

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 1491-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE PATRIARCA)

Comunicata alla Presidenza il 17 ottobre 1986

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica
(Gruppo Finmare)

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

col Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale

e col Ministro delle Partecipazioni Statali

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 SETTEMBRE 1985

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge n. 1491 era originariamente finalizzato alla emanazione di norme rivolte a garantire, con il sostegno dello Stato, il mantenimento di linee marittime riconosciute indispensabili per l'economia nazionale, nonché a consentire quelle innovazioni tecnologiche e quelle ristrutturazioni organizzative necessarie per una gestione della flotta pubblica secondo criteri di economicità ed efficienza.

La 8^a Commissione, nel corso dell'esame, ha introdotto alcuni emendamenti tesi ad ampliare la portata e le finalità del provvedimento, allargando il sostegno dello Stato all'armamento privato anch'esso impegnato in una difficilissima opera di superamento della grave crisi che ha investito l'intero comparto marittimo e ha provocato il dissesto di primarie imprese armatoriali per le quali il Governo e il Parlamento si sono visti costretti a interventi eccezionali che hanno gravato e gravano per centinaia di miliardi sulla finanza pubblica.

Il disegno di legge n. 1491 è stato così l'occasione propizia per avviare una discussione ampia e approfondita sullo stato della nostra industria armatoriale, sui complessi rapporti con la cantieristica nazionale, fortemente assistita attraverso recenti provvedimenti legislativi, e sulla necessità di ristrutturare ulteriormente la flotta pubblica dopo i massicci interventi operati mediante la legge 20 dicembre 1974, n. 684 con la quale si intendeva perseguire l'abbandono dei servizi passeggeri, il contemporaneo potenziamento dell'attività merci, l'ammmodernamento e la espansione dei collegamenti con le isole.

La predetta legge n. 684 stabiliva un congruo supporto statale, limitato nel tempo, attraverso una sovvenzione quinquennale per i servizi già esistenti e da mantenere per specifiche esigenze dell'economia nazionale e un contributo di avviamento, anch'esso quinquennale, per i servizi minori, com-

misurato alle quote di ammortamento e interessi dei relativi investimenti.

Ulteriori interventi legislativi hanno successivamente provveduto alla sistemazione dei servizi marittimi a carattere locale, affidati, nel versante tirrenico, alla società Tirrenia, mediante la costituzione delle società regionali Toremar, Caremar e Siremar e su quello adriatico alle società Lloyd Triestino e Adriatica attraverso una gestione diretta.

Con questo complesso di interventi, che sono costati 1.665 miliardi, si è appena avviato il programmato processo di ristrutturazione e si è pertanto reso necessario un nuovo organico intervento, atto a rimuovere gli ostacoli e i condizionamenti per un effettivo ammodernamento della flotta pubblica e per il raggiungimento degli obiettivi ottimali per una gestione che, pure tra le notevoli difficoltà di una congiuntura sfavorevole, deve ricercare quegli equilibri economici delineati nel presente disegno di legge, tali da consentire, nel prossimo quinquennio, la realizzazione di un programma che comprenda il rinnovo del naviglio, un'ampia politica di prepensionamento del personale esuberante, una nuova, organica disciplina delle convenzioni per i servizi dovuti.

* * *

Come si è prima rilevato, la Commissione ha ritenuto di corrispondere anche alle esigenze rappresentate dall'armamento privato; attraverso opportune riduzioni apportate all'impegno finanziario per la Finmare e sulla base di un'accresciuta dotazione finanziaria, si è voluto dare un sostegno a quei settori dell'armamento che hanno privilegiato lo svecchiamento del naviglio e che, anche in regime di noli non competitivi, non hanno scelto la comoda strada del disarmo, ma, con un atto di fiducia, hanno continuato a mantenere in armamento le loro navi, limitando

così la portata della crisi che ha investito questo settore.

Fattori internazionali di particolare gravità, quali l'eccesso di naviglio, la caduta del dollaro e i protezionismi adottati in varie forme da numerosissimi Stati, sono andati determinando una situazione di grave precarietà come da molti anni non si verificava.

Prendendo coraggiosamente atto di tale stato di cose, diversi governi dei Paesi più progrediti hanno deciso cospicue misure di intervento. Basti richiamare, a titolo esemplificativo, il recentissimo piano varato dal Governo francese in favore dell'armamento di quel Paese, comportante fra l'altro misure di natura finanziaria per un ammontare complessivo superiore a 300 miliardi di lire.

La necessità dell'intervento era soprattutto sentita per le navi di più recente costruzione per le quali gli oneri per ammortamenti ed interessi rappresentano la parte preponderante del costo di esercizio della nave, laddove per le navi meno recenti, con elevati consumi, bassi valori d'investimento e largamente ammortizzate, è preponderante il costo del carburante.

Il recente tracollo del prezzo del *bunker* ha reso moderatamente competitive le navi più vecchie ed ha reso proporzionalmente più pesante l'onere finanziario per le nuove unità.

Poichè tale situazione è particolarmente risentita da quegli armatori che operano su linee extra-mediterranee con navi di grande dimensione e che, per giunta, per la loro presenza sui soli traffici internazionali, sono state fortemente penalizzate dall'andamento del dollaro, è stata ravvisata l'opportunità di contemplare una diversa graduazione del contributo a sostegno dell'armamento privato.

L'articolo 7, introdotto dalla Commissione, prevede pertanto un contributo generalizzato e di minore entità per tutte le navi di almeno 2.500 tonnellate di stazza lorda e di età non superiore ai 12 anni, che operano nei settori dei trasporti di linea, di merci alla rinfusa e dei servizi crocieristici; il contributo si estende alle navi di età compresa tra i dodici e i quindici anni, di stazza lorda superiore a 10.000 tonnellate.

L'articolo prevede poi, per le ragioni sopra esposte, un contributo rivalutato, e proporzionale all'investimento effettuato, per le navi di età inferiore a cinque anni e di stazza lorda superiore alle 10.000 tonnellate, impiegate in servizi internazionali di linea e nel trasporto di merci secche alla rinfusa.

Pur tenendo conto del carattere complesso e variegato della armatoria italiana, la Commissione si è sforzata di ancorare il contributo a parametri di riferimento il più possibile oggettivi, al fine di intervenire sui punti di crisi più acuti e maggiormente bisognosi di sostegno da parte della mano pubblica.

* * *

Attraverso l'introduzione di ulteriori articoli, la Commissione ha voluto poi affrontare alcuni aspetti che, negli ultimi tempi, avevano determinato veri e propri sovracosti alla gestione armatoriale nel nostro Paese.

Si è perciò provveduto (art. 8) ad abbattere al 6 per cento l'aliquota dell'imposta sulle assicurazioni contro i rischi della navigazione nonchè a consentire (art. 6) l'imbarco, in soprannumero, di due diplomati degli istituti tecnici nautici, corrispondendo all'armatore un congruo contributo.

* * *

Nell'affidare al relatore il mandato di sollecitare l'approvazione del disegno di legge, la 8ª Commissione è consapevole di aver raggiunto, attraverso le modifiche introdotte all'originario testo del Governo, un difficile ma necessario punto di equilibrio tra l'esigenza di non scadere nel puro assistenzialismo e, d'altra parte, l'urgenza di approntare un adeguato sostegno finanziario, di più lungo respiro per la Flotta e di tipo congiunturale per l'armamento privato, nell'intento di gettare le premesse per un risanamento complessivo della flotta italiana e consentire così un pieno recupero, in termini di efficienza economica e quindi di competitività internazionale, per quello che rimane un comparto essenziale del nostro sistema di trasporto e, in definitiva, dell'intera economia del Paese.

PATRIARCA, *relatore*

PARERE DELLA 1^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore SAPORITO)

5 febbraio 1986

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

all'articolo 3, commi 4 e 5, la Commissione di merito dovrebbe tener conto dei criteri generali in materia di prepensionamento;

quanto ai commi 7 e 8 del medesimo articolo, occorre altresì tener conto di tutte le disposizioni di carattere generale successive alla legge n. 153 del 1969.

PARERI DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

a) sul disegno di legge:

(Estensore COVI)

5 febbraio 1986

La Commissione, esaminato il disegno di legge per quanto di propria competenza, esprime parere favorevole condizionatamente alla introduzione dei seguenti emendamenti:

il secondo periodo del nono comma dell'articolo 3 va sostituito con il seguente:

« Per tali finalità è autorizzata, per gli anni dal 1986 al 1989, la spesa complessiva di lire 90 miliardi ripartita in ragione di lire 45 miliardi per l'anno 1986, lire 20 miliardi per l'anno 1988 e lire 25 miliardi per l'anno 1989 ». La modifica è necessaria in quanto il prepensionamento non potrà avvenire che a partire dal 1986;

occorre sostituire, al terzo comma dell'articolo 4, dopo le parole « la spesa complessiva di lire », la cifra di 108 miliardi con l'altra di 104 miliardi e l'importo di lire 16 miliardi per il 1988 con l'importo di lire 12 miliardi. Ciò in quanto si è verificato di recente un calo nel prezzo del petrolio;

l'articolo 13 va così riformulato:

« 1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge per l'anno 1985, pari a lire

68 miliardi, si provvede quanto a lire 59 miliardi a carico del capitolo 3061 dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno medesimo e quanto a lire 9 miliardi a carico del capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1985 all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento: " Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) ".

2. Agli oneri relativi agli anni 1986, 1987 e 1988 rispettivamente pari a lire 122 miliardi, 63 miliardi e 133 miliardi si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento: " Industria armatoriale e ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, dei servizi postali e commerciali di carattere locale ".

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

b) su emendamenti:

(Estensore CAROLLO)

1° ottobre 1986

La Commissione, esaminati gli emendamenti trasmessi dalla Commissione di meri-

to, nonchè le ulteriori proposte di modifica presentate dal rappresentante del Tesoro, per quanto di propria competenza non si oppone all'ulteriore corso del disegno di legge

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

a condizione che la clausola di copertura (articolo 15) sia formulata nel seguente modo:

« 1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 240 miliardi per il 1986, a lire 145 miliardi per il 1987 ed a lire 114 miliardi per il 1988, ivi comprese le minori entrate di lire 8 miliardi per ciascuno degli anni 1987 e 1988 di cui all'articolo 6-*quinquies*, si provvede:

a) quanto a lire 9 miliardi per l'anno 1986, a carico dello stanziamento iscritto sul capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento "Ristrutturazione dei servizi marittimi di prevalente interesse nazionale, dei servizi postali e commerciali di carattere locale";

b) quanto a lire 64 miliardi per l'anno 1986, a carico dello stanziamento iscritto sul capitolo n. 3061 dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1985;

c) quanto a lire 142 miliardi per l'anno 1986, a lire 70 miliardi per il 1987 ed a lire 114 miliardi per il 1988, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986, all'uopo utilizzando l'accantonamento "Industria armatoriale e ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, dei servizi postali e commerciali di carattere locale";

d) quanto a lire 25 miliardi per l'anno 1986 e a lire 75 miliardi per l'anno 1987, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, sul capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1986, all'uopo utilizzando l'accantonamento "Modifiche ed integrazioni alla legge 27 luglio 1978, n. 392 (Equo canone)".

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

La suddetta quantificazione della spesa e la correlativa formula di copertura derivano dal testo delle modifiche che il rappresentante del Tesoro ha avanzato in ordine alle proposte trasmesse dalla Commissione di merito; si fa presente che le modifiche proposte dal Tesoro valgono a garantire la coerenza tra il disposto normativo e la clausola di copertura.

Pertanto eventuali ulteriori modifiche da parte della Commissione di merito non devono comunque pregiudicare il quadro della quantificazione e della relativa copertura proposta con la nuova formulazione dell'articolo 15.

Si indicano di seguito le modifiche avanzate dal rappresentante del Tesoro e sulle quali la Commissione ha espresso accordo:

1) il comma 7 dell'articolo 2, va così riformulato:

" Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata, per gli anni dal 1985 al 1995, la spesa complessiva di lire 786 miliardi ripartita in ragione di lire 36 miliardi per il 1985, lire 36 miliardi per il 1986, lire 31 miliardi per il 1987, lire 31 miliardi per il 1988, lire 74 miliardi per il 1989, lire 80 miliardi per il 1990, lire 138 miliardi per il 1991, lire 132 miliardi per il 1992, lire 122 miliardi per il 1993, lire 53 miliardi per il 1994, lire 53 miliardi per il 1995 »;

2) nel comma 2 dell'articolo 3, occorre indicare in modo inequivoco che i limiti di età per il prepensionamento rimangono comunque stabiliti a 55 anni per gli uomini ed a 50 anni per le donne: in caso contrario ne conseguirebbe un onere a carico dell'erario;

3) il comma 2 dell'articolo 6 è da sopprimere in quanto la disposizione snatura la portata delle clausole finanziarie inserite in ogni articolo che comporta oneri a carico del bilancio ed intese a prefissare per ogni tipo di intervento i limiti massimi spendibili;

4) gli articoli aggiuntivi 6-*ter* e 6-*septies* sono da eliminare in quanto comportano agevolazioni fiscali non coperte; quan-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

to all'articolo 6-*quinquies* la norma dovrebbe essere riformulata nel seguente modo:

« Per gli anni 1987 e 1988 le assicurazioni contro i rischi della navigazione e assimilate, di cui all'articolo 2 della tariffa allegata A alla legge 29 ottobre 1961, n. 1216 e successive modificazioni, sono soggette ad imposta con aliquota del 6 per cento »;

5) l'articolo 6-*quater* va riformulato nel seguente modo:

« 1. Allo scopo di salvaguardare i livelli occupazionali nel settore del trasporto marittimo e di favorire, anche mediante processi di ristrutturazione aziendale, il superamento della grave crisi che ha colpito il settore dei traffici marittimi internazionali, il Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro è autorizzato a concedere un contributo straordinario, nel limite complessivo di 240 miliardi di lire, ripartito in ragione di 97 miliardi di lire per l'anno 1986, 73 miliardi di lire per l'anno 1987 e 70 miliardi di lire per l'anno 1988, a tutte quelle imprese armatoriali che alla data di entrata in vigore della presente legge effettuano:

a) servizi regolari di linea, trasporto merci secche alla rinfusa ovvero servizio crocieristico con proprie navi, battenti bandiera italiana, di almeno 2.500 tonnellate di stazza lorda;

b) collegamenti internazionali con navi iscritte in matricole nazionali di stazza lorda non inferiore a 10.000 tonnellate e di età non superiore a 5 anni mediante servizi regolari di linea o trasporto di merci secche alla rinfusa.

2. La concessione del contributo è riferita unicamente alle navi che risultino armate per almeno 300 giorni nel corso di ciascun periodo compreso tra il 1° novembre 1984 e il 31 ottobre 1985 e fra il 1° novembre 1985 e il 31 ottobre 1986. Ai fini del calcolo del periodo di attività sono conteggiate le soste per lavori di manutenzione e riparazione purchè non eccedenti i 30 giorni complessivi. Per le navi ultimate o ammodernate dopo il 10 novembre 1984, ed entrate in eserci-

zio successivamente a tale data, il contributo è corrisposto in proporzione al periodo di armamento.

3. Per le imprese armatoriali di cui al punto a) del comma 1, la misura del contributo è così calcolata:

a) lire 40.000 per tonnellata di stazza lorda non superiore a 4 anni;

b) lire 30.000 per tonnellata di stazza lorda per le navi di età compresa tra 4 e 8 anni;

c) lire 20.000 per tonnellata di stazza lorda per le navi di età superiore a 8 anni fino a 12 anni.

4. Per le imprese armatoriali di cui al punto b) del comma 1, il contributo di cui al precedente comma 3 è calcolato in misura rivalutata mediante coefficiente correttivo ragguagliato all'investimento per nuova costruzione o per riammodernamento. Il suddetto coefficiente è dato dal rapporto tra il valore complessivo, assunto in milioni di lire, della nuova iniziativa realizzata nei cantieri nazionali o dei Paesi della Comunità economica europea ritenuto congruo ai fini della determinazione del contributo di credito navale di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e il numero di tonnellate di stazza lorda arrotondate all'unità, moltiplicato per il numero fisso 4,5.

5. I contributi di cui al comma 1 sono erogati con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro in rate annuali e in misura proporzionale all'importo previsionale fissato per ciascun anno dalla presente legge. In caso di eccedenza degli importi rispetto al limite complessivo di 240 miliardi di lire, fissato dal precedente comma 1, i contributi saranno ridotti in misura proporzionale (sia per armatore che per tonnellaggio).

6. Le imprese armatoriali aventi diritto ai contributi ai sensi del presente articolo sono tenute a presentare domanda documentata al Ministro della marina mercantile entro il termine perentorio di 60 giorni dalla entrata in vigore della presente legge.

7. Ai fini della presentazione della domanda si precisa che per la concessione l'età della nave è calcolata con riferimento alla data del 1° novembre 1984.

8. Nel caso di navi sulle quali siano stati effettuati lavori di ammodernamento, nel quinquennio antecedente al 1° novembre 1984, di importo superiore ai cinque miliardi di lire, l'età delle stesse va valutata con riferimento alla data di ultimazione dei lavori.

9. Sono escluse dai contributi le imprese armatoriali beneficiarie dei contributi dello Stato ai sensi della legge 20 dicembre 1974, n. 684 e successive modificazioni e della legge 19 maggio 1975, n. 169 e successive modificazioni.

10. La vendita all'estero dell'unità per la quale sono stati concessi i contributi di cui al presente articolo, intervenuta prima del 31 dicembre 1990, comporta la decadenza dal beneficio e l'obbligo della restituzione delle somme percepite, più gli interessi da calcolarsi nella misura del tasso ufficiale di sconto.

11. La disposizione di cui al precedente comma 10 non si applica nel caso di sostitu-

zione con unità di bandiera italiana di più recente costruzione e comunque di età non superiore a 10 anni ».

6) si sottolinea l'essenzialità del mantenimento dell'articolo 11 nella sua attuale stesura, perchè solo in tale versione è garantita una verifica della corrispondenza tra risultanze finanziarie della gestione delle linee ed il saldo di quanto si riversa a carico dello Stato;

Si fa altresì presente che il rappresentante del Tesoro ha sottolineato, quanto all'articolo 6-bis, che, ove valutazioni di carattere politico conducessero ad effettuare comunque l'intervento ivi previsto, sarebbe necessario armonizzare siffatta normativa con le più recenti disposizioni in materia di occupazione di cui all'articolo 3 della legge n. 863 del 1984 e all'articolo 1 della legge n. 113 del 1986; inoltre sempre il rappresentante del Tesoro giudica inopportuno che nel testo in esame siano mantenuti gli articoli 7, 8 e 9, trattandosi di proposte già inserite in un provvedimento *ad hoc*, concernente modifiche al regolamento di attuazione della legge n. 684 del 1974 (decreto del Presidente della Repubblica n. 501 del 1979) ora al vaglio del Consiglio di Stato per il prescritto parere.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

« Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) »

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

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

« Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato »

TITOLO I

PROGRAMMA DI RISTRUTTURAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO MERCI DI LINEA

Art. 1.

1. *Identico.*

2. Entro due mesi dalla entrata in vigore della presente legge, il programma di cui al 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). Al fine di conseguire la maggiore possibile economicità della gestione dei servizi è consentita l'intercambiabilità, tra le società del Gruppo Finmare, dei mezzi nautici e delle linee o tratti di linea compresi nel programma.

3. Il Ministro della marina mercantile, d'intesa con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del

(Segue: *Testo del Governo*)

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, riferisce annualmente al Parlamento sullo stato di attuazione del programma di cui al comma 1.

Art. 2.

1. Per i servizi di trasporto merci di linea previsti dall'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 1.

2. Nei casi in cui in base al programma di cui all'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 attesa che entrino in servizio le nuove navi, il contributo spettante per le navi che verranno sostituite sarà corrisposto per un periodo non superiore a quattro anni.

4. La concessione del contributo di cui al comma 2, pari alla quota di ammortamento ed interessi dell'investimento, è subordinata al prezzo di acquisto a livelli medi europei accertato, entro due mesi dall'ordinazione di ciascuna nave, da una apposita Commissione interministeriale, nominata dal Ministro della marina mercantile e composta da sei membri in rappresentanza 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. Il Presidente della Commissione è designato, tra i suoi

(Segue: *Testo del Governo*)

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

componenti, dal Ministro della marina mercantile ed il suo voto prevale in caso di parità. La Commissione si avvale del giudizio di congruità espresso dal Ministero della marina mercantile, nonchè, se del caso, di perizie tecniche da parte di esperti nazionali o stranieri.

5. *Identico.*

6. *Identico.*

7. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata, per gli anni dal 1985 al 1995, la spesa complessiva di lire 785 miliardi ripartita in ragione di lire 36 miliardi per il 1985, lire 36 miliardi per il 1986, lire 31 miliardi per il 1987, lire 30 miliardi per il 1988, lire 74 miliardi per il 1989, lire 80 miliardi per il 1990, lire 138 miliardi per il 1991, lire 132 miliardi per il 1992, lire 122 miliardi per il 1993, lire 53 miliardi per il 1994, lire 53 miliardi per il 1995.

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, e delle relative variazioni.

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 di presentare domanda irrevocabile di pensionamento anticipato. Al maturare delle esuberanze in relazione all'attuazione del programma di cui al comma 1, le società ne danno di volta in

(Segue: *Testo del Governo*)

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

volta comunicazione ai lavoratori in possesso dei predetti requisiti i quali, entro 60 giorni dalla ricezione della comunicazione, possono presentare la domanda. A tali lavoratori non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1982, n. 54.

3. Qualora il numero dei lavoratori che hanno presentato la domanda di pensionamento anticipato nel termine di cui al 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 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 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. *Identico.*

7. *Identico.*

(Segue: *Testo del Governo*)

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 regolare, 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, sen-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

8. *Identico.*

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 1986 al 1990, la spesa complessiva di lire 90 miliardi ripartita in ragione di lire 20 miliardi per l'anno 1986, lire 25 miliardi per l'anno 1987, lire 20 miliardi per l'anno 1989 e lire 25 miliardi per l'anno 1990.

10. *Identico.*

Soppresso.

(Segue: *Testo del Governo*)

tite 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 radiazione 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, deter-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 4.

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 all'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 dell'articolo 2;

b) *identica*.

2. *Identico*.

(Segue: *Testo del Governo*)

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

3. *Identico.*

4. *Identico.*

5. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata, per gli anni dal 1986 al 1989, una spesa complessiva di lire 71 miliardi ripartita in ragione di lire 50 miliardi per il 1986, lire 3 miliardi per il 1987, lire 18 miliardi per il 1989.

Art. 5.

1. Le somme da erogare per le finalità di cui agli articoli 2, 3 e 4 sono corrisposte 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 comma 1 saranno pari al 90 per cento.

3. *Identico.*

Art. 6.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1987, per l'effettuazione della navigazione richiesta, secondo la vigente legislazione, per il con-

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

seguimento dei titoli professionali marittimi di aspirante capitano di lungo corso e di aspirante capitano di macchina, è consentito l'imbarco, su navi mercantili nazionali, in soprannumero alle tabelle di armamento, di due diplomati degli Istituti tecnici nautici con contratto di formazione e lavoro di cui all'articolo 3 del decreto-legge 30 ottobre 1984, n. 726, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1984, n. 863, di durata non inferiore a 18 mesi, dei quali uno con la qualifica di allievo ufficiale di coperta e uno con la qualifica di allievo ufficiale di macchina.

2. Per ciascun allievo ufficiale imbarcato è corrisposto all'armatore un contributo pari a lire 1.000.000 al mese.

3. Le modalità di attuazione del presente articolo verranno determinate con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale e con il Ministro del tesoro.

4. Il contributo di cui al comma 2 è cumulabile con le altre agevolazioni previste dal comma 6 dell'articolo 3 del decreto-legge 30 ottobre 1984, n. 726, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1984, n. 863.

5. Per le finalità di cui al presente articolo, è autorizzata, per il biennio 1987-88, la spesa complessiva di lire 14 miliardi ripartita in ragione di lire 7 miliardi per ciascun anno.

Art. 7.

1. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, è autorizzato a concedere un contributo straordinario, nel limite complessivo di 238 miliardi di lire, ripartito in ragione di 98 miliardi di lire per l'anno 1986, 71 miliardi di lire per l'anno 1987 e 69 miliardi di lire per l'anno 1988, alle imprese armatoriali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, effettuino:

a) servizi regolari di linea, trasporto merci alla rinfusa ovvero servizio crocieri-

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

stico con proprie navi, battenti bandiera italiana, di almeno 2.500 tonnellate di stazza lorda;

b) collegamenti internazionali con navi, costruite in Italia o nei Paesi della CEE, iscritte in matricole nazionali, di stazza lorda non inferiore a 10.000 tonnellate e di età non superiore a 5 anni, mediante servizi regolari di linea o trasporto di merci secche alla rinfusa.

2. Il contributo è concesso unicamente per le navi che risultino armate per almeno 300 giorni nel corso di ciascun periodo compreso tra il 1° novembre 1984 e il 31 ottobre 1985 e tra il 1° novembre 1985 ed il 31 ottobre 1986. Ai fini del calcolo del periodo di attività sono conteggiate le soste per lavori di manutenzione e riparazione purchè non eccedenti i 30 giorni complessivi. Per le navi ultimate, trasformate o modificate dopo il 1° novembre 1984 ed entrate in esercizio successivamente a tale data, il contributo è corrisposto in proporzione al periodo di armamento.

3. Per le navi entrate in esercizio o riarimate durante il periodo compreso tra il 1° novembre 1985 ed il 30 settembre 1986, il periodo di armamento di 300 giorni, valido ai fini della corresponsione del contributo, decorre dalla data di entrata in esercizio o di riarmo della nave e deve essere completato nell'anno solare successivo.

4. Per le imprese armatoriali di cui al comma 1, lettera a), la misura del contributo è così calcolata:

a) lire 40.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi di età non superiore a quattro anni;

b) lire 30.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi di età compresa tra quattro e otto anni;

c) lire 20.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi di età compresa tra otto e dodici anni;

d) lire 15.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi di età comprese

(Segue: Testo del Governo)

(Segue: Testo proposto dalla Commissione)

sa tra dodici e quindici anni, di stazza lorda superiore a 10.000 tonnellate, adibite a trasporto di merci secche alla rinfusa.

5. Per la determinazione della stazza lorda compensata di cui al comma 4 si tiene conto dei criteri fissati dal decreto del Ministro della marina mercantile 22 marzo 1985, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 3 luglio 1985.

6. Per le imprese armatoriali di cui al comma 1, lettera b), il contributo di cui al comma 4, è calcolato in misura rivalutata mediante un coefficiente correttivo ragguagliato all'investimento per nuova costruzione ovvero per trasformazione o modificazione. Il suddetto coefficiente è dato dal rapporto tra il valore complessivo, assunto in milioni di lire, della nuova iniziativa, ritenuto congruo ai fini della determinazione del contributo di credito navale di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1 e successive modificazioni e alla legge 10 giugno 1982, n. 361 e successive modificazioni e il numero delle tonnellate di stazza lorda arrotondate all'unità; il coefficiente così determinato è moltiplicato per il numero fisso 4,5.

7. Ai fini della concessione dei contributi di cui ai commi 4 e 6, l'età della nave è calcolata con riferimento alla data del 1° novembre 1985.

8. Nel caso di navi sulle quali siano stati effettuati lavori di trasformazione o modificazione di importo superiore a 4 miliardi di lire successivamente al 1° novembre 1979, l'età va valutata con riferimento alla data di ultimazione dei lavori.

9. Sono escluse dai contributi le imprese armatoriali beneficiarie dei contributi dello Stato ai sensi della legge 20 dicembre 1974, n. 684 e successive modificazioni e della legge 19 maggio 1975, n. 169 e successive modificazioni e quelle che, nel periodo tra il 1° novembre 1984 e il 31 ottobre 1986, abbiano utilizzato la propria flotta, in misura superiore al 50 per cento, per il trasporto di carichi propri o del gruppo finanziario di cui fanno parte.

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

10. I contributi di cui al comma 1 sono erogati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, in rate annuali e in misura proporzionale all'importo previsionale fissato per ciascun anno dalla presente legge. In caso di eccedenza degli importi rispetto al limite complessivo di 238 miliardi di lire, fissato dal comma 1, i contributi saranno ridotti in misura proporzionale.

11. Le imprese armatoriali aventi diritto ai contributi ai sensi del presente articolo sono tenute a presentare domanda documentata al Ministro della marina mercantile entro il termine perentorio di 60 giorni dalla entrata in vigore della presente legge.

12. La vendita all'estero dell'unità per la quale sono stati concessi i contributi di cui al presente articolo, intervenuta prima del 31 dicembre 1990, comporta la decadenza dal beneficio e l'obbligo della restituzione delle somme percepite, maggiorate degli interessi da calcolarsi nella misura del tasso ufficiale di sconto.

13. La disposizione di cui al comma 12 non si applica nel caso di sostituzione con unità di bandiera italiana di più recente costruzione e comunque di età non superiore a dieci anni.

14. Le imprese beneficiarie dei contributi di cui al presente articolo, all'atto della erogazione delle singole rate, dovranno dimostrare di continuare ad esercitare l'attività armatoriale.

Art. 8.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1987, le assicurazioni contro i rischi della navigazione e assimilate di cui all'articolo 2 della tariffa di cui all'allegato A della legge 29 ottobre 1961, n. 1216 e successive modificazioni, sono soggette ad imposta con aliquota del 6 per cento.

2. Per le finalità di cui al comma 1 è autorizzata la spesa complessiva di 16 mi-

(Segue: *Testo del Governo*)

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

liardi di lire per il biennio 1987-1988, ripartite in ragione di 8 miliardi di lire per ciascun anno.

Art. 9.

1. Le scritte sui *containers* indicanti il nome del proprietario o dell'utilizzatore non costituiscono oggetto per l'applicazione della imposta sulla pubblicità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 639.

TITOLO II

SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI
DI COLLEGAMENTO
CON LE ISOLE MAGGIORI E MINORI

Art. 10.

1. *Identico:*

- a) *identica;*
- b) *identica;*
- c) *identica;*
- d) *identica.*

2. *Identico.*

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

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 tesoro, 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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

3. *Identico.*

4. *Identico.*

5. *Identico.*

6. *Identico.*

7. *Identico.*

8. *Identico.*

(Segue: Testo del Governo)

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 tariffaria 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, nonchè 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.

(Segue: Testo proposto dalla Commissione)

Art. 11.

1. Le società di cui all'articolo 10 formulano 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 tariffaria con i servizi marittimi gestiti dall'Ente Ferrovie dello Stato.

3. *Identico.*

Art. 12.

1. *Identico*

(Segue: *Testo del Governo*)

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 mer-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 13.

1. A parziale modifica dell'articolo 1-bis del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito, 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. *Identico.*

3. *Identico.*

Art. 14.

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, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42, e all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 676, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 marzo 1980, n. 40, sono definitivamente regolati e formalizzati con decreto del Ministro della marina mer-

(Segue: *Testo del Governo*)

cantile, 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 esplicitate 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 Mi-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

le, 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 di cui al comma 1.

3. La Commissione di cui al comma 1 è composta da:

a) *identica*;

b) *identica*;

c) *identica*.

4. *Identico*.

5. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, saranno determinate le indennità spettanti ai membri della Commissione di cui al comma 1.

6. Alla copertura della spesa per il funzionamento della Commissione di cui al comma 1 si fa fronte con la ritenuta dell'1 per mille di cui all'articolo 19.

7. In attesa delle conclusioni della Commissione di cui al comma 1 sono corrisposti alle società, con decreto del Ministro del-

(Segue: *Testo del Governo*)

nistro 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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

la 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. *Identico.*

Art. 15.

1. L'esercizio delle linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali con le isole minori sarde e con la Corsica, gestiti dalla società Tirrenia di navigazione, sarà affidato con le modalità previste dalla legge 19 maggio 1975, n. 169, in quanto applicabili, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ad una apposita società di navigazione a carattere regionale, con sede in Cagliari, al cui capitale la società Tirrenia di navigazione partecipa in misura non inferiore al 51 per cento. La parte del capitale rimanente, fino al limite massimo del 49 per cento, sarà sottoscritto dalla Finmare.

2. La società di navigazione regionale di cui al comma 1 rileverà dalla società Tirrenia di navigazione il personale amministrativo e navigante necessario per la gestione dei servizi nonché il naviglio adibito alle linee, ai valori di bilancio. A tale personale saranno riconosciuti, a tutti gli effetti, l'anzianità di servizio, il grado e la qualifica raggiunti alle dipendenze della società Tirrenia fino alla data di assunzione da parte della società di navigazione regionale.

TITOLO III

DISPOSIZIONI VARIE

Art. 16.

1. Nell'articolo 3, secondo comma, della legge 10 giugno 1982, n. 361, le parole « nei

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

successivi dodici mesi » e « nel termine di trenta mesi » sono sostituite rispettivamente dalle parole « nei successivi diciotto mesi » e « nel termine di trentasei mesi ».

2. Nell'articolo 8, primo comma, della legge 14 agosto 1982, n. 599, le parole « entro ventiquattro mesi » sono sostituite dalle parole « entro trenta mesi ».

3. Nell'articolo 8 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è inserito, dopo il primo, il seguente comma:

« Ove il contratto preveda la costruzione di più navi dello stesso tipo, il termine di cui al primo comma è aumentato di dodici mesi, limitatamente alla costruzione della seconda nave, e di sei mesi per la costruzione della terza ».

4. Nell'articolo 8 della legge 14 agosto 1982, n. 599, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« I termini di cui al primo e secondo comma possono essere prorogati dal Ministro della marina mercantile per motivi eccezionali ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza e venga accertato che l'inservanza è dovuta a causa non imputabile al cantiere ovvero a ragioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della costruzione navale ».

5. Nell'articolo 3, secondo comma, della legge 14 agosto 1982, n. 600, come modificato dall'articolo 20 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, le parole « entro dodici mesi » sono sostituite dalle parole « entro ventiquattro mesi ».

6. Nell'articolo 3, terzo comma, della legge 14 agosto 1982, n. 600, come modificato dall'articolo 20 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, le parole « entro il termine di ventiquattro mesi » sono sostituite dalle parole « entro il termine di trenta mesi ».

Art. 17.

1. Il Ministro della marina mercantile, in deroga agli articoli 316 e seguenti del codice della navigazione, può autorizzare l'armatore ad appaltare ad imprese nazio-

(Segue: *Testo del Governo*)

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

nali o straniere che abbiano un raccomandatario o un rappresentante in Italia, servizi complementari di camera, servizi di cucina o servizi generali a bordo delle navi adibite a crociera.

2. Tali servizi sono svolti dall'appaltatore con gestione ed organizzazione propria ed il relativo personale non fa parte dell'equipaggio pur essendo soggetto alla gerarchia di bordo prevista dall'articolo 321 del codice della navigazione.

3. Non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369.

Art. 18.

1. Agli enti previdenziali indicati al primo comma dell'articolo unico della legge 4 giugno 1973, n. 311 sono aggiunte le Casse marittime Adriatica, Meridionale e Tirrena.

2. La durata in carica dei Presidenti delle suddette Casse marittime viene elevata a cinque anni.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI E NORME FINANZIARIE

Art. 19.

1. 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 14 della presente legge e per gli accertamenti tecnici della Commissione interministeriale di cui al comma 4 del precedente articolo 2.

(Segue: *Testo del Governo*)

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 pre-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 20.

1. 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, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42.

Art. 21.

1. *Identico.*

Art. 22.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 240 miliardi per il 1986, a lire 145 miliardi per il 1987 ed a lire 114 miliardi per il 1988, ivi comprese le minori entrate di lire 8 miliardi per ciascuno degli anni 1987 e 1988 di cui all'articolo 8, si provvede:

a) quanto a lire 9 miliardi per l'anno 1986, a carico dello stanziamento iscritto sul capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Ristrutturazione dei servizi di preminente interesse nazionale,

(Segue: *Testo del Governo*)

visione del Ministero del tesoro per l'anno 1985, all'uopo utilizzando gli accantonamenti « Industria armatoriale » e « Ristrutturazione 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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

dei servizi postali e commerciali di carattere locale »;

b) quanto a lire 64 miliardi per l'anno 1986, a carico dello stanziamento iscritto sul capitolo n. 3061 dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1985;

c) quanto a lire 142 miliardi per l'anno 1986, a lire 70 miliardi per il 1987 ed a lire 114 miliardi per il 1988, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Industria armatoriale e ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, dei servizi postali e commerciali di carattere locale »;

d) quanto a lire 25 miliardi per l'anno 1986 e a lire 75 miliardi per l'anno 1987, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, sul capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1986, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Modifiche ed integrazioni alla legge 27 luglio 1978, n. 392 (Equo canone) ».

2. *Identico.*