

(N. 2590)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

(CAPPA)

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

(ZOLI)

e col Ministro del Tesoro

(PELLA)

NELLA SEDUTA DEL 30 SETTEMBRE 1952

Modifiche al decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, relativo ai servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale.

ONOREVOLI SENATORI. — Le Società di navigazione esercenti linee di preminente interesse nazionale hanno dovuto, in seguito allo sconvolgimento economico del dopoguerra, affrontare, a costo di gravissimi sacrifici, dapprima la ricostruzione, sia pure parziale, della loro flotta, andata quasi totalmente distrutta, e poi l'esercizio delle più importanti linee ad esse affidate, in condizioni economiche del tutto diverse da quelle che erano state previste dalle convenzioni.

I costi di esercizio, aumentati considerevolmente, hanno resa irrisoria la somma stabilita nel 1937 a titolo di sovvenzione; somma che può essere corrisposta entro l'esercizio finanziario a cui si riferisce. Ben è vero che

a termini dell'articolo 7 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081 (riportato dall'articolo 4 delle convenzioni) lo Stato ha assunto l'obbligo di integrare la sovvenzione fino a garantire un dividendo del 4 per cento al capitale sociale, ma tale obbligo, in base allo stesso articolo, è operante soltanto nel quadriennio successivo a quello in cui si verifica la necessità dell'integrazione.

Ora tale procedura non dava luogo ad inconvenienti nel periodo prebellico e cioè quando le condizioni di esercizio erano normali, perchè allora i proventi del traffico e la sovvenzione — che, come si è detto, è corrisposta nel corso dell'esercizio finanziario — coprivano quasi completamente il costo di esercizio delle

linee e quindi il ricorso all'integrazione aveva soltanto carattere eccezionale e per somme molto limitate.

Nel dopoguerra, malgrado il mutato valore della lira, la misura delle sovvenzioni è rimasta invariata e cioè quella stabilita nel 1937. Perciò la ripresa dei servizi ha necessariamente reso operante per le Società « Llyod Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia » il sistema integrativo, conglobando nell'integrazione di bilancio tutto l'onere della convenzione, onere che prima era rappresentato prevalentemente dalla sovvenzione.

Ma la sopra cennata procedura di liquidazione della « integrazione », come stabilita dalle convenzioni, determinava un rilevante sfasamento di tempo fra la formazione del credito verso lo Stato ed il suo incasso effettivo da parte delle Società e conseguentemente rendeva necessario il ricorso, in misura rilevante, al finanziamento bancario, con i tassi correnti di mercato, per coprire lo sbilancio di ciascun esercizio. Da ciò aveva origine il rilevante carico di interessi passivi, carico che, in definitiva, andava a maggiorare l'importo delle integrazioni degli esercizi successivi.

Tale pesante situazione è stata parzialmente migliorata con il decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, che, come è noto, prevede la corresponsione di un acconto non superiore al 60 per cento sull'importo della eventuale integrazione di bilancio di ciascun esercizio. Il paga-

mento del saldo deve essere invece effettuato nel primo esercizio sociale successivo al quadriennio a cui si riferiscono gli esercizi per i quali sono stati corrisposti gli acconti.

Detta disposizione non ha, però, eliminati del tutto i cennati inconvenienti, in quanto il ricorso al credito bancario è rimasto per quella parte d'integrazione (40 per cento) il cui pagamento è differito al primo anno del quadriennio successivo. Si tratta, comunque, di finanziamenti di notevole entità ed i conseguenti interessi passivi raggiungeranno alla fine del quadriennio 1949-1952 la cifra di oltre due miliardi. A ciò va aggiunto, naturalmente, la crescente difficoltà di provvedere anche ai detti finanziamenti che, d'altra parte, vanno ad aumentare quelli particolarmente rilevanti occorrenti per attuare il programma di nuove costruzioni.

Si rende, pertanto, necessario — in attesa che venga effettuato il riordinamento dei servizi di p.i.n. — provvedere alla modifica del citato decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, elevando la misura dell'acconto da corrispondersi annualmente alle Società di cui trattasi dal 60 per cento al 90 per cento dell'importo dell'integrazione iscritta nel bilancio di ciascun esercizio.

Si è, all'uopo, predisposto d'intesa con i Ministeri di grazia e giustizia e del tesoro l'accluso schema di disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

A partire dal 1° gennaio 1952 la misura dell'acconto concedibile annualmente, ai sensi del secondo comma dell'articolo unico del decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, alle Società di navigazione esercenti linee di preminente interesse nazionale può raggiungere il 90 per cento dell'importo della eventuale integrazione di bilancio.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.