

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 975)

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(LUPIS)

di concerto col **Ministro delle Finanze**

(VALSECCHI)

col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(TAVIANI)

col **Ministro del Tesoro**

(MALAGODI)

e col **Ministro delle Partecipazioni Statali**

(FERRARI - AGGRADI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 MARZO 1973

Ristrutturazione  
delle linee marittime di preminente interesse nazionale

ONOREVOLI SENATORI. — Fino dagli anni immediatamente susseguenti all'unificazione, lo Stato ha sovvenzionato i trasporti marittimi, dapprima per istituire e sviluppare i collegamenti tra i principali porti nazionali in quanto le comunicazioni terrestri erano lente e malsicure, e successivamente per dare un assetto adeguato alle esigenze dei traffici marittimi che si sviluppavano col costante progredire dell'economia, ma che per varie ragioni non potevano essere assicurati

senza l'intervento pubblico. È stata proprio in questa seconda fase che si è avvertita la necessità di procedere ad una distinzione tra servizi marittimi sovvenzionati « indispensabili » (collegamenti tra porti nazionali) e quelli solamente « utili », vale a dire di carattere commerciale per i quali l'intervento statale era necessario al fine di promuovere lo sviluppo. Si pervenne così all'ordinamento del 1925, in vigore dal 1° gennaio 1926, il quale prevedeva due distinti interventi:

l'uno, appunto, per le linee indispensabili; l'altro per le linee di penetrazione commerciale.

Per quanto riguarda queste ultime, in base all'ordinamento del 1925 furono stipulate convenzioni con un gruppo di compagnie di navigazione, alcune delle quali, però, a seguito delle depressioni dei traffici mondiali avvenute in dipendenza della crisi economica del 1929, non furono in grado di superare le difficoltà del momento, per cui si rese necessario procedere alla loro concentrazione che fu attuata nel 1932, mediante la creazione di complessi armatoriali ai quali venne affidato l'esercizio delle maggiori linee sovvenzionate. Tale rimedio non fu tuttavia sufficiente per evitare quegli inconvenienti che si erano verificati prima della concentrazione (interferenza di servizi di diverse società nello stesso settore di traffico, contrasti di interessi, concorrenza, ecc.), onde venne avvertita la necessità di dare un nuovo assetto alle linee di navigazione di preminente importanza per l'economia nazionale, mediante la coordinazione delle linee stesse e la suddivisione dei settori di traffico.

La materia venne regolata dal regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, che, mentre aboliva la distinzione tra servizi indispensabili e servizi utili, precisava le « linee di preminente interesse nazionale », che comprendevano con opportuni ritocchi quelle di cui al precedente ordinamento, fatta eccezione delle linee di interesse locale (servizi minori) che successivamente vennero diversamente regolate da speciali leggi.

Al riguardo si deve rilevare che il suddetto regio decreto-legge n. 2081 abolì invero la distinzione tra servizi indispensabili e servizi utili ma attraverso l'esame delle cennate linee di preminente interesse nazionale si possono agevolmente individuare le linee irrinunciabili, anche ai sensi della vigente Costituzione (collegamenti con le isole) e le linee di natura economico-sociale.

Le convenzioni stipulate in base al più volte richiamato regio decreto-legge n. 2081, vennero a scadere, dopo varie proroghe il 30 giugno 1962 e dal 1° luglio successivo i servizi di preminente interesse nazionale fu-

rono regolati dalla legge 2 giugno 1962, numero 600.

Mentre in base all'ordinamento del 1936 lo Stato corrispondeva alle società, per lo esercizio delle linee marittime, una vera e propria integrazione al risultato annuale di esercizio, assicurando inoltre l'erogazione del 4 per cento di utile al capitale sociale, con l'approvazione della richiamata legge n. 600 il sistema venne radicalmente innovato, giungendosi all'erogazione di una sovvenzione predeterminata, ancorchè revisionabile ogni biennio in base alla variazione di talune importanti voci del conto economico di gestione. In tal modo, le società si accollano per ogni biennio tutti i rischi della gestione ed in via permanente quelli derivanti dalla variazione delle voci del conto economico non soggette a revisioni.

Dalla sovvenzione iniziale, che fu fissata in 23 miliardi e 600 milioni di lire, si è passati rapidamente a sovvenzioni sempre più gravose per il bilancio dello Stato e non annualmente quantificabili (dato il meccanismo della legge che non consente l'immediata attuazione delle revisioni), ma che attualmente può, di massima, essere indicata in circa 120 miliardi di lire l'anno.

Tale incremento, che nell'ultimo quinquennio ha avuto un andamento più accelerato di quello registratosi nel quinquennio precedente, può essere attribuito alla concomitante presenza di due elementi:

a) dilatazione dei costi, sia a seguito dell'immissione in servizio di molte grosse navi transatlantiche (tra cui, in particolare, « Michelangelo » e « Raffaello ») con notevole peso degli ammortamenti sia per l'incremento di talune voci di spesa (carburanti e lubrificanti, manutenzione e riparazione, equipaggi, ecc.);

b) squilibrio nella composizione delle flotte della società di preminente interesse nazionale determinato dalla assoluta prevalenza di unità passeggeri rispetto a quelle adibite al trasporto delle merci. Invero su un tonnellaggio globale di circa 700 mila tonnellate di stazza lorda oltre la metà è costituito da transatlantici di linea: il che è da considerare senz'altro esuberante, se non ad-

dirittura eccessivo, dato l'ormai irreversibile fenomeno del trasferimento della scelta dei passeggeri dal mezzo marittimo a quello aereo, almeno sulle lunghe e medie distanze. Ad aggravare tale situazione, occorre tener presente che le navi passeggere, per le loro caratteristiche tecniche, per le dimensioni, per i servizi che sono chiamate a rendere, per il numerosissimo equipaggio, sono quelle che più incidono sia sulla sovvenzione base, sia, *a fortiori*, sugli incrementi che essa ha, come si è detto, progressivamente avuto.

Nella seconda metà degli anni '60, quando cioè l'anzidetto fenomeno della lievitazione della sovvenzione si è fatto particolarmente sensibile, è stata cura del Governo, e per esso dell'Amministrazione marittima, di porre in essere quegli accorgimenti che, nel rispetto della vigente legislazione, consentissero di contenere l'onere pubblico, attraverso una migliore e più razionale utilizzazione del naviglio disponibile: a ciò si è tentato di pervenire, anche in relazione a precisi orientamenti del mercato del turismo marittimo, promuovendo crociere nel mediterraneo e negli stessi settori oceanici.

Contemporaneamente, in stretta correlazione con l'incessante incremento dell'interscambio mondiale delle merci per via marittima, e pur con il limitato naviglio mercantile disponibile, si è cercato di intensificare i trasporti di merci di linea: ciò attraverso l'avvio da parte delle stesse società sovvenzionate, di una « attività fuori convenzione » attività che ha avuto risultati complessivamente soddisfacenti, vuoi con una più intensa utilizzazione del naviglio di proprietà, vuoi svolta con navi assunte a noleggio.

La stessa attività di tipo turistico pur non avendo conseguito risultati economicamente sostanziosi (soprattutto perchè le caratteristiche tecniche delle unità attualmente disponibili non corrispondono esattamente alle necessità del servizio) ha consentito una sia pur modesta decelerazione dell'accennato incremento delle sovvenzioni; ciò nonostante, il permanere del fenomeno, l'ulteriore contrazione dei passeggeri transoceanici, la difficoltà pressochè assoluta, di porre rimedio a tali situazioni mediante l'adozione

di provvedimenti limitati al campo della mera amministrazione, anche se operati nella più lata accezione consentita dalle vigenti disposizioni legislative, hanno riaffermato la necessità, ormai indilazionabile, di far luogo a una completa sostanziale riforma dell'attuale ordinamento.

Lo scopo della riforma è, da un lato, quello di giungere ad una completa modifica degli attuali criteri di intervento dello Stato nel settore dei trasporti marittimi, dall'altro quello di pervenire ad un sistema tale da consentire alla flotta di Stato di operare in settori economicamente validi, rispondenti, cioè, al sostanziale interesse del Paese.

In tal guisa si potrà certamente evitare che, col permanere dell'attuale sistema, gli oneri sopportati dalla collettività, che già sono — come si è detto — elevatissimi, giungano a vertici che secondo calcoli attendibili supererebbero largamente nel decennio in corso 1.000 miliardi, con modestissimo beneficio — di contro — per l'economia nazionale.

In pratica, alla flotta di Stato si intendono affidare compiti del tutto nuovi nel settore del trasporto delle merci di massa, fin qui trattato esclusivamente dall'armamento privato.

All'attività del trasporto delle merci di linea, già svolto dalla società di preminente interesse nazionale s'intende conferire un carattere maggiormente produttivistico, improntato alla più ampia libertà imprenditoriale, di modo che le società cui verranno affidate tali attività potranno competitivamente inserirsi in tale settore, vitale per la economia nazionale senza aggravii per la collettività, fatta eccezione per transitori interventi di avviamento o di sostegno.

Va da sè che quando su una linea già servita da unità del gruppo siano presenti anche navi dell'armamento libero nazionale che esercitino la linea stessa con eguale periodicità ed analoghe caratteristiche tecnico-commerciali, sarà cura dell'Amministrazione marittima evitare inutili doppiioni, e conseguentemente indirizzare il naviglio di preminente interesse nazionale, conformemente agli scopi tradizionali, verso l'apertura di

nuovi collegamenti marittimi, e quindi di nuovi sbocchi alla nostra esportazione.

I compiti affidati alla società Tirrenia hanno invece natura del tutto diversa potendosi essi considerare come una proiezione della rete ferroviaria e stradale, diretta a ravvicinare due componenti del territorio nazionale: grandi isole e continenti.

Alla luce degli sviluppi conseguiti dai traffici marittimi negli ultimi anni, i settori di intervento dell'armamento pubblico possono, dunque, individuarsi:

a) nel trasporto delle merci di linea, in continua espansione e, oltre tutto, in grado di fornire noli particolarmente remunerativi trattandosi, in genere, di servire quelle che la dottrina economica chiama « merci ricche », avvalendosi anche delle più recenti acquisizioni tecnologiche nel settore delle costruzioni navali (ad esempio le navi porta-containers, le navi *roll-on-roll off*, ecc.);

b) nell'attività crocieristica a breve e medio raggio, che costituisce, come è noto, una componente di notevole rilievo dell'industria turistica internazionale. Basti porre mente, per limitarsi al settore mediterraneo, al fatto che in esso operano navi di una decina di nazionalità (tra cui anche unità di paesi non mediterranei, come l'Unione Sovietica, la Danimarca, l'Olanda, la Germania, l'Inghilterra) e che di anno in anno si assiste ad un progressivo incremento tanto del numero dei servizi effettuati quanto dei passeggeri;

c) nel settore del trasporto delle merci di massa, per il rifornimento dell'industria nazionale di base, attualmente coperto per non meno di tre quarti dal naviglio straniero; ciò che, mentre da un lato non è garanzia della regolarità del rifornimento medesimo, dall'altro aggrava la ben nota situazione di *deficit* della nostra bilancia dei trasporti marittimi.

Operando in questi settori, la flotta di Stato riacquisterebbe quelle caratteristiche di « fattore traente » dell'intera economia nazionale che sole possono giustificare l'esistenza e gli oneri sostenuti dalla collettività, in quanto la flotta sovvenzionata servirebbe i due momenti più importanti dell'attività

nazionale, vale a dire l'industria (alla quale assicurerebbe rifornimenti e sbocchi di esportazione) ed il turismo (anche per evitare che il Paese tradizionalmente importatore di turismo diventi solo Paese di transito stante la massiccia presenza in Mediterraneo di navi-crociera straniera che tende a sottrarre all'Italia larghissime correnti di turismo nazionale ed internazionale, e ciò proprio in un periodo, come l'attuale, in cui il *trend* ascensionale del turismo in Italia mostra, se non una recessione quantitativa certo uno sviluppo più limitato di quello dei Paesi concorrenti).

Questa più aggiornata visione dei compiti della flotta di Stato è stata concretata in un documento che, conformemente alla politica di piano, è stato sottoposto alla preventiva approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica; il CIPE, dopo aver sentito i rappresentanti delle categorie (sindacati degli armatori e dei lavoratori) e degli enti (regioni marittime) più direttamente interessati al problema, ha espresso il proprio consenso sui principi, dettando le principali linee direttrici di attuazione, e rinviando all'Amministrazione marittima, in concordanza con le altre amministrazioni interessate il compito di predisporre in concreto il programma normativo, amministrativo, tecnico ed economico, al fine di pervenire entro un termine quinquennale ad una effettiva riorganizzazione della flotta pubblica, con la necessaria gradualità soprattutto per evitare, nei limiti del possibile, complessi problemi nel settore occupazionale.

Passando all'esame dei singoli articoli, nel primo di essi sono individuati i nuovi orientamenti, e quindi le nuove attività, che dovranno presiedere all'effettiva riorganizzazione tecnica ed amministrativa dell'armamento a partecipazione pubblica.

Come più sopra si è rilevato, in una con il progressivo smobilizzo della navigazione internazionale da passeggeri, si è profondamente innovato al precedente ordinamento, stabilendosi che l'armamento di Stato svolga la sua attività anche nel settore delle merci di massa. Invero, per quanto fin qui l'armamento privato abbia allargato il pro-

prio intervento e le proprie iniziative, tanto da portare la nostra flotta ad un notevole peso, qualitativo e quantitativo, sul piano internazionale, sta di fatto che a causa del più rilevante aumento dei traffici marittimi il ricorso all'utilizzazione della bandiera estera da parte delle nostre industrie si è fatto negli anni indispensabile: con la conseguente — e già accennata — lievitazione del *deficit* della bilancia dei noli. Ciò significa che l'intervento dell'armamento di Stato nel settore non andrà ad incidere sulla quota di traffico sin qui servita dall'armamento libero nazionale, ma si porrà come scopo quello di combattere il preponderante peso del naviglio di bandiera straniera.

Di notevole interesse è pure la prevista gestione, da parte di società a partecipazione statale, di navi scuola, ricerca, sperimentazione, che dovrebbe andare a coprire una carenza fin qui più che sentita della nostra marina mercantile.

L'articolo 2, come conseguenza dell'introduzione del nuovo sistema, che *ipso iure* determina l'abrogazione della legge n. 600 del 1962 nonché delle disposizioni precedenti in materia, sancisce la cessazione di efficacia delle convenzioni in atto e, di necessità, autorizza l'Amministrazione alla stipula delle nuove convenzioni necessarie.

Per l'attività crocieristica lo Stato non è chiamato dall'articolo 3 ad alcuna sovvenzione: i contributi ivi previsti, infatti, non soltanto hanno una durata limitata nel tempo, ma in termini economici hanno la sola funzione di consentire da un lato la trasformazione del naviglio esistente, per vero, non in grado, così com'è, di effettuare adeguatamente gli anzidetti servizi, dall'altro di sostenere i primi, ovviamente difficili, passi, specie in relazione alla già cennata agguerritissima concorrenza estera, che in qualche caso appare operare in regime non dissimile dal *dumping*.

Anche per quanto riguarda il trasporto delle merci di linea, l'articolo 4 è stato predisposto in piena aderenza alle direttive del CIPE: eppertanto, mentre stabilisce in via di principio che le linee medesime debbono essere gestite in regime di libertà imprendi-

toriale e senza oneri per lo Stato, prevede tuttavia la possibilità di un duplice ordine di interventi, diretti rispettivamente a consentire l'avvio di linee nuove o rinnovate con l'introduzione di navi ad altissimo livello tecnologico, ed a sostenere quelle attività che momentanei atteggiamenti recessivi del mercato rendano non economiche, ma che, in prospettiva è ragionevole presumere possano riconseguire validità: naturalmente, il principio generalmente presupposto è che sia le nuove, sia le preesistenti iniziative coincidano con le esigenze dell'economia nazionale e del suo sviluppo.

L'articolo 5 oltrechè consentire al Ministero della marina mercantile di determinare le linee di politica marittima dell'armamento pubblico mira a porre rimedio a quella che fin qui è stata una grave carenza del sistema, vale a dire la non immediata corrispondenza alle società di quanto dovuto in base alle vigenti convenzioni, con conseguenti aggravii di costi a titolo specialmente d'interessi bancari: la determinazione entro il 30 aprile degli eventuali oneri a carico dello Stato consentirà la loro iscrizione nel bilancio dell'anno successivo, e quindi il loro contestuale pagamento.

Con l'articolo 6 si dà effettiva attuazione alla determinazione del CIPE di smobilitare entro breve termine, ancorchè con la necessaria gradualità, i servizi transoceanici da passeggeri.

L'attività residuale viene sostenuta con apposite sovvenzioni previste dall'articolo 7. Naturalmente, a norma di quanto espressamente previsto dall'ultimo comma dell'articolo 1, anche in questa sede si provvederà ad assicurare la massima economicità dei servizi, al fine di contenere l'intervento pubblico, compatibilmente con la natura « a finire » dei servizi medesimi.

Mentre le attività fin qui descritte possono essere inquadrare tra quelle aventi carattere promozionale dell'economia, nel caso che la loro effettuazione è subordinata ad una presente o futura economicità, diretta o indiretta, non è dubbio che l'attività di collegamento tra le varie parti del territorio dello Stato rappresenta per lo Stato stesso

un atto dovuto, anche in ossequio al dettato costituzionale: ciò significa che, sia pure con gli opportuni temperamenti, si tratta di servizi che debbono essere comunque esercitati; ciò significa, ancora, che il loro regime deve essere nettamente distinto, anche quanto a politica di intervento pubblico, da quello delle attività di cui si è parlato in precedenza. L'articolo 9 sancisce tale concetto laddove dispone che i servizi in questione « debbono assicurare il soddisfacimento delle esigenze di sviluppo economico e sociale delle aree interessate » ai servizi medesimi. Con l'articolo 9 quindi si è inteso, stabilendo più impegnativi interventi statali, ribadire la già cennata sostanziale diversità tra i collegamenti con le isole e le linee internazionali. Diversità, del resto, *aliunde* riconosciuta dall'ordinamento, quando sostiene con stanziamenti di centinaia di miliardi i servizi ferroviari.

Conseguentemente al particolare carattere delle linee di collegamento interno, l'intervento statale deve immediatamente accompagnare tale tipo di attività: in tal senso dispone l'articolo 10 che pone i criteri di revisione della sovvenzione con un sistema tale da garantire il suo puntuale adeguamento agli oneri sostenuti dalla società concessionaria.

Gli articoli 11, 13 e 14 pongono norme rispettivamente in materia di revisione delle convenzioni, di inadempienza e deficienze da parte delle società e di vigilanza ministeriale.

Con gli articoli 15 e 16 vengono confermate le precedenti facilitazioni in materia fiscale alle società concessionarie ed agli enti capigruppo, mentre l'articolo 17 regola le perdite che derivano dalla riorganizzazione del settore.

L'articolo 19 determina l'ammontare dell'onere derivante dall'applicazione della legge, nonchè le modalità di copertura delle relative somme.

Con l'articolo 20 vengono dettate le norme per il pagamento di acconti nell'attesa della stipulazione delle nuove convenzioni. Infine con il successivo articolo 21 viene prevista l'emanazione di regolamento di esecuzione della legge, mentre con l'articolo 22 viene abrogata la legislazione precedente.

\* \* \*

Onorevoli senatori, il disegno di legge che il Governo sottopone al vostro esame è stato elaborato, come risulta da quanto precede, nel fermo intendimento di pervenire, sulla base dei sistemi di intervento dianzi elencati, ad un assetto della flotta di Stato, che mentre da un lato corrisponda esattamente alle aspettative dell'economia nazionale, dall'altro pesi sul pubblico erario il meno possibile. Questi risultati andranno raggiunti nel quadro di una nuova, globale politica marittima, la quale abbia come risultato il potenziamento di tutta la flotta di bandiera italiana, pubblica e privata: il Governo ritiene, infatti, assolutamente necessario che il naviglio mercantile nazionale raggiunga, alla fine del secondo programma quinquennale di sviluppo, una dimensione non inferiore ai 12 milioni di tonnellate lorde, che appare il minimo indispensabile per contenere ed arrestare il più volte ricordato incremento del *deficit* della bilancia dei noli.

A tal fine, il Governo vi invita a dare la vostra approvazione al presente disegno di legge, che rappresenta il primo momento della necessaria nuova politica marittima.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

Le attività in appresso indicate possono essere esercitate da società di navigazione, al cui capitale l'Istituto per la ricostruzione industriale partecipa, direttamente o indirettamente, per almeno il 51 per cento:

a) i servizi passeggeri di prevalente interesse turistico, ai sensi del successivo articolo 3;

b) il trasporto di merci di linea, ai sensi del successivo articolo 4;

c) la gestione provvisoria dei servizi internazionali da passeggeri, ai sensi del successivo articolo 6;

d) i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, ai sensi del successivo articolo 9;

e) la gestione di navi-scuola, di ricerca, di sperimentazione, ai sensi del successivo articolo 12;

f) il trasporto di merci di massa, secche e liquide, per il rifornimento delle industrie di base, in regime di libera attività imprenditoriale.

Le attività indicate nel comma precedente sono svolte avendo presenti le esigenze della massima efficienza ed economicità, secondo criteri di funzionalità e di specializzazione.

**Art. 2.**

Alla data del 31 dicembre 1972 cessano di avere efficacia le convenzioni stipulate a norma della legge 2 giugno 1962, n. 600.

Il Ministero della marina mercantile, di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a stipulare con le società indicate nell'articolo 1 nuove convenzioni, ai sensi delle disposizioni portate dalla presente legge, con decorrenza dal 1° gennaio 1973.

## Art. 3.

I servizi di prevalente interesse turistico indicati all'articolo 1, lettera *a*), sono esercitati, con carattere sperimentale per un periodo massimo di anni cinque.

Il Ministero della marina mercantile è autorizzato a concedere, a mezzo di apposita convenzione annuale, da stipularsi di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, un contributo di avviamento che assicuri per tutto il periodo di svolgimento dei servizi la gestione degli stessi in condizioni di equilibrio economico; in via preventiva, tale contributo è determinato sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti e delle spese di esercizio, ivi inclusi i costi di organizzazione e gli oneri finanziari.

## Art. 4.

Le linee per il trasporto delle merci previste nell'articolo 1, lettera *b*), vengono gestite in regime di libera attività imprenditoriale.

Tuttavia, quando specifiche esigenze dell'economia nazionale rendano indispensabile l'avviamento di nuovi servizi ovvero il mantenimento di determinate linee per le quali venga riconosciuta la momentanea impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione, il Ministero della marina mercantile è autorizzato a corrispondere, mediante apposite convenzioni da stipulare di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, rispettivamente:

*a*) per un periodo massimo di cinque anni, un contributo di avviamento pari alla quota di ammortamento ed interessi dell'investimento;

*b*) una sovvenzione determinata sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti, delle spese d'esercizio e dei costi di organizzazione e degli oneri finanziari.

Le convenzioni relative alle sovvenzioni indicate nella lettera *b*) del comma precedente hanno durata annuale.



## Art. 5.

Entro il mese di febbraio di ciascun anno, i programmi relativi ai servizi di prevalente interesse turistico e di quelli per il trasporto di merci di linea, da svolgere nell'anno successivo, vengono sottoposti al Ministero della marina mercantile.

Il Ministero della marina mercantile, entro il successivo 30 aprile, approva o modifica gli anzidetti programmi e determina, sentito il Ministero del tesoro, l'ammontare degli eventuali contributi e sovvenzioni, da iscriversi nel bilancio di previsione dello Stato per l'anno successivo.

## Art. 6.

I servizi passeggeri di linea, attualmente esercitati dalle società « Italia » di navigazione per azioni, « Lloyd Triestino » di navigazione per azioni, « Adriatica » di navigazione per azioni vengono gradualmente ridotti fino alla loro totale eliminazione, che deve avvenire entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge.

## Art. 7.

Il Ministero della marina mercantile è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio dei servizi indicati nell'articolo precedente, mediante apposite convenzioni annuali da stipulare di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali.

Le sovvenzioni indicate nel comma che precede debbono assicurare nel quinquennio la gestione dei servizi in condizioni di equilibrio economico; in via preventiva, tali sovvenzioni sono determinate sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti e delle spese di esercizio, ivi inclusi i costi di organizzazione e gli oneri finanziari.

## Art. 8.

Il Ministero della marina mercantile d'intesa con i Ministeri del tesoro e delle parte-

cipazioni statali, è autorizzato a regolare con apposite convenzioni le situazioni economico-patrimoniali che si determinano in relazione alle eliminazioni di naviglio indicato nell'articolo 6.

#### Art. 9.

I servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, indicati nell'articolo 1, lettera *d*), nonchè eventuali prolungamenti tecnicamente ed economicamente necessari, debbono assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate.

Il Ministero della marina mercantile è pertanto autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio degli anzidetti servizi, mediante apposita convenzione da stipulare, di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, per la durata di anni venti.

#### Art. 10.

La convenzione prevista dall'articolo precedente deve indicare:

- 1) l'elenco delle linee da svolgere;
- 2) la frequenza di ogni singola linea;
- 3) i tipi di nave da adibire ad ogni singola linea;
- 4) la sovvenzione, che deve essere determinata sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti, delle spese di esercizio e dei costi di organizzazione e degli oneri finanziari.

Entro il 30 giugno di ciascun anno si fa luogo alla revisione della sovvenzione da corrispondere per l'anno, ogni volta che nel corso dell'anno precedente, in almeno una delle componenti economiche indicate nella convenzione, si siano avute variazioni eccedenti la ventesima parte del valore considerato per la stessa voce nella determinazione della precedente sovvenzione.

## Art. 11.

Per motivi di traffico, ovvero per le esigenze indicate nel primo comma dell'articolo 9, il Ministero della marina mercantile, di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, può chiedere in qualunque momento la revisione della convenzione indicata nel secondo comma dello stesso articolo 9.

La revisione della convenzione può essere chiesta inoltre dalle parti a seguito di modifica dell'elenco delle linee da svolgere, ovvero dei tipi o del numero delle navi da adibire alle linee, nonchè in relazione al compimento di grandi lavori di trasformazione o di ammodernamento delle navi.

Qualora nell'effettuazione della revisione prevista dal presente articolo non sia raggiunto un accordo tra i Ministeri stipulanti e la società, si provvede alla definizione della controversia a mezzo di apposito arbitrato previsto dalle convenzioni.

## Art. 12.

La gestione di navi-scuola, di ricerca, di sperimentazione, viene regolata a mezzo di apposite convenzioni stipulate tra Amministrazioni o enti interessati e società indicate nel precedente articolo 1. Tali convenzioni sono approvate dal Ministero della marina mercantile, di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali.

Gli oneri derivanti dalle predette convenzioni sono a carico dei bilanci delle Amministrazioni o degli enti interessati.

## Art. 13.

Nei casi di gravi deficienze o inadempienze indicati nelle norme di attuazione, il Ministero della marina mercantile contesta i relativi addebiti alla società interessata, assegnando contestualmente un congruo termine per la loro eliminazione.

Trascorso inutilmente tale termine il Ministro della marina mercantile ed il Mini-

stro delle partecipazioni statali, di concerto con il Ministro del tesoro, possono sciogliere gli organi sociali e procedere alla nomina di un commissario per la gestione della società.

Il commissario provvede ad eliminare le anzidette deficienze o inadempienze ed a convocare l'assemblea per la ricostituzione degli organi sociali non appena le dette deficienze o inadempienze siano state eliminate.

La gestione commissariale non può, comunque, eccedere la durata di un anno.

#### Art. 14.

Il Ministero della marina mercantile esercita la vigilanza tecnica sullo svolgimento delle linee e dei servizi.

Il predetto Ministero, d'intesa con il Ministero del tesoro e con quello delle partecipazioni statali, ha facoltà di procedere ad ispezioni e controlli, nonché di chiedere dati, elementi e documenti o di prendere in esame registri, libri, corrispondenza ed ogni altro documento che sia ritenuto necessario.

La vigilanza di cui ai precedenti comma è fatta nell'interesse della società e le spese relative graveranno su appositi fondi da costituirsi con effettuazione di una ritenuta del 2 per mille sulle somme pagate per sovvenzioni e contributi, da farsi affluire alla entrata dello Stato per essere riassegnata, nei limiti delle riconosciute necessità, con decreto del Ministro del tesoro allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

#### Art. 15.

Fermo restando il disposto dell'articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 634, e dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 635, sono soggetti alle tasse fisse di registro ed ipotecaria di lire 10.000:

a) tutte le convenzioni stipulate in applicazione della presente legge;

b) gli atti posti in essere dalle società indicate nell'articolo 1, dalla Società finanziaria marittima (FINMARE) e dall'Istituto

per la ricostruzione industriale, riguardanti costruzioni, compravendite, permute, conferimenti e trasferimenti di navi, noleggi, apertura di crediti e finanziamenti, compresi le garanzie e gli aumenti di capitale.

Art. 16.

Per la stipulazione degli atti previsti e dipendenti dalla applicazione della presente legge, gli onorari notarili sono liquidati nella misura prevista dalla tariffa notarile ridotta di un quarto.

Art. 17.

Il Ministero della marina mercantile, di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a regolare con apposite convenzioni le perdite patrimoniali ed i relativi oneri finanziari derivanti alle società indicate nell'articolo 1 dai provvedimenti di radiazione del naviglio attuati a partire dal 1° gennaio 1973.

Art. 18.

Il Ministero della marina mercantile, di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a regolare con apposite convenzioni gli oneri derivanti alle società indicate nell'articolo 1 dai provvedimenti diretti alla riqualificazione ed all'esodo agevolato del personale, attuati a partire dal 1° gennaio 1973.

Art. 19.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 104 miliardi per l'esercizio 1973, si provvede con le somme già iscritte al capitolo 1174 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per detto esercizio e dei corrispondenti capitoli dei successivi esercizi finanziari.

## Art. 20.

Fino alla data di approvazione delle convenzioni previste dalla presente legge, il Ministero della marina mercantile, d'intesa con quello del tesoro, corrisponde, in rate mensili posticipate, acconti il cui ammontare complessivo non superi il 90 per cento dell'importo globale indicato nell'articolo che precede.

## Art. 21.

Le norme per l'attuazione della presente legge sono emanate entro un anno dalla sua entrata in vigore con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con quelli del tesoro e delle partecipazioni statali, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

## Art. 22.

Sono abrogati il regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito con legge 10 luglio 1937, n. 1002, la legge 2 giugno 1962, n. 600, nonchè ogni altra disposizione contraria ed incompatibile.