

CAMERA DEI DEPUTATI N. 865

PROPOSTA DI LEGGE d'iniziativa del deputato ANGELINI

Annunziata il 29 ottobre 1949

Modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il primo comma dell'articolo 13 della legge 8 marzo 1949, n. 75 stabilisce:

« 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 ».

Il secondo periodo di questo articolo fu introdotto in sede di discussione parlamentare su proposta della Commissione. La norma è indubbiamente ispirata al sano criterio di accelerare per quanto possibile la conclusione degli accordi fra i committenti e i cantieri e quindi l'inizio successivo delle costruzioni.

L'applicazione pratica di essa ha rivelato però situazioni estremamente preoccupanti alle quali è necessario porre rimedio.

L'ammissione ai benefici delle navi prescelte per la costruzione è stata effettuata, per tutti i richiedenti ammessi, con comunicazione del giorno 26 luglio 1949, inviata anche ai cantieri assegnatari del lavoro. I tre mesi stabiliti dalla legge sono scaduti il 26 ottobre 1949.

La stragrande maggioranza degli ammessi ai benefici non è stata in condizioni di stipulare il contratto entro il termine indicato.

Le ragioni di tale impossibilità sono le seguenti:

1°) fino al giorno dell'ammissione ai benefici, non poteva essere noto né quali dei richiedenti sarebbero stati ammessi né di quante navi, né di quale tipo di navi sarebbe stata autorizzata la costruzione;

2°) nessun cantiere poteva, al di fuori di qualche caso, predisporre qualsiasi progetto di massima;

3°) avvenuta l'ammissione e l'assegnazione ai cantieri, questi hanno dovuto accingersi allo studio non soltanto dei progetti di massima in base ai requisiti indicati nelle domande accolte dal Ministero, ma anche dei progetti di dettaglio;

4°) è soltanto dallo studio minuzioso dei progetti di dettaglio che può essere stabilito il prezzo della nuova costruzione e, per la formazione di questo, ciascun cantiere, in rapporto alle caratteristiche della nave, ha dovuto aggiornarsi sui costi dei vari materiali, strumenti, apparecchi, impianti, ecc., ai quali concorrono numerosissimi subfornitori;

5°) se una tale elaborazione richiede un tempo non indifferente per un solo progetto, sono evidenti le difficoltà ed è evidente il maggior tempo richiesto dalla preparazione di più di un progetto di nave;

6°) la molteplicità dei progetti riguarda tutti i grandi cantieri e specialmente quelli del Mezzogiorno, i quali in base alla legge che riserva ad essi il 30 per cento, hanno avu-

to assegnato un complesso di lavori molto più alto dei cantieri del Nord;

7°) nell'assegnazione ai cantieri, giusta il precetto della legge, si è largamente potuto tener conto dell'orientamento dei richiedenti ammessi poi ai benefici, ma ad onta di ciò nessun cantiere ha potuto dedicarsi allo studio concreto dei progetti fino a che non è intervenuto da parte del Ministero il provvedimento di ammissione ai benefici della legge;

8°) trattandosi di navi di qualità, alcune con velocità rilevanti, si è dovuto o si deve ancora procedere alla prova alla Vasca, obbligatoria per legge, per stabilire la potenza dell'apparato motore e conseguentemente il progetto e preventivo di costo;

9°) per quanto riguarda specialmente i cantieri del Sud è certamente impossibile la impostazione contemporanea, nei sei mesi, di tutte le costruzioni assegnate.

Sembra sufficiente quanto si è premesso per constatare che la maggior parte degli ammessi ai benefici non è stata in condizione di produrre la copia autentica del contratto registrato e quindi è incorsa nella decadenza.

La decadenza non colpisce soltanto i privati interessati ma si risolve in evidente danno per l'industria delle costruzioni navali.

Verificatasi la decadenza, il Ministero dovrebbe provvedere alla sostituzione dei decaduti con altri ammessi; ma, a parte le gravissime difficoltà d'una tale sostituzione e il danno che ne potrebbe derivare all'esecuzione concreta del programma ai fini del raggiungimento degli scopi della legge, si ripeterebbe quasi certamente lo stesso fenomeno, se non nelle stesse proporzioni, in proporzioni comunque notevoli e pregiudizievoli.

Agli inconvenienti sopra esposti intende ora ovviare il disegno di legge che si presenta all'approvazione del Parlamento. Esso prevede, all'articolo 2, la facoltà del Ministro per la marina mercantile di sanare la decadenza verificatasi, qualora l'interessato gliene avanzi richiesta nel termine di 15 giorni dalla data di entrata in vigore della legge modificativa, insieme alla dimostrazione documentata che la mancata presentazione del contratto di costruzione è dipesa da cause non a lui imputabili o comunque da cause obiettivamente giustificabili.

Si è ritenuto preferibile demandare al Ministro la facoltà di valutare caso per caso le circostanze del ritardo, perché una proroga pura e semplice del termine di decadenza, se pure ammissibile dopo che il termine stesso era già scaduto, poteva dar adito al ripetersi degli inconvenienti lamentati e non avrebbe

comunque tenuto alcun conto delle situazioni particolari dei singoli armatori in rapporto alla giustificazione del ritardo ed al tempo strettamente occorrente per il compimento delle operazioni preliminari alla stipulazione del contratto ed all'impostazione delle navi.

Tuttavia è sembrato opportuno circoscrivere la potestà discrezionale dell'Amministrazione entro il limite insuperabile di tre mesi dalla data dell'atto di sanatoria.

Lo spostamento del termine per la presentazione del contratto porta di per sé la necessità di un correlativo spostamento del successivo termine prescritto per l'inizio dei lavori. Anche questo non può essere superiore a un certo limite che è di sei mesi dal provvedimento di sanatoria.

Si intende che nella ipotesi d'inutile decorso dei nuovi termini assegnati dal Ministro entro i limiti anzidetti, la decadenza si verificherà per legge, irrimediabilmente.

Il medesimo articolo 2 stabilisce poi che le costruzioni previste dall'articolo 26 della legge, e cioè quelle che siano state ammesse, non soltanto ai benefici del capo II, ma anche allo speciale finanziamento, non sono soggette al termine di tre mesi per la presentazione del contratto di costruzione, pur restando fermo per esse il successivo termine di sei mesi per l'inizio della costruzione.

La ragione è che trattasi di piccole unità, che non potrebbero essere costruite senza aver prima ottenuto la concessione del finanziamento e, poiché questa richiede un certo tempo, nessuno degli ammessi potrebbe ottemperare all'onere della presentazione del contratto entro i tre mesi dal provvedimento di ammissione.

L'articolo 2 dispone finalmente che la validità della legge è prolungata fino allo scadere di un triennio dalla data di entrata in vigore della legge modificativa. Il motivo di questa proroga è evidente sol che si consideri l'effetto generale che avrà il proposto disegno di legge, quello cioè di prostrarre l'effettivo inizio di attuazione del programma di nuove costruzioni navali. Ad un tale spostamento iniziale deve conseguentemente corrispondere uno spostamento del termine di validità della legge principale.

Si è colta l'occasione dalla presentazione della modifica di cui è parola per proporre, nel medesimo disegno legislativo, alcune altre rettifiche di minor conto alla legge 8 marzo 1949, n. 75. Fra di esse notevole è quella (articolo 3) che prevede la possibilità di un raggruppamento *a posteriori* non più delle domande di ammissione come prevede l'articolo

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

lo 2 della legge, ma delle domande già ammesse ai benefici e per le quali, se decadute, intervenga il provvedimento di sanatoria. La norma è intesa a risolvere qualche caso, presentatosi in concreto, di constatata impossibilità da parte del committente o dei committenti a procedere alla costruzione di due o più unità di minor tonnellaggio, o perché in un primo tempo non ne erano stati adeguatamente studiati i progetti o perché nel frattempo si sono mutate le condizioni del mercato dei noli; mentre l'armatore o gli armatori medesimi troverebbero convenienza a costruire una sola nave di dimensioni maggiori. In tali ipotesi, il Ministro, secondo il progetto, può autorizzare la concentrazione dei progetti in uno solo, purché non sia superato il tonnellaggio complessivo delle due o più navi e la somma dei contributi previsti nei provvedimenti di ammissione.

Importante è anche la modifica apportata dall'articolo 4 del progetto alla misura dei contributi previsti per la costruzione di navi da pesca superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda.

Occorre a questo proposito ricordare che la Camera, in sede di discussione del disegno di legge, diventato poi la legge 8 marzo 1949, n. 75, decise di portare il limite massimo complessivo dei contributi stabilito nell'ultimo comma dell'articolo 6, dal terzo alla metà del prezzo della nave per le navi da pesca. L'emendamento però, mentre era operante per i motopescherecci fino a 500 tonnellate di stazza lorda, il cui contributo di ammortamento era regolato da una speciale tabella (n. 3) non poteva giovare alle navi da pesca superiori alle 500 tonnellate, per le quali la somma dei tre contributi, a causa dei diversi parametri adottati per la determinazione del contributo di ammortamento, risultava molto inferiore, non soltanto alla percentuale massima del 50 per cento, ma perfino a quella del 33 per cento stabilita per le navi non da pesca.

Allo scopo di rimuovere un così grave ostacolo all'iniziativa degli armatori che intendano costruire unità del tipo in questione, unità che sarebbero — com'è noto a tutti — di enorme interesse per l'economia del Paese, il progetto propone due ritocchi ai contributi di ammortamento ed integrativo, tali da consentire che la percentuale del concorso statale si avvicini per quanto possibile al 50 per cento del complesso dei contributi.

È infatti previsto nell'articolo 4 che il contributo di ammortamento per le navi da pesca di oltre 500 tonnellate, calcolato sempre in base alla tabella n. 1, sia maggiorato non più

del 25 per cento, ma del 75 per cento e che il contributo integrativo sia pari al terzo, anziché al sesto del prezzo.

I successivi articoli contengono modifiche di minore importanza.

Nell'articolo 5 si è stimato opportuno richiamare esplicitamente le norme per la determinazione dei consumi di combustibile nelle prove degli apparati motori ai fini della ammissione ai contributi di ammortamento e di miglioramento, sia perché la legge (articolo 5) fa un generico rinvio al regolamento, che, in base all'articolo 33 della legge n. 75, è provvisoriamente quello approvato con regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e questo non contiene in modo espresso le norme in questione, sia perché fra queste ve n'è una che incide sulla stessa misura dei contributi (riduzione per consumi superiori ai limiti fissati) ed è quindi materia riservata alla disciplina legislativa.

Per motivi analoghi ai precedenti si è voluto riportare espressamente nell'articolo 6 i termini di decadenza per la presentazione dei documenti di liquidazione, per i quali la legge, agli articoli 13 e 20 rimanda al regolamento, che in realtà non li prevede.

Si sono mantenuti gli stessi termini stabiliti dalla legge precedente (articolo 13 del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330).

L'articolo 31 della legge dispone che possono ammettersi ai benefici anche le navi sulle quali vengano installati motori già costruiti o in costruzione alla data di scadenza del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330.

Nulla invece è stabilito per l'installazione dei motori predetti su navi in esercizio, onde si doveva ritenere che per queste fosse esclusa l'ammissibilità al contributo di miglioramento di cui all'articolo 15 ed agli altri benefici correlativi. A dissipare ogni dubbio, che sembra legittimo anche per la vaga formulazione dell'articolo 15 della legge, si è creduto opportuno di estendere espressamente la facoltà alle navi in esercizio, applicando per analogia, nel caso di motori già costruiti alla data indicata sopra, l'esclusione del contributo sui materiali e la riduzione del 10 per cento al contributo di miglioramento.

L'articolo 8 sostituisce tutto l'articolo 18 della legge per un duplice motivo. Nel primo comma esiste una lacuna, dovuta evidentemente ad una materiale omissione. La norma, infatti, voleva riprodurre fedelmente l'analoga disposizione contenuta nell'articolo 9, primo comma, del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330. In sede di esame e discussione parlamentare fu aggiunta la frase « anche se

eseguiti su pontoni di sollevamento, su draghe e su rimorchiatori pontati » per evitare che risultassero esclusi dai benefici questi tipi di natanti. Ma nella redazione definitiva venne tralasciata l'altra frase « e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo » che prima trovavasi al posto dell'emendamento. Non occorre dilungarsi sull'opportunità che tale frase venga ripristinata, dal momento che sarebbe iniquo, nonché contrario alla tradizione legislativa in materia ed al sistema della stessa legge n. 75, adottare una diversa disciplina per le riparazioni, ecc., degli apparati motori e per le riparazioni, ecc., degli apparecchi ausiliari di bordo. Al riguardo è bene chiarire che gli apparecchi ausiliari citati fra parentesi nell'articolo della legge sono apparecchi ausiliari dell'apparato motore e non apparecchi ausiliari di bordo.

Nel secondo comma dell'articolo 18 è sembrato poi necessario precisare le misure del contributo sui materiali, per eliminare ogni dubbio che poteva facilmente sorgere dal rinvio che l'originaria disposizione fa agli articoli 4 e 17 della legge, dove sono previste varie aliquote.

L'articolo 9 sostituisce tutto l'articolo 19 della legge per sopprimere l'espressione « di navi mercantili », che poteva suonare come ingiustificata limitazione delle esenzioni fiscali alle sole navi mercantili, con esclusione quindi dei pontoni di sollevamento, draghe e rimorchiatori pontati, e con esclusione pure degli apparati motori ed apparecchi ausiliari di bordo, per i quali invece sono espressamente applicabili tutte le altre provvidenze del capo III.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

I riferimenti alla « legge » contenuti nel presente provvedimento si intendono fatti alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

ART. 2.

La mancata presentazione al Ministero della marina mercantile, nel termine indicato nell'articolo 13 della legge, della copia autentica del contratto di costruzione regolarmente registrato, non determina la decadenza dai benefici della legge stessa se l'interessato dimostri al Ministero che la mancata presentazione dipende da cause non a lui imputabili e, qualora si riferiscano a rapporti con i cantieri, siano oggettivamente giustificabili.

L'interessato che intenda ottenere la sanatoria suddetta deve presentare, entro il termine di giorni quindici dalla data di entrata in vigore della presente legge, apposita istanza corredata dai relativi documenti.

Ove il Ministro per la marina mercantile ritenga di poter concedere la sanatoria, nel relativo provvedimento assegna il nuovo termine entro cui il contratto di costruzione deve essere prodotto ed il termine entro cui la costruzione deve essere iniziata. I nuovi termini non possono essere superiori rispettivamente

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

a mesi tre e a mesi sei a decorrere dalla data del provvedimento di sanatoria.

Il termine di tre mesi per la presentazione del contratto di costruzione non si applica alle costruzioni previste dall'articolo 26 della legge.

Il triennio stabilito per le nuove costruzioni dall'articolo 1 della legge decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 3.

Il Ministro per la marina mercantile, su domanda degli interessati da presentarsi nel termine indicato nel secondo comma del precedente articolo, ha facoltà di autorizzare, sentito il Comitato di cui all'articolo 3 della legge, il raggruppamento di più domande di nuove costruzioni ammesse ai benefici della legge a favore d'uno o più richiedenti, per le quali, se decadute, sia concessa la sanatoria, al fine di costruire navi di caratteristiche superiori, purché non sia superato il limite complessivo di tonnello di risultante dalle domande stesse, nonché il limite complessivo dei contributi già calcolati in base all'articolo 29 della legge, all'atto dell'ammissione.

La domanda indicata nel comma precedente deve contenere i dati tecnici occorrenti per il calcolo dell'ammontare massimo dei contributi a termini dell'articolo 29 della legge.

ART. 4.

L'aliquota di maggiorazione del contributo di ammortamento per le navi da pesca di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, prevista nella nota n. 4 alla tabella n. 1 allegata alla legge, è del 75 per cento.

Per le navi medesime il contributo integrativo, di cui all'articolo 6 della legge, è pari al terzo del prezzo della nave alla data di entrata in effettivo esercizio, al netto del contributo di ammortamento, salvo quanto disposto all'ultimo comma del precitato articolo 6.

ART. 5.

Le prove degli apparati motori agli effetti dell'ammissione ai contributi di ammortamento e di miglioramento di cui agli articoli 5 e 15 della legge, nonché la determinazione della misura dei contributi stessi sono regolate dalle disposizioni di cui all'articolo 4,

lettera F), del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, ad eccezione dell'ultimo comma.

ART. 6.

Tutti i documenti per la liquidazione definitiva dei contributi previsti dalla legge devono essere presentati, a pena di decadenza dal diritto ai contributi stessi:

a) per le navi mercantili, i pontoni di sollevamento, le draghe ed i rimorchiatori pontati di nuova costruzione, non oltre due anni dalla data di entrata in effettivo esercizio;

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

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

ART. 7.

La facoltà di cui all'articolo 31 della legge è estesa alle navi già in esercizio alla data di entrata in vigore della legge medesima.

Le esclusioni e riduzioni previste dalla lettera b) del predetto articolo si applicano rispettivamente ai contributi di cui agli articoli 17 e 15 della legge.

ART. 8.

L'articolo 18 della legge è sostituito dal seguente:

« Ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti in Italia, degli scafi, degli apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo di navi mercantili, di pontoni di sollevamento, di draghe e di rimorchiatori pontati nazionali, sono applicabili le disposizioni di cui all'articolo 7.

« Per tali lavori è pure corrisposto un contributo sui materiali, per ogni quintale di materiale messo in opera, nella misura seguente:

lire 3500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni degli apparati motori e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo;

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

lire 2500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni dello scafo;

lire 1800 per il legname ».

ART. 9.

L'articolo 19 della legge è sostituito dal seguente:

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

ART. 10.

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