

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1618-A)

*Urgenza*

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE ANGELINI Armando)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Bilancio

e col Ministro del Tesoro

NELLA SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1961

---

Comunicata alla Presidenza il 23 ottobre 1961

---

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

---

ONOREVOLI SENATORI. — Come è noto, il presente disegno di legge è nato dalla documentata situazione venutasi a creare nel periodo di validità della legge 24 luglio 1959, n. 622 recante interventi a favore dell'economia nazionale, ove, al capo X erano state introdotte provvidenze atte ad incoraggiare il ringiovanimento della nostra flotta.

Dal 3 settembre 1959 al 31 gennaio 1961 sono state accolte domande per la demolizione di 32 navi per un totale di 159.238 tonnellate di stazza e la costruzione di 10 unità, il tutto per un impegno di spesa di oltre un miliardo e mezzo sui 10 previsti dall'articolo 53 della stessa legge.

Il residuo di 8 miliardi e mezzo circa è ancora disponibile e ciò se da un lato giustifica la proroga del periodo di validità della legge stessa, ci spinge a procedere ad una più ampia revisione che sia in grado di rendere più operante, proficua e funzionale la norma che intende risolvere un delicato ed annoso problema.

Opportuna è anche l'estensione delle provvidenze alle navi passeggeri e miste. Ma in questo caso ci sembra doveroso inserire anche le navi adibite alla pesca oceanica e questo, come già si è avuto occasione di affermare in altra sede, per poter offrire motivo di ulteriore sicurezza e sviluppo ad una delle attività economicamente più importanti nel nostro Paese, soprattutto per quanto attiene ai lavoratori dei piccoli e medi porti.

Ciò rientrerebbe negli scopi ispiratori della prima legge, favorendo, appunto, un settore non certo trascurabile dell'economia nazionale.

Opportuna, a nostro avviso, anche la riduzione della percentuale di tonnellaggio delle navi da costruire rispetto a quelle da demolire. E questo in virtù dell'esperienza acquisita durante l'applicazione della prece-

dente legge. La percentuale sarà ridotta dal 75 al 50 per cento consentendo che il contributo dello Stato sia dovuto per un minimo del 50 per cento del tonnellaggio di stazza lorda costruito e per un massimo del 75 per cento.

È ovvio che di tale riduzione si potrà avvalere l'armamento minore, prima quasi completamente escluso.

In tal senso è doveroso ricordare come la stessa Commissione finanze e tesoro, nel suo parere, non abbia mancato di esprimere il proprio « favore » circa la riduzione sopra citata della percentuale, ammettendo, anzi che tale nuova misura avrebbe favorito, nell'ambito dell'armamento minore, la sostituzione del naviglio demolito con naviglio nuovo ed avrebbe portato a consentire la sostituzione di naviglio più pesante con naviglio più leggero ma più veloce.

La proroga della validità della legge 24 luglio 1959, n. 622, ha portato l'opportunità di rivedere la misura del contributo. Se si fosse proceduto *sic et simpliciter* alla proroga sarebbero sorti ben più gravi inconvenienti di quelli cui la legge stessa non ha potuto far pienamente fronte. Il limite della misura massima di contributo è stato, quindi, assai giustamente elevato a lire 35 mila per tonnellata di peso. Anche questo provvedimento, pur agevolando l'intero settore armatoriale, non mancherà di suscitare sensibili vantaggi per l'armamento minore, per il quale, come è noto, il problema del costo di costruzione è ancora più sentito in quanto è provato che il costo delle unità di medio o piccolo tonnellaggio è mediamente maggiore di quelle di tonnellaggio più grande.

Si prorgono soltanto alcuni emendamenti agli articoli 2 e 6.

ANGELINI Armando, *relatore*

## DISEGNO DI LEGGE

## TESTO DEL GOVERNO

## 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 nonché 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 finan-

## DISEGNO DI LEGGE

## TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

## Art. 1.

*Identico.*

## 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 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.

*Identico.*

*Identico.*

## Art. 3.

*Identico.*

(Segue: *Testo del Governo*).

ziario 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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 4.

*Identico.*

Art. 5.

*Identico.*

(Segue: *Testo del Governo*).

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;

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

#### Art. 6.

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

*Identico.*

(Segue: *Testo del Governo*).

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).