

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(SPATARO)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(TAVIANI)

col **Ministro del Bilancio**

(PELLA)

e col **Ministro delle Finanze**

(TRABUCCHI)

NELLA SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1961

Provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna.

ONOREVOLI SENATORI. — L'unito progetto di legge intende riproporre una serie di provvidenze per la navigazione interna che avevano già formato oggetto di un precedente disegno di legge, già presentato nella precedente legislatura, approvato dall'8ª Commissione permanente della Camera dei deputati e decaduto per la fine della legislatura (atto Camera 1688). Il disegno di legge riproduce le precedenti disposizioni, salvo qualche piccolo ritocco di carattere tecnico resosi necessario dai miglioramenti avutisi nella entità della flotta e nel campo delle costruzioni navali specializzate.

L'adozione di tali provvidenze trova la sua giustificazione nel fatto che la naviga-

zione interna, per le merci trasportate, i mezzi impiegati e il complesso di capitali in essa investiti, costituisce un settore di notevole importanza per il Paese.

Infatti i servizi pubblici di linea per trasporto viaggiatori e merci sui laghi risultano di circa 400 km, le vie navigabili sui fiumi, sui canali e sulle lagune sono di circa 2.200 km. I natanti, costituiti da piroscafi, motoscafi, chiatte, rimorchiatori, battelli motorizzati e non motorizzati ammontano — non tenendo conto, beninteso, del naviglio minore che è numeroso — a circa 2.700 per un complesso di circa 150.000 tonnellate per le sole unità addette al trasporto di merci.

Nel periodo pre-bellico il movimento delle merci sui fiumi e canali navigabili raggiunse un massimo di circa 5.150.000 tonnellate mentre sui quattro grandi laghi raggiunse un massimo di circa 855.000 tonnellate.

Complessivamente, tra canali, fiumi e laghi, si raggiunse un massimo nell'anno 1938 con oltre 5.680.000 tonnellate e, come media nel periodo 1930-1943, si sono riscontrati i seguenti valori: 4,5 milioni di tonnellate e 165 milioni di tonnellate-km.

Per illustrare in modo più evidente il ruolo che nel periodo pre-bellico il sistema di trasporto idroviario svolgeva in Italia, si riportano i dati medi relativi ai trasporti per via d'acqua interna, ragguagliati a quelli per ferrovia e al traffico marittimo in tutti i porti italiani, verificatisi nel quinquennio 1931-1935, periodo che si ritiene sufficientemente indicativo per una valutazione esatta del fenomeno complessivo:

Navigazione interna: 5.000.000 di tonnellate con 173.000.000 di tonnellate km;

Ferrovie dello Stato: 44.000.000 di tonnellate con 9.300.000.000 di tonnellate-km;

Porti marittimi: 36.000.000 di tonnellate (74 per cento arrivi e 26 per cento partenze).

Mentre quindi il tonnellaggio trasportato dalla navigazione interna è circa l'11,5 per cento di quello trasportato dalle ferrovie ed il 14 per cento di quello sbarcato ed imbarcato complessivamente nei vari porti marittimi, le tonnellate-km per la navigazione interna sono circa il 2 per cento di quelle per ferrovia.

Con riferimento però allo sviluppo delle relative reti (navigazione interna 2.200 km, ferrovie 16.264 km) si trova che un chilometro di via navigabile ha registrato un traffico di 81.000 tonnellate mentre un chilometro di ferrovia ha registrato 570.000 tonnellate, con il che la navigazione interna ha registrato il 14 per cento rispetto alla ferrovia.

Quest'ultimo raffronto è senza dubbio significativo se si pone mente al maggior grado di efficienza tecnica raggiunto dalle ferrovie rispetto alla navigazione interna.

Alla fine delle ostilità, la navigazione interna uscì quasi completamente distrutta a causa dei gravi danni subiti dalle infrastrutture e dalla flotta ha ripreso lentamente i suoi traffici fino a raggiungere, nel 1960 la metà del movimento pre-bellico.

Il movimento di ripresa della navigazione interna è stato, quindi, lentissimo, fenomeno questo che non si è verificato per gli altri settori di trasporto, che però hanno ricevuto, come tutti i settori economici e industriali del Paese, agevolazioni e provvidenze varie.

Un ritorno, invece, della navigazione interna ai suoi naturali traffici e cioè al trasporto di merci povere o di massa come sabbia, ghiaia, cereali, combustibili, lubrificanti, carburanti, prodotti dell'agricoltura, minerali, eccetera, non potrà non influire in modo benefico su tutto il settore dei trasporti nella Valle Padana e nella Regione Veneta, vale a dire di una delle zone più legate ai traffici ed alle industrie del Paese.

Sarà così possibile raggiungere lo scopo di mettere a disposizione dell'economia nazionale tutti i mezzi di trasporto vantaggiosamente utilizzabili in regime economico di esercizio così che ogni utente possa giovare del sistema più conveniente con il minimo costo per la collettività.

Ciò premesso, prima di passare ad illustrare il disegno di legge in esame, si reputa opportuno far presente che per contenere l'onore dello Stato entro i limiti consentiti dal bilancio, il testo di tale disegno di legge presenta notevoli modifiche rispetto a quello in origine studiato dall'Amministrazione.

In particolare i contributi statali per la costruzione degli scafi e degli impianti portuali, che erano stati rispettivamente stabiliti in misura di lire 4,50 e di lire 4 per un periodo di venti anni, figurano ora ridotti entrambi al 3 per cento per la durata massima di dieci anni, ed una identica agevolazione sostituisce i diversi contributi precedentemente previsti per la prima installazione dei motori e per l'ammortamento della rimanente spesa.

Inoltre l'operatività della intera legge viene ad essere ridotta da sei a tre anni.

Scendendo quindi ad un esame dei singoli articoli si osserva che quanto previsto dall'articolo 1 all'articolo 6 riguarda le provvidenze per le nuove costruzioni navali, nonchè per la motorizzazione di navi destinate alla navigazione sui fiumi, sui canali e sui laghi. — Il contenuto degli articoli 7, 8 e 9 riguarda le provvidenze per i nuovi impianti di deposito, nonchè per le nuove attrezzature per il maneggio delle merci. — L'articolo 10 stabilisce il contributo di percorrenza da corrisponderci, per la durata di cinque anni, ai natanti a propulsione meccanica che effettuino regolare servizio di trasporto o di rimorchio sulle vie d'acqua interne. Gli articoli 11 e 12 precisano i limiti degli stanziamenti per il pagamento dei contributi previsti dalla legge. Infine gli articoli 13 e 14 riguardano la modifica della composizione dei Comitato superiore della navigazione interna e l'emanazione di un apposito regolamento per l'attuazione della legge.

Prima di scendere ad un esame dettagliato del progetto di cui trattasi, può in breve notarsi che esso, in armonia con la specifica competenza in materia attribuita dal Codice della navigazione all'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, intende influire sull'esercizio della navigazione consentendo la formazione di una flotta tecnicamente qualificata e capace di un esercizio economico, nonchè ad influire sui costi di trasporto per via d'acqua dotando gli scali portuali di depositi per le merci e di attrezzature di carico e scarico, la cui mancanza, come già si è detto, è sentita vivamente ed incide in maniera rilevante, data l'attuale onerosità economica della mano d'opera, sullo stesso costo dell'intero trasporto.

Sul primo gruppo di provvidenze, si rileva che il testo attuale rispetto a quello presentato al Parlamento nella precedente legislatura presenta alcune varianti circa il tonnellaggio e la potenza minima richiesta perchè le navi possano essere ammesse a fruire dei benefici. Ciò è stato fatto valutando l'esigenza della legge di tendere a favorire la costruzione di naviglio più adatto alle necessità attuali del trasporto idroviario

ed accogliendo le proposte che in proposito sono state fatte dalle categorie interessate nonchè per ragioni di aggiornamento tecnico, dato il tempo trascorso.

Sui primi tre articoli si ritiene di dover soltanto chiarire che il termine dell'applicazione della legge, prevista in tre anni, è stato fissato dall'Amministrazione in quanto si ritiene da un canto che tale periodo di tempo sia sufficiente per raggiungere gli scopi della legge e dall'altra parte per esercitare un'azione stimolante sul settore interessato.

L'articolo 4 precisa le condizioni di ammissibilità al godimento dei benefici della legge.

Tali benefici consistono nell'erogazione, da parte dello Stato, per il periodo massimo di dieci anni, di un contributo annuo pari al 3 per cento della spesa riconosciuta occorrente. Con detto contributo s'intende alleggerire l'onere per il pagamento degli interessi che coloro che commettono la costruzione della nave devono sostenere per procurarsi il necessario finanziamento, il cui costo, in Italia, è elevato.

Si persegue in tal modo lo scopo di stimolare le categorie interessate alle nuove costruzioni o all'ammodernamento delle navi e a mantenere in efficienza le navi stesse, dato che, per effetto delle disposizioni di cui al successivo articolo 6, è condizione per il godimento dei benefici, la conservazione dell'iscrizione nei registri e della navigabilità per almeno dieci anni.

L'articolo 5 prevede l'esenzione dalla requisizione dal noleggio obbligatorio per le navi ammesse a tutti o a parte dei benefici della legge, per la durata di cinque anni dalla data di entrata in effettivo esercizio, salvo il caso di guerra ed altri casi di emergenza.

L'articolo 6 contempla una serie di disposizioni di carattere tecnico ed amministrativo con le quali vengono stabilite le modalità generali per l'ammissibilità ai benefici.

In particolare si prescrivono termini per la costruzione e l'entrata in esercizio delle navi e si dettano norme per la classificazione delle navi e la conservazione della nazio-

nalità al fine evidente di evitare elusioni agli scopi della legge.

L'articolo 7 contempla le provvidenze per le nuove costruzioni di deposito nonché per le nuove attrezzature delle zone portuali di navigazione interna.

Di tali provvidenze viva è l'attesa delle categorie interessate che vedono nella costruzione e nell'esercizio di dette attrezzature un modo efficace per abbassare i costi delle operazioni relative al maneggio per il deposito delle merci e quindi ad influire sullo sviluppo dei trasporti per vie d'acqua.

Allo scopo pertanto di convogliare in questo settore l'iniziativa privata dando ad esse un minimo di garanzia e di sicurezza economica, è previsto che a coloro che intendono costruire attrezzature di carico e scarico e magazzini per deposito delle merci nell'ambito delle zone portuali, sia corrisposto, analogamente, un contributo annuo per un periodo di dieci anni, fino ad un massimo del 3 per cento della spesa riconosciuta occorrente per la costruzione e l'impianto.

Si è ritenuto rilasciare una certa elasticità all'Amministrazione fissando un limite massimo del contributo, potendosi verificare casi in cui le condizioni della zona portuale, avuto riguardo ai traffici e alle esigenze locali, richiedano un minore intervento dello Stato.

L'articolo 9 non richiede una particolare illustrazione concernendo modalità analoghe a quelle dell'articolo 6.

L'articolo 10 prevede l'erogazione da parte dello Stato di un contributo di percorrenza destinato ai natanti della navigazione interna a propulsione meccanica che effettuino servizi di trasporto o rimorchio sulle idrovie nazionali.

L'istituzione del contributo in parola rientra nel quadro delle provvidenze, avuto riguardo alla onerosità dei costi attuali di trasporto della navigazione interna, derivante da una anormale situazione ancora non sanatasi nonostante il tempo decorso dalla fine della guerra. Mentre tutti gli altri settori produttivi del Paese hanno realizzato un progressivo ritorno alla normalità superando di gran lunga i livelli pre-bellici, la

navigazione interna per le cause già esposte non ha potuto realizzare analoga situazione.

Per ultimo si illustra l'entità dell'aggravio economico che deriverà allo Stato dal presente progetto di legge in rapporto ai risultati concreti che si presume possano conseguirsi.

Per quanto concerne l'onere statale derivante dai contributi previsti dagli articoli 1 e 3, tenendo presente che attualmente la flotta per trasporto merci in servizio sulla rete idroviaria raggiunge le 152.000 tonnellate e tenuto conto della possibilità di sviluppo della navigazione interna durante il triennio di applicazione della legge, si ritiene di poter stabilire, con sufficiente approssimazione, che la flotta in esercizio possa essere incrementata pari a circa il 6 per cento di quella attuale.

In definitiva è da presumere un incremento complessivo di circa 8.040 tonnellate. Delle attuali 152.000 tonnellate il 31 per cento circa è motorizzato e pertanto, nella attendibile ipotesi che la stessa proporzione venga a verificarsi per le nuove costruzioni, 5.548 tonnellate, per l'incremento sopra accennato di 8.040 tonnellate, rappresenteranno navi non motorizzate e 2.492 tonnellate navi motorizzate.

Poiché il rapporto medio tra il peso del motore ed il peso dello scafo dei natanti in uso per la navigazione interna si aggira intorno ad un quinto ne consegue che nell'incremento di flotta motorizzata sopraccennato, pari a 2.492 tonnellate, 1.994 tonnellate rappresentano i nuovi scafi e 498 tonnellate i motori relativi ai nuovi natanti motorizzati.

Dalle considerazioni su esposte si presume che la consistenza attuale dei natanti motorizzati è rappresentata da 47.120 tonnellate delle quali 37.696 tonnellate sono attribuibili agli scafi e 9.424 ai motori. Nell'ipotesi che di questi ultimi se ne sostituiscano nella misura dell'1 per cento in luogo di altrettanti inefficienti o antieconomici, si avrà un suppletivo acquisto di motori, da parte degli interessati, per tonnellate 94.

Infine è indubbio che in un programma di riassetto della navigazione interna non si possa prescindere dal motorizzare una ali-

quota sia pure modestissima, di quei nautanti oggi non ancora motorizzati e che tuttavia, per le loro peculiari caratteristiche, offrirebbero migliore impiego con l'applicazione del motore. Nell'ipotesi che tale aliquota rappresenti l'1 per cento di tutto il tonnellaggio attuale non motorizzato (104.880 tonnellate) se ne deduce che potranno motorizzarsi 1.048 tonnellate di navi che, con il rapporto sopra considerato di un quinto tra peso motore e peso scafo, danno un'ulteriore aliquota per motori pari a 210 tonnellate.

Riassumendo, con gli stanziamenti predisposti nel triennio, saranno attuabili costruzioni di nuovi scafi per 7.542 tonnellate (5.548 + 1.994) e acquisti di nuovi motori per circa tonnellate 802 (498 + 94 + 210).

Poichè da un elaborato ed esteso rilievo statistico dei prezzi di costo, risulta che il prezzo medio di costruzione dei nuovi scafi è di lire 360.000 per tonnellata ed il prezzo di acquisto dei nuovi motori è di lire 1 milione e 450.000 per tonnellata, ne consegue che per il triennio di applicazione della legge, le categorie interessate potranno effettuare le seguenti spese:

|        | Tonn. | Prezzo per Tonn.<br>(milioni di lire) | Spesa per triennio<br>(milioni di lire) |
|--------|-------|---------------------------------------|---|
| Scafi  | 7.542 | 0,36                                  | 2.715                                   |
| Motori | 802   | 1,45                                  | 1.163                                   |

Se si tiene conto che applicando la legge per un triennio il contributo statale sarà corrisposto per dieci anni, e che in conseguenza il periodo complessivo di operatività della legge stessa sarà di dodici anni, avuto altresì riguardo alla quota annuale di premi da corrispondere per costruzioni di locali di deposito e di impianti per il maneggio delle merci, risulta che l'aggravio per lo Stato derivante dall'applicazione della legge sarà quello di cui all'allegata tabella A.

In tal modo la spesa complessiva a carico dello Stato ascenderà a lire 1.500 milioni distribuiti con una spesa di 50 milioni nel primo e nell'ultimo anno, di 100 milioni nel secondo e nell'undicesimo anno di applicazione e di 150 milioni per ciascuno degli otto anni rimanenti (all. A).

Con tale spesa, oltre al già indicato apprezzabile incremento della flotta, soprattutto da un punto di vista qualitativo, si otterrà che la navigazione interna venga dotata di una adeguata attrezzatura per il maneggio delle merci e di un complesso di locali di deposito che, rapportato con analogo criterio di calcolo ai previsti milioni di spesa, lascia presumere una cubatura complessiva di magazzini di circa 84.000 metri cubi.

Per quanto infine si riferisce all'onere statale derivante dai contributi di percorrenza previsti dall'articolo 10 è da tenere presente che l'onere annuo dello Stato, per ciascun anno del quinquennio di applicazione della legge stessa, è valutabile in 225 milioni di lire.

L'articolo 10, come già detto prima, fissa un contributo massimo di lire 0,80 per tonn/km di merce, rimandando al regolamento il compito di disciplinare o adeguare ai diversi tipi di trasporto e di merci la concessione o meno del premio in parola e la misura dello stesso.

Infatti le condizioni attuali dei trasporti idroviari, pur mantenendosi sempre un po' più onerosi quanto a costo di esercizio rispetto a quello di altri mezzi di trasporto per lo stato di non ancora completa efficienza della rete e per la carenza di una adeguata attrezzatura e di impianti per il maneggio delle merci, risultano tuttavia in questi ultimi tempi lievemente migliorate anche in relazione all'incrementarsi dei traffici sviluppatasi in questi ultimi anni.

Pertanto non si è più ritenuto opportuno, come nel precedente disegno di legge, mantenere il detto premio in un massimo di lire 2 per tonn/km e anzi, di proposito, lo si è ridotto a lire 0,80 in guisa da un lato di renderlo più rispondente ai mutati costi di esercizio, dall'altro per chiamare a beneficiare — per ovvie ragioni di equità — una sempre più vasta categoria di trasportatori idroviari e sempre per tenere conto che detto premio deve oggi — per i traffici aumentati — essere ripartito su un maggior numero di tonn/Km e di viaggiatori chilometro.

È infatti ovvio che la misura dei premi dovrà essere diversa a seconda della natura

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

del trasporto (merci e passeggeri) e delle caratteristiche tecniche dello stesso, onde si impone la necessità di stabilire nel regolamento di attuazione della legge le modalità di corresponsione del contributo per i limiti *rispettivi*.

È però importante rilevare che dalla spesa annua totale di 225.000.000 di lire previste per la corresponsione dei premi di percorrenza di cui all'articolo 10 della legge, un'ampia aliquota, e precisamente quella attinente i premi di percorrenza per i trasporti lacuali, è costituita da un onere ap-

parente, in quanto, per essere la navigazione lacuale per la quasi totalità gestita dallo Stato, quest'ultimo verrà praticamente ad incassare quanto sarà distribuito come contributo per viaggiatori chilometro.

A generale compendio della presente relazione, l'allegato B riassume in un quadro unico l'onere finanziario derivante allo Stato dall'applicazione della presente legge per ciascun anno di operatività della stessa, ponendo in evidente rapporto, sulla scorta delle note precedenti, l'entità degli oneri sia reali che apparenti.

*Allegato A*

VALORE ANNUO DEI PREMI DA CORRISPONDERSI DALLO STATO  
IN APPLICAZIONE DELLA LEGGE

(milioni di lire)

| Esercizi finanziari | Scafi   | Motori  | Impianti di maneggio | Locali di deposito | TOTALI |
|---------------------|---------|---------|----------------------|--------------------|--------|
| 1961-62 . . . . .   | 27,150  | 11,630  | 2,805                | 8,415              | 50     |
| 1962-63 . . . . .   | 54,300  | 23,260  | 5,610                | 16,830             | 100    |
| 1963-64 . . . . .   | 81,450  | 34,890  | 8,415                | 25,245             | 150    |
| 1964-65 . . . . .   | 81,450  | 34,890  | 8,415                | 25,245             | 150    |
| 1965-66 . . . . .   | 81,450  | 34,890  | 8,415                | 25,245             | 150    |
| 1966-67 . . . . .   | 81,450  | 34,890  | 8,415                | 25,245             | 150    |
| 1967-68 . . . . .   | 81,450  | 34,890  | 8,415                | 25,245             | 150    |
| 1968-69 . . . . .   | 81,450  | 34,890  | 8,415                | 25,245             | 150    |
| 1969-70 . . . . .   | 81,450  | 34,890  | 8,415                | 25,245             | 150    |
| 1970-71 . . . . .   | 81,450  | 34,890  | 8,415                | 25,245             | 150    |
| 1971-72 . . . . .   | 54,300  | 23,260  | 5,610                | 16,830             | 100    |
| 1972-73 . . . . .   | 27,150  | 11,630  | 2,805                | 8,415              | 50     |
|                     | 814,500 | 348,900 | 84,150               | 252,450            | 1,500  |

Allegato B

ONERE ANNUO DELLO STATO IN APPLICAZIONE DELLA LEGGE  
(milioni di lire)

| Esercizi finanziari | Ammontare<br>dei contributi<br>da corrispondersi<br>(artt. 1-3-7) | Ammontare<br>dei premi<br>di percorrenza<br>(art. 10) | TOTALE |
|---------------------|---|---|--------|
| 1961-62 . . . . .   | 50  | 225   | 275    |
| 1962-63 . . . . .   | 100   | 225   | 325    |
| 1963-64 . . . . .   | 150   | 225   | 375    |
| 1964-65 . . . . .   | 150   | 225   | 375    |
| 1965-66 . . . . .   | 150   | 225   | 375    |
| 1966-67 . . . . .   | 150   | —   | 150    |
| 1967-68 . . . . .   | 150   | —   | 150    |
| 1968-69 . . . . .   | 150   | —   | 150    |
| 1969-70 . . . . .   | 150   | —   | 150    |
| 1970-71 . . . . .   | 150   | —   | 150    |
| 1971-72 . . . . .   | 100   | —   | 100    |
| 1972-73 . . . . .   | 50  | —   | 50     |
|                     | 1.500   | 1.125   | 2.625  |

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

*(Contributo statale per costruzione di nuovi natanti destinati alla navigazione interna)*

Per un periodo di tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le costruzioni — effettuate per conto di nazionali — dei natanti indicati nel successivo articolo 2 e destinati ad essere impiegati in esercizio sulle vie d'acqua interne, possono beneficiare, per la durata massima di dieci anni, di un contributo annuo, da parte dello Stato, del 3 per cento della spesa riconosciuta occorrente.

**Art. 2.**

*(Natanti ammessi al contributo)*

I natanti ai quali è applicabile il disposto di cui al precedente articolo 1 sono i seguenti:

- a) i rimorchiatori con potenza del motore, sull'asse, non inferiore a 300 cavalli;
- b) le navi, con o senza propulsione meccanica, adibite al trasporto di merci, aventi una portata utile non inferiore a 300 tonnellate;
- c) le navi con propulsione meccanica adibite al trasporto di persone in servizio pubblico di linea, con una capacità di trasporto di almeno 100 viaggiatori;
- d) i traghetti, per il trasporto di persone e veicoli, con o senza propulsione meccanica e con una capacità di trasporto di almeno 10 tonnellate di portata utile.

Detti natanti per beneficiare di tale contributo devono essere costruiti da cantieri nazionali, fra i quali hanno titolo di preferenza, a parità di condizioni offerte al committente, quelli dislocati lungo la rete idroviaria interna.

Sugli stessi natanti indicati nei paragrafi a), b), c) e d) del presente articolo può essere consentita l'installazione di motori usati, di produzione nazionale od estera, nel qual caso il prezzo del motore è escluso, ai fini dell'applicazione del medesimo beneficio di cui al precedente articolo 1, dal computo della spesa riconosciuta occorrente per la costruzione del relativo natante.

**Art. 3.**

*(Contributo statale per ammodernamento natanti)*

Il contributo statale previsto dall'articolo 1 della presente legge può inoltre essere accordato, nella stessa misura ed alle stesse condizioni stabilite in detto articolo, nei casi in cui i proprietari di natanti, che rientrano in una delle categorie elencate nel precedente articolo e che siano già in esercizio sulle vie d'acqua interne, intendano apportare a tali natanti i seguenti ammodernamenti:

- a) installazione di apparati motori di nuova costruzione, prodotti da industrie nazionali o straniere, su quei natanti che ne siano sprovvisti, o sostituzione di detti nuovi apparati a quelli ormai inefficienti o antieconomici;
- b) installazione di nuove apparecchiature tecniche di bordo che siano riconosciute di notevole utilità per un migliore impiego dei relativi natanti.

**Art. 4.**

*(Modalità di ammissione al contributo statale)*

Coloro che intendono avvalersi delle disposizioni stabilite dai precedenti articoli 1, 2 e 3, devono avanzare domanda al Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — corredandola, nel termine di 180 giorni dalla data della sua presenta-



zione, con un dettagliato progetto tecnico e finanziario.

Nei limiti degli stanziamenti stabiliti dal primo comma dell'articolo 11 della presente legge, il Ministro dei trasporti, sentito il Comitato superiore per la navigazione interna, decide sull'accoglimento o meno di tali domande in rapporto alle esigenze ed alle caratteristiche della navigazione interna nazionale, avuto riguardo all'impiego al quale il natante è destinato.

Il Ministro può promuovere e consentire, indicando le modalità ed i termini, raggruppamenti di richiedenti ai fini della costruzione di singole navi, o della motorizzazione di quelle già in esercizio.

#### Art. 5.

*(Esenzione da requisizione e da noleggio obbligatorio)*

I natanti ammessi al contributo di cui agli articoli 1 e 3 della presente legge sono esenti da requisizione e da noleggio obbligatorio per la durata di cinque anni dalla data di entrata in effettivo esercizio, salvo caso di guerra o altri casi di emergenza determinati con decreto del Presidente del Consiglio sentito il Consiglio dei ministri.

#### Art. 6.

*(Condizioni generali per l'effettivo godimento del beneficio)*

I lavori di costruzione o di ammodernamento dei natanti previsti negli articoli 1, 2 e 3 della presente legge devono essere iniziati, sotto pena di decadenza dal relativo contributo statale, entro sei mesi dalla data di ammissione a tale contributo. La stessa decadenza si verifica anche quando il committente, pur avendo fatto iniziare i lavori, non presenti al Ministero dei trasporti, entro il predetto termine, copia autentica del contratto stipulato con il costruttore e regolarmente registrato.

Per continuare ad usufruire del relativo contributo statale fino a completo esaurimento del medesimo, i natanti devono en-

trare in effettivo esercizio — previa iscrizione nei registri degli Ispettorati di porto, o degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, territorialmente competenti — nei termini stabiliti dall'apposito regolamento di attuazione di cui all'articolo 14 della presente legge, e devono essere mantenuti, per almeno dieci anni da tale entrata in esercizio, nelle condizioni di idoneità fissate nei rispettivi certificati di cui all'articolo 72 del regolamento per la navigazione interna approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631.

Per il periodo in cui le sopraddette condizioni di idoneità vengano a mancare per fatto del proprietario, resta sospesa la corresponsione dell'accordato contributo statale.

Per i natanti ammessi al contributo statale di cui agli articoli 1 e 3 della presente legge, il trasferimento d'iscrizione nei registri per la navigazione marittima può aver luogo solo previa autorizzazione da rilasciarsi, di volta in volta, dal Ministero dei trasporti, sentito il Comitato superiore della navigazione interna.

Dei medesimi natanti anzidetti è vietata inoltre l'alienazione a stranieri per tutto il periodo di durata del relativo contributo statale.

#### Art. 7.

*(Contributo statale per nuove costruzioni e attrezzature portuali)*

Analogamente al disposto degli articoli 1 e 3 della presente legge, e per un triennio dalla data dell'entrata in vigore della medesima, anche alle nuove costruzioni per il deposito delle merci e alle nuove attrezzature destinate ad uso pubblico nell'ambito delle zone portuali della navigazione interna, può essere corrisposto un contributo statale, per un periodo non superiore ad anni dieci, fino all'aliquota massima del 3 per cento della spesa riconosciuta occorrente per la costruzione del deposito o la installazione della nuova attrezzatura.

## Art. 8.

*(Modalità di ammissione al contributo statale)*

Coloro che intendono avvalersi del disposto di cui al precedente articolo devono avanzare domanda al Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — corredandola, nel termine di 180 giorni dalla data di presentazione, con un dettagliato progetto tecnico e finanziario.

Nei limiti degli stanziamenti stabiliti dal 1° comma dell'articolo 11 della presente legge, il Ministro dei trasporti, sentito il Comitato superiore della navigazione interna, decide sull'accoglimento o meno di tali domande in rapporto alle esigenze della navigazione interna nazionale, avuto riguardo alla zona portuale per la quale la nuova costruzione o l'installazione della nuova attrezzatura è stata progettata.

Il Ministro può promuovere e consentire, indicando le modalità e i termini, raggruppamenti di richiedenti ai fini delle nuove costruzioni o attrezzature portuali destinate alla navigazione interna.

## Art. 9.

*(Condizioni generali per l'effettivo godimento del beneficio)*

I lavori per le nuove costruzioni e per l'installazione delle nuove attrezzature portuali di cui all'articolo 7 della presente legge, devono essere iniziati, sotto pena di decadenza dal relativo contributo statale, entro sei mesi dalla data di ammissione a tale contributo. — La stessa decadenza si verifica anche quando il committente, pur avendo fatto iniziare i lavori, non presenti al Ministero dei trasporti, entro il predetto termine, copia autentica del contratto stipulato con l'impresa costruttrice e regolarmente registrato.

Le medesime costruzioni e attrezzature portuali sopraddette devono, entro due anni dalla data di ammissione al relativo contri-

buto statale e sotto pena di decadenza dal contributo stesso, avere raggiunto almeno l'80 per cento dello stato di avanzamento. Il Ministro dei trasporti può tuttavia mantenere la corresponsione del contributo statale alle costruzioni e alle attrezzature che al termine del biennio non abbiano raggiunto tale percentuale di avanzamento dei lavori, qualora dagli interessati sia dimostrato che il ritardo non è ad essi imputabile.

Per continuare ad usufruire dell'ottenuto contributo statale fino a completo esaurimento del medesimo, le nuove costruzioni e le attrezzature portuali devono entrare in effettivo esercizio — previa osservanza delle norme stabilite dagli articoli 17, 36 e 37 del regolamento per la navigazione interna, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631 — nei termini fissati dall'apposito regolamento di attuazione di cui all'articolo 14 della presente legge.

## Art. 10.

*(Contributo di percorrenza)*

Per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai natanti a propulsione meccanica, iscritti nei registri degli Ispettorati di Porto (o degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) ed impiegati in servizi di trasporto o di rimorchio sulle vie d'acqua interne, può essere concesso un contributo di percorrenza, da parte dello Stato, in misura non superiore a lire 0,80 per tonn/km utile trasportata o rimorchiata nell'anno precedente. La misura del contributo statale entro il limite massimo suddetto e le modalità di corresponsione del contributo stesso saranno stabilite, a seconda della natura e delle caratteristiche tecniche del trasporto o del rimorchio a cui è adibito il natante, nell'apposito regolamento di attuazione di cui all'articolo 14 della presente legge.

Sono esclusi dal contributo statale di cui al comma 1° del presente articolo i natanti adibiti a servizio non di linea per trasporto di persone per conto di terzi.

**Art. 11.**

*(Limiti degli impegni annuali per la corresponsione dei contributi)*

Il Ministro dei trasporti è autorizzato a corrispondere i contributi statali previsti dagli articoli 1, 3 e 7 della presente legge nel limite di impegno annuo di lire 50.000.000 per ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1963-64.

Per la corresponsione dei contributi statali di cui al precedente articolo 10 è autorizzata la spesa complessiva di lire 1.125 milioni che verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei trasporti in cinque esercizi finanziari a partire dal 1961-62 in ragione di lire 225 milioni l'anno.

**Art. 12.**

*(Stanziamenti per il pagamento dei contributi)*

Alla copertura dell'onere di 275 milioni, afferente all'esercizio finanziario 1961-62 ai sensi dell'articolo precedente, si provvederà con riduzione del fondo istituito, per l'esercizio medesimo, nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

**Art. 13.**

*(Comitato superiore della navigazione interna)*

Il Comitato superiore della navigazione interna, ferme restando le altre sue attribu-

zioni e competenze, è chiamato a pronunciarsi nei casi previsti dalla presente legge.

La composizione del Comitato stesso, stabilita dall'articolo 1 del decreto del Capo Provvisorio dello Stato 23 agosto 1946, è modificata in via permanente con l'aggiunta dei seguenti membri:

1) un funzionario del Ministero del tesoro, con qualifica non inferiore ad Ispettore generale o equiparata;

2) un funzionario del Ministero delle finanze, con qualifica non inferiore ad Ispettore generale o equiparata;

3) un funzionario del Ministero dell'industria e del commercio, con qualifica non inferiore ad Ispettore generale o equiparata;

4) un funzionario del Ministero del lavoro, con qualifica non inferiore ad Ispettore generale o equiparata;

5) un rappresentante del Registro italiano navale.

Il Presidente del Comitato superiore per la navigazione interna ha facoltà, per l'esecuzione delle funzioni attribuite al Comitato stessa dalla presente legge, di costituire un Sottocomitato, al quale potrà anche aggregare, senza voto deliberativo, anche altri funzionari di Amministrazioni statali ed esperti in materia di navigazione fluviale, lacuale e lagunare.

**Art. 14.**

*(Regolamento di esecuzione)*

Per le disposizioni di attuazione della presente legge sarà provveduto con apposito Regolamento da emanarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti.