

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 2052)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(MACRELLI)

di concerto col **Ministro del Bilancio**

(LA MALFA)

e col **Ministro del Tesoro**

(TREMELLONI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 GIUGNO 1962

Estensione della legge 9 gennaio 1962, n. 2,
alla demolizione delle navi in legno

ONOREVOLI SENATORI. — Le disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e le recenti modifiche ad esse apportate con la legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono intese, come è noto, ad incoraggiare e agevolare il processo di rinnovamento del naviglio mercantile a scafo metallico.

Il rinnovamento del naviglio in legno invece, anche se le unità vetuste da demolire saranno sostituite con altre di nuova costruzione a scafo metallico, non gode in atto di alcuna provvidenza.

In proposito occorre considerare che la eliminazione delle navi a scafo metallico an-

tiquate ed antieconomiche e la loro sostituzione con moderne unità trovano giustificazione nella necessità di avere navi efficienti e di alto rendimento non solo per sostenere ed affrontare la concorrenza sul piano internazionale, ma anche, nel settore dei traffici di riserva nazionale, per ridurre i costi di produzione e rispondere alle attuali esigenze in genere.

Sotto questo secondo aspetto, va osservato che il traffico di medio e piccolo cabotaggio, pur tenendo presente lo sviluppo crescente di altri mezzi di trasporto, ha infatti tuttora una funzione importante nella

economia nazionale; pertanto il miglioramento qualitativo delle navi che ad esso sono prevalentemente addette non può non essere tenuto nella dovuta considerazione. A tale tipo di traffico sono quasi esclusivamente dedite le navi in legno e quelle di modesto tonnellaggio in ferro.

Per queste ultime provvedono le disposizioni di legge innanzi richiamate; per le prime, invece, come già detto, non soccorre alcuna provvidenza.

Nè è da pensare che alla sostituzione delle navi in legno con nuove unità dello stesso tipo o a scafo metallico possano provvedere *in toto* i proprietari rispettivi.

Le attuali navi in legno vennero infatti costruite nell'immediato dopo guerra, in un periodo cioè di carenza di naviglio, ma le notevoli spese per la loro manutenzione e la rarefazione di manodopera all'uopo specializzata, la loro esclusione da parte degli operatori economici per i notevoli rischi che esse presentano e in pari tempo i progressi e l'evoluzione delle navi in ferro, in uno con lo sviluppo dei mezzi di trasporto terrestri, hanno contratto sempre più l'attività di queste navi le quali finiranno per scomparire dal campo dei trasporti marittimi. Ne è prova l'altissimo e sempre crescente numero di queste navi in disarmo sia per ragioni tecniche sia per ragioni economiche.

I proprietari quindi di tali navi saranno prima o poi costretti al definitivo abbandono con conseguente danno per il ceto marittimo finora impiegato.

Scaturisce da quanto precede la necessità di assistere e favorire la costruzione di nuove unità a scafo metallico in sostituzione di quelle in legno.

A tal fine è stato predisposto l'unito disegno di legge con il quale si estendono alla demolizione delle navi suddette, abbinata alla costruzione di navi a scafo metallico, le provvidenze di cui alle leggi sopra richiamate.

Il provvedimento richiesto dalle categorie interessate è stato anche sollecitato alla Camera dei deputati attraverso un ordine del giorno presentato nel corso della discussione delle modifiche riguardanti il Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622.

Con esso, atteso che per le navi in ferro vetuste di piccolo tonnellaggio che saranno demolite e sostituite sarà corrisposta una sovvenzione, nessuna differenza essendo contemplata dalle richiamate disposizioni legislative tra navi di grosso e piccolo tonnellaggio a scafo metallico, sarà eliminata la discriminazione in atto esistente a danno delle navi in legno che della suddetta sovvenzione non beneficiano.

Dato il modesto tonnellaggio delle navi in questione, in molti casi i proprietari saranno indotti a raggrupparsi affinché le nuove costruende navi possano essere ritenute conformi agli interessi nazionali.

Considerato che il naviglio in legno è adetto ad impieghi di diversa specie è opportuno che la estensione delle provvidenze sia limitata alle navi addette al traffico a scopo commerciale che si identifica nel trasporto di merci o passeggeri.

Infine, ad evitare le manovre speculative, il proposto provvedimento prevede che della provvidenza non possano beneficiare coloro che abbiano acquistato le navi da demolire posteriormente al 1° gennaio 1962.

Poichè le provvidenze per la demolizione delle navi in legno si inseriscono nel quadro di quelle relative alla demolizione delle navi a scafo metallico nessun nuovo onere deriverà per il bilancio statale; per la spesa occorrente saranno infatti utilizzati gli stessi stanziamenti del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622.

I Ministeri del bilancio e del tesoro hanno espresso la loro preventiva adesione al provvedimento.

DISEGNO DI LEGGE*Articolo unico.*

Le disposizioni della legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono estese ai proprietari di navi mercantili a scafo in legno da carico secco e liquido nonchè da passeggeri e miste, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole e 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 a scafo metallico.

Le disposizioni della legge citata al comma precedente non si applicano a coloro che abbiano acquistato navi in legno dopo la data del 1° gennaio 1962.