

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1688**DISEGNO DI LEGGE**

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(MATTARELLA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE
(TREMELLONI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(GAVA)

E COL MINISTRO DEL BILANCIO
(VANONI)

Provvedimenti per le nuove costruzioni e per i miglioramenti al naviglio,
agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna

Presentato alla Presidenza il 21 giugno 1955

ONOREVOLI COLLEGGHI! — Il presente progetto di legge contiene una serie di provvidenze a favore della navigazione interna, con la finalità di agevolarne, mediante l'intervento dello Stato, il ritorno al livello d'anteguerra.

L'adozione di provvidenze a favore della navigazione interna, oltre ad essere dettata da evidenti motivi di equità, trova la sua giustificazione nella non trascurabile importanza che ha tale settore. Infatti la navigazione interna, anche se modesta in confronto agli altri mezzi di trasporto più sviluppati, presenta un notevole interesse per i mezzi impiegati, per le merci trasportate, per il complesso dei capitali in essa investiti.

Abbiamo infatti servizi pubblici di linea per trasporto viaggiatori e merci sui laghi per circa 400 chilometri; le vie navigabili sui fiumi, canali e lagune sono circa 2.200 chilometri.

I natanti addetti alla navigazione interna sono circa 1.800 fra piroscafi, motoscafi, chiatte, rimorchiatori, battelli a motore (senza tenere conto del numeroso naviglio minore) per un complesso di oltre 130.000 tonnellate per soli trasporti merci.

Il traffico esercitato sui fiumi e canali navigabili (esclusi i laghi) ha raggiunto un massimo di circa 5.150.000 tonnellate e di circa 209.400.000 tonnellate-chilometro nel 1936, mentre quello esercitato sui quattro grandi laghi ha raggiunto un massimo di circa 855.000 tonnellate nel 1939.

Complessivamente tra canali, fiumi e laghi si è raggiunto un massimo nell'anno 1939 con oltre 5.680.000 tonnellate e come medie nel periodo 1930-1943 si sono riscontrati i seguenti valori: 4,5 milioni di tonnellate e 165 milioni di tonnellate-chilometro.

A titolo di confronto e per dar corpo ai numeri, si riportano i dati medi per un quin-

quennio relativi ai trasporti per via d'acqua interna (dall'anno 1931 al 1935), per ferrovia (dall'esercizio 1931-32 a quello 1935-36) e del traffico marittimo in tutti i porti italiani (dall'anno 1931 al 1935):

Navigazione interna: 5.000.000 di tonnellate con 173.000.000 di tonnellate-chilometro:

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

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-chilometro 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 chilometri, ferrovie 16.264 chilometri) 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 in favore della navigazione interna se si pone mente alla efficienza tecnica raggiunta dalle ferrovie e alla situazione pressoché primordiale nella quale viene esercitata la navigazione interna.

Con una normalizzazione del campo tariffario e con l'attuazione di un opportuno coordinamento dei trasporti, dovrebbe essere possibile un più razionale sfruttamento delle linee e dei natanti con la conseguenza di aumentare la percorrenza media della tonnellata (massimo nel 1939, chilometri 40,9) ed il carico medio dei natanti (massimo raggiunto nell'anno 1940 di tonnellate 43,4), realizzando, nell'interesse generale, una migliore utilizzazione di tutto il sistema della navigazione interna.

È alla fine delle ostilità che la navigazione interna, a causa dei gravi danni subiti e della particolare situazione del dopoguerra, riprende lentamente i suoi traffici fino a raggiungere nel 1953 un terzo del movimento prebellico.

In vari congressi le categorie interessate hanno giustamente messo in rilievo il pericolo di una estinzione totale di questo set-

tore ed i gravi danni che ne deriverebbero all'economia delle zone servite, e cioè le regioni Lombarda e Venete principalmente, sollecitando dagli organi di Governo un sistematico piano di lavori e provvidenze per una ripresa effettiva della navigazione interna.

Tale problema non aveva mancato di attirare l'attenzione del Ministero proponente, ma nel periodo immediatamente successivo alla fine della guerra la ricostruzione e riorganizzazione dei servizi concessi, sia su impianti fissi che su strada, avevano impegnato totalmente le forze del competente Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che allora, come ora, disponeva di scarso personale.

Comunque, perfezionata l'emanazione del regolamento di attuazione del Codice della navigazione che, promulgato nel 1942, a causa della situazione bellica non era entrato in vigore, si è proceduto all'istituzione di Uffici di porto nei punti di maggior traffico, sia fluviale che lagunare o lacuale.

Abbiamo così Uffici in Como, Intra, Milano, Lovere, Pavia, Cremona, Mantova, Desenzano, Ferrara, Rovigo, Padova, Portogruaro, Venezia e Pisa, oltre le due Sezioni con sedi a Milano e Venezia.

Tale organizzazione, prevista dal Codice della navigazione, mette l'Amministrazione in grado di dare un primo assetto e conoscere in dettaglio le caratteristiche e le necessità della navigazione interna.

Ora, come si è già accennato, dalla fine delle ostilità ad oggi il movimento di ripresa della navigazione interna è stato e continua ad essere lentissimo, fenomeno questo che non si è verificato per gli altri settori di trasporto, anche per i più disastrati.

Ciò deve essere attribuito a svariate cause, tra le quali dobbiamo citare i numerosi danni agli impianti fissi e la mancata manutenzione, che ha interrotto e reso impossibile la navigazione anche là dove gli impianti erano rimasti indenni; i danni alla flotta, il costo elevato della mano d'opera, nonché la deficiente e pressoché nulla attrezzatura di meccanismi per il maneggio delle merci, con conseguente elevato costo delle operazioni di carico e scarico.

Ora è evidente che se tale situazione dovesse protrarsi ancora per qualche tempo si avrebbe, fra breve, l'interruzione completa dei traffici per vie d'acqua, con danno notevole delle maestranze e delle imprese che da essi traggono i loro mezzi di sussistenza e con un conseguente abbandono di un sistema

idroviario che, anche se modesto in confronto a quelli del Belgio, dell'Olanda, della Francia e della Svizzera, ha pure richiesto notevoli investimenti da parte dello Stato italiano sin dalla sua fondazione.

Occorre infine tener presente che una delle maggiori necessità sentite, sia nel campo dell'economia in generale, che in quello dei trasporti in ispecie, è il ritorno ad una normalizzazione delle attività economiche.

Un ritorno 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, ecc., così come prima avveniva, e con l'adozione di quelle agevolazioni che più avanti si esporranno, non potrà non influire in modo benefico su tutto il settore dei trasporti nella Valle Padana e nella Regione veneta, vale a dire in una delle zone più legate ai traffici e alle industrie del Paese.

Il presente disegno di legge si suddivide in tre capi:

il primo (dall'articolo 1 all'articolo 7) riguarda le provvidenze per le nuove costruzioni navali, nonché per la motorizzazione di navi destinate alla navigazione sui fiumi, sui canali, sui laghi e altre acque interne;

il secondo (dall'articolo 8 all'articolo 11) riguarda le provvidenze per i nuovi impianti di deposito, nonché per le nuove attrezzature per il maneggio delle merci della navigazione interna;

il terzo capo (dall'articolo 12 all'articolo 16) stabilisce un premio di percorrenza da corrispondersi, per la durata di cinque anni, ai natanti nazionali a propulsione meccanica che effettuino regolari servizi di trasporto o di rimorchio sulle vie d'acqua interna e precisa i limiti degli stanziamenti per il pagamento dei contributi — previsti per la costruzione degli scafi e degli impianti (articoli 4 e 8) — e per l'erogazione dei premi di percorrenza (articolo 12).

Infine, nelle disposizioni finali (articolo 17) è prevista la modifica della composizione del Comitato Superiore della navigazione interna.

Prima di scendere ad un esame dettagliato del progetto può in breve notarsi che esso, conformemente alla competenza dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione stabilita dal Codice della navigazione, intende influire sull'esercizio della navigazione consentendo la formazione di una flotta, tecnicamente-qualificata e capace di un esercizio economico con le

agevolazioni specifiche contenute nel capo I e III, mentre con quelle di cui al capo II tende analogamente ad influire sui costi dei trasporti per via d'acqua, dotando gli scali portuali di depositi per le merci, nonché di attrezzature per il maneggio delle stesse, attrezzature delle quali, come si è già detto, è sentita vivamente la mancanza e che incidono in maniera rilevante, dato l'elevato attuale costo della mano d'opera, sulle operazioni di carico e scarico.

Il primo e secondo articolo non abbisognano di particolare commento; si ritiene dover chiarire soltanto che il termine di applicazione della legge, previsto in tre anni dall'articolo 2, è stato fissato 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. Niente di particolarmente interessante presenta l'articolo 3 che stabilisce in modo preciso le condizioni di ammissibilità al godimento dei benefici della legge.

L'articolo 4 prevede le agevolazioni per la costruzione delle navi, per la motorizzazione delle navi non motorizzate e per la sostituzione sulle navi motorizzate di motori antieconomici o inefficienti.

Tali agevolazioni consistono nell'erogazione, da parte dello Stato per il periodo massimo di 10 anni, di un contributo annuo pari al 3 per cento della spesa riconosciuta occorrente. Con tale contributo si intende alleggerire l'onere per il pagamento degli interessi che il costruttore della nave deve sostenere per procurarsi il necessario finanziamento, sempre notevole, tenuto conto che in Italia i costi delle costruzioni navali sono elevati.

Si persegue in tal modo lo scopo di stimolare le categorie interessate alle nuove costruzioni e a mantenere in efficienza le navi stesse, dato che, per effetto delle disposizioni di cui al successivo articolo 7, condizione per il godimento dei benefici è la conservazione dell'iscrizione nei registri e della navigabilità per almeno 10 anni.

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

Gli articoli 6 e 7 contemplano una serie di disposizioni di carattere tecnico e amministrativo con le quali vengono stabilite le

condizioni di ammissibilità ai benefici, atti anche a garantire il raggiungimento dei fini perseguiti dalla legge.

In particolare si stabiliscono i termini per la costruzione e la entrata in esercizio delle navi (articolo 6); si dettano norme per la classificazione delle navi e la conservazione della nazionalità (articolo 7) e ciò al fine evidente di evitare elusioni agli scopi della legge.

Il capo II, come suaccennato, contempla le provvidenze per le nuove costruzioni di deposito nonché per le nuove attrezzature e impianti della navigazione interna.

Esse mirano, come è stato ampiamente illustrato nella prima parte della presente relazione, a far sì che, da parte dei privati, vengano costruiti nelle zone portuali o lungo gli approdi più idonei, magazzini per il deposito e impianti per il maneggio delle merci.

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 e al deposito delle merci e quindi ad influire sull'esercizio dei trasporti per vie d'acqua.

Allo scopo pertanto di convogliare in questo settore le iniziative private, dando ad esse un minimo di garanzia e di sicurezza economica, è previsto dall'articolo 8 che a coloro che intendono costruire attrezzature per il carico e lo scarico e magazzini per il deposito delle merci nell'ambito delle zone portuali, sia corrisposto un contributo annuo per un periodo di 10 anni, fino ad un massimo del 3 per cento della spesa riconosciuta occorrente per la costruzione o l'impianto.

Si è ritenuto di lasciare 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.

Gli articoli 9 e 10 non richiedono una particolare illustrazione concernendo modalità per l'ammissione ai benefici analoghi a quelli già illustrati.

Segue l'articolo 11, dove si prevede che impianti di proprietà dello Stato possano essere dati in gestione ad appositi consorzi da formarsi tra le varie categorie interessate all'attività della zona portuale.

Tali consorzi sono da consigliarsi per gestioni del genere al fine di determinarne un esercizio più direttamente interessato.

Il capo III, all'articolo 12, prevede la possibilità, da parte dello Stato, di erogare un premio di percorrenza destinato ai natanti nazionali a propulsione meccanica che effettuino servizi di trasporto o rimorchio sulle vie di navigazione interna.

L'istituzione del premio in parola rientra nel quadro delle provvidenze, avuto riguardo all'onerosità dei costi attuali di trasporto della navigazione interna, derivanti 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 anche quasi sempre i livelli prebellici, la navigazione interna, per un complesso di cause, non ha potuto realizzare analoga situazione, e ciò sia per i gravi danni agli impianti fissi e alle vie navigabili, sia per gli oneri che gravano sulle varie componenti d'esercizio (costo della mano d'opera, mancanza di attrezzature, elevato costo dei carbolubrificanti, tipi antieconomici di battelli e di motori impiegati, ecc.).

Per ultimo si considera brevemente la questione dell'aggravio economico che deriverà allo Stato dalle provvidenze elencate nel presente progetto, in rapporto ai risultati concreti che si presume possano conseguirsi (articoli 4, 8, 12, 13, 14, 15 e 16).

Per quanto concerne l'onere statale derivante dai contributi previsti dagli articoli 4 e 8, tenendo presente che attualmente la flotta per trasporto merci in servizio sulla rete idroviaria raggiunge le 134.000 tonnellate, tenuto conto delle 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 per un'aliquota pari al 6,77 per cento circa di quella attuale. In definitiva è da presumere un incremento complessivo di circa 9.070 tonnellate.

Delle attuali 134.000 tonnellate il 20 per cento circa è motorizzato e pertanto, nell'attendibile ipotesi che la stessa proporzione venga a verificarsi per le nuove costruzioni sull'incremento sopra cennato di 9.070 tonnellate, 7.256 tonnellate rappresenteranno navi non motorizzate e 1.814 tonnellate navi motorizzate.

Poiché il rapporto medio tra il peso del motore ed il peso dello scafo nei natanti in uso per la navigazione interna si aggira intorno ad un quinto, consegue che nell'in-

cremento di flotta sopra cennato, pari a 9.070 tonnellate, 8.707 rappresentano tonnellate di nuovi scafi e 363 le tonnellate dei motori relativi ai nuovi natanti motorizzati.

Dalle considerazioni suesposte deriva che la consistenza attuale dei natanti motorizzati è rappresentata da 26.800 tonnellate, delle quali 21.440 tonnellate sono attribuibili agli scafi e 5.360 tonnellate 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 54.

Infine è indubbio che in un programma di riassetto della navigazione interna non si possa prescindere dal motorizzare un'aliquota, sia pure modestissima, di quei natanti oggi non ancora motorizzati e che tuttavia, per le loro peculiari caratteristiche, offrirebbero miglior impiego con l'applicazione di un motore. Nell'ipotesi che tale aliquota rappresenti l'1 per cento di tutto il tonnellaggio attuale non motorizzato (107.200 tonnellate) se ne deduce che potranno motorizzarsi 1.072 tonnellate di navi che, col rapporto dianzi considerato di un quinto tra peso-motore e peso-scafo, danno una ulteriore aliquota per motori pari a 214 tonnellate.

Riassumendo, con gli stanziamenti predisposti nel triennio, saranno attuabili costruzioni di nuovi scafi per 8.707 tonnellate e acquisti di nuovi motori di produzione nazionale per circa 600 tonnellate.

Poiché da un elaborato ed esteso rilievo statistico dei prezzi di costo, per le costruzioni delle quali è sopra cenno, si è dedotto in lire 360.000 per tonnellata il prezzo medio di costruzione dei nuovi scafi ed in lire 1.450.000 per tonnellata il prezzo di acquisto per motori nuovi sopra cennati, ne risulteranno, per il triennio di applicazione della legge, le seguenti spese che la categoria interessata potrà effettuare:

	Scafi	Motori
Tonnellate	9.070	631
Prezzo per tonnellata (milioni di lire)	0,36	1,45
Spesa nel triennio (milioni di lire)	3.265	915

Se si tiene conto che, applicando la legge per un triennio, il contributo statale sarà corrisposto per 10 anni e che in conseguenza il periodo complessivo di operatività della

legge stessa sarà di 12 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 1.500 milioni, distribuiti con una spesa di 50 milioni nel primo ed ultimo anno, di 100 milioni nel secondo ed undicesimo anno di applicazione e di 150 milioni per ciascuno degli otto anni rimanenti (allegato A).

Con tale spesa, oltre al già indicato apprezzabile incremento della flotta per un'aliquota del 6,77 per cento, 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 analoghi criteri di calcolo, ai previsti 240 milioni di spesa, lascia presumere una cubatura complessiva di magazzini di circa 75.000 metri cubi.

Per quanto infine ha riferimento all'onere statale derivante dai premi di percorrenza previsti dall'articolo 12, 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 così ripartiti: 70 milioni per i premi di percorrenza afferenti ai trasporti merci; 155 milioni per i premi di percorrenza afferenti ai trasporti passeggeri.

È infatti da tenere conto che il movimento attuale della flotta motorizzata della navigazione interna, destinata ai trasporti di merci, col suo tonnellaggio complessivo pari a 26.800 tonnellate di portata, ha raggiunto i 42 milioni di tonnellate-chilometro. Poiché come è illustrato dai calcoli in precedenza esposti — con l'attuazione della legge — è prevedibile un incremento di 1.814 tonnellate di flotta motorizzata — incremento pari a 6,77 per cento di quella attuale — è da presumere che, con tale incremento, le tonnellate-chilometro raggiungano, con una progressione lineare del fenomeno, i 45 milioni di tonnellate-chilometro.

L'articolo 12, come già detto prima, fissa un premio massimo di lire 2 per tonnellata-chilometro di merce, rimandando al regolamento il compito di disciplinare e adeguare ai diversi tipi di trasporto le varie misure del premio in parola. Si è ritenuto infatti, partendo da un'accurata analisi dei costi sulla base degli elementi più recenti, che i massimi prezzi oggi in vigore sulla naviga-

zione interna tocchino le lire 8 per tonnellata-chilometro. Tariffa invero indicativa di un costo troppo oneroso, anche se in essa devono intendersi compresi tutti gli elementi componenti il costo del trasporto medesimo (oneri aziendali, margini di utile del proprietario, ammortamento del natante, incidenza fiscale, costo dei carbolubrificanti, ecc.) e che di detti elementi quelli afferenti in senso stretto all'esercizio (consumi) incidano mediamente per il 25 per cento.

In relazione a tale percentuale, che è l'unica sulla quale l'Amministrazione può influire, si è stabilita la cifra massima di lire 2 per tonnellata-chilometro che però scende ad un valore medio di lire 1,56 per i trasporti di merce comune e a lire 0,13 per viaggiatore-chilometro nel caso del trasporto passeggeri.

Pertanto, attribuendo — mediamente — un premio per tonnellata-chilometro di merce trasportata nella misura di lire 1,56, l'onere statale relativo risulterà di 70 milioni.

Per quanto poi ha riferimento ai trasporti viaggiatori, è da tener presente che il movimento attuale della flotta motorizzata della navigazione interna, destinata ai trasporti sui grandi laghi italiani, ha raggiunto una capacità di trasporto di 1.135 tonnellate di viaggiatori (sulla base di un peso medio, per viaggiatore, pari a 75 chilogrammi) con una percorrenza complessiva di chilometri 1.014.212, ciò che determina un movimento

complessivo di 1.151 milioni di tonnellate-chilometro di viaggiatori ($1.135 \times 1.014.212 = 1.151.130.620$).

Attribuendo un premio medio, per tonnellata-chilometro di viaggiatori trasportati, nella misura di lire 0,13, l'onere statale relativo risulterà di 155 milioni circa.

È infatti ovvio che la misura dei premi dovrà essere diversa a seconda della natura del trasporto (merci o passeggeri) e delle caratteristiche tecniche dello stesso, onde s'impone la necessità di stabilire nel regolamento di attuazione della legge le modalità di corresponsione dei premi ed i limiti rispettivi.

È però importante rilevare che della spesa annua totale di 225 milioni di lire, prevista per la corresponsione dei premi di percorrenza di cui all'articolo 12 della legge, il 70 per cento, e cioè i 155 milioni pertinenti alla navigazione lacuale, è costituito da un onere apparente, in quanto, per essere la navigazione lacuale gestita dallo Stato, quest'ultimo verrà ad incassare circa la stessa somma in relazione al contributo di lire 0,13 per viaggiatore-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 reale che apparente.

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
1955-56	32,6536	9,8501	1,4993	5,9970	50
1956-57	65,3072	19,7002	2,9986	11,9940	100
1957-58	97,9608	29,5503	4,4979	17,9910	150
1958-59	97,9608	29,5503	4,4979	17,9910	150
1959-60	97,9608	29,5503	4,4979	17,9910	150
1960-61	97,9608	29,5503	4,4979	17,9910	150
1961-62	97,9608	29,5503	4,4979	17,9910	150
1962-63	97,9608	29,5503	4,4979	17,9910	150
1963-64	97,9608	29,5503	4,4979	17,9910	150
1964-65	97,9608	29,5503	4,4979	17,9910	150
1965-66	65,3072	19,7072	2,9986	11,9940	100
1966-67	32,6536	9,8501	1,4993	5,9970	50
	979,6080	295,5030	44,9790	179,9100	1.500

ALLEGATO B.

ONERE ANNUO DELLO STATO IN APPLICAZIONE DELLA LEGGE

(milioni di lire)

ESERCIZI FINANZIARI	Ammontare dei contributi da corrispondersi (articoli 4-8)	Ammontare dei premi di percorrenza (articolo 12)	Totale
1955-56	50		50
1956-57	100	225	325
1957-58	150	225	375
1958-59	150	225	375
1959-60	150	225	375
1960-61	150	225	375
1961-62	150	—	150
1962-63	150	—	150
1963-64	150	—	150
1964-65	150	—	150
1965-66	100	—	100
1966-67	50	—	50
	1.500	(a) 1.125	2 625

(a) Dei quali.
 775 milioni onere apparente perché premi di percorrenza afferenti alla navigazione lacuale;
 350 milioni onere reale che aggiunto ai 1.500 milioni determinati dai contributi da corrispondersi in applicazione degli articoli 4 e 8 danno un onere reale complessivo in tutto il periodo di operatività della legge pari a 1.850 milioni

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I.

PROVVIDENZE PER LE NUOVE COSTRUZIONI NAVALI, NONCHE' PER LA MOTORIZZAZIONE DI NAVI DESTINATE ALLA NAVIGAZIONE SUI FIUMI, SUI CANALI, SUI LAGHI E SULLE ALTRE ACQUE INTERNE

ART. 1.

(Benefici per le nuove costruzioni e la motorizzazione di navi).

Alle nuove costruzioni, per conto di nazionali, di navi destinate alla navigazione sui fiumi, sui canali, sui laghi e sulle altre acque interne, nonché alle motorizzazioni di navi già in esercizio su dette vie navigabili, rispondenti ai criteri e alle prescrizioni di cui alla presente legge si applicano le provvidenze stabilite nel presente capo.

ART. 2.

(Categorie di navi ammesse ai benefici).

Le provvidenze del presente capo si applicano, per un periodo di tre anni dalla data dell'entrata in vigore della presente legge e nei limiti degli stanziamenti previsti dall'articolo 13:

a) ai rimorchiatori con potenza del motore, sull'asse, non inferiore ai 40 cavalli;

b) alle navi con o senza propulsione meccanica destinate al trasporto di merci, aventi una portata utile non inferiore a 25 tonnellate;

c) alle navi con propulsione meccanica destinate al trasporto di persone in servizio pubblico di linea, con una capacità di trasporto di almeno 50 viaggiatori.

Per l'ammissione ai benefici previsti dal presente capo tanto le navi quanto i rimorchiatori debbono essere costruiti in cantieri dislocati lungo la rete idroviaria, salva la facoltà per il Ministro dei trasporti, ove ricorrano speciali circostanze, di ammettere ai benefici stessi costruzioni effettuate presso altri cantieri nazionali, sentito al riguardo il Comitato Superiore della navigazione interna.

ART. 3.

(Ammissione ai benefici).

Coloro che intendono commettere la costruzione di navi di cui ai precedenti articoli devono farne richiesta al Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — presentando domanda, da corredarsi con dettagliato progetto tecnico e finanziario, nel termine perentorio di giorni 180, decorrente dalla data di presentazione della domanda.

Richiesta analoga può essere avanzata da coloro che intendono installare sui natanti non motorizzati apparati motori nazionali di nuova costruzione, ovvero sostituire apparati motori inefficienti od antieconomici con motori nazionali di nuova costruzione.

Spetta al Ministro dei trasporti, sentito il Comitato Superiore per la navigazione interna, ammettere ai benefici del presente capo le costruzioni e le installazioni di apparati motori che meglio rispondano alle esigenze ed alle caratteristiche della navigazione interna nazionale, avuto riguardo all'impiego al quale la nave è destinata.

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

ART. 4.

(Agevolazioni per la costruzione e la motorizzazione delle navi).

Le costruzioni di navi di cui all'articolo 2 e la motorizzazione delle navi, come pure la sostituzione di motori inefficienti od antieconomici prevista dall'articolo 3 possono beneficiare, da parte dello Stato, per il periodo massimo di 10 anni, di un contributo annuo del 3 per cento della spesa riconosciuta occorrente.

In deroga a quanto è previsto dal 2° comma del precedente articolo 3 può essere consentito nelle nuove costruzioni navali l'eventuale impiego di motori usati tanto di produzione nazionale quanto di produzione estera, ma in tal caso l'applicazione del motore non dà luogo, per la parte relativa al costo dello stesso, ad alcun beneficio, e pertanto il prezzo del motore, ai fini dell'applicazione del contributo previsto dal presente articolo, non è calcolato ai fini del computo della spesa riconosciuta occorrente per la nuova costruzione.

ART. 5.

*(Esenzione da requisizione
e noleggio obbligatorio).*

Le navi ammesse a tutti o parte dei benefici della presente legge sono esenti da requisizione e da noleggio obbligatorio per la durata di 5 anni dalla data di entrata in effettivo esercizio, salvo il caso di guerra e gli altri casi di emergenza determinati con decreto del Presidente del Consiglio sentito il Consiglio dei Ministri.

ART. 6.

*(Termini per l'inizio e l'avanzamento
della costruzione e per l'entrata in esercizio).*

Le costruzioni navali di cui al presente capo devono essere iniziate, pena la decadenza dai benefici, entro sei mesi dalla data di ammissione ai benefici di cui al 3° comma dell'articolo 3. La decadenza dai benefici si verifica anche qualora il committente non presenti al Ministero dei trasporti, entro sei mesi dalla data di ammissione ai benefici stessi, copia autenticata del contratto di commessa regolarmente registrato.

Per il godimento dei benefici previsti dalla presente legge, le navi debbono entrare in effettivo esercizio nei termini fissati dal regolamento.

ART. 7.

*(Classificazione della nave
e conservazione della nazionalità).*

Per il godimento dei benefici previsti dal presente capo, le navi di nuova costruzione, nonché quelle motorizzate ai sensi della presente legge, debbono essere iscritte nei registri della navigazione interna e conservare tale iscrizione per un periodo di almeno 10 anni dalla data di entrata in effettivo esercizio.

Le navi predette debbono, inoltre, essere mantenute, per un periodo di almeno 10 anni dalla data di entrata in effettivo esercizio, nelle condizioni necessarie per ottenere il rilascio dei documenti attestanti la loro idoneità alla navigazione, di cui all'articolo 72 del regolamento per la navigazione interna.

Per il periodo in cui vengono a mancare, per fatto del proprietario, i requisiti richiesti nei precedenti commi, viene sospeso il godimento dei benefici di cui alla presente legge.

L'iscrizione delle navi ammesse ai benefici della presente legge nelle matricole o nei registri per la navigazione marittima, deve essere autorizzata, di volta in volta, dal Ministro dei trasporti, sentito il Comitato Superiore della navigazione interna.

Non è consentita l'alienazione a stranieri delle navi le quali siano state ammesse ai benefici della legge per tutto il periodo della durata del beneficio stesso.

CAPO II.

PROVVIDENZE PER LE NUOVE COSTRUZIONI DI DEPOSITO E LE NUOVE ATTREZZATURE E IMPIANTI DELLA NAVIGAZIONE INTERNA

ART. 8.

(Contributi per le nuove costruzioni di deposito e le nuove attrezzature e impianti).

Alle nuove costruzioni per il deposito delle merci e alle nuove attrezzature destinate ad uso pubblico nell'ambito delle zone portuali della navigazione interna si applicano le provvidenze stabilite nel presente capo.

A coloro che intendono provvedere alla costruzione di locali di deposito o alla installazione di impianti ed attrezzature per il maneggio delle merci, alla data di entrata in esercizio e nei limiti degli stanziamenti previsti dall'articolo 13 è corrisposto un contributo annuo per un periodo di 10 anni fino alla aliquota massima del 3 per cento della spesa riconosciuta occorrente per la costruzione o l'impianto.

ART. 9.

(Ammissione ai benefici).

Coloro che intendono commettere le nuove costruzioni o le nuove attrezzature previste dall'articolo precedente, oltre alla domanda per ottenere la concessione ai sensi dell'articolo 58 del Codice della navigazione, debbono avanzare richiesta di ammissione ai benefici al Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — presentando domanda, da corredarsi con dettagliato progetto tecnico e finanziario nel termine perentorio di giorni 180, decorrenti dalla data di presentazione della domanda.

Spetta al Ministro dei trasporti, sentito il Comitato Superiore per la navigazione interna, ammettere ai benefici previsti dal presente

capo le nuove costruzioni e i nuovi impianti che meglio rispondano, sotto l'aspetto tecnico, economico e finanziario, alle esigenze della navigazione interna, avuto riguardo alla zona portuale per la quale la costruzione o l'impianto stesso è stato progettato.

Il Ministro può promuovere o consentire, indicando le modalità ed i termini, i raggruppamenti dei richiedenti di nuove costruzioni od impianti.

ART. 10.

(Termini per l'inizio e l'avanzamento delle costruzioni e degli impianti e per la loro entrata in esercizio).

Le costruzioni e gli impianti di cui al presente capo devono essere iniziati, pena la decadenza dei benefici, entro 6 mesi dalla data di accoglimento della domanda di ammissione ai benefici di cui al 1° comma dell'articolo 9.

La decadenza dai benefici si verifica anche qualora il committente non presenti al Ministero dei trasporti, entro tre mesi dalla data di ammissione, copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato.

Le costruzioni e gli impianti, entro due anni dalla data di ammissione anzidetta, devono, pena la decadenza dai benefici, aver raggiunto almeno l'80 per cento dello stato di avanzamento. Il Ministro dei trasporti può, tuttavia, mantenere nel godimento dei benefici le costruzioni e gli impianti che al termine del biennio non avessero raggiunto la percentuale indicata, qualora dagli interessati sia provato, con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile.

Per il godimento dei benefici previsti dalla presente legge le costruzioni e gli impianti debbono entrare in effettivo esercizio nel termine fissato dal regolamento.

Lo stesso regolamento stabilirà i termini nei quali, pena la decadenza dal diritto alla corresponsione dei contributi, debbono essere presentati i documenti per la liquidazione definitiva.

ART. 11.

(Gestione di impianti di proprietà dello Stato).

Il Ministro dei trasporti, sentito il Comitato superiore per la navigazione interna, ha facoltà di affidare, secondo le norme stabilite dal regolamento, la gestione degli impianti, sia fissi che mobili, di proprietà dello Stato, sorgenti in zone portuali della naviga-

zione interna, ad appositi Consorzi da costituirsi con il concorso facoltativo delle seguenti categorie interessate all'attività del porto: enti locali, armatori di navi addette alla navigazione interna, maestranze portuali, utenti di imprese esercenti attività connesse con i trasporti per acque interne.

CAPO III.

PREMIO DI PERCORRENZA
E STANZIAMENTI

ART. 12.

(Premio di percorrenza).

Per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai natanti nazionali a propulsione meccanica, regolarmente in esercizio sulle vie di navigazione interna e che effettuano servizi di trasporto o rimorchio, può essere concesso un premio di percorrenza in misura non superiore a lire 2 per tonnellata-chilometro utile trasportata o rimorchiata nell'anno precedente.

La misura entro il limite suindicato e le modalità di erogazione del premio a seconda della natura e delle caratteristiche tecniche del trasporto, saranno stabilite dal regolamento di esecuzione della presente legge.

Sono esclusi dal beneficio di cui al 1° comma del presente articolo i natanti adibiti ai servizi lagunari in concessione all'Azienda comunale navigazione interna e lagunare di Venezia (A. C. N. I. L.).

ART. 13.

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

Il Ministero dei trasporti è autorizzato a corrispondere i contributi previsti dagli articoli 4 e 8 della presente legge nel limite d'impegno annuo di lire 50.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1955-56 al 1957-58.

Le somme non impegnate in un esercizio possono essere utilizzate negli esercizi successivi.

ART. 14.

(Stanziamenti per il pagamento dei contributi).

La somma complessiva di lire 1.500.000.000 occorrente per il pagamento dei predetti contributi, sarà stanziata nello stato di previsione

della spesa del Ministero dei trasporti come segue:

lire 50.000.000 nell'esercizio finanziario 1955-56;

lire 100.000.000 nell'esercizio finanziario 1956-57;

lire 150.000.000 per ciascuno degli otto esercizi dal 1957-58 al 1964-65;

lire 100.000.000 nell'esercizio finanziario 1965-66;

lire 50.000.000 nell'esercizio finanziario 1966-67;

ART. 15.

(Stanziamiento per l'esercizio finanziario 1955-56 per il pagamento dei contributi).

All'onere di lire 50.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1955-56 si farà fronte con una corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 532 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare in bilancio, con propri decreti, le occorrenti variazioni.

ART. 16.

(Stanziamenti per il pagamento dei premi di percorrenza).

Per la corresponsione dei premi di percorrenza previsti dall'articolo 12 della presente legge è autorizzata la spesa di lire 225 milioni per ciascuno degli esercizi dal 1956-57 al 1960-61.

Tali somme saranno stanziare in apposito capitolo da istituirsi sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

DISPOSIZIONI FINALI

ART. 17.

(Comitato Superiore della navigazione interna).

Il Comitato Superiore della navigazione interna, ferme restando le altre sue attribuzioni e competenze, è chiamato ad esprimere il parere nei casi previsti dalla presente legge.

La composizione del Comitato stesso, prevista dall'articolo 1 del decreto del Capo provvisorio dello Stato 23 agosto 1946, è integrata con i seguenti membri:

1°) due funzionari del Ministero del tesoro rispettivamente in rappresentanza della Ragioneria generale dello Stato e della Dire-

zione generale del Tesoro di grado non inferiore al quinto:

2º) due funzionari del Ministero delle finanze di grado non inferiore al quinto;

3º) due funzionari del Ministero dell'industria e commercio ed uno del Ministero del lavoro entrambi dello stesso grado indicato nei precedenti numeri uno e due;

4º) un rappresentante del Registro italiano navale.

È data facoltà al presidente del Comitato Superiore per la navigazione interna, per l'esplicazione delle funzioni attribuite al Comitato stesso dalla presente legge, di costituire un Sottocomitato al quale può aggregare, senza voto deliberativo, anche altri funzionari delle Amministrazioni statali ed esperti in materia di navigazione fluviale, lacuale o lagunare.

ART. 18.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.