

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 2238)

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore CARTA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 FEBBRAIO 1987

### Istituzione dell'Ente trasporti marittimi dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — Una efficace e lungimirante politica dei trasporti marittimi nazionali è essenziale allo sviluppo del nostro Paese. Il cabotaggio, modalità fondamentale del sistema di trasporto, trascurato da una incontrollata crescita della domanda, deve riassumere un ruolo preminente anche in virtù di una nuova organizzazione dell'offerta di trasporto.

Il Piano generale dei trasporti, recentemente approvato dal CIPE e sottoposto ora all'attenzione del Parlamento, auspica al riguardo una razionalizzazione dell'intero sistema di relazioni fra ministeri, società, strutture centrali dello Stato e apparati regionali per una promozione del traffico cabotiero. In questa ottica si pone il presente disegno di legge inteso a modificare l'attuale struttura della Società Tirrenia e delle società regionali in ente di Stato.

Dal punto di vista operativo la Tirrenia, così come le società regionali minori, è impresa inserita nel sistema delle partecipazioni statali, attraverso il gruppo Finmare; è una società per azioni, con capitale sociale al 31 dicembre 1984 di lire 3 miliardi, controllata per l'80 per cento dalla Finmare S.p.A.,

che a sua volta fa capo all'IRI per il 99,41 per cento, quest'ultimo ente pubblico economico.

La sede sociale della Tirrenia S.p.A. è in Napoli, ove essa risulta iscritta presso la cancelleria delle società del locale tribunale; ciò senza diretta attinenza con i traffici serviti e con l'incidenza di questi, che per l'80 per cento si riferiscono alla Sardegna.

L'articolo 3 della legge 22 dicembre 1956, n. 1589, con la quale è stato istituito il Ministero delle partecipazioni statali, prevede espressamente che gli enti di gestione (IRI-Finmare) devono operare attraverso società per azioni «secondo criteri di economicità», cioè in modo da reintegrare i costi e da conseguire profitti. Pertanto la Società Tirrenia, al pari delle altre società per azioni, resta soggetta alla disciplina giuridica del codice civile sia pure con l'eccezione delle disposizioni che contrastano con la disciplina speciale dettata per le società a partecipazione statale.

L'articolo 1 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, sulla ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, stabilisce che le società assunatrici dei servizi

in questione devono agire in regime di libera attività imprenditoriale, avendo presenti le esigenze della massima efficienza ed economicità. L'articolo 1, ovviamente, si riferisce generalmente a tutti i servizi di preminente interesse nazionale, mentre il successivo articolo 8 precisa che i collegamenti delle isole maggiori e minori, cui pure si fa riferimento nell'articolo 1, lettera c), «debbono assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, e in particolare del Mezzogiorno». Dal combinato disposto dei due articoli si evince, pertanto, il carattere peculiare dei servizi dovuti con le isole in un'ottica che non può privilegiare il pur ribadito carattere complessivo di «economicità ed efficienza».

L'economicità nel caso della Società Tirrenia non può quindi intendersi come perseguimento di profitti, ma come oculatezza di gestione; oculatezza che richiede un costante, continuo controllo dei costi e dei ricavi al fine di evitare che, con l'accollo statale degli oneri sociali, lo Stato venga a ripianare non situazioni debitorie dovute a richieste di collegamenti marittimi non economicamente gestiti per insufficienza di traffico, ma vere e proprie diseconomie di gestione dovute a cattiva amministrazione.

È da tener fermo, peraltro, che le sovvenzioni statali si riferiscono al ripianamento dei costi e non includono la remunerazione del capitale. Questo assunto ha ritardato correttamente la conclusione di una convenzione con la Società Tirrenia a norma di quanto previsto dalla legge n. 684 del 1974.

A tutto ciò deve aggiungersi che l'articolo 18 del regolamento di esecuzione della legge n. 684 del 1974, adottato nel 1979, precisa che le linee in attività della Società Tirrenia e le navi da impiegare sono soggette annualmente all'approvazione del Ministero della marina mercantile.

Da quanto precede risulta evidente che lo Stato si è prefisso di garantire il collegamento delle isole fra loro e con il continente nel perseguimento di una ideale continuità territoriale, al fine di alimentare lo sviluppo sociale ed economico di aree altrimenti emarginate.

A queste finalità, tuttavia, è risultata di

ostacolo la natura societaria della Tirrenia e il conclamato perseguimento di asserite economicità che non sono mai risultate riscontrabili nella realtà, ma che hanno consentito invece la copertura di macroscopiche diseconomie ed il trasferimento, a danno della Sardegna, di ricavi dai traffici da e per l'isola a copertura di costi non economicamente giustificabili.

Il presente disegno di legge tende, con l'istituzione di un Ente trasporti marittimi dello Stato, a ricondurre in un quadro unico di cabotaggio nazionale tutte le linee marittime di collegamento con le isole oggi gestite dalla Società Tirrenia, dalle società regionali e financo dalle Ferrovie dello Stato. Il nuovo Ente dovrebbe operare in esenzione doganale e pertanto sottratto a quell'equiparazione dei traffici marittimi nazionali con quelli internazionali che oggi così pesantemente penalizza la navigazione di cabotaggio. Esso dovrebbe concentrarsi soprattutto sul traffico passeggeri e su mezzi gommati, per il quale più possibile risulta la combinata strada-mare-strada in un realistico rilancio della «via mare» sulle medio-lunghe distanze.

È evidente che il discorso relativo al riavvicinamento delle diverse componenti del territorio nazionale attraverso un potenziamento del cabotaggio esula dal discorso generale volto a far recuperare alla flotta di Stato una dimensione produttiva. Esso si pone nel quadro di una revisione della politica nazionale dei trasporti tendente al riassetto modale che rafforzi la via marittima su quella terrestre.

L'attività di collegamento tra le varie parti del territorio nazionale rappresenta per lo Stato un atto dovuto; ciò significa che — sia pure con gli opportuni temperamenti — si tratta di servizi indispensabili che devono avere un regime particolare. Più che ai servizi offerti dalle linee marittime internazionali, sembra doversi fare riferimento nei collegamenti marittimi fra isole e fra isole e continente ai servizi ferroviari dello Stato; ciò in quanto il problema deve essere posto in termini di servizi sociali assicurati.

Già dalla legge n. 684 del 1974 risulta evidente l'intendimento di superare l'ostacolo dell'insularità, eliminando o almeno ridu-

cendo l'incidenza dei fattori che concorrono all'emarginazione di intere regioni e di comunità dalla vita economica del Paese: primo fra tutti il costo dei servizi di collegamento che le comunità isolate devono sostenere per garantire a se stesse la saldatura con il territorio continentale dello Stato. Con detta legge si stabilì, infatti, che le società di navigazione del gruppo Finmare, esercitando i collegamenti con le isole maggiori e minori, devono assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate.

Successivamente, la legge 23 giugno 1977, n. 373, modificativa ed integrativa delle leggi n. 684 del 1974 e n. 169 del 1975, sancì il principio che il sostegno finanziario dello Stato garantisce all'azienda concessionaria «l'equilibrio economico della gestione», mentre sembra indispensabile valutare e rapportare l'onere della sovvenzione in termini di benefici per le comunità servite, trattandosi di un corrispettivo per specifiche prestazioni. Per l'esercizio dei servizi dovuti, nel perseguimento di una politica intesa ad assicurare la «continuità territoriale», lo Stato deve erogare sovvenzioni in misura idonea a garantire il conseguimento degli obiettivi stabiliti.

Evidentemente gli obiettivi fissati dalla legge n. 684 del 1974, e successive modifiche ed integrazioni, pongono oggi, quindi, l'esigenza di un ripensamento dei criteri normativi che presiedono all'attività della società di navigazione Tirrenia e delle società minori dalla stessa controllate. Sembra infatti che la forma societaria non sia consona al perseguimento di quei fini ed obiettivi che ci si è pur sempre prefissi di raggiungere: nella gestione di servizi sociali dovuti lo Stato non può perseguire fini di lucro, ma deve tendere unicamente ad assicurare una organizzazione degli stessi con criteri di efficienza ed economicità. Si cadrebbe, altrimenti, nell'assurdo che le comunità isolate in luogo di essere aiutate a superare l'insularità finirebbero per costituire fonte per trasferimenti di ricchezza, dovendo pagare singolarmente per la loro condizione geografica.

È appena il caso di ricordare che per i sistemi economici isolani il costo del collegamento marittimo con il continente e con

altre isole costituisce fattore di primaria importanza sia per quanto riguarda i consumi interni, sia dal punto di vista della competitività dell'apparato industriale e commerciale. La funzione sociale ed economica dello Stato nel settore dei servizi operativi di trasporto per tutto il territorio nazionale deve comprendere le isole, per le quali oggi si chiede con insistenza l'elaborazione da parte dello Stato di una politica dei trasporti che assicuri e realizzi la cosiddetta «continuità territoriale». È questo un principio che ha per obiettivi la parificazione dei cittadini e degli operatori economici residenti nelle isole a quelli del continente e l'integrazione dei mercati isolani con il mercato nazionale, attraverso opportune manovre tariffarie e la maggiore possibile frequenza ed articolazione dei servizi di collegamento marittimi.

I servizi dovuti si sottraggono per definizione all'impostazione generale della ristrutturazione delle società di preminente interesse nazionale in chiave produttivistica, per mantenere anche formalmente un carattere spiccatamente sociale. Per questa ragione si palesa opportuno ricorrere all'istituzione di un Ente trasporti marittimi dello Stato in conformità alla politica che si è perseguita e si va perseguendo per il trasporto su strada ferrata, a sostegno dello sviluppo socio-economico di territori emarginati.

Il disegno di legge si propone di meglio definire e concretare i compiti dello Stato nei collegamenti marittimi con le isole, anche in linea con la raccomandazione approvata dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa il 19 dicembre 1984. Si intende così ribadire chiaramente l'impegno dello Stato ad assicurare servizi dovuti operando per la realizzazione di quella «continuità territoriale» più volte sollecitata dalle autorità e dalle organizzazioni sindacali e di categoria delle regioni e delle aree interessate, ma lasciando al contempo uno spazio di autonomia gestionale all'Ente; ciò nell'evidente intento di perseguire una politica volta a garantire servizi marittimi efficienti ed economici.

L'Ente trasporti marittimi dello Stato dovrà soddisfare a tutte le esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle

aree interessate dai servizi dovuti. Per questo, in luogo del diritto ad una sovvenzione ad equilibrio economico di bilancio, si è ravvisato opportuno tornare al precedente sistema a parametro fisso di cui all'abrogata legge n. 600 del 1962; anche questo senza automatismi. Si è inteso, infatti, evitare, con l'istituzione dell'Ente, che l'attività gestionale dei servizi dovuti possa condursi fuori da puntuali verifiche gestionali, innescando un meccanismo pericoloso, sostanzialmente in danno delle comunità che dovrebbero risultare servite.

Le popolazioni isolate devono avvertire la solidarietà dello Stato attraverso atti concreti che realizzino l'integrazione delle loro comunità con quella residente sul territorio nazionale continentale; così come le popolazioni meno fortunate del Mezzogiorno devono accrescere le loro potenzialità di sviluppo economico anche attraverso il rilancio del traffico cabotiero da parte di un ente di Stato che favorisca il rapido ed economico accesso dei loro prodotti ai più ricchi mercati del Nord.

Con il presente disegno di legge non si propone una scelta puramente economica, ma una direttiva socio-politica in linea con il quadro delineato dal Piano generale dei trasporti, di estremo rilievo per le regioni e le comunità isolate dello Stato.

A base di ogni seria pianificazione nei trasporti, infatti, devono restare considera-

zioni non solo tecnologiche ed economiche, ma anche politiche e sociali.

Indubbiamente la legge n. 684 del 1974, nonostante le modifiche e gli emendamenti successivi, non ha dato risultati soddisfacenti, per quanto riguarda i servizi dovuti con le isole, se alla crescita e al potenziamento delle società concessionarie non ha fatto debito riscontro lo sviluppo economico e sociale delle comunità interessate.

Nella direzione di un ripensamento della vigente normativa l'istituzione dell'Ente trasporti marittimi dello Stato propone un salto di qualità per i servizi marittimi di collegamento con le isole e una generale riconsiderazione del ruolo dello Stato nel delicato settore del traffico cabotiero, con l'unificazione e la razionalizzazione della gestione di tutti i servizi marittimi di diretto interesse per le comunità statali.

Gli articoli da 1 a 6 dettano disposizioni per l'istituzione dell'Ente e il passaggio a questo dei beni e del personale delle disciolte società; gli articoli da 7 a 16 stabiliscono gli organi e le loro competenze, le incompatibilità e le ragioni di decadenza dalle cariche, mentre gli articoli da 17 a 25 determinano le caratteristiche gestionali ed organizzative dell'Ente. Infine con l'articolo 26 si fissa la data di decorrenza delle modalità di gestione dell'Ente e con l'articolo 27 si effettua il necessario coordinamento con l'ordinamento legislativo vigente.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. È istituito l'Ente trasporti marittimi dello Stato.

2. L'Ente ha sede in Roma, ha personalità giuridica ed autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria, ai sensi dell'articolo 2093, secondo comma, del codice civile, nei limiti stabiliti dalla presente legge, ed è posto sotto la vigilanza del Ministero della marina mercantile.

## Art. 2.

1. L'Ente trasporti marittimi dello Stato provvede con criteri di economicità e di efficienza:

a) all'esercizio dei servizi marittimi dovuti di collegamento con le isole maggiori e minori già gestiti dalle società di navigazione Tirrenia, Lloyd Triestino e Adriatica nonché dalle società regionali di navigazione Caremar, Toremar e Siremar;

b) all'esercizio del servizio traghetti fra terminali ferroviari;

c) all'esercizio dei prolungamenti internazionali delle linee marittime con le isole tecnicamente ed economicamente convenienti;

d) al potenziamento e ammodernamento dei mezzi e delle linee di cui l'Ente debba assumere l'esercizio;

e) alla promozione di attività strumentali e all'acquisizione e all'incremento del traffico marittimo;

f) a reperire i mezzi finanziari per le necessità dell'impresa, mediante la contrazione di mutui o l'assunzione di obbligazioni sui mercati nazionale ed estero, previa autorizzazione del Ministero della marina mercantile di concerto con quello del tesoro e con garanzia dello Stato secondo le disposizioni vigenti.

## Art. 3.

1. Spetta al Ministro della marina mercantile:

a) indicare in coerenza con gli indirizzi generali della politica dei trasporti gli obiettivi che la gestione delle linee marittime con le isole deve perseguire;

b) vigilare che la gestione si svolga nel rispetto degli indirizzi generali indicati;

c) approvare, di concerto con il Ministro del tesoro, i bilanci e i programmi di attività annuali e pluriennali deliberati dal consiglio di amministrazione dell'Ente;

d) proporre la nomina e la revoca del presidente e degli altri componenti del consiglio di amministrazione;

e) promuovere la procedura di scioglimento del consiglio di amministrazione;

f) esercitare tutti gli altri poteri che la legge attribuisce alla sua specifica competenza in relazione al trasporto marittimo con le isole, che non siano incompatibili con le disposizioni della presente legge.

## Art. 4.

1. L'Ente è tenuto a rilevare il naviglio di proprietà, le attrezzature e quanto altro necessario per l'esercizio e la gestione delle linee marittime appartenenti alle società ed agli enti che gestiscono i servizi marittimi di cui all'articolo 2 alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. In particolare il prezzo di rilievo del naviglio è determinato sulla base delle iscrizioni in bilancio al netto degli ammortamenti riconosciuti dallo Stato in sovvenzione.

3. Per le navi in servizio dalla data del 1° gennaio 1975 completamente ammortizzate e che l'Ente reputa necessarie per l'esercizio delle linee, il prezzo di rilievo è determinato da un collegio peritale con funzione di arbitro inappellabile, composto da cinque membri dei quali due nominati da ciascuna delle parti interessate e il quinto, in mancanza di accordo tra le parti, dal presidente del tribunale di Roma.

4. Gli altri cespiti patrimoniali saranno valutati al netto dell'ammortamento fiscale.

## Art. 5.

1. Con l'entrata in vigore della presente legge cessano di avere vigore le convenzioni stipulate con le società Tirrenia, Toremar, Caremar e Siremar, per l'esercizio dei servizi marittimi dovuti ai sensi della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e della legge 19 maggio 1975, n. 169. I servizi marittimi gestiti dalle Ferrovie dello Stato vengono trasferiti al nuovo Ente.

2. Un'apposita commissione, composta da rappresentanti dei Ministeri della marina mercantile, del tesoro, delle partecipazioni statali e dei trasporti, procederà alla definizione dei rapporti di credito e di debito tra lo Stato e le società cessanti, in relazione ai servizi effettuati fino alla data di entrata in vigore della presente legge, nonché alla regolamentazione finanziaria del trasferimento dei servizi marittimi dalle Ferrovie dello Stato all'Ente trasporti marittimi dello Stato.

3. Sulle somme dovute dallo Stato alla suddetta data a titolo di sovvenzione, ivi comprese le sopravvenienze che si verificheranno successivamente, sono riconosciuti alle società gli oneri finanziari, fino alla loro liquidazione, nella misura *pro tempore* dei tassi *prime rate* stabiliti dal cartello interbancario.

## Art. 6.

1. L'Ente è tenuto ad assumere, dalle società ed enti che gestiscono i servizi alla data di entrata in vigore della presente legge, il personale amministrativo e navigante, necessario per l'esercizio e la gestione delle linee marittime dipendenti, iscritto nei ruoli organici e in continuità del rapporto di lavoro e impiegato per la gestione delle linee, in servizio alla data del 31 dicembre 1986.

2. Il personale navigante iscritto presso le capitanerie di porto nei turni particolari delle società cessanti sarà iscritto nei turni particolari dell'Ente subentrante.

## Art. 7.

1. Sono organi dell'Ente trasporti marittimi dello Stato:

- a) il presidente;
- b) il consiglio di amministrazione;
- c) il collegio dei revisori dei conti;
- d) il direttore generale.

## Art. 8.

1. Il presidente ha la rappresentanza legale dell'Ente, convoca e presiede il consiglio di amministrazione, ne dirige i lavori, vigila sull'esecuzione delle deliberazioni adottate dal consiglio stesso.

2. In caso di assenza o impedimento, il presidente è sostituito dal vice presidente. Determinati poteri, inerenti alla rappresentanza legale dell'Ente, possono essere dal presidente delegati a consiglieri di amministrazione o al direttore generale o a funzionari centrali e periferici, sentito il consiglio di amministrazione.

## Art. 9.

1. Il consiglio di amministrazione è composto dal presidente e da otto consiglieri, di cui quattro designati dal Ministero della marina mercantile e quattro dalle regioni interessate, scelti tra persone di comprovata cultura amministrativa, tecnica ed economica nel settore dei trasporti e/o di particolare capacità nell'organizzazione e nella gestione di aziende, enti e società.

2. Il consiglio è integrato, con funzioni consultive, da un avvocato dello Stato e da quattro rappresentanti sindacali.

3. Il presidente e i componenti del consiglio di amministrazione, nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, restano in carica cinque anni e possono essere confermati per una sola volta.

4. I dipendenti dell'Ente nominati dal consiglio sono collocati in aspettativa e hanno diritto alla conservazione del posto di lavoro



nella qualifica maturata al momento della nomina, salve le progressioni automatiche previste dai contratti di lavoro.

5. Nei confronti dei componenti indicati nel comma 1 trova applicazione la disciplina prevista dalla legge 24 gennaio 1978, n. 14, in materia di controllo parlamentare sulle nomine negli enti pubblici.

#### Art. 10.

1. Il consiglio di amministrazione è preposto alla gestione dell'Ente. In particolare esso:

- a) delibera la nomina del direttore generale e dei vice direttori generali;
- b) delibera i bilanci dell'Ente;
- c) delibera i piani annuali e poliennali di attività nonché i piani di recupero di produttività;
- d) formula i programmi straordinari e i piani di investimento e finanziamento annuali e poliennali;
- e) delibera, su proposta del direttore generale, l'istituzione e l'organizzazione dei servizi, degli uffici e delle unità operative;
- f) delibera gli acquisti;
- g) ratifica i provvedimenti adottati in via d'urgenza dal direttore generale;
- h) delibera l'emissione di obbligazioni e l'assunzione di mutui e prestiti;
- i) delibera gli impegni di spesa che non deleghi ad altri organi od uffici;
- l) predispone le condizioni generali di contratto che disciplinano, nel rispetto delle norme comunitarie, le forniture, gli appalti, i contratti di maggiore rilevanza, i relativi limiti di valore e di materia;
- m) delibera le nomine dei dirigenti, previo parere obbligatorio del direttore generale;
- n) delibera la cessione e l'acquisto di beni immobili e del naviglio;
- o) formula le richieste al Ministro della marina mercantile di soppressione di obblighi di servizio pubblico, di compensazione per tariffe sociali, nonché, previa individuazione ed evidenziazione dei centri di costo e predisposizione di specifici programmi di risanamento, dell'eventuale sovvenzione

straordinaria di equilibrio di cui al successivo articolo 19;

p) nomina nella prima seduta utile, tra i propri componenti, il vice presidente.

#### Art. 11.

1. In caso di irregolarità o deficienze tali da compromettere il normale funzionamento tecnico-amministrativo o la normale efficienza economico-finanziaria dell'Ente o per ripetute inosservanze delle direttive del Ministro della marina mercantile, il consiglio di amministrazione può essere sciolto con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile. In tal caso i poteri del presidente del consiglio di amministrazione sono attribuiti ad un amministratore straordinario, nominato con lo stesso decreto di scioglimento del consiglio di amministrazione.

2. La normale efficienza economico-finanziaria è comunque da ritenersi compromessa quando per due anni consecutivi l'Ente denunci a consuntivo un disavanzo nonostante i contributi statali per compensazione di tariffe sociali e l'eventuale sovvenzione straordinaria di riequilibrio di cui al successivo articolo 19.

3. Entro tre mesi dalla nomina dell'amministrazione straordinaria deve essere ricostituito il consiglio di amministrazione dell'Ente, al quale spetta in via prioritaria stabilire un piano finanziario da adottare per il riassorbimento del disavanzo del bilancio.

#### Art. 12.

1. Il direttore generale è nominato dal consiglio di amministrazione ed è scelto tra i dirigenti dell'Ente o tra persone aventi specifiche capacità tecnico-economiche nel settore dei trasporti.

2. Dura in carica cinque anni e può essere confermato per non più di una volta.

3. Il dipendente della pubblica Amministrazione o dell'Ente nominato direttore generale ha diritto alla conservazione del posto

nella qualifica maturata al momento della nomina, salve le progressioni automatiche previste dai contratti di lavoro.

4. Il direttore generale partecipa con voto consultivo alle riunioni del consiglio di amministrazione, al quale propone l'emanazione di provvedimenti che ritenga necessari; cura l'esecuzione delle deliberazioni del consiglio stesso; sovrintende all'attività di tutti gli uffici assicurando il coordinamento operativo dei servizi, delle articolazioni territoriali e delle strutture speciali e l'unità di indirizzo tecnico-amministrativo; può proporre al consiglio di amministrazione la nomina di due o più vice direttori generali; esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dal consiglio.

5. Il direttore generale adotta, in caso di urgenza, i provvedimenti indifferibili necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio. Tali provvedimenti debbono essere sottoposti alla ratifica del consiglio di amministrazione nella prima seduta utile.

#### Art. 13.

1. Sono causa di incompatibilità con le cariche di presidente, di componente del consiglio di amministrazione o di direttore generale:

a) avere, all'atto della nomina, vertenze in corso con l'Ente;

b) essere proprietario o comproprietario, amministratore o sindaco, o ricoprire altra carica simile, anche non retribuita, essere consulente o dipendente di imprese esercenti attività che, nei riguardi di quelle svolte dall'Ente, siano comunque in contrasto, concorrenti o connesse, oppure di imprese che con l'Ente abbiano contratti per lavori, servizi o forniture.

2. Non possono, inoltre, appartenere contemporaneamente al consiglio di amministrazione i parenti o gli affini sino al terzo grado, i coniugi, l'affiliante e l'affiliato; l'incompatibilità colpisce il componente meno anziano di età.

## Art. 14.

1. Si decade dalla carica di presidente, di componente del consiglio di amministrazione e di direttore generale quando si verifichi una delle cause di incompatibilità espressamente indicate dalla presente legge, nonchè una di quelle di cui alla legge 24 gennaio 1978, n. 14.

2. I componenti del consiglio di amministrazione di cui al comma 1 del precedente articolo 9 incorrono inoltre nella decadenza quando non intervengano, senza motivo, a tre sedute consecutive.

3. Gli organi competenti alla nomina procedono alla dichiarazione di decadenza o all'accettazione delle dimissioni del presidente, degli altri componenti del consiglio di amministrazione, del direttore generale e dei vice direttori.

4. Tutte le controversie che vengono proposte dai titolari di organi dell'Ente, in dipendenza della loro nomina e revoca, ed in relazione alla loro carica, anche se afferenti a diritti, sono devolute alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo.

## Art. 15.

1. Il collegio dei revisori dei conti è composto di cinque membri effettivi e di quattro supplenti.

2. Sono membri effettivi:

a) due dirigenti generali del Ministero del tesoro-Ragioneria generale dello Stato, di cui uno con funzioni di presidente, designati dal Ministro del tesoro;

b) un dirigente generale del Ministero del bilancio e della programmazione economica, designato dal Ministro del bilancio e della programmazione economica;

c) due dirigenti generali del Ministero della marina mercantile, designati dal Ministro della marina mercantile.

3. Il presidente e i membri sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile, durano in carica cinque anni

e possono essere confermati non più di una volta.

4. I quattro membri supplenti debbono appartenere alle Amministrazioni suindicate; essi sono designati: uno dal Ministro del tesoro, uno dal Ministro del bilancio e della programmazione economica, due dal Ministro della marina mercantile. Le modalità di nomina sono quelle di cui al comma 3.

5. Oltre all'articolo 2399 del codice civile si applicano ai componenti del collegio dei revisori dei conti anche le disposizioni in tema di incompatibilità, decadenza, tutela giurisdizionale ed emolumenti previste dalla presente legge.

6. Il presidente del collegio sindacale partecipa di diritto a tutte le riunioni del consiglio di amministrazione.

#### Art. 16.

1. Gli emolumenti previsti per il presidente, per i componenti del consiglio di amministrazione, per il direttore generale e per i revisori dei conti sono determinati dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro. Il relativo decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

2. Il presidente, i componenti del consiglio di amministrazione, il direttore generale e i revisori dei conti appartenenti ad altre amministrazioni dello Stato vengono collocati fuori del ruolo organico di appartenenza per tutta la durata del mandato e percepiscono, in aggiunta alla normale retribuzione, anche l'eventuale differenza tra le indennità di cui al comma 1 e il trattamento per stipendio, assegni personali e indennità integrativa speciale nelle misure in godimento.

3. Ai membri del consiglio di amministrazione di cui al comma 2 dell'articolo 9 non si applicano le disposizioni del presente articolo; ad essi compete una indennità di presenza da determinare con i criteri di cui al comma 1.

#### Art. 17.

1. I beni mobili ed immobili, trasferiti all'Ente o comunque acquisiti nell'esercizio

delle attività di cui all'articolo 2 della presente legge, costituiscono patrimonio giuridicamente ed amministrativamente distinto dai restanti beni delle amministrazioni pubbliche e di essi l'Ente ha piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata, salvi i limiti su di essi gravanti per le esigenze della difesa nazionale.

2. I beni destinati a pubblico servizio non possono essere sottratti alla loro destinazione senza il consenso dell'Ente.

3. Gli utili netti della gestione sono destinati a costituire un fondo di riserva per ammortizzare eventuali perdite di esercizio e per fini di autofinanziamento.

#### Art. 18.

1. Il consiglio di amministrazione delibera la tariffa tecnico-economica e i relativi adempimenti per assicurare l'equilibrio della gestione.

2. La tariffa tecnico-economica viene stabilita, tenendo conto della normativa comunitaria in materia, sulla base di una adeguata documentazione dei dati relativi, con riferimento alle condizioni di mercato, all'interesse commerciale dell'Ente, rapportati anche ai valori medi esistenti nei Paesi facenti parte della Comunità economica europea. Nella determinazione della suddetta tariffa possono prevedersi anche prezzi minimi e massimi.

3. Il Ministro della marina mercantile, limitatamente al traffico nazionale, determina, con proprio decreto, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, sentito il Comitato interministeriale prezzi (CIP), le tariffe per i trasporti delle persone e di alcuni tipi di merce, definite anche per località o aree e/o per periodi limitati dell'anno, tenendo conto delle esigenze di sviluppo socio-economico delle aree interessate e in particolare del Mezzogiorno.

4. L'eventuale divario tra le tariffe approvate dal Ministero della marina mercantile e quelle tecnico-economiche deliberate dal consiglio di amministrazione può dar luogo a rimborso.

5. Sono devolute alla competenza degli organi dell'Ente le restanti tariffe, la determinazione delle condizioni generali di trasporto, della nomenclatura e classificazione delle cose, comprese le avvertenze generali che la precedono, nonché delle condizioni particolari di tariffe, servizi o trasporti determinati, e la concessione di facilitazioni di carattere eccezionale per trasporti singoli.

6. Quando esigenze commerciali lo richiedano, l'Ente può stabilire accordi particolari con l'utenza, svincolati dalle tariffe in vigore, per l'acquisizione o il mantenimento del traffico.

#### Art. 19.

1. L'Ente formula il bilancio secondo le prescrizioni contenute negli articoli 2423 e seguenti del codice civile, evidenziando, in particolare, i fondi d'ammortamento e di svalutazione dei valori attivi.

2. L'Ente formula altresì, al fine di predeterminare i limiti finanziari della gestione annuale di esercizio, uno schema di bilancio di previsione strutturato secondo i medesimi criteri del bilancio di cui al comma 1, da trasmettere al Ministero del tesoro un mese prima della data fissata per la presentazione al Parlamento dei documenti di bilancio dello Stato.

3. Il bilancio e lo schema di bilancio di previsione di cui ai commi precedenti debbono evidenziare in apposite voci le disponibilità finanziarie destinate alle retribuzioni dei dipendenti dell'Ente.

4. All'attivo del bilancio aziendale affluiscono il gettito tariffario, le altre entrate eventuali nonché gli apporti statali relativi alle seguenti voci:

a) compensazioni concernenti gli obblighi di servizio pubblico;

b) contributi finanziari diretti, per la realizzazione di nuovi investimenti e relative scorte nonché per gli oneri di mancato rinnovo, per la parte non coperta dagli utili netti dell'Ente e dai mezzi ricavati dalla contrazione di mutui e dalla emissione di obbligazioni, da definire, con appositi programmi

predisposti dall'Ente distintamente per nuovi investimenti e rinnovi, nell'ambito del Piano nazionale dei trasporti;

c) eventuali sovvenzioni straordinarie, ai fini dell'equilibrio del bilancio di previsione, cui vanno informati anche i piani di recupero di produttività aziendale.

5. Gli apporti derivanti da compensazione per obblighi di pubblico servizio sono disposti con la legge di approvazione del bilancio dello Stato; quelli di cui alle restanti voci, ivi comprese le compensazioni straordinarie, sono autorizzati con apposita norma da inserire nella legge finanziaria.

6. Gli apporti statali di cui alle lettere a), b) e c) del precedente comma 4 affluiscono ad apposito conto corrente infruttifero istituito presso la tesoreria centrale dello Stato, intestato all'Ente trasporti marittimi dello Stato.

7. L'Ente è tenuto, altresì, a fornire al Ministero del tesoro i dati periodici della gestione di cassa, che devono essere trasmessi entro i trenta giorni precedenti le date indicate nei commi primo e secondo dell'articolo 30 della legge 5 agosto 1978, n. 468. Il Ministro del tesoro determina, con proprio decreto, lo schema-tipo dei prospetti contenenti i dati periodici della gestione di cassa del bilancio dell'Ente.

#### Art. 20.

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, determina gli obblighi di servizio pubblico che debbono essere imposti nei confronti dell'Ente, con acquisizione da parte di quest'ultimo di titolo alla compensazione finanziaria dei relativi oneri.

2. Successivamente all'emanazione dei predetti decreti il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, potrà sopprimere uno o più obblighi di servizio pubblico compresi fra quelli mantenuti a carico della gestione dell'Ente, come pure istituire nuovi obblighi di servizio pubblico o estendere la portata di quelli già



imposti. L'Ente trasporti marittimi dello Stato, nel caso di istituzione o estensione degli obblighi di servizio pubblico, acquisisce titolo alla compensazione finanziaria dei relativi oneri.

3. Il Ministro della marina mercantile si avvale degli uffici all'uopo preposti nell'ambito del Ministero per esercitare i poteri di vigilanza inerenti agli aspetti economici e tecnici degli obblighi di servizio pubblico e della normalizzazione dei conti dell'Ente.

4. L'Ente ha facoltà di presentare al Ministro della marina mercantile domanda di soppressione di uno o più obblighi di servizio pubblico, allorchè le condizioni per la prestazione dei servizi siano modificate, sul piano tecnico o sul piano finanziario, in relazione alla data alla quale il Ministro ha determinato gli obblighi a carico dell'Ente stesso.

5. Le decisioni del Ministro della marina mercantile, adottate di concerto con il Ministro del tesoro, se intese a riconoscere nuove o maggiori compensazioni a favore dell'Ente, hanno effetto a partire dal primo esercizio finanziario successivo.

#### Art. 21.

1. La Corte dei conti esercita il controllo continuativo sulla gestione dell'Ente con le modalità previste dagli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 21 marzo 1958, n. 259, in quanto compatibili, e riferisce al Parlamento sull'efficienza economica e finanziaria dell'attività svolta nell'esercizio esaminato.

#### Art. 22.

1. L'Ente trasporti marittimi dello Stato deve essere organizzato in conformità ai seguenti criteri direttivi:

a) l'organizzazione deve prevedere strutture funzionalmente articolate e territorialmente decentrate e adeguati strumenti di collegamento con le regioni interessate;

b) gli uffici centrali e periferici devono essere dotati di un'ampia autonomia gestionale ed operativa;

c) la struttura organizzativa deve sempre garantire l'efficienza del servizio, la economicità gestionale e l'incremento della produttività dell'Ente;

d) le relazioni sindacali devono essere improntate a correttezza ed imparzialità ed essere coerenti con i principi dell'autoregolamentazione della conflittualità.

#### Art. 23.

1. Il rapporto di lavoro del personale dipendente dell'Ente è regolato su base contrattuale collettiva ed individuale.

2. I contratti collettivi nazionali di lavoro nonchè i contratti individuali che da essi si discostano sono stipulati in via esclusiva dal consiglio di amministrazione, nell'ambito delle disponibilità finanziarie a ciò destinate nei bilanci dell'Ente.

#### Art. 24.

1. L'Ente provvede alla formazione e qualificazione professionale del proprio personale operativo, tecnico ed amministrativo.

#### Art. 25.

1. Le controversie di lavoro relative al personale dipendente dell'Ente trasporti marittimi dello Stato sono di competenza del pretore del luogo ove ha sede l'ufficio dell'Avvocatura dello Stato nel cui distretto si trova il giudice che sarebbe competente secondo le norme ordinarie.

2. L'Avvocatura dello Stato esplica, nei confronti dell'Ente, le funzioni di cui al regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611, e successive modificazioni ed integrazioni.

#### Art. 26.

1. Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge si procederà all'insediamento del consiglio di amministrazione dell'Ente trasporti marittimi dello Stato.

2. La gestione dell'Ente trasporti marittimi dello Stato secondo le modalità previste dagli articoli precedenti ha inizio dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 27.

1. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, sono emanate le norme di attuazione della presente legge.

2. Sono abrogate le disposizioni della legge 20 dicembre 1974, n. 684, relative ai collegamenti marittimi gestiti dalla Società Tirrenia e quelle della legge 19 maggio 1975, n. 169, sul riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale.