

(N. 1985)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

(CASSIANI)

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

(MORO)

col Ministro del Bilancio

(ZOLI)

col Ministro delle Finanze

(ANDREOTTI)

col Ministro del Tesoro

(MEDICI)

col Ministro della Difesa

(TAVIANI)

col Ministro dell'Industria e del Commercio

(CORTESE)

e col Ministro del Commercio con l'Estero

(MATTARELLA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 MAGGIO 1957

---

Modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti  
a favore dell'industria delle costruzioni navali

---

## LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — L'articolo 6 della legge 17 luglio 1954, n. 522, prevede la corresponsione di un contributo statale per i lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti su navi mercantili, che non abbiano superato il venticinquesimo anno di età. Nello stesso articolo viene tuttavia stabilito che tale limitazione non si applica nei riguardi dei lavori effettuati nei due anni successivi all'entrata in vigore della legge.

La legge n. 522 è entrata in vigore il 13 agosto 1954 e pertanto il periodo di due anni concernente la sospensione della limitazione è scaduto il 13 agosto 1956.

Col presente disegno di legge (articolo 1) il predetto termine di due anni relativo ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione, eseguiti su navi mercantili di età superiore ai 25 anni, viene prorogato di un anno e cioè fino al 13 agosto 1957.

L'opportunità della cennata proroga è giustificata dalla considerazione che tuttora persistono, nel settore industriale marittimo, quelle particolari esigenze, che a suo tempo — cioè in sede di approvazione della legge n. 522 — già resero necessario, a favore del naviglio vetusto, il rinvio di due anni alla limitazione posta dall'articolo 6.

L'approvazione del presente disegno di legge potrà evitare pertanto che, nell'attuale congiuntura, le vecchie navi — maggiormente bisognose di lavori di riparazione e modificazione — si vedano private dell'indispensabile sostegno del contributo statale.

L'ulteriore concessione di tale contributo — che, com'è noto, ha la funzione di livellare i prezzi dei cantieri navali nazionali ai prezzi, sensibilmente inferiori, praticati dai cantieri esteri — servirà ad evitare inoltre, per un altro anno almeno, le dannose ripercussioni di carattere economico che, senza l'approvazione del disegno di legge in parola, non mancherebbero di manifestarsi, in particolare, nel settore dell'industria dei riparatori navali.

Il provvedimento tende inoltre (articolo 2) a concedere i benefici previsti dall'articolo 7 della legge n. 522 (contributo per la installazione di apparati motori nazionali su navi mercantili in legno o in ferro in esercizio) per la

installazione di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale su navi mercantili con scafo in legno di nuova costruzione destinate alla navigazione marittima.

Tale proposta trova il suo fondamento nella condizione d'inferiorità nella quale sono venuti a trovarsi, per effetto dell'applicazione della legge n. 522, gli apparati motori nazionali, nei confronti di quelli di provenienza estera, se installati su unità di nuova costruzione con scafo in legno.

Infatti, per l'articolo 5 della legge n. 522, il contributo integrativo, comprensivo della quota a favore del costruttore dell'apparato motore nazionale, spetta solo alle costruzioni a scafo metallico, con la conseguenza che il motore nazionale, sistemato su nuove costruzioni in legno, usufruisce solamente del rimborso degli oneri doganali e della restituzione dell'I.G.E. (articolo 2 della legge n. 522).

Il motore di provenienza estera, invece, gode comunque della importazione in franchigia, sia se sistemato su unità in esercizio, sia su nuova costruzione a prescindere dal materiale dello scafo.

Da quanto sopra deriva che, nel caso di costruzione in legno, il committente è portato a preferire il prodotto estero dal momento che, qualora scegliesse il motore nazionale, non godrebbe del contributo integrativo comprendente la quota per l'apparato motore, che dovrebbe invece compensare il beneficio dell'importazione in franchigia concessa al prodotto estero.

Da quanto sopra esposto risulta chiaramente come, in base alle disposizioni sinora vigenti, si viene ad aggravare ulteriormente la già esistente discriminazione a favore dell'industria estera produttrice dei piccoli motori marini e a danno della similare industria nazionale, discriminazione che configura attualmente un vero e proprio protezionismo alla rovescia.

Ed è appunto al fine di superare tale aspetto negativo della questione che è stata predisposta la modifica all'articolo 7 della legge numero 522 nel senso che i benefici previsti da tale articolo verrebbero concessi anche per la installazione di nuovi apparati motori di costruzione nazionale su nuove navi con scafo in legno.

## LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Con tale misura verrà instaurato un sistema correttivo dell'attuale situazione in quanto si consentirà all'industria nazionale dei motori marini di sostenere con certo equilibrio la concorrenza dell'industria similare estera col conseguente impiego di numerose maestranze.

Il cennato equilibrio fra gruppi nazionali ed esteri nel settore della produzione navale costituisce infatti il principale fondamento e scopo della legge n. 522 a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Bisogna infine rilevare che il presente disegno di legge, mentre soddisfa le diverse, acclarate esigenze delle industrie nazionali dei riparatori navali e dei costruttori di piccoli motori marini, non comporta alcun ulteriore aggravio finanziario al bilancio dello Stato, in quanto le relative spese verranno contenute entro lo stanziamento globale di 74.750 milioni di lire predisposto dalla legge 25 luglio 1956, n. 859, per l'attuazione del programma navale previsto dalla legge 17 luglio 1954, n. 522.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

La limitazione prevista dal primo comma dell'articolo 6 della legge 17 luglio 1954, numero 522, non si applica qualora le riparazioni, modificazioni o trasformazioni delle navi siano eseguite entro il 13 agosto 1957.

Per i lavori di cui al comma precedente, iniziati nel periodo di tempo compreso fra il 14 agosto 1956 e la data di entrata in vigore della presente legge e comunque non oltre il 13 agosto 1957, le relative domande di ammissione

ai benefici debbono essere presentate entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge. Ove gli stessi lavori siano stati ultimati, il termine di sei mesi per la presentazione dei documenti di liquidazione dei contributi, di cui alla lettera c) dell'articolo 18 della soprarichiamata legge n. 522, decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge.

## Art. 2.

Per la installazione di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale su navi mercantili con scafo in legno di nuova costruzione destinate alla navigazione marittima si applicano le disposizioni contenute nell'articolo 7 della legge 17 luglio 1954, n. 522.