

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

LXXII.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 2 MARZO 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	701
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Modifiche alle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e suc- cessive modificazioni (3707) . . . . .	701
PRESIDENTE . . . . .	701, 704, 705, 706, 707
ALBA . . . . .	706
AMODIO, <i>Relatore</i> . . . . .	702, 705
BELCI . . . . .	704
FRANCO RAFFAELE . . . . .	704, 705
GIACHINI . . . . .	706, 707
NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	705
	707
SINESIO . . . . .	707
<b>Proposta di legge (Discussione e approvazione):</b>	
SAMMARTINO e FORTINI: Modifica al termi- ne di validità del foglio di via per la circolazione degli autoveicoli (3738) . . . . .	709
PRESIDENTE . . . . .	709, 710
AMODIO, <i>Relatore</i> . . . . .	709
BATTISTELLA . . . . .	709
FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	709
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	710

La seduta comincia alle 9,45.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il  
processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

## Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in con-  
gedo i deputati Catella, Veronesi e Vincelli.

**Discussione del disegno di legge: Modifiche  
alle disposizioni del Capo X della legge  
24 luglio 1959, n. 622, e successive mo-  
dificazioni (3707).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la  
discussione del disegno di legge: « Modifiche  
alle disposizioni del Capo X della legge 24 lu-  
glio 1959, n. 622, e successive modificazioni »  
(3707).

Do lettura del parere della V Commissione  
(bilancio):

« La Commissione delibera di esprimere  
parere favorevole sul disegno di legge, posto  
che l'onere risulterà contenuto entro il limite  
degli stanziamenti già autorizzati da prece-  
denti leggi in materia di rinnovamento del  
naviglio e non ancora utilizzati.

La Commissione richiama, altresì, l'attenzione della competente Commissione di merito sulla necessità di sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 11 del disegno di legge, che erroneamente riproduce la consueta formula di promulgazione delle leggi.

La Commissione segnala, infine, la opportunità di integrare il titolo del disegno di legge (che richiama puramente e semplicemente gli estremi delle leggi cui si apportano modificazioni), precisando che il provvedimento riguarda contributi per il rinnovamento e lo ammodernamento del naviglio della marina mercantile ».

La VI Commissione (finanze e tesoro), invece, ha lasciato decorrere i termini regolamentari, senza esprimere parere.

Il Relatore, onorevole Amodio, ha facoltà di svolgere la relazione.

AMODIO, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, procedutosi nel dopoguerra, con una notevole rapidità alla ricostituzione di un consistente nucleo di marina mercantile, si presentò, dopo non molti anni, la necessità di procedere all'ammodernamento della flotta. L'incentivo a questo rinnovamento fu dato con le disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, la quale ebbe come obiettivo sia di provvedere alla eliminazione delle navi più vecchie ed alla loro sostituzione con naviglio nuovo e sia di offrire una ulteriore occasione di lavoro ai cantieri nazionali.

I risultati del provvedimento furono soddisfacenti in quanto portarono alla demolizione di 245.000 tonnellate di naviglio vecchio ed alla costruzione, in sua vece, di 228.000 tonnellate di naviglio con l'utilizzazione solo di una parte dei 10 miliardi che erano stati stanziati.

Permanendo tuttavia le esigenze di rinnovo della flotta che avevano dato origine al provvedimento, la validità dello stesso fu prolungata con la legge 9 gennaio 1962, n. 2, fino al 30 giugno 1963. La legge n. 2, oltre che prorogare la validità delle precedenti disposizioni, introduceva anche diverse modifiche atte a migliorarne la portata ed anche renderle più efficienti. La copertura fu assicurata con i residui dello stanziamento dei 10 miliardi di cui alla legge precedente.

Il nuovo provvedimento si dimostrò ancora più efficace del precedente, in quanto portò alla demolizione di 429.000 tonnellate di naviglio antiquato ed alla sua sostituzione con 385.000 tonnellate di nuovo naviglio. Scaduto il 30 giugno 1963, anche questo provvedimen-

to, gli incentivi all'ammodernamento della flotta vennero rinnovati con la legge 21 giugno 1964, n. 467, la quale, oltre a prorogare le precedenti norme al 30 giugno 1966, introdusse ulteriori modifiche e stabilì un nuovo stanziamento di 10 miliardi.

Il risultato fu, come noto, la ulteriore demolizione di 327.000 tonnellate di naviglio e la conseguente costruzione di 358.000 tonnellate.

Quindi, il provvedimento ora al nostro esame si ricollega direttamente ai precedenti e prorogandone le norme, fino al 31 dicembre 1968, con l'introduzione di opportune modifiche — destinate sulla base delle precedenti esperienze ad accrescerne l'efficacia — tende a portare a compimento la prima fase dell'opera di rinnovamento iniziata con la legge del 1959.

Infatti, anche se non viene certamente esaurito il problema del rinnovamento della flotta che, anzi, di fronte ai rapidi progressi tecnologici, potrà presentarsi — in un futuro assai vicino — molto acuto, con il presente provvedimento, però, viene ad essere esaurita la fase, che potrebbe essere definita post-bellica, del problema.

Se prendiamo in esame, infatti, quale punto di riferimento le navi di costruzione bellica tipo *Liberty* e tipo *T2*, che hanno, inizialmente, costituito il primo nucleo della nostra flotta post-bellica, notiamo che alla fine del 1959 facevano ancora parte della flotta italiana 159 navi di tipo *liberty* e 26 di tipo *T2*, mentre attualmente tale numero è ridotto a meno di 50 navi di tipo *liberty* ed a poche residue *T2*; navi che certamente verranno demolite nel corso della presente legge.

Lo sviluppo dell'economia mondiale, i progressi tecnologici ed economici dell'industria e l'estendersi del processo di industrializzazione ad aree sempre più vaste ha condotto ad un crescente fabbisogno di trasporti marittimi.

Il nostro paese, la cui economia dipende in grandissima parte dai trasporti via mare, è stato ai primi posti di questo processo, con aumenti di traffico marittimo superiori alle già elevate medie mondiali.

Di fronte alla crescente domanda di trasporto marittimo sviluppato dalla nostra economia, il processo di adeguamento della flotta, sia qualitativo, sia quantitativo, certo non è stato sufficiente; ciò che si rende indispensabile oggi per la marina italiana è un miglioramento qualitativo e quantitativo della flotta, sia per superare il *deficit* di tonnellaggio esistente sia per raggiungere contemporanea-

mente il sufficiente grado di competitività, anche sul piano dell'efficienza tecnica, che le permetta di poter reggere oggi, ed in un prossimo futuro ancora di più, la concorrenza straniera. Sono noti i progressi tecnici di vasta proporzione attualmente in corso nel campo marittimo internazionale, che hanno portato alla costruzione di petroliere fino a 80, 90 mila tonnellate di portata, di navi parzialmente automatizzate; e sono altrettanto note le iniziative per la costruzione in serie di navi di media portata sostitutive delle « Liberty ». Tutto ciò rende necessario non tralasciare, ma intensificare l'attuale sforzo di rinnovamento della flotta nazionale, onde non perdere il passo con il progresso e rimanere irrimediabilmente indietro.

Con il disegno di legge al nostro esame si mira ad introdurre modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622 per renderla più efficiente in relazione anche ai progressi tecnici, verificatisi negli ultimi anni, che rendono superati anche determinati tipi di navi a non molti anni dalla loro costruzione.

In questo senso la abolizione del termine proposto fin dal 1948, in base al quale non possono beneficiare del provvedimento le navi costruite dopo il 1° gennaio di quell'anno, attualmente già insufficiente, e la sua sostituzione con il proposto termine mobile di quindici anni, che permette in pratica di ammettere a fruire dei benefici della legge anche le navi costruite anteriormente al 1952, è senza altro — a mio avviso — un criterio valido; come altrettanto valida è l'accettazione del nuovo criterio di determinazione del contributo, che facilita una quantità maggiore di costruzioni a fronte del demolito.

Ulteriori perfezionamenti al provvedimento, allo scopo di renderlo ancora più efficiente in vista del raggiungimento degli scopi di miglioramento cui esso tende, potrebbero essere introdotti — a mio avviso — mediante due emendamenti. Il primo degli emendamenti che io propongo attiene al primo comma dell'articolo 2, che si riferisce alle navi acquistate all'estero, le quali non possono beneficiare del provvedimento se non sono entrate a far parte della flotta italiana in data anteriore al gennaio 1959.

Assistiamo così al fatto che, mentre si facilita giustamente la radiazione dalla flotta di navi anti-economiche, anche se di abbastanza recente costruzione, d'altro lato resterebbero escluse dal beneficio numerose unità, anche se di età vecchissima, per il solo fatto che siano state acquistate all'estero prima del 1° gennaio 1959. Tale limite venne stabilito dalla

legge, (che con questo provvedimento si vorrebbe modificare) n. 622 istitutiva dell'incentivo di rinnovamento allo scopo di evitare allora che venissero acquistate all'estero navi da destinare alla demolizione dopo breve permanenza sotto bandiera italiana, usufruendo dei benefici della legge stessa. Senonché, trascorsi ormai otto anni dal 1959, sembra opportuno — a mio avviso — rivedere questa situazione, pur operando in modo che possa, anche in minima parte, determinarsi un incentivo all'acquisto di navi di seconda mano.

A questo fine propongo di sostituire, al primo comma dell'articolo 2, le parole: « iscritte anteriormente alla data del 1° gennaio 1959 », con le altre: « iscritte da almeno 5 anni ».

Si ritiene, infatti, che la permanenza della nave per cinque anni sotto la bandiera italiana sia più che sufficiente ad evitare qualsiasi calcolo speculativo, giacché nessun operatore potrebbe acquistare oggi una nave, basandosi sulla speranza di poter usufruire di particolari benefici di demolizione dopo il 1971, sia in considerazione anche del fatto che la proroga della legge è limitata al 31 dicembre 1968 e sia in considerazione dei rischi cui va incontro la nave stando per cinque anni sotto la bandiera nazionale. E da tener conto infine delle spese di riclassificazione, cui la nave è sottoposta e che per le unità vecchie sono particolarmente ingenti: un periodo di cinque anni, infatti, comprende necessariamente almeno due riclassificazioni.

L'emendamento da me proposto ha lo scopo soprattutto di venire incontro all'armamento minore nazionale; se, infatti, si considera quali sono le navi che dovrebbero beneficiare dello spostamento del termine, si nota che le navi con età superiore a venti anni sono per il 1959 23 pari a 30.260 tonnellate di stazza lorda, e per il 1960 sono 18 pari a 26.926 tonnellate di stazza lorda. Per il 1961, 23 navi per 29.123 tonnellate di stazza lorda, per il 1962, 33 navi per 34.536 tonnellate di stazza lorda, per il 1963, 18 navi per 12.489 tonnellate di stazza lorda.

Si tratta di navi minori, quasi tutte inferiori alle 1.000 tonnellate di stazza.

Se si tiene conto, inoltre, che le navi inferiori alle 2.000 tonnellate di stazza lorda acquistate all'estero, dopo il 1° gennaio 1959, rappresentano il 40 per cento dell'attuale flotta nazionale di tale categoria di età — superiore ai 15 anni — si rileva come lasciare inalterato il termine in esame significherebbe escludere ai benefici del rinnovo una quota considere-

vole del naviglio minore nazionale, di quel naviglio, cioè di cui oggi si ha maggiore bisogno.

Su un'altra ipotesi tralasciata nel provvedimento ritengo opportuno richiamare l'attenzione.

L'ipotesi di una nave, pur di età inferiore ai 15 anni, che debba essere avviata a demolizione a causa di gravi avarie subite; è da ritenere che la validità della legge dovrebbe essere estesa anche a questi possibili, sfortunati casi. Il motivo è evidente. La legge 622 e successive modificazioni attraverso la concessione di un premio di demolizione si propone di eliminare le navi antieconomiche, legando, tuttavia, tale radiazione alla costruzione di nuovo naviglio nei cantieri nazionali. Escludere ora dai benefici della legge le navi divenute antieconomiche e quindi destinate alla demolizione a seguito di grandi incidenti e gravi avarie non avrebbe altro significato che di ridurre l'incentivo alla costruzione di una unità sostitutiva nei cantieri nazionali.

La finalità della legge non deve, pertanto, essere limitata alla sola situazione di antieconomicità per vetustà della nave, ma estesa anche ad analoghe situazioni derivanti da avarie di particolare entità.

È da tener presente che non appare opportuno la riparazione di nave eccessivamente danneggiata, giacché tale operazione, pur essendo ugualmente onerosa per lo Stato che paga ai cantieri il contributo delle riparazioni non dà luogo ad una nave efficiente, quale può essere una nave nuova costruita in sostituzione. Quindi, in questo senso, io mi sono permesso di preparare un emendamento al primo comma dell'articolo 2.

La Commissione bilancio ha espresso parere favorevole posto che l'onere risulterà contenuto entro il limite degli stanziamenti già autorizzati da precedenti leggi in materia di rinnovamento del naviglio e non ancora utilizzati. Inoltre, la stessa Commissione ha espresso il parere sulla necessità di sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 11 del disegno di legge, che erroneamente riproduce la formula di promulgazione delle leggi. Inoltre, è segnalata l'opportunità di integrare il titolo del disegno di legge precisando che il provvedimento riguarda contributi per il rinnovamento e l'ammodernamento del naviglio della marina mercantile.

Prego, a questo punto, con le integrazioni di cui ho fatto cenno prima, la Commissione di voler esprimere parere favorevole all'approvazione del presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Ha chiesto di parlare l'onorevole Belci. Ne ha facoltà.

BELCI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, desidero soltanto sottolineare come questo provvedimento, che è particolarmente importante, si colleghi ad una serie di iniziative di carattere legislativo prese dal Governo per ridare organicità a tutta la politica delle costruzioni navali e dell'ammodernamento della flotta.

Sono d'accordo con gli emendamenti presentati dal Relatore; desidero soltanto chiedere un chiarimento, e forse dare un suggerimento, sul secondo di essi. Questo prevede opportunamente di estendere il contributo anche a quelle navi che abbiano subito delle gravi avarie (più del 50 per cento). Mentre per gli altri termini di contributo abbiamo delle precise indicazioni, come l'età, la data della iscrizione, eccetera, per la valutazione della avaria, ritengo che si debba dare a qualche organo la facoltà di verifica dell'avaria stessa. Su ciò, ritengo che il Ministro possa darmi dei chiarimenti.

Concludo, affermando che sono d'accordo per l'approvazione del disegno di legge.

FRANCO RAFFAELE. Onorevoli colleghi, non entrerei nel merito del problema della flotta italiana sul quale si è già tanto discusso qui in Commissione ed in aula in occasione del bilancio del Ministero della marina mercantile.

Il disegno di legge, oggi in esame, riguarda le agevolazioni per il rinnovo della flotta; uno dei primi appunti che si possono fare riguarda il fatto che vengono stanziati pochi fondi. Quante navi si possono costruire con i 20 miliardi stanziati? Il disegno di legge ha una validità di 2 anni e mezzo; noi dobbiamo considerare che abbiamo una flotta vecchia e che la flotta esistente deve essere rinnovata, anno per anno, attenendosi alla media mondiale, almeno per un 5 per cento.

Vorrei inoltre sapere dal signor Ministro, quanto influiscono le 35.000 lire, stabilite per tonnellata, sul costo di costruzione nelle navi? A questo bisogna aggiungere il credito navale ed il contributo dello Stato che mi pare si aggiri sul 12-14 per cento; possiamo pertanto affermare che l'armatore riceve delle agevolazioni pari a circa il 25 per cento.

Fin dall'immediato dopo guerra noi siamo andati avanti con leggi spezzettate e senza un preciso piano di costruzione.

Desidererei inoltre attirare l'attenzione dell'onorevole Ministro su quanto contenuto dall'articolo 2, dove è data al Ministero la facoltà

di stabilire quale tipo di naviglio far costruire; la cosa è importante e bisogna agire con particolare energia.

La nostra bilancia dei pagamenti è sempre più deficitaria, mi sembra 110 milioni di dollari.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Sembrerebbe che nel 1966 il deficit sia diminuito rispetto al 1965. È una notizia non precisa, in quanto non ho ancora i dati, che ho, però, ritenuto di anticipare ritenendo che faccia piacere agli onorevoli colleghi.

FRANCO RAFFAELE. È una notizia, che, certamente fa piacere. Io vorrei che lei intervenisse, signor Ministro, in base a questo ultimo comma dell'articolo 2, perché vengano costruiti quei tipi di navi che a noi mancano.

Circa il primo emendamento del Relatore vorrei che vi si inserisse una precisazione nel senso che, oltre ad essere « iscritte da almeno cinque anni », come egli propone, le navi avessero navigato negli ultimi cinque anni per evitare che un armatore acquisti navi all'estero, le tenga in disarmo e dopo cinque anni venga ammesso ai benefici concessi dallo Stato italiano per la ricostruzione.

Quanto all'altro emendamento del Relatore, in cui egli propone di ammettere ai benefici della legge anche navi con avarie superiori al 50 per cento si renderebbe necessario un controllo dell'effettività dei danni esistenti da parte del « Lloyd's Register », del RINA o di altri istituti.

Come già per gli altri disegni di legge, noi auspichiamo anche per questo di predisporre un piano organico di ricostruzione della nostra flotta, perché si continua a procedere con leggine, contrariamente a quanto più volte affermato, tanto più che anche questa è una « legge ponte » in quanto avrà efficacia fino al 1968. Quel che occorre soprattutto è, invece, un piano organico che ci consenta di camminare al passo con i tempi: l'aumento della flotta nel mondo è pari al 10 per cento per cui aumentando anche noi il 10 per cento si potrebbe dare lavoro a tutti i cantieri italiani, sanare la bilancia dei pagamenti e, dando la possibilità ai cantieri di lavorare ad un livello superiore ai due terzi della loro capacità produttiva, li si potrebbe rendere competitivi e quindi idonei a costruire anche su commesse estere, come per il passato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

AMODIO, *Relatore*. Non ho difficoltà ad accogliere le proposte dei deputati Belci e

Franco, diretti a modificare i miei emendamenti.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Credo di dover aggiungere brevi considerazioni, perché la relazione del collega Amodio è stata chiara, esauriente e completa.

Devo, però, rispondere all'onorevole Franco. Già l'onorevole Belci ha sottolineato che questa iniziativa si inquadra in una serie di provvedimenti che sono stati presentati al Parlamento, relativi, l'uno, alla integrazione dello stanziamento per il credito navale, che mi auguro possa essere al più presto discusso in questa Commissione, e, l'altro, all'industria cantieristica, presentato al Senato. Vorrei dire all'onorevole Franco che con questo provvedimento noi non riteniamo di risolvere il problema dell'aggiornamento della flotta italiana.

Con esso, però, noi speriamo di poter completare il ciclo della eliminazione dalla nostra flotta delle unità che siano vetuste ed ormai superate dal tempo anche sotto l'aspetto della dimensione (ed è per questo che non abbiamo inserito nella legge i limiti previsti dai precedenti provvedimenti nel caso di ricostruzione di unità superiori all'unità da demolire).

Ci auguriamo, pertanto, di poter completare il ciclo del rinnovamento della nostra flotta sotto il triplice aspetto della vetustà, del tonnellaggio e degli ulteriori accorgimenti di carattere tecnico che sono corrispondenti alla nuova realtà dei traffici marittimi.

Devo dire all'onorevole Franco che io condivido perfettamente la raccomandazione che ha formulato, nel senso che il Ministro della marina mercantile, nell'autorizzare l'ammissione al contributo, deve valutare se la provvidenza risponda agli interessi dell'economia nazionale.

Ho già anticipato che anche in sede di legge cantieristica io ho inserito questo criterio, perché ritengo che sia giusto ed obiettivo che i sacrifici, che in definitiva noi chiediamo alla collettività per provvidenze di questo genere, siano da valutare nel quadro di una politica di interessi della collettività stessa.

L'onorevole Franco ha posto anche dei quesiti quantitativi. In questo momento non sono evidentemente in condizioni di rispondere in cifre, ma credo di avergli risposto quando ho affermato che con questo provvedimento noi speriamo di poter completare il ciclo relativo alla eliminazione dalla iscrizione sotto la bandiera italiana di un naviglio che sia vetusto e superato. Se l'onorevole Franco lo desidera, potrò eseguire dei calcoli che gli farò poi pervenire.

L'onorevole Relatore ha presentato due emendamenti all'articolo 2, che non ho alcuna difficoltà ad accettare. In effetti, se lo spirito della legge è quello di contribuire alla eliminazione del naviglio vetusto, noi dobbiamo tener presente come il progresso tecnico sia talmente incessante che la fissazione di una data troppo lontana nel tempo potrebbe forse non raggiungere questi obiettivi.

Accetto anche la osservazione che nei 5 anni la nave debba aver navigato.

Per quanto riguarda l'altro emendamento, relativo all'ammissione al contributo delle navi che abbiano subito avarie con un danno superiore al 50 per cento, non ho difficoltà a dichiarare che l'ammissione al contributo e, quindi, anche la valutazione del danno (e con ciò rispondo all'osservazione dell'onorevole Franco) devono essere di competenza del Ministero della marina mercantile.

Non dimentichiamo, però, che la legge prevede, non un diritto che sorge da parte di coloro che presentano la domanda, ma solo una facoltà da parte del Ministero. Quindi, quelle preoccupazioni cui faceva riferimento l'onorevole Belci, non credo abbiano da esistere in quanto, e torno a ripeterlo, la legge prevede una facoltà di concessione di contributi ed, in questo, ha valore l'osservazione dell'onorevole Franco, in quanto, se la ammissione al contributo fosse automatica, evidentemente sarebbe sottratta al Ministero della marina mercantile, al Governo e quindi al Parlamento ogni possibilità di carattere discrezionale.

Pertanto, io non sarei del parere di inserire in questa legge il fatto che i controlli o gli accertamenti debbono essere fatti anche da organi autorevolissimi, come quelli che sono stati citati; in definitiva, il giudizio deve essere di stretta competenza del Ministero della marina mercantile.

Dopo queste dichiarazioni, vorrei invitare la Commissione ad approvare, con le osservazioni fatte dalla V Commissione bilancio, il disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

#### ART. 1.

La validità delle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, modificata dalla legge 9 gennaio 1962, n. 2, e dalla legge 21 giugno 1964, n. 467, è estesa dal 1° luglio 1966 al 31 dicembre 1968.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli 2, 3, 4 e 8 seguenti sostituiscono rispettivamente gli articoli 2, 3, 4

e 5 della legge 21 giugno 1964, n. 467 e gli articoli 6 e 7 seguenti sostituiscono rispettivamente gli articoli 51 e 48 della legge 25 luglio 1959, n. 622.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

Ai proprietari di navi mercantili da carico secco e liquido, nonché da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica che nell'anno di presentazione della domanda di cui all'articolo 4 risultino costruite da almeno 15 anni ed iscritte anteriormente alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione, che procedono alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico possono essere concessi i benefici nella misura, condizioni e modalità di cui alle presenti disposizioni.

Per aver titolo ai benefici previsti dalle presenti disposizioni, i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 50 per cento di quello da demolire.

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi dell'economia nazionale a giudizio del Ministro per la marina mercantile.

L'onorevole Relatore ha presentato due emendamenti: con il primo propone di sostituire, al primo comma, le parole: « iscritte anteriormente alla data del 1° gennaio 1959 », con le altre: « iscritte da almeno 5 anni »; con il secondo emendamento propone di aggiungere, alla fine sempre del primo comma, il seguente periodo: « Si prescinde dalla data di costruzione ove vengano demolite navi che abbiano subito avarie superiori al 50 per cento del valore commerciale di mercato della nave, riconosciuto dal Ministero della marina mercantile ».

Vi è, poi, la proposta dell'onorevole Franco, che mi sembra condivisa dal Relatore e dal Ministro, di specificare che le navi debbano aver navigato da almeno 5 anni.

ALBA. Per quanto concerne la proposta dell'onorevole Franco, ritengo che possa essere sufficiente anche una raccomandazione fatta al Ministro, se questi la accoglie.

GIACHINI. Ritengo che sia più opportuno inserire la norma nella legge.

SINESIO. Dobbiamo renderci conto che la cosa è difficile da determinare, anche se sono d'accordo sul fatto che dobbiamo evitare che si verificano dei casi di speculazione: è tecnicamente impossibile riuscire a fare quanto ha prospettato l'onorevole Franco. Ritengo, come ha accennato il collega Alba, che sia sufficiente una raccomandazione al Ministro affinché vigili costantemente.

GIACHINI. Ritengo, allora, che sia meglio lasciare il testo originario del disegno di legge, senza neanche gli emendamenti proposti dal Relatore.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Ritengo che se si riesce a trovare una soluzione conciliativa, il problema potrebbe essere risolto. Pertanto, proporrei alla Commissione di accantonare l'articolo 2 per poi ridiscuterlo quando potrò presentare alla Commissione una eventuale formula che possa essere accolta.

PRESIDENTE. L'articolo 2 è pertanto accantonato.

Poiché ai successivi articoli, da 3 a 10, non sono stati presentati emendamenti, ne darò lettura e li porrò successivamente in votazione:

#### ART. 3.

Fino al 31 dicembre 1968 può essere concesso, per la demolizione e la costruzione di navi di cui all'articolo 2, un contributo pari a lire 35.000 per tonnellata di peso del naviglio di nuova costruzione scarico ed asciutto con esclusione della zavorra fissa.

Qualora la stazza lorda del naviglio di nuova costruzione sia superiore alla stazza lorda di quello da demolire, il contributo sarà riferito al tonnellaggio di stazza lorda da demolire, al quale sarà attribuito un peso proporzionale a quello del naviglio effettivamente costruito.

(È approvato).

#### ART. 4.

Coloro che intendono demolire il naviglio di cui all'articolo 2 e sostituirlo con nuove costruzioni a norma delle presenti disposizioni, devono presentare al Ministero della marina mercantile, entro il termine previsto dal precedente articolo 3 e prima dell'inizio dei lavori di costruzione delle nuove unità, domanda corredata dagli estratti matricolari delle navi da demolire e dai relativi certificati di stazza, nella quale siano indicati, tra l'altro, il tipo e il tonnellaggio delle navi da demolire ed il tipo del naviglio di nuova costruzio-

ne, il nome del cantiere costruttore nonché la epoca presunta di inizio dei lavori del naviglio di nuova costruzione.

Ai fini del calcolo del contributo devono altresì indicare la stazza lorda ed il peso del naviglio di nuova costruzione scarico ed asciutto con esclusione della zavorra fissa.

Le domande di ammissione al contributo sono prese in esame secondo l'ordine cronologico del loro arrivo al Ministero della marina mercantile, purché documentate e redatte a norma dei commi precedenti.

L'ammissione ai benefici previsti dalle presenti disposizioni è concessa dal Ministro per la marina mercantile entro il limite di spesa di cui all'articolo 11 previo accertamento delle condizioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge.

Il Ministro per la marina mercantile, salvo quanto previsto dall'articolo 2 e dall'articolo 6 della presente legge, nonché dall'articolo 52 della legge 24 luglio 1959, n. 622, può autorizzare la sostituzione di una o più navi da demolire indicate nel provvedimento di ammissione di cui al comma precedente con altre che abbiano i requisiti previsti dalla presente legge ed un tonnellaggio non inferiore del 2 per cento a quello di ciascuna delle navi indicate nelle domande di ammissione.

In tal caso, ove ricorra l'ipotesi prevista dal secondo comma dell'articolo 3, il contributo è proporzionalmente ridotto.

Il contributo di cui all'articolo 3 della presente legge è concesso anche se il naviglio di nuova costruzione che deve sostituire quello da demolire si trova in corso di costruzione in proprio da parte di un cantiere purché alla data di presentazione della domanda per il conseguimento del predetto contributo i lavori di costruzione non abbiano ancora raggiunto lo stato di avanzamento del 100 per cento e l'atto di acquisto sia posteriore alla medesima.

(È approvato).

#### ART. 5.

Qualora i proprietari di cui all'articolo 2 si riservino di modificare anche con l'aggiunta di altro naviglio da demolire la domanda di ammissione al contributo, l'esame di questa è effettuato, in base all'ordine cronologico previsto dal terzo comma dell'articolo 4, con riferimento alla data di presentazione dell'ultima domanda di modifica.

Anche prima di tale data è in facoltà dei proprietari interessati di iniziare la demoli-

zione delle navi indicate nelle domande precedenti e la costruzione del nuovo naviglio.

(È approvato).

#### ART. 6.

Sul contributo spettante in base all'articolo 3, possono essere corrisposti tre anticipi pari ciascuno al 25 per cento e pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento globale del naviglio di nuova costruzione rispettivamente del 25, del 50 e del 75 per cento.

Per la corresponsione degli anticipi e della liquidazione definitiva del contributo, deve essere certificato lo stato di demolizione della unità in percentuale corrispondente a quella di avanzamento o di ultimazione dell'unità in costruzione.

I documenti per la liquidazione definitiva del contributo debbono essere presentati, a pena di decadenza, entro due anni dalla data di entrata in esercizio delle navi di nuova costruzione.

Qualora vengano costruite più navi, il periodo per la presentazione dei documenti previsti dal comma precedente decorre dalla data di entrata in esercizio dell'ultima unità di nuova costruzione.

In caso di decadenza dal contributo devono essere restituiti gli importi eventualmente corrisposti, maggiorati degli interessi considerati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

(È approvato).

#### ART. 7.

I termini di inizio dei lavori e di entrata in esercizio del naviglio di nuova costruzione vengono stabiliti dal Ministro per la marina mercantile nel provvedimento di concessione del contributo.

I termini suddetti possono essere prorogati dal Ministro per la marina mercantile ove ne sia fatta richiesta prima della loro scadenza e venga accertato che la loro inosservanza è dovuta a causa incidente sulla esecuzione dei lavori non imputabile al richiedente del contributo.

L'inosservanza dei termini suddetti determina la decadenza del contributo.

(È approvato).

#### ART. 8.

I proprietari di cui all'articolo 2 sono soggetti, per quanto riguarda le nuove costruzioni, alle norme di cui agli articoli 7, 11 e 12 della legge 29 novembre 1965, n. 1372.

Sono ammessi all'importazione in esenzione dai dazi, dall'imposta di conguaglio, dall'imposta generale sull'entrata di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni e da ogni altro tributo all'importazione, i materiali metallici, macchinari ed oggetti metallici provenienti dalla demolizione delle navi di cui all'articolo 2:

Le agevolazioni di cui al precedente comma sono concesse anche quando l'importazione è effettuata dai cantieri cui è stata commessa la demolizione della nave, ferme restando le altre condizioni previste dall'articolo 2 della presente legge.

(È approvato).

### TITOLO II

#### NORME TRANSITORIE E DI CARATTERE GENERALE

#### ART. 9.

Il contributo di cui all'articolo 3 della presente legge è concesso anche se il naviglio di nuova costruzione che deve sostituire quello da demolire, si trova in corso di costruzione in proprio da parte di un cantiere purché alla data del 1° luglio 1966 i lavori di costruzione non abbiano ancora raggiunto lo stato di avanzamento del 100 per cento, l'atto di acquisto sia posteriore alla predetta data e la domanda per l'ammissione ai benefici previsti dalle presenti disposizioni pervenga al Ministero della marina mercantile non oltre trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

#### ART. 10.

Per l'esecuzione della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del Regolamento approvato con regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 11. Ne do lettura:

#### ART. 11.

Per far fronte alle spese previste dalla presente legge sarà utilizzata la disponibilità residua dell'importo complessivo di lire 20 miliardi stanziato dalla legge 24 luglio 1959, n. 622, e dalla legge 21 giugno 1964, n. 467.



IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 MARZO 1967

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

La Commissione Bilancio propone di sopprimere il secondo comma.

Pongo in votazione il mantenimento del secondo comma.

(*Non è approvato*).

L'emendamento soppressivo è, pertanto, accolto.

L'articolo 11 rimane pertanto così formulato:

« Per far fronte alle spese previste dalla presente legge sarà utilizzata la disponibilità residua dell'importo complessivo di lire 20 miliardi stanziato dalla legge 24 luglio 1959, n. 622, e dalla legge 21 giugno 1964, n. 467 ».

Pongo in votazione l'articolo 11 così come risulta modificato dall'emendamento introdotto.

(*È approvato*).

Come la Commissione bilancio ha suggerito, si tratta ora di integrare il titolo del disegno di legge, che io proporrei di modificare in questi termini: « Modifiche alle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e successive modificazioni, concernenti contributi di rinnovamento del naviglio della marina mercantile ».

Pongo in votazione il titolo in questa nuova formulazione.

(*È approvato*).

La discussione dell'articolo 2, precedentemente accantonata, può essere rinviata alla prossima seduta.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

**Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Sammartino e Fortini: Modifica al termine di validità del foglio di via per la circolazione degli autoveicoli (3738).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Sammartino e Fortini: « Modifica al termine di validità del foglio di via per la circolazione degli autoveicoli ».

Il Relatore, onorevole Amodio, ha facoltà di svolgere la relazione.

AMODIO, *Relatore*. La mia relazione sarà brevissima.

L'articolo 64 del Codice della strada recita, al secondo comma: « Il foglio di via ha la validità massima di dieci giorni e vale per i percorsi in esso indicati. Detta validità, quando ricorrano giustificati motivi, può essere prorogata per il tempo strettamente necessario e non superiore, in ogni caso, ad altri dieci giorni ».

Ognuno di noi sa che quasi sempre nei dieci giorni non si riesce ad assolvere gli adempimenti richiesti. Pertanto la proposta di legge al nostro esame, d'iniziativa del Presidente della nostra Commissione e del collega Fortini, mi sembra estremamente opportuna, in quanto, modificando il secondo comma dell'articolo 64, mira ad elevare a 20 giorni il termine di validità del foglio di via e ad evitare che il cittadino utente debba sempre richiedere che gli sia accordato il termine di proroga.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BATTISTELLA. Il nostro gruppo è d'accordo sul merito della proposta, che effettivamente tende a superare situazioni di disagio che molto spesso si creano.

Desidero, però, cogliere l'occasione per sottolineare nuovamente l'impegno che la Commissione e lo stesso Ministro hanno assunto a proposito di un'organica revisione del Codice della strada.

Del resto, critiche al Codice della strada sono state avanzate anche nella Conferenza del traffico di Stresa, che anch'essa ne ha auspicato una revisione generale.

Pertanto l'invito che io rivolgo al Presidente nuovamente è quello di evitare che si continuino a varare modifiche parziali e di affrontare, invece, il riesame generale del Codice della strada.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

AMODIO, *Relatore*. Sono senz'altro d'accordo con quanto ha detto il deputato Battistella per una discussione *in toto* del problema. L'onorevole Sottosegretario credo che potrà dare assicurazioni in merito, tanto più che si è già espresso favorevolmente lo stesso Ministro dei trasporti.

Abbiamo, per altro, ritenuto di stralciare alcune proposte che possono essere approvate rapidamente dalla Commissione e non richiedono un ulteriore approfondimento.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Condivido in pie-

no l'idea che sarà bene che si affronti il problema della revisione organica del Codice della strada. In attesa, però, di questa riforma, che possiamo chiamare generale, dobbiamo assolutamente modificare quelle norme che sono del tutto anormali.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico costitutivo della proposta di legge.

#### ARTICOLO UNICO.

I commi secondo e terzo dell'articolo 64 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 939, sono sostituiti dal comma seguente:

« Il foglio di via ha la validità massima di venti giorni e vale per i percorsi in esso indicati. I fogli di via rilasciati a veicoli nuovi per le operazioni di approvazione e immatricolazione consentono la circolazione senza limitazioni di percorrenza ».

È stata proposta la sostituzione del titolo della proposta di legge. Il titolo originario è il seguente: « Modifica al termine di validità del foglio di via per la circolazione stradale ». Il nuovo titolo, invece dovrebbe suonare così: « Modifica al termine di validità del foglio di via per la circolazione degli autoveicoli, di cui all'articolo 64 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

Pongo in votazione il nuovo titolo della proposta di legge.

(È approvato).

Trattandosi di articolo unico, sul quale non sono stati apportati emendamenti, la proposta di legge sarà votata direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione sulla proposta di legge:

SAMMARTINO e FORTINI: « Modifica al termine di validità del foglio di via per la circolazione degli autoveicoli (3738):

Presenti e votanti . . . . .	23
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . . .	23
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba; Amodio, Armato, Baldani Guerra, Battistella, Belci, Bigi, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Cavallaro Nicola, D'Ambrosio, De Capua, Fiumanò; Franco Raffaele, Giachini, Golinelli, Macchiavelli, Mancini Antonio, Marchesi, Pirastu, Sinesio.

Sono in congedo:

Catella, Veronesi, Vincelli.

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO