

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(SPAGNOLLI)

di concerto col **Ministro del Bilancio**

(GIOLITTI)

col **Ministro delle Finanze**

(TREMELLONI)

col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO)

e col **Ministro del Commercio con l'Estero**

(MATTARELLA)

NELLA SEDUTA DEL 25 FEBBRAIO 1964

**Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale**

ONOREVOLI SENATORI. — La legge 9 gennaio 1962, n. 1, con la quale sono state dettate norme per l'esercizio del credito navale, ha, come è noto, lo scopo di stimolare le attività economico-marittime e gli investimenti produttivi riducendo, attraverso il contributo dello Stato nel pagamento degli interessi, l'onere a carico dei committenti derivante dai finanziamenti relativi alla costruzione di nuove navi o a lavori di trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi già in esercizio.

Per la realizzazione di tale scopo sono stati autorizzati dalla legge citata, in ciascuno

degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1964-65, limiti di impegno annuali non superiori a 500 milioni onde far fronte alla spesa derivante dalla corresponsione dei contributi statali.

La disposta autorizzazione comporta a carico dello Stato una spesa globale in ogni caso non superiore a 30 miliardi, essendo la durata dei finanziamenti non superiore a 15 anni.

Con lo stanziamento conseguente alla autorizzazione di cui alla citata legge 9 gennaio 1962, n. 1, possono essere concessi finanziamenti per circa 85 miliardi, ed eseguiti quin-

di lavori per circa 170 miliardi, dato che il finanziamento non può eccedere il 50 per cento, o in alcuni casi il 60 per cento, del prezzo dei lavori, determinato dal Ministero della marina mercantile.

Ciò premesso, si deve sottolineare che la legge 9 gennaio 1962, n. 1, ha raggiunto pienamente lo scopo che il legislatore ed il Governo intendevano perseguire, con un richiamo di iniziative e di attività, già programmate e nella maggior parte anche concretate in atti contrattuali, superiore ad ogni previsione.

Risultano infatti finora presentate n. 236 domande di ammissione ai benefici della legge per la esecuzione di lavori, in gran parte per costruzione di nuove navi, per un valore complessivo di circa 310 miliardi.

Il finanziamento corrispondente, in applicazione della legge n. 1 del 1962, viene così a risultare in misura non inferiore a lire 155 miliardi; e resterebbero quindi, allo stato attuale, privi dei contributi statali lavori comportanti un finanziamento complessivo di circa 70 miliardi.

Dai dati sopraindicati, e considerato che è da prevedere che altre richieste di ammissione a contributo perverranno ancora, emerge che il successo ottenuto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, degraderebbe, in sede di pratica attuazione, a ben modeste proporzioni se le domande presentate non potessero essere accolte integralmente, ma solo nei limiti di gran lunga minori, derivanti dallo stanziamento attuale.

Di non lieve entità sarebbero in tal caso le conseguenze, perchè l'esigenza non soltanto di un potenziamento quantitativo della flotta nazionale, ma anche quella del suo miglioramento qualitativo, con l'inserimento nel traffico mondiale di unità nuove ed efficienti, non verrebbe adeguatamente soddisfatta e in pari tempo verrebbe a diminuire, anzichè accrescersi, il grado di competitività della flotta stessa nei confronti delle altre marine concorrenti.

Va inoltre segnalato che il persistente stato di depressione del mercato dei noli ha pressochè annullato ogni residua capacità di autofinanziamento delle imprese, mentre molti concorrenti esteri possono attingere

liberamente a mercati finanziari più favorevoli.

A queste considerazioni, altra occorre aggiungere, e riguarda l'industria cantieristica nazionale, la quale vedrebbe anch'essa diminuire, nella generale situazione di crisi del settore sul piano mondiale, le prospettive di lavoro che la legge 9 gennaio 1962, n. 1, è in grado di offrire.

Discende da quanto precede la necessità di assicurare la completa applicazione di tale legge, e di continuare l'azione di stimolo da essa efficacemente iniziata.

Occorre infine considerare che, avendo la successiva legge 7 novembre 1962, n. 1599, esteso la possibilità di concedere il finanziamento in taluni casi fino al 60 per cento del prezzo dei lavori a navi cui il finanziamento stesso per la legge n. 1 del 1962 si sarebbe dovuto contenere nel limite del 50 per cento del prezzo, gli stanziamenti originariamente previsti per la corresponsione dei crediti coprono ormai una minore quantità di lavoro.

Si rende perciò indispensabile una integrazione della spesa per il contributo dello Stato ed una proroga della validità della legge.

Al prospettato problema di carattere generale si aggiunge quello relativo al naviglio di cabotaggio, che impone anche una modifica della legge 9 gennaio 1962, n. 1.

È infatti nota la situazione di grave difficoltà in cui versa tale settore di naviglio, mentre una importante funzione esso può assolvere nel campo del traffico costiero e di quello mediterraneo.

La legge 9 gennaio 1962, n. 1, peraltro, non ha finora avuto che una limitata efficacia in tale settore.

Le imprese che operano nel settore del traffico di cabotaggio, infatti, si trovano nella impossibilità di sostenere l'onere per nuove costruzioni, in quanto, pur beneficiando delle provvidenze della legge di cui trattasi, non sono in grado, stante la loro modesta struttura e la limitata loro capacità finanziaria, di reperire il finanziamento eccedente il limite previsto dalla legge stessa e di fornire le garanzie richieste dagli enti finanziatori.

D'altra parte si fa sempre più sentire l'urgenza di portare a un livello di efficienza tecnica corrispondente alle necessità attuali il naviglio di cabotaggio, e di evitare che le imprese dedite a tale traffico abbandonino il campo di attività, anche per le gravi ripercussioni d'ordine sociale che ne deriverebbero, tenuto presente il notevole numero di marittimi che svolgono la propria attività nel settore.

Una soluzione, sia pure parziale, dei problemi del naviglio e del traffico di cabotaggio può ottenersi ammettendo ai benefici del credito navale, a determinate condizioni ed entro certi limiti, l'acquisto di navi sul mercato estero.

La minore spesa concernente l'eventuale acquisto di navi già in esercizio nei confronti di quella relativa a nuove costruzioni, comportando un impegno finanziario ridotto per le suddette imprese, con conseguente riduzione anche degli oneri connessi, può loro consentire di assumere iniziative per migliorare la consistenza del naviglio da cabotaggio.

Con l'unito disegno di legge si provvede in ordine a quanto precede.

L'articolo 1 proroga la validità della legge 9 gennaio 1962, n. 1, per tre esercizi finanziari, ferma restando l'attuale autorizzazione dei limiti di impegno di 500 milioni annui, ed aumenta il limite stesso di altri 500 milioni per l'esercizio 1964-65.

Con le disposizioni contenute nel suddetto articolo si prevede possano essere accolte le domande già presentate, nonché quelle che verranno presentate in prosieguo di tempo.

L'articolo 2 ammette al finanziamento le navi acquistate all'estero di stazza lorda non superiore a 1.500 tonnellate e di età non superiore ad anni 5; il finanziamento, che non potrà aver durata eccedente i 10 anni, sarà assistito da un contributo statale nel pagamento degli interessi limitato al 3 per cento.

Al disegno di legge hanno dato il loro assenso i Ministeri del bilancio, delle finanze, del tesoro e del commercio con l'estero.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, sono autorizzati limiti di impegno annuali di lire 500.000.000 in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1964-65 al 1967-68.

**Art. 2.**

Il finanziamento di cui all'articolo 2 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, può essere concesso, per una durata non eccedente i dieci anni, anche per l'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore a 1.500 tonnellate e di età non superiore a cinque anni.

Per i finanziamenti concessi ai sensi del comma precedente, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima — per la durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3 per cento annuo.

**Art. 3.**

All'onere di lire 500.000.000 derivante dalla 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.