

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1688-A**RELAZIONE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE**

(TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE)

(RELATORE **PETRUCCI**)

SUL

DISEGNO DI LEGGEPRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(**MATTARELLA**)DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE
(**TREMELLONI**)COL MINISTRO DEL TESORO
(**GAVA**)E COL MINISTRO DEL BILANCIO
(**VANONI**)*alla Presidenza il 21 giugno 1955*

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

Presentata alla Presidenza il 25 febbraio 1956

ONOREVOLI COLLEGHI! — Le provvidenze disposte dal presente disegno di legge a favore della navigazione interna vogliono raggiungere lo scopo di riportare la navigazione stessa al livello anteguerra.

Per le merci trasportate, i mezzi impiegati e il complesso di capitali in essa investiti, la navigazione interna 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 chilometri e quelli sui fiumi, sui canali e sulle lagune di circa 2.200 chilometri; i natanti, costituiti da piroscafi, motoscafi,

chiatte, rimorchiatori, battelli a motore, ammontano a circa 1.800, non tenendo conto, beninteso, del naviglio minore che è numeroso.

Il traffico sui laghi, fiumi, e canali navigabili raggiunse il massimo di circa 5.680.000 tonnellate nel periodo prebellico, con un totale che ha superato i 200.000.000 di tonnellate chilometro. Nel 1953, in conseguenza dei gravi danni subiti dalla navigazione interna durante la guerra, il traffico stesso si è ridotto a circa un terzo di quello prebellico.

In vari congressi è stata sostenuta la necessità di adottare provvedimenti per assicurare nel nostro paese la rinascita della navi-

gazione interna e sono stati posti in evidenza i gravi danni economici che deriverebbero specialmente alla Lombardia e al Veneto ove la navigazione stessa fosse costretta ad estinguere la sua attività.

Del problema si è vivamente interessato il Ministero dei trasporti, ma gli scarsi mezzi messi a sua disposizione sono stati appena sufficienti per provvedere fino ad ora soltanto alla ricostruzione e alla riorganizzazione dei servizi concessi, sia ad impianti fissi che su strada.

Comunque, l'Amministrazione ha già provveduto all'istituzione di Uffici di porto nei punti di maggiore traffico, sia fluviale che lagunare o lacuale. Si hanno così Uffici del genere a Como, Intra, Milano, Lovere, Pavia, Cremona, Mantova, Desenzano, Ferrara, Rovigo, Padova, Portogruaro, Venezia, Pisa, e nelle sedi di Milano e Venezia sono state istituite due importanti Sezioni di Navigazione interna.

Con tale organizzazione periferica — previste dal Codice della Navigazione — l'Amministrazione è venuta a trovarsi nelle migliori condizioni per potere stabilire le provvidenze da adottare a favore delle nuove costruzioni navali e quelle per conseguire il miglioramento del naviglio, degli impianti e delle attrezzature. Scopo del presente disegno di legge è appunto quello di dettare norme per l'adozione di dette provvidenze. Tali norme si articolano nel modo seguente:

a) il capo I concerne gli articoli dall'1 al 7, i quali riguardano i benefici per le nuove costruzioni e la motorizzazione di navi;

b) il Capo II riguarda gli articoli dall'8 all'11, i quali si riferiscono ai nuovi impianti di deposito, nonché alle nuove attrezzature per il maneggio delle merci;

c) il Capo III concerne gli articoli dal 12 al 16, i quali stabiliscono un *premio di percorrenza da corrispondersi, per la durata di cinque anni*, ai natanti nazionali a propulsione meccanica e a quelli destinati al rimorchio che effettuino regolari servizi di trasporto sulle vie d'acqua interna e precisano, inoltre, i limiti degli stanziamenti per il pagamento dei contributi previsti per la costruzione degli scafi e degli impianti (articoli 4 e 8) nonché per l'assegnazione dei premi di percorrenza (articolo 12);

d) le disposizioni finali (articolo 17) si riferiscono alla nuova composizione prevista per il Comitato superiore della navigazione interna.

In sintesi è da porre in rilievo che il disegno di legge si propone lo scopo, con le agevo-

lazioni contenute nei capi I e III, d'influire sull'esercizio della navigazione interna, al fine ottenere una flotta tecnicamente qualificata e capace di un esercizio economico e d'influire altresì, con le agevolazioni previste dal capo II, sui costi dei trasporti per via d'acqua dotando gli scali portuali di depositi per le merci, nonché le attrezzature per il maneggio delle stesse, delle quali è sentita la mancanza e che incidono, peraltro, sulle operazioni di carico e scarico, dato l'elevato costo della mano d'opera.

Passando all'esame dei singoli articoli, è da porre in rilievo che il termine di applicazione della legge è stato previsto dall'articolo 2 in tre anni, ritenendo tale periodo sufficiente per potere raggiungere gli scopi che la legge stessa si propone e per potere esercitare altresì un'azione stimolante sul settore interessato. Nell'articolo 4 è prevista l'erogazione, da parte dello Stato, per il *periodo massimo d'anni dieci*, di un *contributo annuo pari al 3 per cento* della spesa occorrente per la costruzione di navi, per la motorizzazione di esse e per la sostituzione di motori anteconomici o inefficienti.

Detto contributo ha lo scopo di alleggerire l'onere per il pagamento gli interessi che il costruttore della nave deve sostenere per procurarsi il necessario finanziamento, sempre notevole, dato l'alto costo delle costruzioni navali in Italia. In tal modo le categorie interessate non solo vengono stimolate verso le nuove costruzioni, ma sono spinte a mantenere altresì in efficienza le loro navi, essendo peraltro previsto all'articolo 7 che condizione per il godimento dei benefici è la conservazione dell'iscrizione nei registri della navigazione interna di almeno dieci anni dalla data di entrata in effettivo esercizio.

L'articolo 5 tratta dell'esenzione da requisizione o da noleggio obbligatorio delle navi ammesse a tutti, o a parte dei benefici della legge e gli articoli 6 e 7 stabiliscono le norme tecniche circa i termini per l'inizio e l'avanzamento della costruzione delle navi e per l'entrata in esercizio di esse, nonché quelle per la loro classificazione e la conservazione della nazionalità. Nell'articolo 8 è previsto che a coloro i quali intendono costruire attrezzature per il carico e lo scarico e magazzini per il deposito delle merci nell'ambito delle zone portuali della navigazione interna è corrisposto un contributo annuo per un periodo di dieci anni fino ad *un massimo del 3 per cento dello spesa* riconosciuta occorrente per la costruzione o

l'impianto. Si è lasciata una certa elasticità nel fissare 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 interessamento dello Stato.

Nell'articolo 11 è previsto che impianti di proprietà dello Stato possono essere dati in gestione ad appositi consorzi e ciò al fine di determinare un esercizio più direttamente interessato da parte delle categorie che svolgono attività nella zona portuale.

Nell'articolo 12 è prevista l'erogazione da parte dello Stato di un premio di percorrenza destinato ai natanti nazionali a propulsione meccanica che effettuino servizi di trasporto o rimorchio sulle vie di navigazione interna e ciò avuto riguardo all'onerosità degli attuali costi di trasporto della navigazione interna derivanti da una situazione purtroppo ancora anormale.

Per quanto concerne il computo dell'onere statale derivante dai contributi previsti dagli articoli 4 e 8 è stato tenuto presente che la flotta per trasporto merci in servizio sulla rete idroviaria, che raggiunge attualmente circa 134.000 tonnellate, possa essere incrementata per un'aliquota pari a circa il 6,77 per cento, cioè per complessive 9.070 tonnellate circa.

Siccome del tonnellaggio globale solo il 20 per cento risulta motorizzato, si è considerato che il 20 per cento dell'incremento suddetto, cioè 1814 tonnellate, risulterà di navi motorizzate e il rimanente, cioè 7.256 tonnellate, costituirà, invece, il tonnellaggio delle navi non motorizzate.

D'altra parte, siccome nei natanti adibiti alla navigazione interna il rapporto medio fra il peso del motore e quello dello scafo risulta pure del 20 per cento circa, si può ritenere che delle 9.070 tonnellate sopracitate i nuovi scafi saranno all'incirca tonnellate 8.707 e i nuovi motori 363 tonnellate.

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 631 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 navigazione 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 tenere 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'imponesse 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.

Dato lo scopo che il disegno di legge si propone, noi non dubitiamo, onorevoli Colleghi, che non mancherete di dare ad esso la vostra approvazione, tenendo conto degli emendamenti approvati in sede di Commissione.

PETRUCCI, *Relatore.*

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
DEL MINISTERO

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.

DISEGNO DI LEGGE
DELLA COMMISSIONE

CAPO I.

PROVVIDENZE PER LE NUOVE COSTRUZIONI NAVALI, NONCHÈ 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 Enti o persone di nazionalità italiana di navi destinate alla navigazione sui fiumi, sui canali, sui laghi, sulle lagune 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).

Identico.

a) identico;

b) identico;

c) identico;

Soppresso.

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

ART. 3.

(Ammissione ai benefici).

Identico.

Identico.

Identico.

Identico.

Saranno preferiti nella ammissione ai benefici, committenti che già esercitano la navigazione interna.

ART. 4.

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

Identico.

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 richie-

ART. 5.

(Esenzione da requisizione e noleggio obbligatorio).

Identico.

ART. 6.

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

Identico.

ART. 7.

(Classificazione della nave e conservazione della nazionalità).

Identico.

sti 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.

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).

Identico

ART. 9.

(Ammissione ai benefici).

Identico

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 stabi-

ART. 10.

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

Identico.

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, ove non vi siano lo-

lite dal regolamento, la gestione degli impianti, sia fissi che mobili, di proprietà dello Stato, sorgenti in zone portuali della navigazione 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

calmente enti idonei, secondo le norme stabilite dal regolamento, la gestione degli impianti, sia fissi che mobili, di proprietà dello Stato, sorgenti in zone portuali della navigazione 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).

Identico

Identico.

Il premio di percorrenza verrà concesso nella misura di una lira per tonnellata-chilometro e di una lira per tonnellata-chilometro al natante che esegue il trasporto.

ART. 13.

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

Identico.

ART. 14.

(Stanziamenti per il pagamento dei contributi)

Identico.

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.

(Stanziamiento 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 stanziate in apposito capitolo da istituirsi sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Soppresso.

ART. 15.

(Stanziamiento per il pagamento dei premi di percorrenza).

Identico.

ART. 16.

(Stanziamiento per gli esercizi finanziari 1955-56 e 1956-57 per il pagamento dei contributi e dei premi di percorrenza).

All'onere di lire 50.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1955-56 e di lire 325.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1956-57 si farà fronte con una riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto, rispettivamente, al capitolo 532 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1955-56 e al corrispondente capitolo del medesimo stato di previsione per l'esercizio 1956-57.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

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 Direzione generale del Tesoro di grado non inferiore al quinto;

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

3°) 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;

4°) 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.

DISPOSIZIONI FINALI

ART. 17.

(Comitato Superiore della navigazione interna).

Identico

ART. 18

Il regolamento per la esecuzione della presente legge sarà emanato entro tre mesi dalla data della sua entrata in vigore con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri interessati.

ART. 19

Identico