

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(SPAGNOLLI)

di concerto col **Ministro del Bilancio**

(GIOLITTI)

e col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO)

**NELLA SEDUTA DEL 25 FEBBRAIO 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. — Com'è noto, il Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, introdusse 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.

Tale 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 nel corso 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 so-

stenere 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 condizioni di rispondere alla situazione determinata dalla caduta dei noli.

Scaduta la validità delle richiamate disposizioni di legge nel settembre del 1961, allo scopo di proseguire l'iniziato processo di rinnovamento della flotta e di migliorarne i risultati pratici, le provvidenze relative alla demolizione vennero ripristinate senza soluzione di continuità dalla scadenza suddetta mediante la legge 9 gennaio 1962, n. 2, con la quale vennero introdotte anche alcune modifiche alle precedenti disposizioni.

I risultati dei due citati provvedimenti, specie del secondo, sono stati notevoli: infatti per effetto del primo provvedimento sono passate alla demolizione 47 unità per 253.954 tonnellate di stazza lorda ed è stata a corrispettivo promossa la costruzione di 17 moderne unità per 238.776 tonnellate di stazza lorda; il secondo provvedimento ha avviato alla demolizione 71 unità per 491.414 tonnellate di stazza lorda ed ha determinato la costruzione di 30 unità per 428.784 tonnellate di stazza lorda; globalmente pertanto sono state radiate o saranno radiate 118 unità per 794.999 tonnellate di stazza lorda sostituite o in corso di sostituzione con 48 unità per 667.560 tonnellate di stazza lorda.

L'onere dello Stato per il contributo previsto dalle suddette leggi ammonta a lire 9.943.798.000 su uno stanziamento complessivo di lire 10 miliardi.

L'efficacia delle provvidenze concesse alla demolizione di naviglio vetusto, unita a quella dei benefici accordati direttamente ai cantieri costruttori con altri provvedimenti legislativi, è dimostrata dalla constatazione che nel giro di pochissimi anni l'età media della flotta italiana è scesa di quasi due anni e mezzo e che la quota di navi di età inferiore a 10 anni ha superato il 50 per cento della consistenza totale mentre all'inizio del 1959 era poco più di un terzo; inoltre le navi di oltre 20 anni, che rappresentavano un quarto dell'intero tonnellaggio, sono scese a limiti confrontabili con quelli della flotta mondiale.

Con il nuovo predisposto provvedimento sarà possibile ridurre la percentuale di queste ultime navi a quote corrispondenti a quelle delle marine più giovani del mondo.

A questo proposito va ricordato intanto che per mancanza di stanziamento non è stato possibile concedere i benefici della demolizione, la quale è stata per tale causa rinviata, per 18 unità formanti un volume di 117.876 tonnellate di stazza lorda.

Da quanto precede scaturisce l'importanza e l'opportunità del proposto provvedimento per completare il programma di rinnovamento della flotta, tenuto anche conto che in un periodo di rapidi e continui pro-

gressi tecnici le navi che non siano pienamente rispondenti ai bisogni incontrano sempre maggiori difficoltà d'impiego.

Alle considerazioni sopra esposte va aggiunto che, dalla incentivazione al rammodernamento del naviglio, trarranno notevole beneficio i cantieri costruttori per le commesse che potranno loro essere passate.

Con lo stanziamento di 10 miliardi, pari a quello complessivo dei due precedenti provvedimenti, e con la validità della proposta legge fino al 30 giugno 1966 potranno ottenersi concreti positivi risultati.

Il nuovo provvedimento migliora e semplifica il meccanismo di concessione dei benefici.

A tal riguardo va considerato che le precedenti disposizioni avevano introdotto un sistema alquanto complesso che si riallacciava a quello della legge 17 luglio 1954, n. 522; questa legge infatti, che principalmente recava provvidenze a favore dell'industria cantieristica, contemplava l'erogazione di un contributo ai cantieri costruttori in misura decrescente di anno in anno mediante la riduzione delle aliquote tabellari iniziali; la progressiva riduzione avrebbe comportato l'erogazione di un contributo minimo al decimo ed ultimo anno di validità della legge prevedendosi che l'industria cantieristica, col passar del tempo, avrebbe migliorato la propria situazione sì da avere sempre meno bisogno dell'aiuto statale.

Le previsioni, come è noto, non si sono verificate anche per cause sopravvenute ed è stato necessario, dopo i primi anni della sua applicazione, rivedere il meccanismo suddetto; la revisione è stata attuata con la legge 31 marzo 1961, n. 301.

In relazione all'avvertita esigenza della revisione del sistema della legge 522 la prima legge sulle demolizioni del 24 luglio 1959, n. 622, dispose che il contributo agli armatori fosse pari alla differenza tra il contributo calcolato in base alle tabelle iniziali della legge n. 522 del 1954 e quello che sarebbe spettato nell'anno di ammissione con le aliquote ridotte; in concreto col passare degli anni il contributo sarebbe aumentato in conseguenza dell'aumento di detta differenza; in ogni caso però il contributo

non sarebbe dovuto risultare superiore a lire 25.000 a tonnellata di peso della nave di nuova costruzione, scarica ed asciutta.

Il meccanismo accentuava poi la sua complessità nel calcolo del contributo per le navi di nuova costruzione aventi una stazza lorda superiore al 75 per cento del navigio demolito; in tal caso infatti il contributo era corrisposto in base al peso della supposta nave avente una stazza lorda pari al 75 per cento del navigio demolito.

La successiva legge n. 2 del 1962 lasciò invariato il suddetto sistema di calcolo; soltanto il limite di lire 25.000 a tonnellata di cui sopra fu elevato a lire 35.000 a tonnellata.

Tutto ciò premesso, va rilevato che l'esperienza acquisita ha dimostrato che in concreto il contributo spettante in applicazione della citata legge n. 2 del 1962 non è stato mediamente inferiore a lire 34.000 a tonnellata di peso della nave di nuova costruzione, di poco quindi inferiore al limite massimo di lire 35.000 a tonnellata.

In conseguenza, atteso che il mantenimento del sopraindicato sistema comporterebbe in ogni caso, dall'esercizio in corso, l'erogazione di un contributo unitario a peso di lire 35.000 a tonnellata, tanto più che il riferimento annuale alla legge 522 del 1954 non avrebbe più alcuna ragione d'essere, poichè tale legge cessa di aver vigore col 30 giugno del corrente anno, non si ha più motivo di mantenere il sistema stesso; e pertanto il predisposto provvedimento fissa l'aliquota costante ed unica di lire 35.000 a tonnellata.

Per quanto attiene al peso da assumere, si è reso necessario mantenere la distinzione tra le navi di nuova costruzione di stazza lorda inferiore al 75 per cento della stazza

lorda del navigio da demolire e quelle di stazza lorda superiore a tale percentuale; in questo secondo caso non sembra opportuno corrispondere il contributo per l'intero peso della nave perchè lo stanziamento globale di 10 miliardi potrebbe essere assorbiti dal contributo per poche grosse unità mentre, limitando in ragionevole misura il contributo stesso, possono usufruire del beneficio più numerose iniziative di rammodernamento.

A tal fine il provvedimento prevede che venga assegnato al 75 per cento della stazza lorda del navigio da demolire un peso proporzionale a quello della nave di nuova costruzione.

Tale sistema, oltre ad essere meno complesso di quello precedente, consente di assumere impegni per contributi con assoluta certezza e di controllare all'atto della sua liquidazione se siano stati rispettati gli obblighi assunti dagli interessati.

Atteso il progressivo naturale invecchiamento delle navi, accentuato in un periodo di rapido progresso tecnico, e considerato che la legge 9 gennaio 1962, n. 2, condizionava l'ammissione ai benefici da essa previsti alla demolizione di navi costruite anteriormente all'anno 1946, si manifesta poi opportuno, ai fini del graduale rinnovamento della flotta, riferire le suddette condizioni all'anno 1948.

La prospettata modifica delle condizioni consentirà di ammettere, con le nuove provvidenze, alla demolizione navi costruite nel periodo bellico e in quello immediatamente successivo, il cui grado di vetustà è aggravato da sistemi di costruzioni e caratteristiche superati, che costituiscono la causa principale dell'antieconomicità dell'impiego di tali navi.

**DISEGNO DI LEGGE****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.

**Art. 3.**

Fino al 30 giugno 1966 può essere concesso, per la demolizione e la costruzione di na-

vi 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 accertamento 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, 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. 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.