

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(CARTA)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(GORIA)

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

(ROMITA)

col **Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale**

(DE MICHELIS)

e col **Ministro delle Partecipazioni Statali**

(DARIDA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 SETTEMBRE 1985

#### Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare)

ONOREVOLI SENATORI. — Il trasporto marittimo occupa una posizione di importanza primaria per il nostro sistema produttivo, che per via mare si approvvigiona di circa il 90 per cento delle materie prime necessarie e, sempre per via mare, esporta oltre i due terzi dei prodotti finiti.

La via marittima costituisce, così, un tramite indispensabile per il nostro interscambio con l'estero e tale rimarrà, per quel che oggi è dato prevedere, anche per il futuro.

In tali condizioni ogni peggioramento della consistenza e dell'utilizzo della flotta mercantile ha rilevantissimi negativi effetti sia sul piano economico, a causa del pagamento in valuta dei noli a navi straniere, sia per la minore occupazione nel settore marittimo vero e proprio, nonchè nei settori ad esso strettamente collegati. Nè è da tacere che una diminuzione della consistenza della flotta nazionale determina non poche preoccupazioni sul piano strettamente strategico ve-

nendo il nostro Paese a dipendere sempre più, per le proprie importazioni ed esportazioni, dalle scelte commerciali, e non, dei vettori marittimi stranieri.

La crisi dell'economia mondiale dell'ultimo decennio ha fatto sentire i propri negativi effetti su tutti i settori produttivi ed in particolare su quello del trasporto marittimo.

In tale situazione la flotta di bandiera italiana ha perso importantissime posizioni: negli anni dal 1980 al 1984 essa è passata da una consistenza di 11 milioni di tonnellate di stazza lorda a poco più di 9 milioni di tonnellate, delle quali, peraltro, ben 1,3 milioni si trovano attualmente in disarmo.

Il Governo, conscio dell'importanza del settore marittimo per l'economia generale del nostro Paese, ha già adottato iniziative al fine di invertire l'attuale negativa tendenza ed assicurare, così, alla nostra flotta una presenza, sulle rotte internazionali, adeguata alle potenzialità produttive e commerciali del nostro sistema economico.

Nel discorso sulle difficoltà attuali e sul futuro della nostra flotta, un'attenzione particolare va posta ai problemi della flotta delle società di navigazione del Gruppo Finmare.

Dette società, in attuazione della legge 20 dicembre 1974, n. 684, hanno realizzato una ristrutturazione e riconversione delle proprie flotte passeggeri a flotte per il trasporto marittimo di merci.

Tale ristrutturazione e riconversione è stata, però, realizzata in un momento tanto difficile per il trasporto marittimo e per l'economia mondiale in genere, e con tanti condizionamenti, che gli obiettivi che la legge n. 684 si era prefissi non sono stati pienamente realizzati.

Nell'attuale situazione della flotta Finmare un dato va però tenuto assolutamente presente ed è quello relativo all'assoluta impossibilità di risolvere i problemi della flotta stessa facendo ricorso ad una politica di ampio disarmo; sarebbero così vanificati gli investimenti fino ad oggi realizzati, anche grazie al sostegno del denaro pubblico, e lasciate sempre nuove quote di mercato agli

operatori stranieri, relegando di conseguenza il trasporto marittimo del nostro Paese ad un ruolo di sempre minore importanza.

Con il presente disegno di legge si mira a garantire pertanto — assicurando un ulteriore periodo di sostegno dello Stato — il mantenimento delle linee marittime della Finmare riconosciute indispensabili per l'economia nazionale, nonchè a consentire quelle innovazioni tecnologiche e ristrutturazioni organizzative assolutamente indispensabili per una futura gestione della flotta Finmare secondo criteri di economicità ed efficienza.

In particolare, l'articolo 1 del presente disegno di legge prevede che l'autorità statale approvi, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge, il programma di ristrutturazione dei servizi, programma da attuare, poi, nell'arco di un quinquennio.

I termini brevi sono stati suggeriti dall'esigenza di realizzare subito la modifica delle attuali strutture delle linee gestite dalle tre società di navigazione — Italia, Lloyd Triestino e Adriatica — sulla base dell'esame e delle valutazioni già condotte da parte del Ministero della marina mercantile, dei Ministeri concertanti e dell'IRI.

L'articolo 2 del provvedimento stabilisce la continuazione per un periodo massimo di cinque anni dell'erogazione del contributo di avviamento istituito dalla legge 20 dicembre 1974, n. 684, per l'esercizio delle linee marittime con navi di proprietà.

La norma prevede, altresì, che, ove le navi assegnate ai servizi siano sostituite con navi di proprietà di nuova costruzione, il contributo di avviamento commisurato al nuovo investimento sia corrisposto per un altro quinquennio dall'entrata in servizio delle nuove unità.

In questo caso, peraltro, il contributo, commisurato all'investimento della vecchia nave, non potrà avere durata superiore a tre anni.

In altri termini, allorchè su una linea si verifichi l'iniziale impiego di una vecchia nave e, quindi, l'immissione di una nave di proprietà di nuova costruzione, il contributo ha la durata massima di otto anni.

Il contributo per le navi di nuova costruzione, pari alla quota di ammortamento ed interessi dell'investimento, è subordinato all'acquisto delle navi al prezzo non superiore ai livelli medi europei accertati da apposita Commissione interministeriale.

È infine prevista l'intercambiabilità di navi tra le società del Gruppo.

L'onere relativo all'intera operazione, tenuto conto che è preventivata l'entrata in servizio di 10 navi il 1° gennaio 1988 e di altre 7 navi il 1° gennaio 1990, è così previsto:

proroga dei contributi per le navi già in esercizio . . . . . miliardi	139
contributi sulla prima immissione di 10 navi . . . . . miliardi	328
contributi sulla seconda immissione di 7 navi . . . . . miliardi	262
per un totale complessivo di miliardi . . . . .	729

Gli articoli 3 e 4 del provvedimento hanno la finalità di liberare le società del Gruppo Finmare da alcuni — peraltro rilevanti — oneri impropri, che ne hanno appesantito la passata gestione.

In particolare l'articolo 3, attraverso il meccanismo del prepensionamento con oneri a carico dello Stato, mira a liberare le società del Gruppo Finmare dalle attuali eccedenze di personale, nonché di quelle che si determineranno a seguito dell'immissione in esercizio delle nuove navi a tecnologia avanzata; la norma dovrebbe interessare nelle due fasi di attuazione circa mille unità di personale sia esso amministrativo che navigante.

La norma stessa prevede anche l'abrogazione del regolamento organico del personale di Stato maggiore, il quale rimarrà in vigore per il solo personale iscritto alla data di entrata in vigore della legge. È noto che l'applicazione del regolamento organico ha costituito fonte di extracosti per la gestione delle società Finmare.

L'articolo 4 del provvedimento affronta il problema degli extracosti delle società in

questione per il maggior consumo di combustibile, conseguente all'utilizzazione di motori con propulsione a turbina, rispetto a quello che sarebbe se le navi fossero state dotate di motori *diesel*.

La sostituzione dei motori, che potrebbe apparire il provvedimento più idoneo da prendere, non è sostenibile se riferita al costo dell'operazione.

Per un rapido raffronto dei due costi si può considerare che la sostituzione dei motori di una portacontenitori del tipo « americano » (società Italia) è valutabile in 20-22 miliardi, mentre il maggior consumo di combustibile per la nave stessa può essere considerato ammontante annualmente a circa 3 miliardi di lire.

L'articolo 5 del provvedimento affronta il problema della radiazione delle navi che non troveranno più utilizzazione nel programma di ristrutturazione dei servizi.

Alcune di esse, non ancora ammortizzate, creeranno delle perdite patrimoniali con relativi oneri finanziari, che non potrebbero ovviamente gravare sui bilanci delle società, le quali, a questo punto, uscirebbero immediatamente fuori mercato.

Le sostituzioni sono determinate sia da ragioni di migliore adattamento alle modificate esigenze commerciali delle linee, sia dal fatto che, in alcuni casi, le navi a suo tempo assegnate hanno trovato difficoltà ad essere ulteriormente utilizzate, perchè già la struttura commerciale di alcune linee aveva subito rapidamente sostanziali modifiche in un mercato in imprevedibile mutamento.

Anche per i realizzi derivanti dalla vendita di navi non più idonee ai servizi è previsto un riferimento ai prezzi medi europei.

Nello stesso articolo è precisato che il tasso con il quale calcolare gli oneri finanziari è quello che risulta dalla media ponderata dei tassi effettivamente sostenuti dalle società.

Con tale procedimento si intende erogare alle società i mezzi finanziari necessari per estinguere i mutui relativi alle navi che, non ancora completamente ammortizzate, sono da radiare in attuazione del programma.

Si è previsto peraltro che se dalla vendita delle navi dovessero determinarsi delle plusvalenze, nel senso che il realizzo dalla vendita supera l'ammortamento ancora da completare (più le spese di disarmo), tali plusvalenze sono incamerate dallo Stato in diminuzione delle minusvalenze da riconoscere alle società medesime.

L'articolo 6 prevede le modalità di pagamento delle somme dovute alle società.

Con l'articolo 7 si intende meglio precisare, semplificando, quanto stabilito dalla precedente normativa in materia di sovvenzionamento delle società che gestiscono « servizi dovuti », introducendo anche un nuovo criterio di previsioni economico-finanziarie da formulare da parte delle società al fine di dare certezza all'inizio di ciascun anno dei fabbisogni finanziari delle società medesime e delle relative modalità di copertura; in conseguenza di ciò l'articolo 8 impone all'inizio di ciascun anno la determinazione delle tariffe da applicare nei « servizi dovuti ».

L'articolo 9 tende a restituire alla società Tirrenia e alle società a carattere regionale nonché a quelle che gestiscono l'Alto e Medio Adriatico quella caratteristica tipica delle società per azioni che è il rischio di impresa senza procedere a particolari trasformazioni che potrebbero costituire di per sé già problemi difficilmente superabili; si è ritenuto di inserire il concetto di remunerazione del capitale azionario la cui misura sarà stabilita in convenzione.

La precedente normativa stabiliva l'obbligo dell'adeguamento alla consistenza dei servizi del capitale sociale che, nel caso dei servizi a sovvenzione, richiede un esborso da parte dell'azionista di Stato (attraverso la Finmare/IRI) senza alcuna possibilità di corrispettivo. Sotto altro aspetto trattasi anche di una puntualizzazione di quanto previsto dalla precedente normativa sul riconoscimento dell'equilibrio economico, che non può, ovviamente, essere raggiunto se non considerando anche la remunerazione del capitale, senza la quale non può parlarsi di equilibrio ma di semplice pareggio dei costi e dei ricavi.

Appare inoltre iniquo stabilire in convenzione l'obbligo per una sola delle parti di adeguare il proprio capitale sociale a una misura assai rilevante senza che da tale impegno finanziario possa derivare almeno un rimborso dei costi incontrati dagli azionisti per acquisizione delle somme da versare.

D'altro canto la ricapitalizzazione assume rilevanza alla luce anche del sostegno finanziario che lo Stato opera nei confronti delle società poichè la mancata immissione di nuovi capitali comporterebbe un corrispondente aggravio economico per lo Stato a causa dei maggiori oneri finanziari che andrebbero ad investire la società per inadeguatezza appunto del proprio capitale sociale.

L'articolo 10 dispone che i servizi dell'Alto Adriatico, già affidati dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42, alla società Lloyd Triestino, passino alla gestione della società Adriatica.

Motivo di tale trasferimento è da ricercarsi nel fatto che, trattandosi di percorsi di carattere locale eseguiti da nave di piccolo tonnellaggio, questi possano essere più propriamente gestiti dalla società Adriatica, che già effettua collegamenti di carattere locale, che non dalla società Lloyd Triestino, che invece esercita esclusivamente servizi merci di lungo percorso.

L'articolo 11 intende semplificare, snellendole, le procedure per la determinazione definitiva delle sovvenzioni e dei contributi previsti dalle convenzioni, alcune delle quali hanno già esaurito la loro applicazione temporale, affidando ad una apposita Commissione l'incarico di accertare gli importi arretrati (dal 1975 al 1984) da riconoscere alle società del Gruppo Finmare secondo le risultanze dei bilanci sociali approvati a norma di legge.

L'eccezionale sviluppo del carattere internazionale dei servizi marittimi, particolarmente per effetto dell'entrata in vigore del codice di condotta delle conferenze marittime, avvenuta il 6 ottobre 1983, richiede sempre più la presenza nei consessi internazionali nei quali sono dibattuti i problemi essenziali del trasporto marittimo e che re-

goleranno sicuramente il futuro delle attività delle nostre società di navigazione.

Inoltre si manifesta sempre più assillante l'esigenza di verificare linee e traffici relativi ai rapporti con i Paesi particolarmente in via di sviluppo, anche al fine di difendere le posizioni e le quote di traffico acquisite dalle società di navigazione riducendo conseguentemente l'esposizione finanziaria diretta o indiretta dello Stato.

Per tali motivi, con l'articolo 12 è stato esteso a questo settore l'utilizzo della ritenuta operata sulle somme pagate per sovvenzioni e contributi prevista dall'articolo 13 della legge 20 dicembre 1974, n. 684.

Tale ritenuta, che dovrà consentire anche la copertura della spesa relativa al funzionamento della Commissione interministeriale per la liquidazione degli importi arretrati nonché di quella relativa agli accertamenti tecnici di cui ai precedenti articoli 2 e 5, è stata peraltro ridotta.

In sede di applicazione dell'articolo 7 della legge n. 684 più volte ripetuta, si è determinata una difficoltà interpretativa, talchè nei confronti delle società già esercenti i servizi minori dell'Adriatico non appare automaticamente applicabile la normativa riguardante la regolazione dei servizi effettuati nel-

l'anno precedente a quello di cessazione, così come il legislatore della legge n. 684 aveva disposto per le società di preminente interesse nazionale che gestivano servizi passeggeri; eppure nei confronti delle società sovvenzionate di carattere locale il legislatore aveva richiamato questo articolo 7 nella normativa particolare che tendeva al riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (precisamente all'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, modificata dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42).

Lo stesso Consiglio di Stato, interpellato sull'applicazione di tali disposizioni di legge, ha suggerito l'opportunità di un chiarimento legislativo per evitare ulteriori fatiche interpretative e per porre termine ad un contenzioso che nel frattempo si è instaurato. L'articolo 13 intende fornire un preciso chiarimento al riguardo.

L'articolo 14 stabilisce che le disposizioni delle leggi n. 684 del 1974 e n. 169 del 1975 nonché del decreto del Presidente della Repubblica n. 501 del 1979 continuano ad applicarsi, se compatibili con quelle del presente disegno di legge.

L'articolo 15 concerne la copertura finanziaria del provvedimento.

**DISEGNO DI LEGGE****TITOLO I****PROGRAMMA DI RISTRUTTURAZIONE  
DEI SERVIZI DI TRASPORTO MERCI DI  
LINEA****Art. 1.**

1. I servizi di trasporto merci di linea, di cui all'articolo 1, lettera *b*), della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni, esercitati, nel periodo dal 1° gennaio 1975 alla data di entrata in vigore della presente legge, da società del Gruppo Finmare, per i quali è riconosciuta l'impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione e la loro indispensabilità per l'economia nazionale, sono oggetto di un programma di ristrutturazione e di sostegno finanziario da parte dello Stato.

2. Il programma di cui al precedente comma 1 è approvato dal Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, sulla base delle proposte formulate dalla Società finanziaria marittima (Finmare) entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge. Al fine di conseguire la maggiore possibile economicità della gestione dei servizi è consentita l'intercambiabilità dei mezzi nautici e delle linee o tratti di linea compresi nel programma tra le predette società.

3. Alla scadenza del triennio dalla data di approvazione del programma di cui al precedente comma 2 il Ministro della marina mercantile, d'intesa con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, riferirà al Parlamento sullo stato di attuazione del programma stesso.

## Art. 2.

1. Per i servizi di trasporto merci di linea previsti dal precedente articolo 1, il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a corrispondere per un quinquennio, a decorrere dal 1° gennaio 1985, il contributo annuo di avviamento previsto dall'articolo 4, lettera a), della legge 20 dicembre 1974, n. 684, limitatamente al periodo di esercizio dei servizi con navi di proprietà delle società indicate nell'articolo precedente.

2. Nei casi in cui in base al programma di cui al precedente articolo 1 le navi assegnate ai servizi saranno sostituite con navi di proprietà di nuova costruzione, il contributo annuo di avviamento, commisurato al nuovo investimento, è parimenti corrisposto per un quinquennio dall'entrata in servizio delle nuove unità.

3. In tali casi il contributo spettante per le navi sostituite sarà limitato al massimo ad un triennio.

4. La concessione del contributo di cui al precedente comma 2, pari alla quota di ammortamento ed interessi dell'investimento, è subordinata al prezzo di acquisto a livelli medi europei accertato da una apposita Commissione interministeriale composta da rappresentanti dei Ministeri della marina mercantile, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali, che potrà avvalersi di perizie tecniche nazionali o estere.

5. Con la stessa procedura di cui al comma 1 è autorizzata la corresponsione del contributo in dipendenza dell'eventuale trasferimento, nel periodo di contribuzione, della proprietà delle navi tra le società del Gruppo Finmare o della immissione in servizio delle navi di proprietà di nuova costruzione.

6. In detta ipotesi spetta alla società cui è trasferita la proprietà della nave la quota residua del contributo.

7. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata, per gli anni dal 1985 al 1994, la spesa complessiva di lire 729 miliardi ripartita in ragione di lire 44 miliardi per il 1985, lire 42 miliardi per il 1986, lire 34 miliardi per il 1987, lire 77 miliardi per il 1988, lire 80 miliardi per il 1989, lire 124 miliardi per il 1990, lire 120 miliardi per il 1991, lire 112 miliardi per il 1992, lire 49 miliardi per il 1993, lire 47 miliardi per il 1994.

### Art. 3.

1. Il programma di cui all'articolo 1 deve contenere l'indicazione dei contingenti, divisi per qualifica, del personale, amministrativo e navigante, esuberante sia in relazione ai servizi svolti al 1° gennaio 1985, sia in dipendenza dell'attuazione del programma medesimo.

2. Agli appartenenti alle qualifiche per le quali sono previste esuberanze di personale, che abbiano compiuto 55 anni di età se uomini e 50 se donne ed abbiano maturato i requisiti di contribuzione per la pensione di vecchiaia, è data facoltà, entro e non oltre 60 giorni dalla data di approvazione del programma, di presentare domanda irrevocabile di pensionamento anticipato.

3. Qualora il numero dei lavoratori che hanno presentato la domanda di pensionamento anticipato nel termine di cui al precedente comma 2 risulti eccedente rispetto a quello delle esuberanze previste nel programma, la società interessata individua coloro che, in possesso dei requisiti previsti dal medesimo comma, debbano fruire del pensionamento anticipato, secondo il criterio prevalente della maggiore età, tra gli interessati che hanno fatto domanda.

4. Nel caso in cui le domande di pensionamento anticipato risultino inferiori alle esuberanze di personale di cui al predetto programma, la società interessata individua il personale che, in possesso dei requisiti previsti dal precedente comma 2, deve essere collocato in pensionamento anticipato, seguendo il criterio della maggiore età e



fino al raggiungimento dei limiti numerici indicati nel programma medesimo.

5. L'accoglimento della domanda, o l'adozione del provvedimento di cui al precedente comma 4, comporta la risoluzione del rapporto di lavoro alla scadenza del mese in cui ha luogo l'accoglimento o l'adozione medesima. Il trattamento di pensione decorre dal primo giorno del mese successivo.

6. Il trattamento di pensione è liquidato sulla base dell'anzianità contributiva aumentata di un periodo pari a quello compreso tra la data della risoluzione del rapporto di lavoro e quella di compimento dell'età per la pensione di vecchiaia.

7. Agli effetti del cumulo del trattamento di pensione di cui al presente articolo con la retribuzione, si applicano le norme relative alla pensione di anzianità di cui all'articolo 22 della legge 30 aprile 1969, n. 153.

8. Il trattamento di pensione di cui al presente articolo non è compatibile con prestazioni a carico dell'assicurazione contro la disoccupazione.

9. Sono posti a carico dello Stato i contributi assicurativi per l'aumento dell'anzianità contributiva e l'ammontare delle mensilità di pensione anticipatamente corrisposte fino al raggiungimento della normale età pensionabile che sarà dimostrata all'ente assicuratore con scadenza annuale. Per tali finalità è autorizzata, per gli anni dal 1985 al 1989, la spesa complessiva di lire 90 miliardi ripartita in ragione di lire 5 miliardi per l'anno 1985, lire 40 miliardi per l'anno 1986, lire 20 miliardi per l'anno 1988 e lire 25 miliardi per l'anno 1989.

10. Il regime giuridico ed economico per il personale di Stato maggiore navigante delle società Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, Tirrenia, nonché delle società Caremar, Toremar e Siremar disciplinate con regolamento organico ai sensi dell'attuale normativa, resta in vigore per il solo personale iscritto alla data di entrata in vigore della presente legge.

#### Art. 4.

1. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a re-

golare, con apposito decreto, l'onere derivante alle società di navigazione interessate del Gruppo Finmare per il maggior consumo di combustibile nell'esercizio dei servizi svolti mediante navi portacontenitori con propulsione a turbina rispetto ad un esercizio di tali servizi con navi a motore *diesel* a decorrere dal 1° gennaio 1985 fino alla loro sostituzione e, comunque, non oltre il 31 dicembre 1989.

2. La determinazione del maggiore consumo di combustibile di cui al precedente comma 1 è effettuata dal Ministero della marina mercantile sulla base di indici e coefficienti di ponderazione da stabilire, sentite le società interessate, e per il periodo di tempo di impiego delle navi nei servizi previsti dal programma di cui all'articolo 1.

3. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata, per gli anni dal 1985 al 1989, la spesa complessiva di lire 108 miliardi ripartita in ragione di lire 24 miliardi per il 1985, lire 25 miliardi per il 1986, lire 26 miliardi per il 1987, lire 16 miliardi per il 1988, lire 17 miliardi per il 1989.

#### Art. 5.

1. Per le navi già assegnate ai servizi di cui all'articolo 4, lettera a), della legge 20 dicembre 1974, n. 684, che non dovessero essere utilizzate nei servizi compresi nel programma di cui al precedente articolo 1, o che venissero sostituite con naviglio di proprietà tecnologicamente idoneo ed adeguato alle prevedibili quote di carico, sono riconosciute alle società interessate, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, le eventuali perdite patrimoniali, costituite:

a) dalla differenza tra il valore residuo delle navi, calcolato su una vita utile di 12 anni, e il prezzo di realizzo della loro vendita a livelli medi europei, accertato dalla Commissione interministeriale di cui al comma 4 del precedente articolo 2;

b) limitatamente ad un anno, dai costi di disarmo delle navi dalla data di radia-

zione alla loro vendita, nonchè dagli altri oneri di cui alle lettere *b*) e *c*) dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501.

2. Sono altresì riconosciuti alle società, con la stessa procedura di cui al precedente comma 1, gli oneri finanziari sul valore residuo delle navi di cui alla lettera *a*) e sui costi ed oneri di cui alla lettera *b*) in base al tasso di interesse determinato dalla media ponderata tra i tassi dei mutui agevolati e quelli del mercato a breve, determinati questi ultimi dalla media ponderata dei tassi bancari effettivamente sostenuti dalle società in ciascun anno.

3. Per ciascuna società il totale delle minusvalenze da riconoscere, tenuto conto di tutti gli elementi sopra indicati, sarà determinato al netto delle eventuali plusvalenze realizzate.

4. La società è tenuta a comprovare la piena idoneità tecnico-commerciale delle navi immesse in sostituzione di quelle precedenti.

5. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata, per gli anni dal 1986 al 1989, una spesa complessiva di lire 55 miliardi ripartita in ragione di lire 10 miliardi per il 1986, lire 3 miliardi per il 1987, lire 24 miliardi per il 1988, lire 18 miliardi per il 1989.

#### Art. 6.

1. I contributi annui di cui al precedente articolo 2, nonchè gli oneri di cui agli articoli 3, 4 e 5, sono corrisposti con decreto del Ministro della marina mercantile, in rate mensili posticipate in misura pari, nel loro totale, all'importo previsionale nell'ambito di quanto fissato per ciascun anno dalla presente legge.

2. Nell'ultimo anno gli acconti mensili di cui al precedente comma 1 saranno pari al 90 per cento.

3. Entro il 30 giugno di ciascun anno immediatamente successivo si procederà, previo accertamento, ai saldi delle somme do-

vute per i titoli di cui al comma 1, che comunque non potranno superare i residui annualmente iscritti in bilancio.

## TITOLO II

### SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI DI COLLEGAMENTO CON LE ISOLE MAGGIORI E MINORI

#### Art. 7.

1. Le convenzioni previste dall'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e dagli articoli 2 e 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, come modificati dal decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42, debbono regolare le gestioni dei servizi a partire dal 1° gennaio 1985 e debbono 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, dei costi di organizzazione e degli oneri finanziari effettivamente sostenuti.

2. Entro il 30 novembre di ciascun anno le società trasmettono ai Ministeri della marina mercantile, delle partecipazioni statali e del tesoro le previsioni economico-finanziarie per l'anno successivo, con la specificazione dei fabbisogni finanziari delle società stesse e con l'indicazione delle relative modalità di copertura, con specifico riferimento al ricorso al mercato finanziario.

3. Sulla base delle indicazioni fornite dalle suddette previsioni e delle risultanze degli accertamenti in merito svolti entro il 30 gennaio di ciascun anno da una apposita Commissione interministeriale composta dai rappresentanti dei Ministeri di cui al comma 2, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del te-

soro, determina con appositi decreti, da emanare entro il 1° marzo di ogni anno, i fabbisogni previsionali di sovvenzione relativi all'anno in corso.

4. Le sovvenzioni previsionali sono corrisposte in rate mensili posticipate.

5. Entro il 30 giugno di ciascun anno si fa luogo alla revisione della sovvenzione corrisposta per l'anno precedente al fine di conseguire l'equilibrio economico della gestione del relativo esercizio.

6. A tal fine le società sono tenute a comunicare, entro il 31 marzo di ciascun anno, al Ministero della marina mercantile le variazioni verificatesi nelle singole componenti economiche della gestione e l'ammontare della nuova sovvenzione spettante.

7. Una Commissione composta da rappresentanti dei Ministeri della marina mercantile, del tesoro e delle partecipazioni statali accerta le variazioni intervenute ai fini dell'emanazione di apposito decreto interministeriale di revisione della sovvenzione.

8. Con la revisione annuale si provvederà anche al riconoscimento definitivo degli oneri finanziari effettivamente sostenuti ed esposti nei bilanci sociali approvati a termine di legge purchè derivanti dai fabbisogni finanziari connessi ai servizi esercitati e previo accertamento del reale andamento dei flussi finanziari.

#### Art. 8.

1. Le società di cui al precedente articolo 7 formuleranno annualmente proposte di variazioni tariffarie in sede di trasmissione delle previsioni economico-finanziarie.

2. Con decreti del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, si determineranno i fabbisogni finanziari annuali di sovvenzione, nei quali sono fissate, a partire dal mese successivo a quello di entrata in vigore dei decreti stessi, le tariffe da applicare, eccetto gli adeguamenti in corso di anno relativamente a quei collegamenti fra scali nazionali che sono oggetto, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, di equiparazione ta-

riffaria con i servizi marittimi gestiti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

3. Variazioni tariffarie potranno altresì essere comunicate per l'approvazione durante l'anno allorchè si manifesti l'esigenza di procedere alla modifica delle tariffe in corso da attuarsi con la stessa procedura di cui al precedente comma 2.

#### Art. 9.

Il capitale azionario delle società che gestiscono in regime di equilibrio economico i servizi marittimi, ai sensi dell'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e dell'articolo 1 della legge 19 maggio 1975, n. 169, nonché delle società esercenti i servizi del Medio ed Alto Adriatico, ai sensi del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42, è remunerato annualmente, dalla data di entrata in vigore della presente legge, con i criteri che saranno determinati in convenzione.

#### Art. 10.

1. A parziale modifica dell'articolo 1-bis del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42, i collegamenti tra Trieste, altri scali del Friuli-Venezia Giulia e la costa istriana sono trasferiti dalla Società Lloyd Triestino di navigazione alla Società per azioni Adriatica a decorrere dal 1° gennaio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. La gestione economico-patrimoniale dei servizi esercitati dalla Società Lloyd Triestino dal 1° gennaio 1979 alla data del trasferimento è definitivamente regolata e formalizzata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali.

3. La Società Adriatica è tenuta ad assumere il personale amministrativo e navigante, che ne faccia richiesta, effettivamente necessario e impiegato per la gestione dei

predetti collegamenti alla data del 31 dicembre immediatamente precedente il trasferimento dei servizi. Al personale amministrativo e navigante così assunto sono riconosciuti, a tutti gli effetti, l'anzianità di servizio, nonché il grado e la qualifica raggiunti alla medesima data del 31 dicembre.

Art. 11.

1. Entro il termine di due anni i rapporti economico-patrimoniali per i titoli di cui agli articoli 4, lettere a) e b), 7, 8, 16 e 17 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, all'articolo 2 della legge 19 maggio 1975, n. 169, all'articolo 1-bis del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42, e all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 676, come modificato con la legge di conversione 5 marzo 1980, n. 40, sono definitivamente regolati e formalizzati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, assumendo gli importi iscritti quali crediti verso lo Stato sui bilanci delle società dell'anno 1984, approvati a norma di legge, con la sola esclusione dei crediti iscritti *ex lege* 19 marzo 1983, n. 72, e di quelli iscritti in applicazione dell'articolo 17 della legge n. 684 del 1974 per l'anno 1982, sulla base delle determinazioni di apposita Commissione interministeriale, nominata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, che procede con la metodologia a campione all'accertamento della pertinenza dei dati di bilancio con la contabilità relativa ai servizi marittimi interessati.

2. Le società interessate sono tenute a fornire la documentazione e le notizie che saranno richieste dalla Commissione.

3. La Commissione di cui ai commi precedenti è composta da:

a) due rappresentanti effettivi ed uno supplente del Ministero della marina mercantile;

b) due rappresentanti effettivi ed uno supplente del Ministero del tesoro - Ragioneria Generale dello Stato;

c) un rappresentante effettivo ed uno supplente del Ministero delle partecipazioni statali.

4. Le funzioni di segretario sono esplicate da un dipendente del Ministero della marina mercantile - Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo.

5. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, saranno determinate le indennità spettanti ai membri della Commissione.

6. Alla copertura della spesa per il funzionamento della Commissione si fa fronte con la ritenuta dell'1 per mille di cui al successivo articolo 12.

7. In attesa delle conclusioni della Commissione di cui ai commi precedenti sono corrisposti alle società, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, acconti nella misura massima del 70 per cento dei residui crediti iscritti nei bilanci sociali dell'anno 1984.

8. Sono riconosciuti alle società gli oneri finanziari effettivamente sostenuti dal 1° gennaio 1985 alla data di emanazione dei decreti ministeriali di cui ai commi precedenti per i titoli ove detti oneri sono previsti.

### TITOLO III

#### DISPOSIZIONI FINALI E NORME FINANZIARIE

##### Art. 12.

La ritenuta del 2 per mille sulle somme pagate per sovvenzioni e contributi, di cui all'articolo 13 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è ridotta nella misura dell'1 per mille ed è utilizzata per la vigilanza ivi prevista e per gli impegni di carattere internazionale nell'interesse delle società di navigazione, nonchè per il funzionamento della Commissione interministeriale di cui all'articolo 11 della presente legge e per gli accertamenti tecnici della Commissione interministeriale di cui al comma 4 del precedente articolo 2.



## Art. 13.

L'ultimo comma dell'articolo 7 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, riguardante la determinazione in via definitiva della sovvenzione spettante alle quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale per l'esercizio 1974, è applicato, per il periodo 1° luglio 1974 - 30 giugno 1975, anche alle società che hanno cessato i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale dei settori « E » (Medio Adriatico) ed « F » (Alto Adriatico) ai sensi dell'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, modificato dal decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42.

## Art. 14.

Tutte le norme delle leggi 20 dicembre 1974, n. 684, e 19 maggio 1975, n. 169, e successive modifiche e integrazioni, e del regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501, sono applicabili, salvo incompatibilità, a quanto non esplicitamente e diversamente disciplinato dalla presente legge.

## Art. 15.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 73 miliardi per l'anno 1985, a lire 117 miliardi per l'anno 1986 ed a lire 63 miliardi per l'anno 1987, si provvede quanto a lire 64 miliardi per l'anno 1985 mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 3061 dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno medesimo e quanto a lire 9 miliardi per il 1985, lire 117 miliardi per il 1986 e lire 63 miliardi per il 1987 mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti, al fine del bilancio triennale 1985-87, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1985, all'uopo utilizzando gli accantonamenti « Industria armatoriale » e « Ristruttura-

zione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, dei servizi postali e commerciali di carattere locale ».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.