

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 433-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE FLORENA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

di concerto col **Ministro del Bilancio**

e col **Ministro del Tesoro**

NELLA SEDUTA DEL 25 FEBBRAIO 1964

Comunicata alla Presidenza il 14 aprile 1964

Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile

ONOREVOLI SENATORI. — La relazione presentata dal Governo al disegno di legge sottoposto al vostro esame è già esauriente in quanto illustra in pieno le finalità del disegno di legge stesso e la necessità che venga approvato sollecitamente per i benefici che se ne ricaveranno.

Comunque, si ritiene opportuno illustrarlo anche se si ripeteranno alcune delle considerazioni esposte dal Governo.

a) Precedenti legislativi

Legge 24 luglio 1959, n. 622, emendata dalla legge 9 gennaio 1962, n. 2 ed integrata dalla legge 29 ottobre 1962, n. 1604. Questi provvedimenti, la cui efficacia è venuta a scadenza il 30 giugno 1963, prevedevano la corresponsione di premi per la demolizione di navi, anche in legno, costruite anteriormente al 1947 e per la loro sostituzione con unità in ferro di nuova costruzione aventi una stazza corrispondente almeno al 50 per cento di quella demolita (misura massima del premio lire 35.000 per tonnellata di peso della nave di nuova costruzione).

Classi di età	N. navi	Tonnellaggio lordo	Percentuale
sino a 5 anni	187	1.580.705	28
da 5 a 10 anni	210	1.323.803	23,5
da 10 a 15 anni	143	575.034	10,5
da 15 a 20 anni	300	673.490	12
da 20 a 25 anni	212	920.440	16,5
oltre i 25 anni	354	531.086	9,5

Ne deriva che la flotta italiana è composta per poco più della metà del tonnellaggio da unità di età inferiore ai 10 anni, per quasi il 40 per cento da navi vecchie (oltre i 20 anni di età) od antieconomiche (il gruppo da 15 a 20 anni consiste, infatti, per circa la metà della stazza complessiva, di navi costruite in serie nel corso della guerra).

Il confronto con le marine mercantili degli altri grandi Paesi marittimi dimostra che la nostra flotta è tuttora in condizioni di inferiorità, come risulta dal seguente prospetto:

Lo stanziamento di 10 miliardi di lire ha consentito di agevolare la demolizione di circa 750.000 tonnellate lorde di naviglio antieconomico e la costruzione di circa 700.000 tonnellate lorde di nuovo naviglio.

b) Nuovi provvedimenti necessari

Il rinnovo della legge appare necessario in relazione sia alle domande di concessione rimaste inevase per l'esaurimento dello stanziamento (circa 100.000 tonnellate lorde di naviglio) sia alle obiettive necessità di ringiovanimento della marina mercantile nazionale, di sviluppo della flotta da pesca oceanica e di eliminazione del naviglio antieconomico in legno.

È stato proposto a tal fine, un nuovo stanziamento di 10 miliardi di lire.

c) Valutazione dei risultati conseguibili

1) Alla data del 30 giugno 1963 la ripartizione per classi di età della flotta mercantile italiana era la seguente (dati riportati nelle *Statistical Tables* del *Lloyd's Register of shipping*):

Paese	Percentuale navi sino a 10 anni	Percentuale navi oltre i 15 anni
Italia	51,8	38,0
Gran Bretagna	59,5	23,5
Danimarca	68,0	14,5
Francia	58,0	20,0
Germania Fed.	68,5	11,5
Grecia	48,0	45,5
Giappone	68,0	14,5
Liberia	64,0	24,0
Olanda	67,0	21,0
Norvegia	70,5	10,5

LEGISLATURA IV - 1963-64 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Paese	Percentuale navi sino a 10 anni	Percentuale navi oltre i 15 anni
Panama	31,5	50,0
U.R.S.S.	72,0	22,0
Svezia	65,0	20,0
U.S.A.	13,5	82,5

Se con il rinnovo della legge si ottenessero risultati corrispondenti a quelli conseguiti con la legge scaduta, in un'ipotesi teorica di staticità della consistenza della flotta salvo per quanto riguarda le demolizioni e le nuove costruzioni dipendenti dal meccanismo della legge, si giungerebbe a percentuali del 64 per cento per le navi inferiori ai 10 anni e del 25 per cento per le navi di oltre 15 anni, molto più vicine a quelle delle flotte più progredite.

2) Quanto alla convenienza di un siffatto obiettivo, va rilevato che la flotta italiana è una di quelle che è stata maggiormente colpita, nel mondo, dai disarmi, a causa, appunto, della notevole percentuale di navi vecchie in essa esistenti.

Dal confronto tra i dati rilevati dal Ministero, per la marina italiana, e dalla *Chamber of Shipping of the United Kingdom*, per le marine estere, risulta infatti che la percentuale delle navi a propulsione meccanica disarmate per motivi economici è oscillata, in Italia, dal luglio all'ottobre 1963, tra il 6 ed il 4 per cento della consistenza totale (5,5 in luglio, 6 in agosto, 5,5 in settembre, 4 in ottobre) laddove è variata, nella flotta mondiale, tra il 2 e l'1 per cento.

In particolare, alla fine di dicembre, la percentuale dei disarmi era pressochè nulla (inferiore allo 0,1 per cento) nella flotta tedesca, danese, giapponese, olandese e svedese e non superava il 2 per cento nella flotta francese, ellenica, inglese, liberiana, panamense e statunitense.

Va aggiunto che, su circa 172.000 tonnellate lorde di naviglio italiano in disarmo per cause economiche alla fine di dicembre, le navi costruite in serie durante la guerra incidevano per circa 130.000 tonnellate lorde e che, per il naviglio da carico secco e liquido, nessuna unità di costruzione posteriore al 1956 risultava disarmata per motivi eco-

nomici (fenomeno rilevabile anche per i mesi precedenti).

3) In definitiva, lo svecchiamento della flotta, fine cui tende il provvedimento in parola, dovrebbe consentire di ridurre il fenomeno dei disarmi a proporzioni insignificanti, particolarmente nei periodi di alta congiuntura.

4) Non minore importanza ha il provvedimento in questione in termini di economia aziendale dei cantieri, in quanto stimola l'effettuazione di commesse e può, quindi, contribuire al conseguimento di un livello soddisfacente di utilizzazione della capacità produttiva dell'industria cantieristica, livello necessario per una gestione attiva delle aziende.

Per le considerazioni che verranno fatte in seguito, riguardanti la proposta di inserimento di un nuovo articolo 5, l'articolo 1 dovrà essere così modificato:

« *Articolo 1.* — La validità delle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, modificata dalla legge 9 gennaio 1962, n. 2, ed integrata dalla legge 28 ottobre 1962, n. 1604, è estesa al periodo dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1966.

Dall'entrata in vigore della presente legge, gli articoli 2, 3, 6 e 10 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono sostituiti rispettivamente dagli articoli 2, 3, 4 e 6 della presente legge e l'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, è abrogato. L'articolo 49 della legge 24 luglio 1959, n. 622, è sostituito dall'articolo 5 ».

L'articolo 2 stabilisce che ai proprietari di navi mercantili a scafo metallico da carico secco e liquido, nonchè da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica 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 1948, che procedano alla demolizione di dette navi ed alla costruzione di nuove unità, possono essere concessi benefici nella misura, condizione e modalità di cui alle disposizioni della legge in discussione.

Fissa opportunamente il concetto che la demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi dell'economia nazionale a giudizio del Ministro della marina mercantile.

Con l'articolo 3 si stabilisce il limite del 30 giugno 1966 per la concessione del contributo di lire 35.000 per tonnellata di peso della nave di nuova costruzione scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa.

Prevede il limite del 75 per cento della nave nuova da costruire rispetto alla stazza lorda del naviglio da demolire al quale sarà attribuito un peso proporzionale a quello della nave effettivamente costruita.

Con l'articolo 4 si stabiliscono le modalità che devono essere seguite nei rapporti della presentazione delle domande e si stabilisce anche che la domanda di demolizione deve essere presentata prima dell'inizio dei lavori di costruzione della nuova unità. Su questo argomento si sottopongono alla vostra attenzione le seguenti considerazioni: si verifica spesso che un cantiere per superare un periodo di carenza di commesse, per ragioni sociali, si decida a mettere in costruzione per conto proprio una o più navi col programma di venderle.

Si ritiene che il diritto al premio non si annulli anche quando l'armatore acquista una nave che un cantiere nazionale ha messo in costruzione per conto proprio, purché l'acquisto avvenga prima che la detta nave sia entrata in esercizio.

Si considera che l'applicazione di questo criterio possa servire proprio per andare incontro a quei cantieri che per evitare discontinuità di lavoro alle maestranze abbiano avuto l'iniziativa di impostare una costruzione in proprio.

La Commissione propone quindi che in aggiunta all'articolo 4 della legge sia apportato il seguente emendamento:

« Il contributo di cui all'articolo 3 della presente legge è concesso anche se la nave di nuova costruzione che deve sostituire il naviglio da demolirsi si trova in corso di costruzione in proprio da parte di un cantiere, purché l'atto di acquisto sia posteriore

alla data di presentazione della domanda per il conseguimento del predetto contributo ».

Nell'intento di estendere la titolarità dei benefici previsti dall'articolo 49, ultimo capoverso, della legge 24 luglio 1959, n. 622, ai cantieri demolitori di navi (esenzione dai dazi all'importazione, dall'imposta di conguaglio, dall'I.G.E. e da ogni altro tributo all'importazione dei materiali, macchinari ed oggetti metallici provenienti dalla demolizione delle navi), la Commissione propone di inserire fra gli articoli 4 e 5 del disegno di legge in esame un nuovo articolo.

Ciò in considerazione che gli armatori o proprietari di vecchie navi, che mai provvedono direttamente alla demolizione, usano vendere sullo scalo ai cantieri demolitori i materiali di risulta dei lavori di demolizione, per cui con la presente legge essendo i proprietari od armatori unici titolari delle agevolazioni in questione, esse agevolazioni erano destinate a rimanere inoperanti.

Nè d'altra parte tale estensione di titolarità dei benefici in questione sembra possa contrastare con le finalità della legge tendente a facilitare le demolizioni di navi vetuste per la costruzione di nuove unità.

Ciò premesso il nuovo articolo dovrà essere così formulato:

« Art. 5. — Alle nuove costruzioni previste dalle presenti disposizioni sono applicabili le norme di cui agli articoli 10, 11, 12, 13, 19, 20, 21, 22 e 23 della legge 17 luglio 1954, n. 522.

I benefici previsti dalle presenti disposizioni sono cumulabili con quelli eventualmente spettanti agli aventi diritto in base agli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 della legge 17 luglio 1954, n. 522, e successive modificazioni.

Sono ammessi all'importazione in esenzione dai dazi, dall'imposta di conguaglio, dall'imposta generale sull'entrata di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni e da ogni altro tributo all'importazione, i materiali, macchinari ed oggetti metallici provenienti dalla demolizione delle navi di cui all'articolo 2.

Le agevolazioni di cui al precedente comma sono concesse anche quando l'importa-

zione è effettuata dai cantieri cui è stata commessa la demolizione della nave, ferme restando le altre condizioni previste dall'articolo 2 della presente legge ».

Con gli articoli 5 e 6, che diventano, dopo l'inserimento del nuovo articolo 5, rispettivamente 6 e 7 viene autorizzata la spesa di lire 10 miliardi, nella misura di 5 miliardi per l'esercizio 1964-65 e 5 miliardi per l'esercizio 1965-66.

Si rende necessario modificare tali articoli in armonia alla nuova impostazione dell'anno finanziario e quindi riportare la spesa nel secondo semestre 1964, nell'anno 1965 e nel primo semestre 1966.

Pertanto gli articoli in questione dovranno essere così modificati:

« Art. 6. — Per far fronte all'onere derivante dalla concessione del contributo di cui al precedente articolo 3 in aggiunta allo stanziamento previsto dal capitolo X della legge 24 luglio 1959, n. 622 e successive modificazioni ed integrazioni, è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi che sarà stanziata nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, nella misura di lire 2,5

miliardi per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, lire 5 miliardi per l'esercizio 1965 e lire 2,5 miliardi per l'esercizio 1966.

I fondi non utilizzati in un esercizio possono essere utilizzati in quello successivo.

« Art. 7. — All'onere di lire 2,5 miliardi derivanti dall'attuazione della presente legge per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, destinato a sopprimere agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Ci si augura onorevoli colleghi che la legge presentata al vostro esame possa essere sollecitamente approvata in considerazione dei benefici che si determineranno nel settore e dell'armamento e dei cantieri.

FLORENA, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

PROPOSTO DAL GOVERNO

Art. 1.

La validità delle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, modificata dalla legge 9 gennaio 1962, n. 2, ed integrata dalla legge 28 ottobre 1962, n. 1604, è estesa al periodo dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1966.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli 2, 3, 6 e 10 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono sostituiti rispettivamente dagli articoli 2, 3, 4 e 5 della presente legge, e l'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, è abrogato.

Art. 2.

Ai proprietari di navi mercantili a scafo metallico da carico secco e liquido, nonché da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica, 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 1948, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità, possono essere concessi i benefici nella misura, condizione e modalità di cui alle presenti disposizioni.

Per avere 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 del Ministro per la marina mercantile.

DISEGNO DI LEGGE

PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli 2, 3, 6 e 10 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono sostituiti rispettivamente dagli articoli 2, 3, 4 e 6 della presente legge, e l'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, è abrogato. L'articolo 49 della legge 24 luglio 1959, n. 622, è sostituito dall'articolo 5 della presente legge.

Art. 2.

Identico.

(Segue: *Testo proposto dal Governo*)

Art. 3.

Fino al 30 giugno 1966 può essere concesso, per la demolizione e la costruzione di navi di cui all'articolo 2, un contributo pari a lire 35.000 per tonnellata di peso della nave di nuova costruzione scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa.

Qualora la stazza lorda delle navi di nuova costruzione sia superiore al 75 per cento della stazza lorda del naviglio da demolire, il contributo sarà limitato al 75 per cento del tonnellaggio di stazza lorda da demolire, al quale sarà attribuito un peso proporzionale a quello della nave effettivamente costruita.

Art. 4.

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 e il tonnellaggio delle navi da demolire ed il tipo della nave di nuova costruzione, il nome del cantiere costruttore nonchè l'epoca presunta di inizio dei lavori della nave di nuova costruzione.

Ai fini del calcolo del contributo devono altresì indicare la stazza lorda ed il peso della nave di nuova costruzione scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa.

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 per la marina mercantile entro il limite di spesa di cui all'articolo 5, previo ac-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 3.

Identico.

Art. 4.

Identico.

(Segue: Testo proposto dal Governo)

certamento delle condizioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge.

Il Ministro per la marina mercantile, salvo quanto previsto dall'ultimo comma del precedente articolo 2, nonché 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.

(Segue: Testo proposto dalla Commissione)

Il contributo di cui all'articolo 3 della presente legge è concesso anche se la nave di nuova costruzione che deve sostituire il naviglio da demolirsi si trova in corso di costruzione in proprio da parte di un cantiere, purchè l'atto di acquisto sia posteriore alla data di presentazione della domanda per il conseguimento del predetto contributo.

Art. 5.

Alle nuove costruzioni previste dalle presenti disposizioni sono applicabili le norme di cui agli articoli 10, 11, 12, 13, 19, 20, 21, 22 e 23 della legge 17 luglio 1954, n. 522.

I benefici previsti dalle presenti disposizioni sono cumulabili con quelli eventualmente spettanti agli aventi diritto in base agli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 della legge 17 luglio 1954, n. 522, e successive modificazioni.

Sono ammessi all'importazione in esenzione dai dazi, dall'imposta di conguaglio, dall'imposta generale sull'entrata di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni e da ogni altro tributo all'importazione, i materiali macchinari ed oggetti metallici provenienti dalla demolizione delle navi di cui all'articolo 2.

Le agevolazioni di cui al precedente comma sono concesse anche quando l'importazione è effettuata dai cantieri cui è stata commessa la demolizione della nave, ferme restando le altre condizioni previste dall'articolo 2 della presente legge.

(Segue: Testo proposto dal Governo)

Art. 5.

Per far fronte all'onere derivante dalla concessione del contributo di cui al precedente articolo 3, in aggiunta allo stanziamento previsto dal Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622 e successive modificazioni ed integrazioni, è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi che sarà stanziata nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, nella misura di lire 5 miliardi per l'esercizio 1964-65 e lire 5 miliardi per l'esercizio 1965-66.

I fondi non utilizzati in un esercizio possono essere utilizzati in quello successivo.

Art. 6.

All'onere di lire 5 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1964-65 si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(Segue: Testo proposto dalla Commissione)

Art. 6.

Per far fronte all'onere derivante dalla concessione del contributo di cui al precedente articolo 3, in aggiunta allo stanziamento previsto dal Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e successive modificazioni ed integrazioni, è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi che sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, nella misura di lire 2,5 miliardi per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, lire 5 miliardi per l'esercizio 1965 e lire 2,5 miliardi per l'esercizio 1966.

Identico.

Art. 7.

All'onere di lire 2,5 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per lo esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Identico.