 t. s. l.,

3° nella ripartizione della somma tenere in equa considerazione i pescherecci.

Lo stesso articolo assicura particolari facilitazioni di finanziamento per il ripristino della nave *Nino Bivio* della cooperativa « Garibaldi ».

Nel Capo VII sono contenute disposizioni varie.

L'articolo 27 prevede la concessione di benefici per taluni tipi di navi non di qualità; benefici che sono soltanto una parte di quelli contemplati nel Capo II.

Gli articoli 28 e 29 non hanno bisogno di delucidazioni.

L'articolo 30 ha un carattere speciale e prevede la facoltà del Ministro della marina mercantile di ammettere ai benefici della nuova legge gli Enti armatoriali triestini, tra i quali il più importante è il Lloyd Triestino, che intendessero costruire nuove navi in cantieri italiani. Parallelamente, agli armatori italiani che facessero costruire nuove navi nei cantieri del territorio libero il disegno di legge assicura quegli ulteriori benefici che non fossero stati conseguiti dai committenti italiani nel territorio libero stesso.

L'articolo 31 tende specialmente ad utilizzare quattro apparati motori per navi da passeggeri di grande tonnellaggio che al 18 aprile 1948, e cioè alla scadenza della legge 10 marzo 1948, erano già costruiti.

L'articolo 32 riguarda la vigilanza sui cantieri e sugli stabilimenti nei riguardi delle costruzioni e dei lavori cui si riferisce la presente legge, vigilanza che viene effettuata anche nell'interesse dei proprietari aventi diritto ai contributi: l'articolo stabilisce che le spese relative graveranno su fondi da costituirsi con ritenute del 5 per mille sui contributi statali corrisposti ai committenti.

L'articolo 33 stabilisce che in attesa del nuovo regolamento di esecuzione di questa legge si applichi quello relativo alla legge del 10 febbraio 1938 e successive modificazioni. *La Commissione raccomanda che il Regolamento sia aggiornato al più presto possibile.*

Il Capo VIII disciplina in due articoli, 34 e 35, gli stanziamenti. Il primo riguarda i 34 miliardi che saranno erogati dalla Marina mercantile in applicazione alla presente legge, ripartendoli nei tre esercizi 1948-49 (8 miliardi), 1949-50 (12 miliardi), 1950-51 (14 miliardi). Nella previsione che non tutte tali somme debbano essere erogate nei corrispondenti esercizi, la Camera dei deputati ha apportato un emendamento aggiuntivo mediante il quale si autorizza l'utilizzazione dei residui negli esercizi successivi fino ai termini previsti

dal presente disegno di legge (articolo 13 e ultimo, comma 2°).

L'articolo 35 indica come verrà eseguita la ripartizione sui bilanci; parte ordinaria e straordinaria del detto triennio delle somme di 450 milioni e di 500 milioni rispettivamente stanziati dal Ministero della difesa-marina e da quello della Marina mercantile per gli appalti difensivi nei casi indicati nell'articolo 11.

CASARDI, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I.

Art. 1.

Scopi della legge.

La presente legge ha lo scopo di favorire la costruzione in Italia, per conto di nazionali, nel periodo di un triennio dalla data della sua entrata in vigore, di navi mercantili di qualità corrispondenti alle particolari esigenze della economia nazionale, nei limiti di tonnellaggio di stazza lorda consentiti dallo stanziamento di cui all'articolo 34 in rapporto all'entità ed al complesso dei benefici dalla legge stessa stabiliti.

La presente legge ha altresì lo scopo di favorire la modificazione, trasformazione e riparazione delle navi mercantili, in quanto anch'esse corrispondano alle particolari esigenze dell'economia nazionale.

CAPO II.

PREVIDENZE
PER LE NUOVE COSTRUZIONI

Art. 2.

Ammissione ai benefici.

Coloro che intendano commettere la costruzione delle navi, di cui al primo comma del precedente articolo, devono farne richiesta al Ministero della marina mercantile entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge. Detto termine è di giorni 60 per le costruzioni previste dall'articolo 26.

Spetta al Ministro della marina mercantile, sentito il parere del Comitato tecnico di cui all'articolo seguente, di ammettere ai benefici del presente capo le costruzioni che meglio rispondano agli scopi indicati nell'articolo 1.

Se le richieste superano il limite di tonnellaggio complessivo previsto, il Ministro può promuovere, indicando le modalità ed i termini, i raggruppamenti dei richiedenti ai fini della costruzione delle singole navi.

Se le richieste non raggiungono il limite di tonnellaggio previsto, il Ministro, fermo il disposto dell'articolo 13, può prorogare per non oltre un anno il termine di cui al primo comma del presente articolo.

Qualora si verificano casi di decadenza ai sensi del primo comma dell'articolo 13, il Ministro della marina mercantile può ammettere nuove domande, nei limiti del tonnellaggio previsto dall'articolo 1, stabilendo i relativi termini per l'inizio e l'ultimazione dei lavori.

Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenuto conto, nei limiti del possibile, della libera contrattazione fra committenti e costruttori, nonché della capacità produttiva, qualitativa e quantitativa, del carico di lavoro di ciascun cantiere. Ai cantieri dell'Italia meridionale saranno assegnate costruzioni in misura non inferiore al 30 per cento dell'intero tonnellaggio previsto.

Delle somme non utilizzate per deficienza di richiesta sarà disposto con altra legge.

Art. 3.

Comitato tecnico.

Il Comitato di cui all'articolo precedente è composto:

- 1° del Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, che lo presiede;
- 2° del Direttore generale del naviglio;
- 3° del Direttore generale del traffico e della navigazione;
- 4° di un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;
- 5° di cinque esperti di chiara fama scelti dal Ministro della marina mercantile.

Esercitano le funzioni di segreteria del Comitato un funzionario amministrativo ed uno tecnico, che abbiano un grado non inferiore al VII.

Il Comitato ha pure il compito di esprimere il suo parere sui progetti delle navi da adibire ai servizi di comunicazione indispensabili. In tal caso il Comitato è integrato con 2 delegati del Ministero della difesa-marina.

Art. 4.

Contributo sui materiali.

Ai costruttori di navi mercantili per conto di nazionali è corrisposto, per ogni quintale del peso complessivo della nave, un contributo sui materiali di:

- a) lire 2.500 per le navi a scafo metallico ed a propulsione meccanica;
- b) lire 1.800 per le navi a scafo di legno ed a propulsione meccanica fino a 500 tonnellate di stazza lorda;
- c) lire 1.500 per le navi a scafo di cemento armato fino a 500 tonnellate di stazza lorda;
- d) lire 2.100 per i velieri a scafo metallico e lire 1.200 per i velieri a scafo di legno.

Qualora nella costruzione delle navi vengano impiegati apparati motori completi o singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) o parti staccate di essi o apparecchi o macchinari ausiliari di bordo o parti staccate di essi, provenienti dall'estero, al contributo sui materiali è apporata una riduzione di lire 3.500 per ogni quintale di materiali importati dall'estero, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni ed i fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione.

Tuttavia il contributo sui materiali spettante per la costruzione delle navi a propulsione meccanica non potrà, in nessun caso, essere inferiore a lire 2.100, 1.200 e 1.000, a seconda che si tratti di scafi metallici, di legno o di cemento armato, per ogni quintale del peso complessivo dell'intera costruzione, diminuito del peso dell'apparato motore degli altri macchinari e apparecchi o parti di essi, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e fondi per caldaie, provenienti dall'estero.

Art. 5.

Contributo di ammortamento.

Ai proprietari delle navi mercantili a propulsione meccanica, costruite in conformità dell'articolo 1, è corrisposto un contributo di ammortamento nella misura indicata nelle tabelle annesse alla presente legge.

Il contributo predetto è calcolato in funzione della velocità alle prove del volume globale interno per le navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, ed in base alla stazza lorda ed alla potenza dell'apparato motore per quelle di stazza lorda fino a 500 tonnellate.

Agli effetti dell'applicazione delle tabelle di cui al primo comma del presente articolo, la velocità da prendere per base per la determinazione della misura del contributo di ammortamento, le condizioni di assetto della nave durante le prove, la potenza dell'apparato motore ed i consumi di combustibile, sono determinati dal regolamento di esecuzione della presente legge.

Qualora nella costruzione di una nave mercantile vengano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) o parti staccate di apparati motore o parti staccate di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo, provenienti dall'estero, al contributo di ammortamento è applicata una riduzione pari a quella che sarebbe stata apporata, ai sensi dell'articolo 15, al contributo di miglioramento nel caso di costruzione isolata dell'apparato motore o degli apparecchi o macchinari ausiliari di bordo.

Salvo il caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni e di fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione di contributo, qualora il peso del complesso costitutivo di apparato motore o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, superi la metà del peso dell'apparato motore completo o del complesso o dell'apparecchio o macchinario ausiliario, nella cui costruzione vennero impiegati, come pure nel caso di impiego di apparati motori completi o di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo completi, provenienti dall'estero, la riduzione del contributo di ammortamento è pari all'intero contributo di miglioramento determinato ai sensi del successivo articolo 15.

Art. 6.

Contributo integrativo.

Ai proprietari delle navi mercantili ammesse al contributo di ammortamento di cui

al precedente articolo è inoltre corrisposto, alla data di entrata in effettivo esercizio della nave, un contributo integrativo pari al sesto del prezzo della nave alla data predetta, al netto contributo di ammortamento, salvo quanto disposto all'ultimo comma del presente articolo.

Qualora nella costruzione della nave vengano impiegati materiali o macchinari di cui all'articolo 7 lettere a) e b), importati dall'estero, in franchigia o non, il prezzo della nave agli effetti del contributo integrativo è determinato al netto del costo dei materiali e dei macchinari stessi.

Il prezzo della nave è accertato ed approvato secondo le norme indicate nel regolamento.

L'importo complessivo del contributo sui materiali, del contributo di ammortamento e del contributo integrativo, non può superare il terzo del prezzo della nave e la metà di tale prezzo per le navi da pesca.

Art. 7.

Importazione in franchigia ed esenzione dal diritto di licenza.

Per la costruzione in Italia di navi mercantili per conto di nazionali è concessa la importazione in franchigia daziaria, secondo le norme stabilite dal regolamento:

a) di tutti i materiali metallici greggi e semilavorati, degli alberi a manovella, delle linee d'asse, dei forni e fondi per caldaie, del legname, necessari alla costruzione dello scafo, dell'apparato motore, degli apparecchi o dei macchinari ausiliari di bordo e delle parti di complemento, di arredamento marinaresco e di attrezzatura;

b) degli apparati motori completi, dei singoli complessi costitutivi di apparati motore (macchine caldaie ed apparecchi ausiliari) o parti di essi o di apparecchi o macchinari ausiliari di bordo o parti staccate di essi.

La importazione dei materiali di cui al presente articolo è anche esente dal diritto di licenza.

Art. 8.

Esenzioni fiscali.

I contratti di costruzione di navi mercantili complete, come pure quelli eventualmente separati per la nave e per il relativo apparato

motore, sono soggetti a registrazione col pagamento dell'imposta fissa di registro ed i relativi corrispettivi di appalto sono esenti dal pagamento dell'imposta generale sull'entrata.

Le stesse agevolazioni si applicano altresì alla prima vendita di navi costruite in proprio dai cantieri nazionali, sempre che, con l'atto di vendita presentato alla registrazione fiscale sia prodotto apposito certificato rilasciato da uno degli uffici di cui all'articolo 234 del Codice della navigazione, attestante che la nave è stata costruita in proprio dal cantiere o stabilimento che effettua la vendita.

Art. 9.

Esenzione dall'imposta di ricchezza mobile.

I redditi derivanti dall'esercizio delle navi di nuova costruzione ammesse a godere dei benefici della presente legge sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile per i primi tre anni dalla data di entrata in effettivo esercizio delle navi.

Art. 10.

Esenzione da requisizione e noleggio obbligatorio.

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

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

Art. 11.

Apprestamenti difensivi.

Le navi mercantili a scafo metallico devono avere strutture tali da consentire a scopo di difesa, l'armamento che sarà stabilito, compatibilmente con l'utilizzazione commerciale della nave, dal Ministero della difesa - Stato Maggiore della marina.

Le spese occorrenti per la predisposizione delle strutture di cui al precedente comma fanno carico al bilancio del Ministero della difesa - marina, per le navi di cui al 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 di cui al secondo comma del medesimo articolo 25; e sono rimborsate agli aventi diritto secondo le norme stabilite dal regolamento.

Le navi mercantili da carico secco, di stazza lorda non inferiore alle 1500 tonnellate devono avere installato, in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni, e mantenere in efficienza un picco da carico di portata non inferiore a:

a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1500 a 2500 tonnellate;

b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2500 a 5000 tonnellate;

c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5000 tonnellate.

La spesa relativa alle installazioni di cui al precedente comma resta a carico dei proprietari delle navi.

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

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

Agli effetti dell'applicazione del presente articolo, i committenti debbono, almeno 30 giorni prima dell'inizio della costruzione, sottoporre i piani all'ufficio di Stato Maggiore della marina, che indicherà i lavori da eseguirsi prima del termine fissato dall'articolo 13 per l'inizio della costruzione.

Il Ministro della difesa, su conforme parere del Capo di Stato Maggiore della marina militare, può concedere deroghe agli obblighi di cui al presente articolo alle navi che per particolari dettagli costruttivi non sono ritenute atte a ricevere gli apprestamenti di cui sopra.

Art. 12.

Classificazione della nave e conservazione della nazionalità.

Per il godimento dei benefici previsti dal presente capo, le navi di nuova costruzione debbono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale e conservare tale classe per la durata di quindici anni dall'entrata in effettivo esercizio.

Qualora per fatto del proprietario venga a mancare il requisito di cui al precedente comma, il proprietario è tenuto a restituire i contributi previsti dagli articoli 5 e 6 della presente legge in ragione di un quindicesimo per ogni anno di carenza del requisito stesso. Parimenti se venga a mancare il requisito di cui al precedente comma, le navi mercantili sono escluse, dal momento in cui la mancanza si verifica e fino a quando essa dura, dal godimento del beneficio di cui all'articolo 9.

Le navi mercantili, da 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 1000 tonnellate o la velocità sia uguale o superiore a dodici nodi.

Il Ministro della marina mercantile non può autorizzare l'alienazione a stranieri delle navi, in costruzione o già in esercizio, per le quali sia stata concessa la garanzia statale di cui all'articolo 21 della presente legge e finchè duri la garanzia stessa.

Qualora il finanziamento previsto dall'articolo 21 non sia stato richiesto o accordato o se l'interessato abbia provveduto ad estinguere il debito derivante dal finanziamento, il Ministro della marina mercantile può rila-

sciare l'autorizzazione ad alienare a stranieri la nave sempre che i proprietari restituiscano i contributi di ammortamento ed integrativo percepiti in base alla presente legge, ridotti di un quindicesimo per ogni anno, o frazione di anno superiore alla metà, di permanenza della nave sotto la bandiera italiana durante i primi quindici anni di esercizio.

Art. 13.

Termini per l'inizio o l'avanzamento della costruzione e per l'entrata in esercizio.

Le costruzioni navali di cui al presente capo devono essere iniziate, a pena di decadenza dai benefici, entro sei mesi dalla data di ammissione prevista dal secondo comma dell'articolo 2. La decadenza dai benefici si verifica anche qualora il committente non presenti al Ministero della marina mercantile, entro tre mesi dalla data di ammissione, copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato.

Allo scadere del triennio di cui all'articolo 1, le costruzioni navali devono, a pena di decadenza dai benefici, aver raggiunto almeno l'80 per cento dello stato di avanzamento. Il Ministro della marina mercantile può tuttavia mantenere nel godimento dei benefici le costruzioni navali che al termine del triennio non avessero raggiunto la percentuale indicata, qualora dagli interessati sia provato, con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile.

Per il godimento dei benefici previsti dalla presente legge le navi mercantili debbono entrare in effettivo esercizio nel termine fissato dal regolamento.

Lo stesso regolamento stabilisce i termini nei quali, a pena di decadenza dal diritto alla corresponsione dei contributi, debbono essere presentati i documenti per la liquidazione definitiva.

Art. 14.

Anticipi.

Sul contributo di ammortamento e sul contributo sui materiali, possono essere concessi quattro anticipi, ciascuno in ragione del venti per cento dell'ammontare presunto dei contri-

buti, pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale rispettivamente del 20 per cento, 40 per cento, 60 per cento e 80 per cento.

CAPO III.

MODIFICAZIONI, RIPARAZIONI E TRASFORMAZIONI DI NAVI.

Art. 15.

Contributo di miglioramento.

Ai proprietari delle navi mercantili nazionali in esercizio all'entrata in vigore della presente legge e che siano iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale sulle quali vengono installati:

a) nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale, mai impiegati, inclusi tubolature, grigliati e pagliuoli;

b) singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) comprese le relative tubolature, o macchinari o apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, che siano di nuova costruzione nazionale e mai impiegati, potrà essere corrisposto, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, ed entro il limite massimo complessivo di 50.000 cavalli asse:

1° per la installazione di apparati motori di cui alla lettera a), un contributo di miglioramento pari a quello indicato nella tabella n. 2-B (apparato motore), qualunque sia la stazza lorda della nave;

2° per la installazione di singoli complessi costitutivi di apparato motore o di macchinari o di apparecchi ausiliari di bordo di cui alla lettera b), un contributo di miglioramento di lire 8.000 per quintale.

Le norme per la determinazione della potenza degli apparati motori, nonchè per le relative prove sono stabilite dal regolamento.

Qualora nella costruzione di un apparato motore completo siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero parti staccate di essi, provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo di miglioramento sarà apportata una riduzione proporzionale al peso dei complessi o parti stac-

cate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, rispetto al peso totale dall'apparato motore, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi delle caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Qualora, nella costruzione dei singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo vengano impiegate parti staccate provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo di miglioramento spettante ai singoli complessi o macchinari o apparecchi ausiliari, sarà apportata 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 per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Salvo il caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni o di fondi per caldaie, di cui ai due precedenti commi, qualora 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 la metà del peso dell'apparato motore completo o del complesso o del macchinario o apparecchio ausiliario nella cui costruzione vennero impiegati, nessun contributo di miglioramento sarà dovuto per la detta costruzione.

Art. 16.

Importazione in franchigia ed esenzione dal diritto di licenza.

Per la costruzione in Italia per conto di nazionali dei macchinari indicati nel precedente articolo 15, iniziati dopo l'entrata in vigore della presente legge, i costruttori godono dell'importazione in franchigia daziaria dall'estero dei materiali necessari per la costruzione. Le importazioni dei predetti materiali, sono anche esenti dal diritto di licenza.

Art. 17.

Contributo sui materiali.

Ai costruttori di cui al precedente articolo è inoltre corrisposto un contributo sui materiali di produzione nazionale nella misura di

lire 3.500 per quintale del peso dell'apparato motore completo o del singolo complesso costitutivo di apparato motore o del macchinario o apparecchio ausiliario di bordo.

Qualora nella costruzione dei macchinari predetti siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), ovvero parti staccate di essi o parti di macchinari o di apparecchi ausiliari di bordo, provenienti dall'estero, al contributo è apportata una riduzione di lire 3.500 per ogni quintale di materiali provenienti dall'estero, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione.

Art. 18.

Riparazioni, modificazioni e trasformazioni navali.

Ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti in Italia degli scafi, degli apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari di bordo), anche se eseguiti su pontoni di sollevamento, su draghe e su rimorchiatori pontati, sono applicabili le disposizioni di cui all'articolo 7.

Per tali lavori è pure corrisposto un contributo sui materiali nella misura indicata negli articoli 4 e 17, limitatamente ai quantitativi dei materiali impiegati.

Art. 19.

Esenzioni fiscali.

Le disposizioni di cui all'articolo 8 si applicano anche ai contratti e relativi corrispettivi di appalto per modificazioni, trasformazioni e riparazioni di navi mercantili di cui al presente capo.

Art. 20.

Termini.

Per poter concorrere ai benefici previsti dal presente capo gli interessati devono farne domanda al Ministero della marina mercantile.

I lavori ammessi ai benefici del presente capo debbono essere iniziati entro sei mesi dalla data di accoglimento della domanda,

a pena di decadenza dai benefici stessi, salvo eventuale proroga che il Ministro della marina mercantile ritenga di consentire qualora dagli interessati sia provato, con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile.

Per il godimento dei benefici previsti dal presente capo, gli apparati motori completi e gli apparecchi o macchinari ausiliari di bordo debbono essere installati nel termine fissato dal regolamento.

Sono pure stabiliti dal regolamento i termini per l'ultimazione dei lavori di cui all'articolo 18.

I termini entro i quali, a pena di decadenza, debbono essere presentati i documenti per la liquidazione definitiva, sono stabiliti dal regolamento.

CAPO IV.

FINANZIAMENTI.

Art. 21.

Garanzia sussidiaria dello Stato.

Il Ministro del tesoro, di concerto con quello per la marina mercantile, è autorizzato a concedere agli enti ed istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale, e rispettivamente il credito peschereccio, a termini delle vigenti disposizioni legislative, la garanzia sussidiaria dello Stato fino all'importo complessivo di 38 miliardi, per i finanziamenti da concedere per le nuove costruzioni navali di cui all'articolo 1 e per la sostituzione di apparati motori completi, in quanto siano ammessi a tutti i benefici di cui al precedente capo III.

Tale garanzia è concessa sulla base dei documenti giustificativi delle spese da sostenere. I finanziamenti del presente articolo, che avranno una durata non eccedente quindici anni, sono autorizzati dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro della marina mercantile, previo parere del Comitato previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, il quale sarà all'uopo integrato con due membri effettivi, designati dal Ministro della marina mercantile.

La garanzia dello Stato per i finanziamenti non può in nessun caso superare il 40 per cento del costo complessivo della nave.

Art. 22.

Garanzie del credito per i finanziamenti.

Salvo altre eventuali garanzie, il credito derivante dal finanziamento di cui al precedente articolo deve essere garantito da ipoteca a favore dell'ente o istituto finanziatore sulle navi in costruzione o in trasformazione.

Alla pubblicità dell'ipoteca si provvede, ai termini degli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

Il credito derivante dal finanziamento ha inoltre privilegio sui macchinari ed altre attrezzature, costruiti o in costruzione, da installare sulla nave.

Detto privilegio ha effetto anche nei confronti dei terzi; esso 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.

Il privilegio di cui sopra deve essere annotato, a richiesta dell'istituto o ente finanziatore, senza spese, nel registro di cui all'articolo 1564 del Codice civile, presso il tribunale competente in relazione alla località nella quale si trovano i macchinari o attrezzature stessi o dove ha sede il cantiere presso il quale sono eseguiti i lavori, e di esso sarà dato avviso mediante inserzione nel foglio annunci legali della provincia.

L'ipoteca ed il privilegio si intendono costituiti anche a favore dello Stato, per gli effetti di cui all'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

Art. 23.

Operatività della garanzia dello Stato.

Fermo il disposto del terzo comma dell'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, la garanzia sussidiaria prestata dallo Stato, ai sensi del precedente articolo 21, diventa operativa e lo Stato è tenuto al pagamento immediato del residuo credito

dell'ente o istituto quando, essendo la nave ipotecata oggetto di esecuzione forzata, abbia avuto termine la procedura esecutiva nei suoi confronti o nei riguardi delle cose sottoposte a privilegio ai termini del precedente articolo.

Inoltre la detta garanzia sussidiaria diventa ugualmente operativa, e lo Stato è tenuto al pagamento immediato del residuo credito dell'ente o istituto finanziatore nei casi seguenti:

a) ogni qualvolta abbia avuto luogo la perdita totale della nave ipotecata per quella parte del credito dell'ente o istituto finanziatore che non fosse coperta dall'indennità di assicurazione;

b) ogni qualvolta la nave abbia formato oggetto di cattura o di procedimenti cautelativi od esecutivi fuori delle acque territoriali nazionali, sempre che siano trascorsi almeno sei mesi dalla cattura o dall'inizio di detti procedimenti.

Art. 24.

A agevolazioni fiscali per i finanziamenti.

Ai finanziamenti di cui al presente capo sono applicabili le norme di cui agli articoli 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni. Le spese per il funzionamento del Comitato, di cui al precedente articolo 21, sono equiparate alle altre spese di cui all'articolo 11 del precitato decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367.

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

CAPO V.

NAVI PER I SERVIZI INDISPENSABILI.

Art. 25.

Nel caso che all'entrata in vigore della presente legge non fossero state stipulate le nuove convenzioni per i servizi indispensabili di comunicazione tra il continente e le isole e tra le

isole, attualmente non esercitati da società di navigazione di preminente interesse nazionale, il Ministro della marina mercantile, sentito il Ministero del tesoro, ha facoltà di incaricare, in base a pattuizioni speciali, un ente, che sarà da esso designato, previo parere del Comitato previsto dall'articolo 3, della costruzione delle navi occorrenti ai servizi predetti per un tonnellaggio di stazza lorda non superiore a 3000 tonnellate e per una spesa complessiva non superiore a 1.200 milioni, che saranno all'uopo accantonati nello stanziamento di cui all'articolo 34.

Il numero, il tonnellaggio e le caratteristiche delle navi sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3.

Le commesse che farà l'ente di cui al primo comma sono soggette all'autorizzazione del Ministro della marina mercantile.

Compiuta la costruzione delle navi di cui al primo comma, le navi stesse sono cedute in proprietà ai nuovi concessionari o, se le nuove convenzioni non siano state stipulate, sono affidate in gestione agli esercenti dei servizi.

Le condizioni della cessione in proprietà o della gestione sono stabilite dal Ministro della marina mercantile, d'accordo con quello del tesoro.

Nel caso che le navi siano cedute in proprietà ai nuovi concessionari dei servizi pubblici, nella determinazione del corrispettivo sarà tenuto conto dell'ammontare complessivo dei benefici che le navi stesse avrebbero conseguito se fossero state commesse dai concessionari medesimi.

CAPO VI.

Art. 26.

Finanziamenti speciali.

Ai proprietari di navi mercantili non superiori a 150 tonnellate di stazza lorda, perdute per causa di guerra e che costituivano per i proprietari stessi l'unico mezzo di lavoro non ancora sostituito, potrà essere concesso, per la costruzione di una nuova unità dello stesso tipo, che sia ammessa a termini dell'articolo 2 ai benefici del capo II della presente legge, uno speciale finanziamento per un ammon-

tare non superiore al costo presunto della nuova costruzione, ridotto dell'importo dei contributi da corrispondersi in base alla presente legge, nonchè dell'indennità di perdita percepita o da percepire a qualsiasi titolo. È in facoltà del Ministro della marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 600 tonnellate di stazza lorda.

Uno speciale finanziamento potrà pure essere concesso a società cooperative per il ripristino di navi già recuperate, di stazza lorda non inferiore a 7.000 tonnellate, quando tale ripristino risponda a particolari necessità di carattere economico e sociale e presenti un notevole interesse per l'economia nazionale, e fino alla concorrenza di quanto occorre per ripristinare totalmente la *Nino Bivio* della cooperativa marinara « Garibaldi », ammettendo, inoltre, quest'ultima, a tutti i benefici indicati dalla legge per le navi di nuova costruzione, o da essere modificate o trasformate o riparate, secondo l'articolo 1, e garantendole, altresì, in ogni caso, i cinquecento milioni, che per essa erano stati stabiliti sul fondo Ausa e alle stesse condizioni.

I finanziamenti di cui al presente articolo sono autorizzati a norma del secondo comma dell'articolo 21 della presente legge e saranno eseguiti dall'Istituto mobiliare italiano (I.M.I.), al quale il Tesoro dello Stato somministrerà i fondi all'uopo occorrenti, fino ad un ammontare massimo complessivo di 2.000 milioni, dei quali 1000 milioni sono riservati ai finanziamenti di cui al primo comma.

Le modalità di esecuzione e le condizioni tutte dei finanziamenti, ivi compresa la durata, la misura degli interessi, ed eventuali provvigioni all'I. M. I. da corrispondere sui finanziamenti, sono deliberate dal Comitato di cui all'articolo 21, secondo comma, della presente legge.

Le somministrazioni sui finanziamenti sono di regola effettuate dall'I. M. I., per conto dei committenti direttamente agli assuntori dei lavori in rapporto allo stato di avanzamento dei lavori stessi e per la prima somministrazione sulla base del preventivo tecnico finanziario.

Il credito derivante dai finanziamenti è garantito da ipoteca sulla nave in costruzione od in riparazione, nonchè da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati alla nave stessa. Al privilegio si applicano le norme di cui al quarto e quinto comma del precedente articolo 22. Il credito può anche essere garantito da crediti certi verso lo Stato, da garanzie reali, da garanzie bancarie o personali. Il credito derivante dai finanziamenti di cui al secondo comma del presente articolo dovrà essere garantito da ipoteca su altre navi delle cooperative finanziate, qualora ciò sia ritenuto necessario dal Ministro del tesoro su richiesta del Ministro della marina mercantile.

Alla pubblicità dell'ipoteca si provvede ai termini degli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

I finanziamenti di cui al presente articolo costituiscono una gestione speciale dell'I.M.I., per conto dello Stato all'infuori delle operazioni comportanti la responsabilità patrimoniale dell'Istituto medesimo. Tale gestione è regolata da apposita convenzione, che sarà stipulata tra il Ministro del tesoro, di concerto con quello della marina mercantile e l'Istituto mobiliare italiano.

Ai finanziamenti di cui al presente articolo si applicano le disposizioni previste dall'articolo 6 del decreto legislativo 8 maggio 1946, n. 449.

CAPO VII.

DISPOSIZIONI VARIE.

Art. 27.

*Costruzioni non ammesse ai termini
dell'articolo 2.*

Alle costruzioni navali per conto di nazionali non ammesse ai benefici indicati nel capo II, ivi compresi i pontoni di sollevamento, i rimorchiatori pontati e le draghe, sono tuttavia concessi i benefici di cui agli articoli 4, 7, 8, 9, 10, sempre che siano osservate le disposizioni degli articoli 11 e 12.

Per concorrere a detti benefici, gli interessati devono presentare apposita domanda.

Sul contributo sui materiali possono essere concessi anticipi a termini dell'articolo 14.

Art. 28.

Esclusione dai benefici.

I benefici previsti dalla presente legge non sono concessi:

a) alle costruzioni destinate ai servizi complementari nell'interno dei porti, delle rade, dei laghi, delle lagune non salse e dei fiumi ed alla navigazione a rimorchio;

b) alle navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti.

Art. 29.

Ammontare massimo dei contributi.

L'ammontare massimo dei contributi di ammortamento, di miglioramento e sui materiali, previsti dagli articoli 4, 5, 15, 17, 18 e 27, è determinato dagli elementi contenuti nelle domande di cui rispettivamente agli articoli 2, 20 e 27.

Qualora l'ammontare del contributo di ammortamento e del contributo di miglioramento, accertato a lavori ultimati, risulti inferiore ai nove decimi dell'ammontare di esso calcolato a norma del precedente comma, l'ammontare del contributo definitivo è determinato sottraendo dal doppio dell'ammontare accertato i nove decimi dell'ammontare calcolato.

Art. 30.

Estensione dei benefici agli enti indicati nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1547.

La facoltà prevista dall'articolo 2 può essere esercitata dal Ministro della marina mercantile anche nei confronti di persone o società indicate nell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1547, che ne abbiano presentato domanda ed a condizione che, ultimati i lavori, le navi siano iscritte nelle matricole dello Stato.

Le costruzioni eseguite per conto di committenti nazionali nei cantieri compresi nel territorio libero di Trieste possono essere ammesse a termini dell'articolo 2 ai benefici previsti dal capo II e dal capo III della pre-

sente legge, per quella parte di tali benefici che non sia oggetto di provvidenze delle competenti autorità del territorio stesso.

Art. 31.

Disposizioni transitorie per l'installazione di motori.

Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, può ammettere ai benefici della presente legge:

a) le navi di nuova costruzione su cui siano installati apparati motori in corso di costruzione in Italia alla data di scadenza del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 245;

b) le navi di nuova costruzione su cui siano installati motori nuovi mai impiegati, già costruiti in Italia alla data predetta, con esclusione del contributo sui materiali per la parte relativa all'apparato motore già costruito, e con la riduzione del 10 per cento sul contributo di ammortamento.

Art. 32.

Vigilanza.

Spetta al Ministro 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.

Per l'esercizio di tale vigilanza il Ministro della marina mercantile si avvale anche dell'opera del Registro italiano navale, al quale è devoluta, a totale compenso delle sue prestazioni, la quinta parte della ritenuta di cui al comma seguente.

La vigilanza di cui al presente articolo è fatta nell'interesse dei proprietari aventi diritto ai contributi di ammortamento, di miglioramento e integrativo, e le spese relative, comprese quelle per il funzionamento del Comitato tecnico di cui all'articolo 3, graveranno su appositi fondi da costituirsi con effettua-

zione di una ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per detti contributi.

Il Ministro della marina mercantile può attribuire, sui fondi indicati nel comma precedente, speciali contributi a favore di enti ed istituti di studi e di esperienze in materia di costruzioni e di architettura navale e a favore dell'attrezzatura scientifica degli istituti di istruzione navale.

Art. 33.

Norme regolamentari.

Fino a quando non sarà emanato il regolamento di esecuzione della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regolamento approvate con regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni.

CAPO VIII

STANZIAMENTI.

Art. 34.

Stanziamiento per spese relative ai contributi.

Per provvedere all'applicazione della presente legge, è stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero della marina mercantile la somma di lire 34 miliardi, dei quali 1200 milioni per le costruzioni di cui all'articolo 25 e lire 2000 milioni per la somministrazione dei fondi occorrenti per le operazioni di cui all'articolo 26, così ripartita:

lire 8 miliardi per l'esercizio finanziario 1948-1949;

lire 12 miliardi per l'esercizio finanziario 1949-1950;

lire 14 miliardi per l'esercizio finanziario 1950-1951.

I residui eventuali del 1948-1949, del 1949-1950 e del 1950-51 saranno utilizzabili negli esercizi successivi fino ai termini indicati nell'articolo 13 e salvo quanto è detto nell'ultimo comma dell'articolo 2.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre in bilancio le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge, prelevando i relativi fondi dal conto speciale istituito presso la Banca d'Italia, in conseguenza dell'Accordo 28 giugno 1948, con gli Stati Uniti d'America, approvato con legge 4 agosto 1948, n. 1108.

Art. 35.

Stanziamiento per le spese relative agli apprestamenti difensivi.

Per il rimborso agli aventi diritto delle spese per apprestamenti difensivi nei casi indicati nell'articolo 11 della presente legge, è stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero della difesa-marina, la somma di lire 450 milioni, così ripartita:

lire 50 milioni per l'esercizio finanziario 1948-1949;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1949-1950;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1950-1951;

e nella parte straordinaria del bilancio del Ministero per la marina mercantile la somma di lire 500 milioni, così ripartita:

lire 100 milioni per l'esercizio finanziario 1948-1949;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1949-1950;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1950-1951.

Gli eventuali residui andranno in aumento degli stanziamenti degli anni successivi.

Art. 36.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

TABELLA N. 1

**CONTRIBUTI DI AMMORTAMENTO PER LE NAVI CON SCAFO DI ACCIAIO
DI STAZZA LORDA OLTRE LE 500 TONNELLATE**

(Lire per metro cubo).

VELOCITÀ ALLE PROVE (NODI)	VOLUME GLOBALE INTERNO IN METRI CUBI		
	Uguale a 2000	Uguale a 5.000	Uguale a 10.000 ed oltre
10.	7.810	—	—
11.	9.450	7.080	—
12.	11.250	8.420	5.630
13.	13.200	9.890	6.660
14.	15.310	11.470	7.660
15.	17.530	13.160	8.790
16.	20.000	15.000	10.000
17.	20.000	15.000	11.290
18 ed oltre	20.000	15.000	12.660

NOTA N. 1. — Il contributo di ammortamento non è dovuto alle navi che non raggiungono alle prove la velocità di:

10 nodi se di volume globale interno fino a metri cubi 2.000.

11 nodi se di volume globale interno da metri cubi 2.001 a metri cubi 5.000.

12 nodi se di volume globale interno superiore a metri cubi 5.000.

NOTA N. 2. — Per valori intermedi di volume e velocità il contributo di ammortamento verrà calcolato per interpolazione lineare.

NOTA N. 3. — Per le navi cisterne il contributo di ammortamento calcolato secondo la tabella sarà maggiorato del 5 per cento.

NOTA N. 4. — Per le navi da pesca oceaniche aventi una stazza lorda superiore a 500 tonnellate il contributo di ammortamento sarà maggiorato del 25 per cento e verrà inoltre corrisposto uno speciale contributo per l'impianto elettrico e l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate, determinate come segue:

a) lire 30.000 per kW installate;

b) lire 30.000 per ogni 1000 frigorifici di impianto frigorifero.

TABELLA N. 2

**CONTRIBUTO DI AMMORTAMENTO PER NAVI A PROPULSIONE MECCANICA
CON SCAFO DI ACCIAIO DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE**

A) SCAFO ALLESTITO		B) APPARATO MOTORE	
Tonnellate di stazza lorda	Lire per tonnellata di stazza lorda	Potenza alle prove in C. A.	Lire per C. A.
Uguale o inferiore a 100	40.000	Uguale o inferiore a 150	15.000
» » a 150	37.150	» » a 200	14.200
» » a 200	35.100	» » a 250	13.500
» » a 250	33.600	» » a 300	13.000
» » a 300	32.500	» » a 350	12.600
» » a 350	31.700	» » a 400	12.300
» » a 400	31.050	» » a 450	12.100
» » a 450	30.500	oltre 450	12.000
» » a 500	30.000		

NOTA N. 1. — Il contributo di ammortamento si ottiene sommando il contributo relativo allo scafo allestito (A) con quello relativo all'apparato motore (B). Per i valori intermedi della stazza e della potenza i contributi saranno calcolati per interpolazione lineare.

NOTA N. 2. — Per le navi di legno e di cemento armato il contributo di ammortamento per lo scafo allestito (A) verrà ridotto del 15 per cento.

NOTA N. 3. — Per l'impianto elettrico o l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate verrà inoltre corrisposto uno speciale contributo come per le navi da pesca oceaniche. (Tabella n. 1, nota n. 4).

TABELLA N. 3

CONTRIBUTI DI AMMORTAMENTO PER NAVI DA PESCA A PROPULSIONE MECCANICA CON SCAFO IN ACCIAIO DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE

A) SCAFO ALLESTITO		B) APPARATO MOTORE	
Tonnellate di stazza lorda	Lire per tonnellata di stazza lorda	Potenza alle prove in C. A.	Lire per C. A.
Uguale o inferiore a 25	60.000	Uguale o inferiore a 75	20.000
» » a 50	55.400	» » a 100	20.000
» » a 75	52.300	» » a 150	18.750
» » a 100	49.800	» » a 200	17.750
» » a 150	46.200	» » a 250	16.870
» » a 200	43.800	» » a 300	16.250
» » a 250	42.100	» » a 350	15.750
» » a 300	40.800	» » a 400	15.370
» » a 350	39.800	» » a 450	15.120
» » a 400	39.000	» » oltre 450	15.000
» » a 450	38.300		
» » a 500	37.600		

NOTA N. 1. — Il contributo di ammortamento si ottiene sommando il contributo relativo allo scafo allestito (A) con quello relativo all'apparato motore (B).

Per i valori intermedi della stazza e della potenza i contributi saranno calcolati per interpolazione lineare.

NOTA N. 2. — Per le navi di legno e di cemento armato il contributo di ammortamento per lo scafo allestito (A) verrà ridotto del 15 per cento.

NOTA N. 3. — Per l'impianto elettrico o l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate verrà inoltre corrisposto uno speciale contributo come per le navi da pesca oceaniche (tabella n. 1, nota 4).

NOTA N. 4. — La presente tabella si applica anche alle navi costruite per conto dei corpi dei piloti, quando siano riconosciute idonee anche ai servizi di salvataggio.