

(N. 2813-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla VIII Commissione permanente (Trasporti, comunicazioni, marina mercantile) della Camera
dei deputati nella seduta del 6 febbraio 1953 (V. Stampato N. 3119)*

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

col Ministro delle Finanze.

col Ministro *ad interim* del Tesoro

col Ministro della Difesa

col Ministro dell'Industria e Commercio

e col Ministro del Commercio con l'Estero

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 13 FEBBRAIO 1953

Comunicata alla Presidenza il 27 febbraio 1953

Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti
a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

ONOREVOLI SENATORI. — In circa quattro anni del nostro lavoro legislativo abbiamo seguito gli sviluppi complessi e molteplici della ricostruzione della nostra marina mercantile, che hanno avuto un notevole impulso in virtù dei contributi concessi dallo Stato per la costruzione di navi nazionali eseguita in cantieri italiani (legge 8 marzo 1949, n. 75).

Tali contributi, distribuiti in un triennio, sommarono ad un totale di 34 miliardi di lire e furono concessi fino a tutto il 30 giugno 1951.

Già nella prima applicazione della legge in parola si manifestarono alcune difficoltà che richiesero degli emendamenti idonei a renderla sempre meglio operante.

Il primo di essi fu promulgato alla fine del 1949 (legge n. 945 del 15 dicembre 1949) per provvedere alla proroga dei termini previsti dalla legge n. 75 per la presentazione delle domande di stipulazione, ed esibizione dei controlli di commessa; con tale provvedimento fu concessa l'autorizzazione di presentare nuove domande per coloro che non avevano potuto farlo nei termini previsti per ritardo nel perfezionamento dei documenti da eseguirsi nei modi prescritti e per la presentazione dei relativi contratti da stipularsi entro il 31 dicembre 1952. In base a questo provvedimento di proroga dei termini la applicazione della legge n. 75 poté avere rapidamente una larga efficacia che consentì di assegnare in breve tempo nuovo lavoro ai nostri cantieri per un complesso di 257 navi di circa complessive 220 mila t.s.l.

A questo provvedimento se ne aggiunse un altro pochi mesi dopo (legge 12 maggio 1950, n. 348) allo scopo di favorire lo sviluppo di costruzioni navali per particolari traffici di linea con le isole nazionali e per lo sviluppo dei servizi di preminente interesse nazionale nonché per l'istituzione di un apposito naviglio atto alla pesca baleniera. In tale legge si contemplò anche la costruzione di bacini galleggianti e si rese così possibile la costruzione del nuovo grande bacino metallico di Palermo recentemente entrato in servizio.

Questo completamento ed estensione dei programmi iniziali richiese un ulteriore stanziamento di fondi per contributi statali, che fu autorizzato con la legge 7 settembre 1951,

n. 902 per un importo complessivo di 8,6 miliardi.

Su questi 8,6 miliardi stanziati fu tenuta a disposizione per la costruzione della flotta baleniera considerata dalla precedente legge n. 348 del 12 maggio 1950, una somma di 6,6 miliardi di cui 3,9 circa per la costruzione di una nave stabilimento di 23.000 t.s.l. e 2,7 miliardi per la costruzione di 12 cannoniere.

Fu inoltre prevista con tale legge la costruzione di una turbonave da 28.000 t.s.l. da adibirsi al servizio del Nord America per conto della Società « Italia »; la ricostruzione di naviglio di cabotaggio secondo le disposizioni della successiva legge n. 774 del 30 giugno 1952, la costruzione di due navi da carico secco ed infine quella di numerosi motopescherecci, nonché il rimodernamento dei loro apparati motore.

Tutto il complesso di queste disposizioni legislative che sono state sommariamente ricordate e che si sono seguite in applicazione della legge n. 75 e durante lo sviluppo delle costruzioni, ha richiesto un notevole tempo per il perfezionamento dei progetti e per la approvazione delle concessioni di contributi; per cui alla scadenza del 31 dicembre 1952 stabilita dalla prima legge di proroga del 15 dicembre 1949, n. 945, il Ministero della marina mercantile si è trovato di fronte ad un notevole complesso di costruzioni che non avevano raggiunto lo stato di avanzamento dell'80 per cento del lavoro totale come era prescritto per poter ottenere i benefici di legge. Inoltre alcune costruzioni autorizzate, come ad esempio quelle delle 12 cannoniere, non erano state nemmeno iniziate, mentre rimanevano inevase molte richieste per l'ammissione ai contributi dello Stato, presentate nei termini prescritti che ora avrebbero potuto essere accolte in seguito a rinunzie o a decadenze di concessioni accordate o a ricuperi di liquidazioni eseguite.

Questa situazione sommariamente riassunta è stata fatta presente nella relazione ministeriale che accompagna il presente disegno di legge, che fu presentato alla Camera dei deputati il 30 dicembre 1952 ed approvato il 13 febbraio 1953.

Si deve rilevare lealmente che tutto il complesso di provvedimenti attuale ha avuto una notevole portata per lo sviluppo delle costru-

zioni navali e per le attività dei nostri cantieri a cui apportarono un notevole contributo di lavoro anche se i provvedimenti stessi si sono dimostrati nel corso della loro applicazione e in qualche caso particolare non completamente operanti oppure di non rapida attuazione.

La attuale richiesta di proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75 doveva tenere conto dell'esperienza quadriennale della sua applicazione per utilizzare gli stanziamenti ancora disponibili nel modo migliore e più aderente alle necessità della nostra marina mercantile. Pertanto il provvedimento in esame non si limita soltanto a fissare una nuova data per il termine di validità della legge portandola al 30 giugno 1956, ma coglie l'occasione per migliorare lo strumento legislativo in base alla esperienza passata e tenendo conto delle condizioni di fatto attuali che si sono venute a creare durante l'ultimo quadriennio.

Tra queste deve considerarsi, ad esempio, la disposizione contenuta nel secondo capoverso dell'articolo 1 che consente una proroga dei benefici fiscali stabiliti dalla legge n. 75 limitata soltanto alla costruzione di naviglio peschereccio e per il caso particolare della trasformazione della nave-stabilimento in una nave petroliera.

Qui sembra doveroso prendere atto del riconoscimento fatto dal Ministro della marina mercantile che la costruzione della flotta baleniera di cui doveva fare parte preminente la nave stabilimento, giudicata come un tentativo di ardita affermazione della nostra marina da pesca oceanica all'epoca della promulgazione della legge 12 maggio 1950, n. 348, nel successivo sviluppo delle attività mercantili italiane fu invece riconosciuta non conveniente, e quindi non attuabile.

Forse il giudizio espresso sulla opportunità della costruzione di una flotta baleniera all'epoca della discussione di tale legge nei due rami del Parlamento fu alquanto ottimista; forse la sola Società che fu ammessa ai benefici per la costruzione della nave stabilimento doveva, nelle prime trattative, venire giudicata dal Ministero competente con una maggiore severità nei riguardi della sua saldezza finanziaria e della sua capacità mercantile. Sta di fatto comunque che tale Società « Trinacria » non è

stata in grado di fornire all'Istituto finanziatore I.M.I. le garanzie richieste per il finanziamento della costruzione e quindi essa è stata costretta a rinunciare al proseguimento della costruzione della nave stabilimento quando questa era già stata impostata negli scali del cantiere di Monfalcone ed aveva già raggiunto uno stato di avanzamento dei lavori del 16 per cento.

Nella discussione in sede di Commissione è stato rilevato che la Società « Trinacria » fu costituita in base alle disposizioni vigenti nella Regione siciliana che consentono l'emissione di azioni al portatore; mentre con la vigente legislazione dello Stato italiano si richiede la emissione di azioni nominative; e che l'anonimità del patrimonio della Società aveva consentito che questo potesse venire distribuito in Paesi stranieri in forme ed entità che non possono adeguatamente venire controllate. Senza entrare in una discussione di questo tipo non suffragata da dati di fatto e che comunque esorbita dal compito dell'esame del presente disegno di legge, dobbiamo però rilevare ed apprezzare la ferma e chiara linea di condotta del nostro autorevole Istituto di credito mobiliare che si è rifiutato di concedere il finanziamento richiesto dalla Società « Trinacria » per la mancanza delle dovute garanzie.

Si doveva perciò porre nuovamente sul tappeto il problema dell'utilizzazione della somma di 6,6 miliardi rimasti disponibili per la sospensione della costruzione della flotta baleniera tenendo conto che le 12 cannoniere previste non erano state ancora impostate sugli scali. Onde si è ravvisata l'opportunità di utilizzare lo scafo già in costruzione della nave stabilimento per trasformarla in una nave cisterna da 19.000 t.s.l. attribuendo a quella nuova costruzione l'ammissione ai benefici stabiliti dalla legge n. 75. La misura del contributo dello Stato viene prevista in lire 45.000 per t.s.l. e tiene adeguatamente conto di quanto è stato stabilito per la costruzione di nuove cisterne in base alla legge n. 949 del 1952 ed in considerazione delle spese di adattamento e di utilizzazione del materiale già esistente a piede d'opera.

Tale contributo unitario per una cisterna di 19.000 t.s.l. porta ad un impegno globale a carico dello Stato di 855 milioni e quindi rimangono ancora disponibili, nella somma ac-

cantonata, i rimanenti 5.745 milioni da destinare ad altre costruzioni navali.

Con il presente provvedimento si sono perciò assegnati 1.500 milioni per contributi a richiedenti ammessi ai benefici della legge n. 75 e che non furono concessi per mancanza di disponibilità; inoltre si è voluto dare molto opportunamente un ulteriore incremento alla rinnovazione del naviglio peschereccio nazionale assegnando a questo scopo un complesso di contributi non superiore ad un miliardo.

La restante somma di 3.245 milioni dovrà infine impiegarsi per l'accoglimento di nuove domande da presentarsi entro un breve termine (60 giorni) dall'entrata in vigore della legge in esame.

In complesso, con le disposizioni previste dalla presente legge scompare dal programma della ricostruzione della nostra marina mercantile il molto discusso tentativo della attività di pesca baleniera; e i fondi all'uopo disponibili vengono stanziati per accogliere richieste inevase, per accordarne delle nuove ed infine per migliorare ed incrementare lo sviluppo del nostro naviglio peschereccio.

Sotto questo punto di vista il provvedimento in esame si presenta in modo molto chiaro come un coraggioso abbandono di iniziative incerte e come un nuovo stimolo ad attività marinare di solida tradizione italiana che abbisognano di svilupparsi.

Esso non poteva trascurare anche la attuale situazione dei contributi statali concessi a favore della costruzione di nuove navi cisterna (legge 949 del 1952); e quindi, ad evitare sprequazioni di trattamento, è stato stabilito che alle nuove navi cisterna da costruire sia concesso un contributo uguale a quello corrisposto alle cisterne ammesse ai benefici della legge n. 949.

Infine si è rilevato che la garanzia sussidiaria dello Stato per i finanziamenti concessi in base alle leggi ricordate, stabilita nel suo complesso in 30 miliardi, non è sufficiente a

coprire tutte le richieste di nuove costruzioni. Il Ministro della marina mercantile, d'accordo con quello del tesoro, ha ritenuto perciò necessario di proporre, dopo avuto il parere favorevole della Commissione finanze e tesoro del Senato, un emendamento aggiuntivo all'articolo 9 nel senso di elevare la somma totale usufruente della garanzia sussidiaria dello Stato fino al valore massimo di 68 miliardi, con la quale somma possono coprirsi tutte le richieste delle costruzioni in corso o da autorizzare in base al complesso delle leggi che sono in atto operanti.

Dobbiamo rilevare in questa occasione che la garanzia sussidiaria dello Stato, in tutte le passate fasi della costruzione del nostro naviglio mercantile, fu sempre concessa dopo un oculato e prudente esame delle singole situazioni finanziarie delle aziende interessate: ciò che fino ad oggi ha reso praticamente nullo il rischio dello Stato. Abbiamo ferma fiducia che la oculata amministrazione dei nostri organi governativi prosegua in questa sua opera di severo esame delle attività finanziate in modo che il rischio stesso rimanga sempre molto limitato e che non apporti in definitiva oneri allo Stato.

Onorevoli Senatori,

il disegno di legge in esame è vivamente atteso nel mondo cantieristico ed in quello dell'armamento e della pesca, sia per la sua portata economica, che per la possibilità di portare a termine un programma di costruzioni che sia veramente aderente alle attuali necessità della nostra marina mercantile. La 7^a Commissione, dopo averlo ampiamente discusso, lo sottopone ora al vostro giudizio ed esprime il voto che esso possa venire rapidamente approvato nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento, con il solo emendamento aggiuntivo di proposta governativa di cui ho fatto cenno in precedenza.

CORBELLINI, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 1.

Il termine previsto dal primo comma dell'articolo 1 della legge 8 marzo 1949, n. 75, già prorogato al 31 dicembre 1952 dall'articolo 4 della legge 15 dicembre 1949, n. 945, è ulteriormente prorogato al 30 giugno 1956 per le nuove costruzioni navali e per le opere previste nel primo comma dell'articolo 4, lettera b), seconda parte della presente legge.

La proroga stabilita nel comma precedente e le disposizioni degli articoli seguenti non riguardano il beneficio fiscale previsto dall'articolo 9 della legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per il naviglio peschereccio indicato alla lettera b) dell'articolo 4 della presente legge, limitatamente a quello di nuova costruzione, e per la nave cisterna di cui all'articolo 3 della legge stessa.

Art. 2.

Le ammissioni ai benefici del capo II della legge 8 marzo 1949, n. 75, effettuate con provvedimenti del Ministro per la marina mercantile entro il 31 dicembre 1950, decadono, se le costruzioni relative non abbiano raggiunto al 31 dicembre 1952 lo stato di avanzamento, di almeno il 40 per cento.

Art. 3.

L'ammissione ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, e della legge 12 maggio 1950, n. 348, per la costruzione di una nave fattoria di 22.500 tonnellate di stazza lorda e per la costruzione di 12 navi cannoniere per la caccia alle balene, è mantenuta limitatamente alla costruzione di una nave cisterna di non oltre 19.000 tonnellate di stazza lorda.

Art. 4.

I fondi che risultino disponibili per effetto dell'applicazione del precedente articolo 2, dedotto l'ammontare dei contributi per la

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

Art. 2.

Identico.

Art. 3.

Identico.

Art. 4.

Identico.

costruzione della nave di cui all'articolo 3, sono utilizzati :

a) per la somma di 1.500 milioni, per la corresponsione dei contributi previsti dal capo III della legge 8 marzo 1949, n. 75, purchè le domande di ammissione ai benefici stessi siano state presentate entro il 23 marzo 1952 e le opere in esse previste siano ritenute rispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge citata.

La corresponsione dei contributi è condizionata all'accoglimento delle domande di ammissione ai benefici del capo III;

b) Per la somma di 1 miliardo per favorire lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura con i benefici previsti dalla legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni.

Per quanto riguarda la sostituzione di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale mai impiegati, incluse tubolature, grigliati e paglioli o di complessi costitutivi di apparato motore con i relativi accessori, si applicano le disposizioni degli articoli 15, 16 e 17 della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Il residuo stanziamento e le somme eventualmente non impiegate per l'applicazione delle norme di cui alle lettere a) e b) del comma precedente sono devolute :

1) alla liquidazione di contributi per navi ammesse ai sensi dell'articolo 9 ai benefici previsti dall'articolo 27 della legge 8 marzo 1949, n. 75;

2) per l'ammissione ai benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 30 della legge citata;

3) per la concessione di un contributo supplementare, d'importo pari al contributo di ammortamento, alle navi posa cavi ammesse ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, e 12 maggio 1950, n. 348, le cui caratteristiche tecniche, le maggiori attrezzature e le dotazioni di apparecchi scientifici siano tali da consentire alle navi stesse, oltre il normale impiego, particolari servizi idrografici e ricerche oceanografiche;

4) per favorire la costruzione coi benefici e secondo le norme dei capi II e VII della

legge precitata di altre navi di qualsiasi tipo non comprese nelle categorie previste dalla lettera b).

L'ammissione ai benefici del presente articolo può essere concessa sia in base a domande già presentate nei termini di cui al primo comma dell'articolo 2 della legge citata, sia in base a nuove domande presentate entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

Alle navi costruite in base alla presente legge sono applicabili le disposizioni previste dal capo IV della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Art. 5.

Con decreto del Presidente della Repubblica da emanarsi su proposta del Ministro per la marina mercantile, entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le norme per attuare la rinnovazione del naviglio peschereccio. Tale rinnovazione deve effettuarsi in rapporto alle esigenze tecnico-economiche della pesca, determinando il tonnello minimo, la potenza del motore, la velocità, i requisiti tecnici e le attrezzature del naviglio da costruire e i termini della ricostruzione.

Il termine indicato nel penultimo comma dell'articolo precedente decorre, limitatamente alle domande per la costruzione di navi da pesca, dall'entrata in vigore del decreto presidenziale, previsto dal comma precedente.

Art. 6.

In caso di ammissione, ai sensi del n. 4 del secondo comma dell'articolo 4, ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, per la costruzione di navi cisterne di stazza lorda superiore a 6.000 tonnellate, il contributo dello Stato è corrisposto nella misura di 39.757 lire a tonnellata di stazza lorda, secondo le modalità di cui all'articolo 61 della legge 25 luglio 1952, n. 949, e salvo l'applicazione del disposto dell'articolo 57 della legge stessa.

Art. 7.

Il contributo indicato dall'articolo 9 della legge 12 maggio 1950, n. 348, è corrisposto, anche per le domande presentate entro il

Art. 5.

Identico.

Art. 6.

Identico.

Art. 7.

Identico.

23 marzo 1952, al committente dei lavori di riparazione e modificazione di navi mercantili in quanto ammesso ai benefici del capo III della legge 8 marzo 1949, n. 75, con provvedimento del Ministro per la marina mercantile.

Art. 8.

Il Ministro per la marina mercantile ha la facoltà di disporre in ogni tempo ispezioni, accertamenti e controlli in genere, allo scopo di stabilire se i benefici concessi in base all'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75, siano stati devoluti realmente a favore dei sinistrati previsti dalla norma predetta. In caso contrario il Ministro ha facoltà di promuovere la revisione delle condizioni speciali dei finanziamenti.

Art. 9.

I benefici previsti dall'articolo 27 della legge 8 marzo 1949, n. 75, spettano al committente delle costruzioni navali indicate nell'articolo stesso in quanto ammesse al godimento di essi dal Ministro per la marina mercantile.

Art. 10.

La spesa di lire 13.100 milioni prevista dalla legge 5 settembre 1951, n. 902, per gli esercizi finanziari 1953-54, 1954-55 e 1955-56 viene così ripartita:

lire 4.400 milioni per l'esercizio finanziario 1953-54;

lire 4.400 milioni per l'esercizio finanziario 1954-55;

lire 4.300 milioni per l'esercizio finanziario 1955-56.

Art. 8.

Identico.

Art. 9.

Identico.

L'importo complessivo della garanzia sussidiaria dello Stato prevista dal capo V della legge 8 marzo 1949, n. 75, richiamato dall'articolo 64 della legge 25 luglio 1952, n. 949, è elevato a 68 miliardi di lire.

Art. 10.

Identico.