

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 1367)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(PIERACCINI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(LA MALFA)

col **Ministro delle Finanze**

(COLOMBO)

e col **Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni**

(TOGNI)

NELLA SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1973

Riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale

I

ONOREVOLI SENATORI. — Con la legge n. 34 del 5 gennaio 1953 il Ministro della marina mercantile, di concerto con quelli del tesoro e delle poste e telecomunicazioni, fu autorizzato ad affidare all'industria privata l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale ripartiti in 4 settori:

- a) Arcipelago toscano;
- b) Isole partenopee e pontine;
- c) Isole Eolie;
- d) Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria,

stipulando, con gli esercenti i servizi, da scegliersi a mezzo di pubblica gara o di licitazione privata, convenzioni della durata di 20 anni.

In assolvimento del mandato ricevuto la Amministrazione, nel corso dell'anno 1953, bandì pubblica gara per l'affidamento dei predetti servizi. Risultarono aggiudicatari:

la società per azioni « Navigazione Toscana », con sede in Roma, per i servizi del settore « A »;

la società per azioni di navigazione « Partenopea », con sede in Napoli, per i servizi del settore « B »;

la società per azioni di navigazione « Navisarma », con sede in Messina, per i servizi del settore « C »;

la società per azioni di navigazione « SI.RE.NA. », con sede in Palermo, per i servizi del settore « D ».

Con ciascuna delle predette quattro Società fu stipulata la convenzione ventennale prescritta dalla legge con decorrenza del 1° gennaio 1954 e scadenza al 31 dicembre 1973.

Nel corso del ventennio i servizi di cui trattasi hanno subito, rispetto alla iniziale (1° gennaio 1954) consistenza, sensibili modifiche migliorative per quantità e qualità in funzione della necessità di adeguare via via i servizi medesimi alle esigenze economiche e sociali delle zone interessate.

E difatti (per far cenno delle modifiche più importanti):

nel settore dell'Arcipelago toscano sono state sostituite tutte le navi;

nel settore delle isole Partenopee e Pontine è stato sensibilmente variato il numero e lo sviluppo delle linee portate da 11 a 22 e sono state sostituite alcune navi;

nel settore delle isole Eolie, le isole medesime sono state collegate anche con Palermo e le navi sono state tutte sostituite;

nel settore delle isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria, le vecchie navi sono state quasi tutte sostituite con nuove navi autotraghetto.

Parallelamente con la realizzazione delle modifiche è variata (in aumento) la spesa dei servizi a carico del bilancio dello Stato, variazione questa che è dipesa anche, e in parte preponderante, dalla revisione triennale della sovvenzione prevista dalla legge. Più precisamente rispetto alla sovvenzione annua prevista al 1° gennaio 1954:

la sovvenzione per i servizi dell'Arcipelago toscano è salita da lire 392.500.000 a lire 818.416.117;

la sovvenzione per i servizi delle isole Partenopee e Pontine è salita da lire 506 milioni 239.293 a lire 1.770.742.127;

la sovvenzione per i servizi delle isole Eolie è salita da lire 434.000.000 a lire 1.090.826.986;

la sovvenzione per i servizi delle isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria è salita da lire 427.128.100 a lire 1.286.061.685.

Sul bilancio dello Stato, grava, quindi, attualmente per i servizi di cui trattasi la spesa complessiva di lire 4.966.046.915 all'anno, rispetto a quella di lire 1.759.867.393 prevista al 1° gennaio 1954.

Detta spesa complessiva di lire 4 miliardi 966.046.915 è quella risultante dalla revisione del triennio 1969-1971 con effetto, secondo quanto previsto dalla legge, nel successivo triennio 1972-1974.

La cifra di lire 4.966.046.915 è suscettibile di aumento in quanto le società « Navisarma », « SI.RE.NA. » e « Partenopea » hanno instaurato controversia arbitrale relativamente all'interpretazione da dare ad un articolo (articolo 4) della convenzione che disciplina la revisione della sovvenzione e più precisamente alla espressione « prezzo complessivo convenuto ». Il lodo arbitrale è stato favorevole alle tesi sostenute da dette tre Società per cui la spesa di cui trattasi aumenta di circa lire 130 milioni annui. Al 31 dicembre 1973, pertanto, per i servizi marittimi sovvenzionati svolti dalle 4 citate Società il bilancio dello Stato sopporterà la spesa annua di circa lire 5.100 milioni.

Ed ora un cenno sommario sugli elementi basilari che costituiscono il servizio attualmente svolto dalle Società:

a) la società SI.RE.NA. esercisce 5 linee marittime sovvenzionate nel settore delle isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria.

Alle linee sono assegnate 4 navi: « A. da Messina » di 1.227 tsl.; « D. Carpaccio » di 1.227 tsl.; « Canaletto » di 482 tsl.; « Nuova Ustica » di 474 tsl.

La spesa annua per il personale navigante è stata nel 1971 di complessive lire 724 milioni 448.917, quella per il personale amministrativo di complessive lire 67.931.904: in totale, quindi, per il personale amministrativo e navigante, lire 792.380.821 annue. È da tenere presente (e ciò vale anche per le altre tre società) che tale spesa è quella riconosciuta in sede di accertamenti per la revisione triennale della sovvenzione.

Nel 1972 è stata corrisposta alla Società la sovvenzione di lire 1.286.061.685.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Raffrontando sovvenzione e spesa per il personale risulta che la sovvenzione è stata assorbita per il 61 per cento dalla spesa per il personale.

Gli introiti netti del traffico sono ammontati nel 1971 a lire 102.911.005: per introiti netti del traffico (e ciò vale anche per le altre tre società) va inteso tutto l'incasso lordo delle società diminuiti degli incassi relativi ai viaggi extraconvenzione effettuati dalle Società, delle somme incassate ma di spettanza di altri (Ferrovie dello Stato, Compagnie lavoratori portuali, eccetera) nonché delle spese per provvigione, pubblicità, stampa, eccetera.

Tenuta presente l'entità della sovvenzione annua, si nota che il traffico sovvenzionato ha fatto realizzare introiti che rappresentano l'8 per cento della sovvenzione;

b) la società « Navigazione Toscana » esercisce 4 linee marittime sovvenzionate nel settore delle isole dell'Arcipelago toscano. Alle linee sono assegnate 4 navi: « Flaminia nuova » di 2.287 tsl.; « Aethalia » di 1.306 tsl.; « Riomarina » di 352 tsl.; « Isola d'Elba » di 499 tsl.

La spesa annua per il personale navigante è stata per il 1971 di lire 681.786.122 complessivamente; quella per il personale amministrativo di complessive lire 65.530.883: in totale, per il personale amministrativo navigante, lire 747.317.005.

Lo Stato nel 1972 ha corrisposto alla Società la sovvenzione di lire 818.416.117; raffrontata alla sovvenzione corrisposta, la spesa del personale rappresenta il 91 per cento circa della sovvenzione medesima.

Gli introiti netti del traffico sovvenzionato svolto dalla Società nel 1971 sono stati di lire 283.636.250. Essi rappresentano il 34 per cento circa della sovvenzione;

c) la società « Partenopea » esercisce 22 linee marittime sovvenzionate nel settore delle isole Partenopee e Pontine.

Alle linee sono assegnate 12 navi: « Capri » di 635 tsl.; « Equa » di 545 tsl.; « Mergellina » di 508,28 tsl.; « Abbazia » di 547,51 tsl.; « Sorrento » di 308,44 tsl.; « Amalfi » di 331,75 tsl.; « Tragara » di 640 tsl.; « Isola di Procida » di 640 tsl.; « Isola di Ponza » di 650 tsl.;

« Falerno » di 600 tsl.; « Partenope » di 640 tsl.; « Epomeo 1° » di 580 tsl.

La spesa è stata nel 1971 per il personale navigante di complessive lire 1.548.716.731 e per il personale amministrativo di complessive lire 109.303.171: totale annuo, tra personale amministrativo e navigante, di lire 1.658.019.902.

Nel 1972 è stata corrisposta alla società la sovvenzione di lire 1.770.742.127. La sola spesa del personale ha assorbito il 93 per cento della sovvenzione.

Gli introiti netti del traffico sovvenzionato svolto dalla Società nel 1971 sono stati di lire 376.609.106; essi rappresentano il 21 per cento della sovvenzione corrisposta;

d) la società « Navisarma » di Messina esercisce 8 linee marittime sovvenzionate nel settore delle isole Eolie.

Alle linee sono assegnate 4 navi: « Lipari » di 1.551 tsl.; « Basiluzzo » di 763 tsl.; « Vulcanello » di 763 tsl. ed « Eolo » di 703 tsl.

La spesa annua per il personale navigante è stata nel 1971 di complessive lire 788 milioni 161.807; quella per il personale amministrativo di complessive lire 74.861.632: in totale, tra personale amministrativo e navigante, lire 863.023.439.

Nel 1972 è stata corrisposta alla Società la sovvenzione di lire 1.090.826.986; raffrontata alla sovvenzione corrisposta, la spesa del personale rappresenta il 79 per cento della sovvenzione medesima.

Gli introiti netti del traffico sovvenzionato svolto dalla Società nel 1971 sono ammontati a lire 86.300.427. Essi rappresentano, pertanto, il 7 per cento della sovvenzione.

II

Affidati i servizi di cui trattasi all'industria privata stipulando con gli esercenti convenzioni della durata di venti anni, l'Amministrazione ha assolto il mandato conferitole in materia dal legislatore e si pone ora, pertanto, il problema di conoscere se, in quale misura e con quali modalità i servizi medesimi debbano continuare ad essere assistiti da sovvenzione statale, dopo il 31 dicembre

1973, data di scadenza delle predette convenzioni.

In altri termini, spetta al legislatore di stabilire come nell'immediato futuro debba essere continuato l'esercizio dei servizi, che si ritiene non possano avere soluzione di continuità considerata la loro indispensabilità. Da ciò discende la ragione d'essere del presente disegno di legge, con il quale vengono sottoposte all'esame e all'approvazione del Parlamento quelle proposte di ordinamento che i tempi mutati e l'esperienza di tutto un ventennio consiglierebbero di instaurare.

Si ritiene opportuno, nel formulare dette proposte, illustrare i criteri direttivi fondamentali dai quali scaturiscono.

Si pone anzitutto il problema dell'entità dei servizi da sovvenzionare e del conseguente carico finanziario per lo Stato.

Ritenuto indiscutibile che lo Stato debba assicurare l'effettiva possibilità di collegamento tra le varie parti del territorio nazionale nonchè lo sviluppo economico e sociale delle zone interessate, occorre considerare due elementi per i quali l'attuale situazione si differenzia sostanzialmente da quella di venti anni fa. Oggi in misura maggiore (settore delle isole Partenopee e Pontine e dell'Arcipelago toscano) o minore (settore delle isole Eolie e delle isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria) l'armamento libero (intendendosi per tale quello esercente la navigazione marittima senza contributo o sovvenzione statale) è presente in tutti e quattro i settori di traffico molto di più che non nel 1953. È di osservazione e di constatazione giornaliera, il nutrito numero di piccole navi e di aliscafi di armatori liberi che, ad esempio, nel golfo di Napoli fanno la spola tra le isole e la terraferma trasportando decine di migliaia di persone con tariffe, per giunta, non superiori a quelle delle navi della società sovvenzionata dallo Stato (la società « Partenopea »).

Altro importante elemento su cui soffermarsi è la mutata situazione dei collegamenti via terra tra i vari centri urbani delle singole Isole. I comuni costieri dell'isola d'Elba, e quelli dell'isola d'Ischia, ad esempio, sono oggi collegati tra loro con mezzi

pubblici di trasporto terrestre circolanti su efficienti strade.

L'ovvia conseguenza di una situazione come quella sopra cennata è che sovvenzionare con pubblico denaro linee marittime là dove è viva e attiva la presenza dell'armamento libero o collegare via mare i vari porti di un'isola i quali possono più agevolmente e più celermente essere raggiunti per via terrestre si tradurrebbe in un vero e proprio sciupio di pubblico denaro.

Un primo fondamentale criterio direttivo al quale dovrebbe uniformarsi il nuovo ordinamento dovrebbe, pertanto, consistere nello stabilire che le linee marittime da sovvenzionare debbono ridursi allo stretto indispensabile sotto l'aspetto del numero, ma con garanzia di regolare continuità anche in funzione del trasporto degli effetti postali e dei generi di prima necessità; nello stabilire altresì che l'intervento sovvenzionatore dello Stato deve limitarsi a collegare un solo porto isolano possibilmente con un solo porto della costa continentale e il conseguente divieto di sovvenzionare collegamenti via mare tra località costiere di una isola tra le quali esistano efficienti strade e regolari linee di trasporti pubblici terrestri.

Circa il soggetto o i soggetti cui affidare i servizi in parola si ritiene che nel pubblico interesse si dovrebbe perseguire il risultato della maggiore possibile efficienza con il minore possibile sforzo economico. Un risultato del genere, intanto, postulerebbe l'affidamento dei servizi ad un unico armatore: un solo gestore al posto di quattro, una sola organizzazione e una sola amministrazione. Sotto il profilo funzionale poi un unico centro di direzione e di propulsione non potrebbe non giovare all'armonizzazione, alla speditezza, alla tempestività e alla regolarità del servizio; oltre tutto una visione unitaria delle esigenze del servizio sovvenzionato permetterebbe interventi rapidi per colmare eventuali deficienze e carenze momentanee in quanto sussisterebbe la possibilità, ad esempio, di spostamenti di navi da un settore all'altro assommandosi tutte le linee in un unico servizio.

Definita la questione dell'unicità o pluralità degli armatori cui affidare il servizio sov-

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

venzionato, sorge il problema della scelta del soggetto.

Nella scelta del soggetto occorre tener presente lo scopo da conseguire: il miglior servizio, al minor prezzo. Bisogna che gli armatori nazionali gareggino tra loro e che l'Amministrazione operi la sua scelta nel più vasto campo possibile. Da ciò l'opportunità che la scelta venga attuata mediante il sistema normale prescritto dalla legge e dal regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato: il pubblico incanto o la licitazione privata. Si è ritenuto di non far cenno e, quindi, di escludere la trattativa privata ad evitare che per servizi di tanta importanza e di tanta rilevanza finanziaria si crei artificialmente uno stato di necessità a danno dell'Erario.

Il servizio marittimo oggetto della presente relazione costituisce compito preciso e indeclinabile dello Stato, il quale deve assicurarne la continuità e la regolarità. È un servizio pertanto che non obbedisce — a differenza dei servizi similari esercitati da liberi armatori — a criteri esclusivamente economici e non ha in sé la possibilità di raggiungere l'equilibrio economico della gestione. In ciò la ragione d'essere e la necessità della sovvenzione statale. La sovvenzione corrisposta all'esercente il servizio deve poi ovviamente essere periodicamente adeguata al mutevole andamento dei costi di gestione.

Considerato pacifico e indiscutibile corrispondere la sovvenzione e farla oggetto di periodica revisione, occorre esaminare il sistema col quale realizzare la revisione medesima.

Il sistema di revisione, contemplato dalla legge n. 34 del 1953, si è dimostrato, alla luce dell'esperienza, non adatto ai tempi, come quelli in corso, di mutevolezza economica.

Com'è noto, con tale sistema sono stati ammessi a revisione soltanto due elementi di spesa (il combustibile e il personale) e l'unico elemento di entrata: gli introiti del traffico; la periodicità della revisione è stata fissata in periodi eccessivamente lunghi e, precisamente, di triennio in triennio, con effetto, per giunta, posticipato di tre anni; è

stata detratta dal *quantum* di variazione una ampia fascia di alea e, in altri termini, di « franchigia »: il 10 per cento dell'ammontare del prezzo complessivo convenuto. Siffatto sistema di revisione sembra giusto per periodi economici caratterizzati da una certa stabilità di prezzi. Quando i prezzi, però, vanno soggetti a frequenti e sensibili mutamenti, il sistema medesimo viene quasi del tutto meno allo scopo per il quale è introdotto. È accaduto nei confronti delle quattro attuali società concessionarie che ad un periodo di gestione di 7-8 anni relativamente tranquillo è seguito un periodo che tuttora dura, nel quale si è verificata una tumultuosa lievitazione dei prezzi e il sistema ha rivelato allora tutta la sua pesantezza a danno delle società. È venuta meno quella funzione riparatrice e riequilibratrice che costituisce la ragion d'essere della revisione.

Occorre, pertanto, porre la revisione della sovvenzione su basi più ragionevoli e aderenti alla realtà. A tal fine si propone un sistema che, pur poggiando sugli stessi capitali della legge del 1953, non venga meno alla sua funzione ora cennata e non si risolva per conseguenza in un improduttivo e inefficace adeguamento economico.

Al riguardo si propone che gli elementi di spesa da ammettere a revisione siano costituiti oltre che dal personale e dal combustibile anche dalle manutenzioni e riparazioni sia ordinarie che straordinarie delle navi, che la periodicità della revisione da triennale diventi biennale, che infine la franchigia anziché del 10 per cento del prezzo complessivo convenuto sia dell'1 per cento degli introiti lordi.

Per quanto riguarda il personale amministrativo e navigante attualmente alle dipendenze delle quattro società sovvenzionate si ritiene equo, oltre che socialmente e politicamente opportuno, che venga tenuto nella dovuta considerazione il loro posto di lavoro. Bisogna far obbligo, quindi, al nuovo esercente di assumere il personale medesimo entro i limiti e la latitudine che assumerà il nuovo servizio con mantenimento dei livelli occupazionali. Quella eventuale piccola aliquota di personale specialmente navigante che si dimostrasse superfluo per

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

il nuovo servizio si ha fondato motivo di ritenere che conserverà il posto di lavoro presso l'attuale propria società o in ogni caso presso altri armatori liberi, considerato anche la carenza o non esuberanza di mano d'opera che oggi si registra nel campo della navigazione marittima.

L'entità dell'attuale personale si aggira su circa 600 unità complessivamente: circa 40 amministrativi e circa 560 tra ufficiali, sottufficiali e comuni.

Circa la copertura finanziaria della spesa è appena il caso di accennare che già nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (cap. 1174) sono stanziati i fondi con i quali si fa fronte al pagamento della sovvenzione agli attuali esercenti dei servizi. Si ha motivo di ritenere al riguardo che, una volta definita l'impalcatura del servizio ed espletata la gara per la sua aggiudicazione, la spesa risulterà inferiore alla cifra di circa 5 miliardi di lire che rappresenta la consistenza dell'attuale stanziamento e ciò per la concomitante attuazione di due criteri: la riduzione delle linee allo stretto indispensabile e l'affidamento dei servizi a un solo armatore.

Nel corso di questa seconda parte della presente relazione sono stati esposti i criteri dai quali sono scaturiti i capisaldi del nuovo ordinamento che si va a proporre. Nella seguente terza parte si passa ad un cenno illustrativo dei singoli articoli del disegno di legge.

III

L'articolo 1 sancisce anzitutto il principio che lo Stato sovvenziona linee marittime aventi determinate funzioni e riguardanti le isole indicate nell'articolo medesimo. Sancisce, altresì, l'unicità dell'esercente e ne indica il modo di scelta.

Con l'articolo 2 si stabiliscono le fonti della regolamentazione sia della concessione della sovvenzione sia dell'esercizio delle linee: la legge e una convenzione. Si stabiliscono poi le parti: da un lato il Ministero della marina mercantile — previo concerto

con i Ministeri del tesoro e delle poste e telecomunicazioni — e dall'altro l'esercente concessionario della sovvenzione. Si stabilisce, inoltre, la durata della convenzione: 20 anni.

L'articolo 3, di fondamentale importanza, fissa i criteri ai quali l'Amministrazione deve attenersi nello stabilire le linee marittime da esercitare. Anzitutto è dichiarato in funzione del soddisfacimento di quali esigenze lo Stato sovvenziona l'esercizio delle linee di cui trattasi ed è precisato che le linee medesime debbono essere ridotte allo stretto indispensabile. La legge n. 34 del 1953 elenca le linee da esercitare indicandone, per ciascuna, itinerario e periodicità. Si nota, esaminando gli itinerari, che sono stati stabiliti più scali per una stessa isola (ad esempio: Porto Azzurro e Rio Marina - Forio, Lacco Ameno, Casamicciola - Lipari, Canneto, ecc.).

Oggi, tra le località cui si riferiscono detti scali, esistono efficienti strade e regolari servizi pubblici di trasporto terrestri per cui si va via terra da una località all'altra con poca spesa e in molto minor tempo che non via mare. Non vi è, pertanto, alcuna plausibile ragione che sul bilancio dello Stato gravino le forti spese di un collegamento via mare tra le località di cui trattasi, spese che si aggiungerebbero immotivatamente a quelle spesso rilevanti già sostenute dal medesimo bilancio per servizi infrastrutturali interessanti tali località.

La massiccia presenza, quasi dovunque, dell'armamento libero, lo sviluppo della rete stradale e dei servizi pubblici di trasporto su strada costituiscono i motivi di fondo delle disposizioni dell'articolo 3.

Con gli articoli 4 e 5 viene disciplinata la revisione rispettivamente della convenzione e della sovvenzione.

Per quanto riguarda la revisione della convenzione si è ritenuto opportuno di ancorarla alla necessità del miglioramento dei servizi per corrispondere alle esigenze economiche e sociali delle zone interessate. La mutevolezza di tali esigenze nell'arco di venti anni non si presta a rigida programmazione iniziale, per cui è sembrato ovvio demandare all'Amministrazione di giudicare se e quando

i servizi abbiano bisogno di miglioramento. Tale sistema di revisione della convenzione è del resto quello previsto dalla legge n. 34 del 1953.

Per quanto riguarda la revisione della sovvenzione si sono apportati, per le ragioni esposte nella parte II della presente relazione, correttivi al sistema già previsto dalla legge n. 34 ora citata.

Il primo comma dell'articolo 6 non richiede particolare illustrazione.

La presenza di funzionari delle Amministrazioni del tesoro e della marina mercantile nel collegio sindacale risponde alla necessità, ormai generalmente sentita, di seguire con continuità e dall'interno l'andamento della gestione di quegli enti che ricevono sovvenzioni o contributi dal bilancio dello Stato.

Con l'articolo 7 viene data disciplina al naviglio da assegnare alle linee. Nella legge numero 34 del 5 gennaio 1953 è prevista analoga norma che trova la sua ragion d'essere nella necessità di assicurare la continuità del servizio anche sotto il profilo del materiale nautico. È demandato al Ministero della marina mercantile di indicare le navi da passare al nuovo esercente, tenute presenti le esigenze e le necessità del nuovo servizio. Le navi così scelte danno affidamento di espletare un buon servizio in quanto sono già in attività sulle linee sovvenzionate.

L'articolo 8 si occupa del personale amministrativo e navigante dipendente dalle attuali quattro società concessionarie e può considerarsi logica conseguenza del precedente articolo 7. Comunque nella seconda parte della presente relazione si è accennato alle ragioni che militano a favore della salvaguardia del posto di lavoro del personale medesimo.

Si è ritenuto di precisare che deve trattarsi del personale iscritto nei ruoli organici al 31 dicembre 1972 e ciò ad evitare che in vista dell'attuazione del nuovo ordinamento si crei artificialmente una situazione inflazionistica all'ultimo momento. È demandato, comunque, al Ministero della marina mercantile di stabilire l'entità del personale da assumere tenuto conto del servizio affidato all'esercente le linee marittime.

L'articolo 9, oltre a stabilire che la vigilanza e il controllo sul servizio spetta al Ministero della marina mercantile, stabilisce con quali mezzi finanziari si fa fronte alla relativa spesa: una ritenuta del 2 per mille sulla sovvenzione pagata all'esercente le linee marittime da versare in conto entrate eventuali del Tesoro. La disposizione è in linea con il sistema ormai generalmente invalso di non far gravare o ulteriormente gravare sul bilancio dello Stato le spese di ispezioni, controlli, vigilanze da parte della pubblica amministrazione: valgono, come esempi nel campo marittimo, l'articolo 23 della legge n. 19 del 4 gennaio 1968, relativa ai provvedimenti in favore delle industrie delle costruzioni navali e dell'armamento, che autorizza ad operare, per le ispezioni e i controlli, una ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per i contributi previsti dalla legge medesima; e l'articolo 51 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima che mette a carico dei concessionari le spese per il collaudo e le ispezioni agli stabilimenti e depositi costieri.

Le agevolazioni tributarie contemplate nell'articolo 10 sono già, in parte, accordate alle società esercenti i servizi marittimi sovvenzionati sia di carattere locale che di preminente interesse nazionale (vedansi articolo 6 della legge n. 34 del 5 gennaio 1953 e articoli 12 e 13 della legge n. 600 del 2 giugno 1962).

L'articolo 11 prescrive che le convenzioni debbono essere comunicate al Parlamento e, insieme col decreto presidenziale di approvazione, pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

Con l'articolo 12, infine, si indicano i mezzi per far fronte alla spesa prevista dalla legge. Al riguardo si ripete che la somma attualmente stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (cap. 1174) per il servizio affidato alle attuali quattro società dovrebbe, per le ragioni esposte nella seconda parte della presente relazione, risultare più che sufficiente a fronteggiare la spesa del servizio da svolgere in base al presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio delle linee marittime necessarie ad assicurare un servizio locale a carattere postale e commerciale con le isole dell'Arcipelago toscano, Partenopee, Pontine, Eolie, Egadi, Pelagie, di Ustica e di Pantelleria.

Tutte le predette linee marittime devono essere affidate ad un unico esercente, concessionario della sovvenzione, da scegliersi mediante pubblico incanto o licitazione privata.

Art. 2.

La concessione della sovvenzione e l'esercizio delle linee marittime di cui al precedente articolo 1 sono regolati dalla presente legge e da una convenzione da stipularsi fra l'esercente le linee marittime, concessionario della sovvenzione, e il Ministero della marina mercantile, previo concerto con i Ministeri del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni.

La convenzione è approvata con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con quelli del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni.

La convenzione dura venti anni a decorrere dal 1° gennaio 1974; essa, oltre alle disposizioni della presente legge relative alla concessione della sovvenzione e agli obblighi dell'esercente le linee marittime, contiene ogni altra norma ritenuta necessaria per il regolare svolgimento del servizio.

Art. 3.

Le linee marittime di cui all'articolo 1 sono stabilite dal Ministero della marina mercantile di concerto con il Ministero del tesoro e il Ministero delle poste e delle tele-

comunicazioni. Il loro numero e la loro periodicità debbono essere strettamente indispensabili a soddisfare le esigenze del servizio postale e del commercio, nonché le esigenze dello sviluppo economico di ciascuna isola.

In caso di possibilità di più scali in una stessa isola, uno solo di essi, di massima, deve essere compreso negli itinerari delle predette linee. In ogni caso negli itinerari medesimi non debbono essere compresi porti di località tra le quali esistano regolari servizi pubblici di trasporto su strada.

Con le predette linee ciascuna isola deve essere collegata, di massima, con un solo porto della costa continentale o della Sicilia, che sia giudicato più idoneo e funzionale in relazione alle esigenze da soddisfare.

Art. 4.

Il Ministro della marina mercantile, previo concerto con quelli del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni, può chiedere la revisione della convenzione, sempre quando ravvisi la necessità di migliorare il servizio per esigenze economiche e sociali.

La revisione viene attuata con apposita convenzione aggiuntiva da approvarsi con le modalità di cui all'articolo 2.

Art. 5.

La sovvenzione è soggetta a revisione biennale, in relazione alle variazioni in aumento o in diminuzione intervenute negli introiti netti del traffico e nei costi del personale, del combustibile, delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e delle manutenzioni e riparazioni straordinarie per riclassifiche delle navi.

Per introiti netti di cui al precedente comma debbono intendersi gli introiti lordi diminuiti delle spese di traffico relative ad abbuoni, ristorni, senserie, provvigioni, nonché delle spese portuali per passeggeri e di quelle di pubblicità limitatamente alle misure percentuali da stabilirsi nella convenzione.

Le variazioni nei costi del personale, del combustibile e delle manutenzioni e ripara-

zioni ordinarie e straordinarie predette vanno calcolate in base ad indici ed in relazione ad organici, quantità e percentuali da indicare nella convenzione.

La revisione della sovvenzione in aumento o in diminuzione viene effettuata semprechè la somma algebrica delle variazioni verificatesi nel biennio negli introiti lordi, al netto delle spese di traffico, e nei costi degli elementi sopra indicati relativi al biennio medesimo superi l'uno per cento di detti introiti lordi ed è riconosciuta soltanto per la parte eccedente l'importo di tale percentuale.

La revisione ha effetto per il biennio successivo al periodo cui si riferisce. Le eventuali variazioni della sovvenzione, in aumento o in diminuzione, dipendenti dalle revisioni biennali, sono approvate con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

Art. 6.

I membri del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale della società preposta alla gestione delle linee di cui alla presente legge debbono essere cittadini italiani.

Alla formazione del collegio sindacale partecipano, designati dai rispettivi Ministeri:

a) in qualità di membri effettivi: un funzionario del Ministero del tesoro, con funzioni di presidente, e un funzionario del Ministero della marina mercantile;

b) in qualità di membri supplenti: un funzionario del Ministero del tesoro e un funzionario del Ministero della marina mercantile.

Art. 7.

È fatto obbligo all'esercente le linee marittime di cui alla presente legge di rilevare il naviglio ritenuto necessario dal Ministero della marina mercantile per lo svolgimento delle linee medesime, appartenente alle società esercenti i servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale in base alle convenzioni stipulate in applicazione della legge 5 gennaio 1953, n. 34.

Il prezzo del rilievo è determinato da un collegio peritale, con le funzioni di arbitro inappellabile, composto di cinque membri dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate e il quinto, in mancanza di accordo tra le parti, è nominato dal Presidente del Tribunale di Roma.

Art. 8.

All'esercente le linee marittime previste dalla presente legge è fatto obbligo di assumere il personale, iscritto nei ruoli organici del personale amministrativo e navigante al 31 dicembre 1972, dipendente dalle società indicate nel primo comma del precedente articolo 7, nella misura stabilita dal Ministero della marina mercantile in relazione alle esigenze del servizio da svolgere, quali risultano per effetto dell'unificazione di gestione e della ristrutturazione delle linee marittime e degli scali. Il personale così assunto conserva la qualifica, il grado e l'anzianità conseguiti presso le predette società.

Art. 9.

Spetta al Ministero della marina mercantile la vigilanza ed il controllo sullo svolgimento del servizio in conformità della disciplina stabilita nella convenzione.

Alle spese necessarie per l'espletamento del predetto compito di vigilanza e di controllo si fa fronte mediante ritenuta del 2 per mille sulle sovvenzioni, da farsi affluire all'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. 10.

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 diecimila:

a) la convenzione e le convenzioni aggiuntive stipulate in applicazione della presente legge;

b) gli atti posti in essere dall'esercente le linee marittime, concessionarie della convenzione, riguardanti costruzioni, compravendite, permute, noleggi, locazioni e conferimenti di navi attinenti alle linee marittime medesime.

Art. 11.

Le convenzioni stipulate in applicazione della presente legge debbono essere comunicate al Parlamento.

Il decreto di approvazione delle convenzioni, insieme col testo delle convenzioni medesime, deve essere pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

Art. 12.

All'onere annuo, derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede con gli ordinari stanziamenti del capitolo 1174 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile dei competenti esercizi finanziari.