

(N. 1618)

*Urgenza*

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(JERVOLINO)

di concerto col **Ministro del Bilancio**

(PELLA)

e col **Ministro del Tesoro**

(TAVIANI)

NELLA SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1961

Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622,  
recante interventi a favore dell'economia nazionale

ONOREVOLI SENATORI. — Il Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, ha, come è noto, introdotto provvidenze per incoraggiare l'eliminazione del naviglio vetusto ed antieconomico e la corrispondente costruzione di nuove unità moderne e suscettibili di proficuo impiego nel campo dei trasporti marittimi.

Il provvedimento fu predisposto in considerazione della critica situazione in cui era venuta a trovarsi la flotta mercantile nazionale a seguito della acutissima crisi dei noli che, iniziata a metà del 1957, si era progressivamente accentuata. Tale crisi aveva infatti dimostrato che, nonostante il processo di rinnovamento in corso per effetto dell'applicazione della legge 17 luglio 1954, n. 522, una elevata percentuale della flotta nazionale, costituita da navi vecchie ed antieconomiche, non era in grado di sostenere la concorrenza delle unità più moderne e, quindi, era costretta al disarmo con conseguenze

negative per l'economia nazionale e ripercussioni gravissime nell'impiego dei marittimi.

L'anzidetto provvedimento tendeva, appunto, ad accelerare il processo di rinnovamento della flotta nazionale per porla in condizione di rispondere alla situazione determinata dalla caduta dei noli.

Dall'entrata in vigore del provvedimento in questione e cioè dal 3 settembre 1959 al 31 gennaio 1961, sono state accolte domande per la demolizione di 32 navi per complessive tonnellate di stazza lorda 159.238 e la costruzione di 10 unità per un totale di t.s.l. 142.259 con un impegno complessivo di spesa di lire 1.536.915.077 a valere sullo stanziamento di dieci miliardi previsto dall'articolo 53 della predetta legge. Pertanto sono ancora disponibili oltre 8.463 milioni che, certamente, non potranno essere utilizzati nel rimanente periodo di validità della legge e

cioè, a norma dell'articolo 44, entro il 3 settembre 1961.

I risultati finora conseguiti stanno a dimostrare che l'applicazione pratica delle norme contenute nel citato Capo X della legge n. 622 è stata inferiore alle aspettative in quanto le provvidenze in essa previste non si sono dimostrate sufficienti a raggiungere gli scopi prefissi.

È stata, pertanto, esaminata la complessa questione e, tenuto anche conto della esperienza acquisita nell'applicazione delle norme anzidette, si è addivenuti nella determinazione di prorogare tempestivamente il periodo di validità della legge e, contemporaneamente, di procedere ad una opportuna modifica delle sue norme per renderle più operanti ed aderenti alle attuali difficoltà.

Per quanto riguarda la proroga si manifesta opportuno di procrastinare la durata di validità delle disposizioni contenute nel cennato Capo X per circa due anni e cioè fino al 30 giugno 1963 in modo che l'armamento nazionale possa essere stimolato ad avvalersi delle nuove provvidenze.

Si rende altresì opportuno estendere le provvidenze alle navi da passeggeri e miste in modo da eliminare, anche in questo settore, quelle unità che non rispondono alle attuali esigenze.

In sede di applicazione delle anzidette norme si è rilevato che non tutte le navi costruite per necessità belliche e, quindi, non più rispondenti alle attuali esigenze dei traffici marittimi, possono concorrere alla demolizione ed alla conseguente concessione del contributo. Infatti, l'articolo 43 della legge n. 622 prevede che le navi da demolire devono risultare costruite anteriormente all'anno 1945, mentre, in effetti, la costruzione di tale naviglio (esempio Liberty, T2, N. 3) si può considerare esaurita nel 1945. Di conseguenza, tenuto conto delle finalità della legge, si ritiene utile far concorrere alla demolizione le navi costruite anteriormente al 1946.

In merito alla percentuale di tonnellaggio delle navi da costruire rispetto a quelle da demolire, sembra utile ridurre tale percentuale dal 75 per cento al 50 per cento, consentendo, nel contempo, che il contributo statale sia dovuto per un minimo del 50 per

cento del tonnellaggio di stazza lorda costruito e per un massimo del 75 per cento; in tal guisa entro gli anzidetti limiti (50-75 per cento) il contributo verrebbe corrisposto per il tonnellaggio effettivamente costruito, mentre per il tonnellaggio costruito superiore al 75 per cento, il contributo non verrebbe corrisposto per la parte eccedente il 75 per cento.

L'anzidetta riduzione di percentuale si manifesta necessaria per consentire anche allo armamento minore di avvalersi delle disposizioni in parola. Infatti il limite di costruzione del 75 per cento si è dimostrato, in pratica, particolarmente oneroso per l'anzidetto armamento che, in generale, non dispone di grandi mezzi finanziari.

Si ritiene inoltre utile rivalutare la misura del contributo ed a ciò si può agevolmente pervenire elevando il limite della misura massima consentita, che è attualmente di lire 25.000 per tonnellata peso nave scarica ed asciutta. Giova al riguardo tener presente che il meccanismo attuale (articolo 44) porta a ridurre il contributo nell'anzidetta misura di lire 25.000 per ogni tipo di unità. Pertanto, ove la legge fosse semplicemente prorogata di due anni, tale situazione verrebbe ancora più a peggiorare, in quanto il divario tra il contributo tabellare ed il limite di lire 25.000 risulterebbe ancor più pronunciato, con una sfavorevole ripercussione specie nei riguardi delle unità di piccolo e medio tonnellaggio il cui costo, come è noto, è decisamente superiore a quello delle navi maggiori per tonnellata di stazza lorda.

Per i suddetti motivi e per agevolare in particolare l'armamento minore sembra opportuno elevare il limite massimo di contributo a lire 35.000 per tonnellata di peso; così facendo, nel corrente esercizio finanziario il naviglio minore verrebbe a percepire un contributo pari a lire 35.000 per tonnellata di peso e cioè pressapoco uguale a quello tabellare; le unità di medio ed elevato tonnellaggio conseguirebbero a loro volta un contributo oscillante fra lire 27.500 e lire 33.300 circa, inferiore al limite di 35.000 lire proposto.

Per quanto riguarda le navi da passeggeri e miste, per qualsiasi tonnellaggio, il

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

contribuito dovrebbe in ogni caso ridursi a lire 35.000 per tonnellata di peso.

A tal fine è stato predisposto l'unito disegno di legge, che consta di 6 articoli, sui quali si osserva quanto segue:

*Art. 1.* — Vengono indicati gli articoli della legge 24 luglio 1959, n. 622, da abrogare e sostituire a decorrere dall'entrata in vigore del provvedimento.

*Art. 2* (ex articolo 43). — Vengono ammesse a concorrere alla demolizione anche le navi a scafo metallico da passeggeri e miste, viene spostato dal 1945 al 1946 l'anno di costruzione delle navi da demolire e viene diminuita dal 75 al 50 per cento la percentuale minima del naviglio da ricostruire.

*Art. 3* (ex articolo 44). — Praticamente viene prorogato dal 3 settembre 1961 al 30 giugno 1963 il termine entro cui può essere concesso il contributo per la demolizione e la costruzione delle navi cui il provvedimento si riferisce.

Viene inoltre aumentata la misura massima del contributo da lire 25.000 a lire 35.000 per tonnellata di peso della nave scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa.

*Art. 4* (ex articolo 45). — Allo scopo di evitare incertezze è esplicitamente previsto che la demolizione delle navi vetuste deve essere iniziata dopo l'entrata in vigore del provvedimento e che i contratti di commessa delle nuove costruzioni — la cui presentazione al Ministero della marina mercantile non era prevista dalle precedenti disposizioni — debbono essere di data posteriore alla presentazione della domanda di ammissione al contributo e pervenire al Ministero stesso, a pena di decadenza, entro due mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione.

*Art. 5* (ex articolo 46). — Vengono precisate le modalità per la presentazione delle domande di ammissione al contributo, aggiungendo che le medesime devono essere presentate prima dell'inizio dei lavori di costruzione delle nuove unità. In relazione al disposto dei precedenti articoli 2 e 3 viene poi prescritto che le istanze debbono indi-

care, fra l'altro, i necessari elementi tecnici per la determinazione del contributo, che si può riferire ad un tonnellaggio di stazza lorda oscillante da un minimo del 50 per cento ad un massimo del 75 per cento del tonnellaggio da demolire. Di conseguenza ove i proprietari delle navi vetuste intendessero costruire nuove unità il cui tonnellaggio fosse compreso tra il 50 e il 75 per cento di quello da demolire, percepirebbero il contributo per il tonnellaggio effettivamente da costruire, mentre non avrebbero diritto ad alcun contributo per la parte eccedente il 75 per cento.

È previsto altresì che, dopo intervenuta la formale ammissione ai benefici di legge, il Ministro della marina mercantile, evidentemente su richiesta delle parti interessate, può autorizzare che una o più navi da demolire indicate nel provvedimento di ammissione siano sostituite con altre che abbiano almeno lo stesso tonnellaggio di stazza lorda ed i requisiti previsti dalla legge (a scafo metallico, da carico secco e liquido, nonché da passeggeri e miste, iscritte nelle matricole nazionali alla data del 1° gennaio 1959 e costruite in data anteriore al 1946). Come risulta dal testo della norma (ultimo comma), tale sostituzione non comporta variazione del contributo che, a norma dell'articolo 52 della legge 24 luglio 1959, n. 622, non può superare l'ammontare massimo indicato nel provvedimento di ammissione, salvo comunque l'eventuale applicazione delle disposizioni contenute nel secondo comma del medesimo articolo 52. Di conseguenza, a termini dell'articolo 51 della legge n. 622, gli anticipi potranno essere corrisposti in relazione al predetto contributo massimo ed il saldo a costruzione ultimata, sempre che entro il tassativo termine di due anni dalla data di entrata in esercizio delle nuove unità venga presentata la prescritta documentazione relativa sia alle nuove costruzioni, sia alla avvenuta demolizione delle navi, ivi comprese quelle eventualmente sostituite a norma dell'ultimo comma dell'articolo 5 in parola.

*Art. 6* (ex articolo 50). — È identico all'articolo 50 della legge del 1959, salva l'aggiunta delle navi da passeggeri e miste, in conformità della modifica apportata con il precedente articolo 2.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge gli articoli 43, 44, 45, 46 e 50 della legge 24 luglio 1959, n. 622, contenenti interventi in favore dell'economia nazionale, sono abrogati e sostituiti rispettivamente dagli articoli seguenti.

## Art. 2.

Ai proprietari di navi mercantili a scafo metallico da carico secco e liquido nonchè da passeggeri e miste, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1946, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità, sono concessi i benefici nella misura, condizione e modalità di cui alle presenti disposizioni.

Per aver titolo ai benefici previsti dalle presenti disposizioni i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio a scafo metallico per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 50 per cento di quello da demolire.

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi dell'economia nazionale a giudizio insindacabile del Ministro della marina mercantile.

## Art. 3.

Fino al 30 giugno 1963 è concesso, per la demolizione e la costruzione di navi di cui all'articolo 2, un contributo pari alla differenza fra il contributo previsto dall'articolo 5 della legge 17 luglio 1954, n. 522, relativo al primo anno di applicazione della medesima legge, e quello inerente all'esercizio finanziario in cui viene emesso il provvedimento di ammissione ai benefici contemplati dalle presenti disposizioni.

Il contributo, comunque, non può riferirsi ad un tonnellaggio di stazza lorda superiore al 75 per cento di quello da demolire.

In ogni caso la misura del contributo non può superare l'importo di lire 35.000 per tonnellata di peso della nave scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa.

## Art. 4.

Salvo quanto previsto dall'articolo 160 del Codice della navigazione e relative norme regolamentari, la demolizione delle navi di cui all'articolo 2 deve essere iniziata dopo l'entrata in vigore della presente legge e deve risultare, a termini dell'articolo 343 del regolamento per la esecuzione del Codice della navigazione, da apposito processo verbale da presentarsi al Ministero della marina mercantile.

I contratti di commessa delle nuove costruzioni debbono essere di data posteriore alla presentazione della domanda di ammissione di cui al successivo articolo 5 e pervenire al Ministero della marina mercantile, a pena di decadenza, entro due mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici previsti dalla presente legge.

## Art. 5.

Coloro che intendano demolire il naviglio di cui all'articolo 2 e sostituirlo con nuove costruzioni a norma delle presenti disposizioni, devono presentare al Ministero della marina mercantile, entro il termine previsto dal precedente articolo 3 e prima dell'inizio dei lavori di costruzione delle nuove unità, domanda, corredata dagli estratti matricolari delle navi da demolire e dai relativi certificati di stazza, nella quale siano indicati, tra l'altro, il tipo ed il tonnellaggio delle navi da demolire e di quelle da costruire; il nome del cantiere costruttore nonchè l'epoca presunta di inizio dei lavori delle navi di nuova costruzione. Qualora il tonnellaggio di stazza lorda delle navi di nuova costruzione sia compreso fra il 50 ed il 75 per cento di quello da demolire, nella medesima domanda devono essere indicati i dati necessari per la

determinazione del contributo di cui al precedente articolo 3 relativi al tonnellaggio di stazza lorda effettivamente da costruire; ove, invece, le nuove costruzioni superino l'anzidetta aliquota del 75 per cento, i dati medesimi si debbono riferire ad un tonnellaggio di stazza lorda pari al 75 per cento di quello da demolire.

Le domande di ammissione al contributo sono prese in esame secondo l'ordine cronologico del loro arrivo al Ministero della marina mercantile, purchè documentate e redatte a norma del comma precedente.

L'ammissione ai benefici previsti dalle presenti disposizioni è concessa dal Ministro della marina mercantile entro il limite di spesa di cui all'articolo 53 della legge 24 luglio 1959, n. 622, previo accertamento delle condizioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge.

Il Ministro della marina mercantile, salvo quanto previsto dall'ultimo comma del precedente articolo 2, nonchè dagli articoli 51 e 52 della legge 24 luglio 1959, n. 622, può

autorizzare la sostituzione di una o più navi da demolire indicate nel provvedimento di ammissione di cui al comma precedente con altre che abbiano almeno lo stesso tonnellaggio di stazza lorda ed i requisiti previsti dalla presente legge.

#### Art. 6.

Le presenti disposizioni sono applicabili alle navi a scafo metallico da carico secco e liquido, nonchè da passeggeri e miste destinate esclusivamente alla navigazione marittima a scopo commerciale.

Sono comunque esclusi dai benefici:

- 1) le navi destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade;
- 2) le navi destinate alla navigazione lagunare-marittima, oltre che a quella fluviale e lacuale;
- 3) le navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti;
- 4) i rimorchiatori ed i galleggianti.