

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 679-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE GUSSO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

col Ministro del Tesoro

e col Ministro delle Partecipazioni Statali

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 MAGGIO 1977

Norme interpretative e modificative della legge 20 dicembre 1974, n. 684, sulla ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale

Comunicata alla Presidenza il 27 maggio 1977

ONOREVOLI SENATORI. — La legge n. 684 del 1974 ha com'è noto segnato una radicale inversione di tendenza nella politica sino ad allora seguita dalla flotta di preminente interesse nazionale avviandone la ristrutturazione e soprattutto la riconversione dai servizi passeggeri di linea, ormai ineluttabilmente superati dal mezzo aereo, verso il settore del trasporto merci che costituisce la voce fondamentale dei traffici marittimi internazionali.

Pur tra difficoltà dovute spesso all'impossibilità da parte dei cantieri nazionali di approntare in tempi brevi le nuove unità, il programma elaborato in base alla legge n. 684 sta avendo graduale applicazione. Il criterio della contestualità fra il disarmo delle navi passeggeri e l'immissione in linea di unità da carico è stata infatti sostanzialmente rispettato attraverso la possibilità, per le società di navigazione di preminente interesse nazionale, di noleggiare navi usate da utilizzare subito per le attività di trasporto merci in attesa che i cantieri nazionali, ai quali la FINMARE ha dovuto obbligatoriamente rivolgersi al fine di sostenere la nostra cantieristica, potessero consegnare le unità di nuova costruzione nel frattempo ordinate.

Un punto particolare del programma di riassetto della flotta pubblica riguardava la possibilità di gestire servizi passeggeri di prevalente interesse turistico a condizione però che anche questa attività fosse svolta in regime di libera attività imprenditoriale.

L'impegno preponderante rappresentato dalla conversione dal settore passeggeri a quello merci, assorbendo gran parte dei mezzi e delle energie delle società FINMARE ha sinora impedito che esse potessero dedicarsi anche all'esercizio dei servizi turistici. Considerato tuttavia che le attività crocieristiche stanno conoscendo in questi ultimi tempi un particolare sviluppo tanto da divenire elemento non trascurabile nel volume complessivo dei traffici marittimi e tenuto presente l'interesse dell'armamento privato per iniziative in tale settore attraverso lo strumento giuridico delle società miste con la FINMARE, già previsto dall'articolo 2

della legge n. 684 per quanto riguarda il trasporto delle merci di massa, il Governo ha ritenuto di poter proporre una soluzione del genere anche per i servizi passeggeri di prevalente interesse turistico. L'articolo 2 del presente disegno di legge prevede infatti che le attività crocieristiche in questione possano essere svolte da società di navigazione appositamente costituite al cui capitale la FINMARE partecipi in misura non inferiore al 30 per cento.

Il fatto che venga abbandonato il criterio della partecipazione di maggioranza della FINMARE nella costituenda società mista è essenzialmente motivato dall'esigenza che le predette attività crocieristiche vengano svolte su basi di economicità che, data la particolare natura di tali attività, viene senz'altro meglio garantita con la più larga presenza dell'armamento privato. Va poi tenuto presente che si tratta certamente di attività molto importanti per l'economia del Paese, ma non nella stessa misura di quelle relative all'approvvigionamento di materie prime e quindi possono essere legittimamente svolte da società nelle quali la FINMARE sia presente in posizione minoritaria.

L'espletamento dell'attività crocieristica consentirà inoltre l'assorbimento di circa 1.500 marittimi venendo così a decongestionare la situazione occupazionale che si era creata in conseguenza del riassetto delle società FINMARE e che ha portato ad una eccedenza di personale valutabile in 3.150 unità alla fine di quest'anno.

In pratica l'esercizio dei servizi turistici in questione verrà espletato dalle navi « Marconi », « Galilei » e « Ausonia » opportunamente trasformate ed adattate alle nuove esigenze. Le spese connesse ai lavori di riconversione delle predette unità, previsto dall'articolo 8 del disegno di legge in esame in 18 miliardi di lire, è compensato dal risparmio, di entità pressochè analoga, che potrà essere conseguito attraverso la radiazione delle su ricordate navi dai servizi passeggeri di linea e quindi dalla mancata corresponsione delle sovvenzioni previste dalla legge n. 684.

Il conseguimento di tale risparmio è strettamente collegato però alla possibilità di una sollecita approvazione del presente disegno di legge in modo da avviare al più presto i lavori di adattamento delle tre navi citate.

Il provvedimento in esame, oltre a prevedere la soluzione legislativa sin qui illustrata per l'esercizio delle attività crocieristiche, intende anche integrare ed interpretare alcuni articoli della legge n. 684 al fine di consentire una più agevole applicazione.

Si sono infatti riscontrate particolari difficoltà interpretative ed applicative per quanto riguarda soprattutto la lettera *a*) dell'articolo 4 della legge n. 684 che prevede la corresponsione di un contributo annuo di avviamento, per un periodo massimo di cinque anni relativamente ai nuovi servizi merci, pari alla quota di ammortamento e di interessi dell'investimento necessario per acquistare le nuove navi.

Come si è detto, tali difficoltà sono dipese soprattutto dal fatto che, a causa dei ritardi nella consegna del nuovo naviglio da parte dei cantieri nazionali, le società FINMARE, pur di avviare le nuove linee, hanno fatto ricorso, all'uopo autorizzate dal Ministero della marina mercantile, al temporaneo noleggio di unità usate, in attesa della immissione in linea delle nuove unità, trovandosi così a dover fronteggiare oneri inizialmente non previsti.

È stato perciò proposto l'articolo 3 del disegno di legge in esame, il quale prevede appunto che, in attesa dell'immissione in linea delle nuove unità il contributo di avviamento — fermo restando il periodo massimo di cinque anni — è pari al compenso del noleggio ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile.

Quando invece il noleggio sia causato dalle obiettive difficoltà nelle quali si viene a trovare in molte occasioni il sistema cantieristico italiano che non sempre riesce a consegnare in tempo utile il nuovo naviglio, è stato previsto di non tener conto, ai fini della determinazione del periodo di cinque anni di corresponsione del contributo, della

durata di impiego delle navi nolleggiate, entro il limite di tre anni.

Sui contenuti e sulla formulazione di questo articolo 3 si è svolto in seno alla Commissione un ampio dibattito che ha registrato una serie di dispareri per cui, in carenza anche di alcuni dati conoscitivi, non si è potuto pervenire ad una formulazione che raggiungesse un certo grado di consenso.

In particolare le posizioni emerse possono essere così sintetizzate: soppressione pura e semplice dell'articolo escludendo perciò il rimborso delle spese di noleggio dal sistema, stralcio dell'articolo e rinvio del problema ad un più approfondito esame e ad un eventuale nuovo provvedimento, contributo di avviamento pari al compenso di noleggio entro il limite di cinque anni, contributo di noleggio per tre o più anni fatto salvo il contributo di avviamento per i successivi cinque anni.

In relazione alla necessità di sottoporre in tempi brevi il disegno di legge all'attenzione dell'Assemblea e di fronte alla dichiarata disponibilità da parte del Governo di fornire le necessarie informazioni sugli effetti dell'articolo 3 e di proporre eventuali emendamenti allo stesso, la Commissione ha deciso all'unanimità di rimettere all'Assemblea ogni decisione in merito.

L'articolo 4 del disegno di legge ha un carattere interpretativo dell'ultimo comma dell'articolo 7 della legge n. 684 e stabilisce che la sovvenzione per le quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale, da corrispondersi relativamente all'esercizio 1974, si riferisce a tutte le linee passeggeri nazionali ed internazionali esercitate dalle predette società. Il relatore desidera esprimere in proposito l'auspicio che vengano computati anche gli oneri finanziari per i crediti delle società in questione in atto alla data del 1° gennaio 1974, relativamente a sovvenzioni pagate con ritardo o ancora da pagare per i servizi svolti in applicazione della legge n. 600 del 1962; la motivazione di questo auspicio risiede nel fatto che le società di navigazione p.i.n., iniziando l'esercizio 1974, avevano nei confronti dello Stato crediti di rilevante ammontare per sovven-

zioni loro dovute e non ancora pagate; in caso contrario il raggiungimento dell'equilibrio economico di gestione sarebbe pregiudicato dal mancato computo degli oneri finanziari relativi ai predetti crediti maturati, occorre tenerlo presente, per carenza dello Stato che ha stanziato somme insufficienti rispetto ai servizi svolti.

L'articolo 5 del disegno di legge modifica poi il secondo comma dell'articolo 9 della legge n. 684 relativo alla disciplina delle sovvenzioni per i servizi di collegamento con le isole; trattandosi di servizi dovuti da parte della società « Tirrenia » si è ritenuto opportuno stabilire che, entro il 30 giugno di ciascun anno, si procede alla revisione della sovvenzione corrisposta per l'anno precedente al fine di conseguire l'equilibrio economico della gestione.

L'articolo 6 introduce una innovazione per quanto riguarda l'attività di qualificazione professionale dei marittimi. A tal fine, com'è noto, l'articolo 11 della legge n. 684 ha previsto la gestione di una nave-scuola mediante apposite convenzioni da stipularsi tra le società di navigazione e le amministrazioni o gli enti interessati.

L'attivazione di tale complessa procedura è tuttavia risultata particolarmente difficile per cui si è preferito proporre, con l'articolo 6 in questione, che per la riqualificazione del personale addetto ai servizi complementari di bordo, interessato ai provvedimenti di radiazione del naviglio passeggeri, saranno effettuati, fino al 31 dicembre 1979, corsi professionali di durata non superiore ai dodici

mesi di cui otto su navi del gruppo FIN-MARE.

La Commissione peraltro ha ritenuto di estendere la possibilità di riqualificazione a tutto il personale interessato dai provvedimenti di radiazione delle navi, affidando al Ministro della marina mercantile il compito di determinare la durata e le modalità di svolgimento dei corsi, ai sensi delle norme vigenti.

Gli articoli 7 e 8 del disegno di legge, per i quali sono state introdotte alcune modificazioni di carattere formale, riguardano infine la copertura finanziaria per i lavori di trasformazione delle navi « Ausonia », « Galilei » e « Marconi » da destinare ad attività crocieristica. Come si è detto in precedenza tale onere, valutabile in 18 miliardi, viene fronteggiato dal mancato esborso delle sovvenzioni che avrebbero dovuto essere corrisposte per il mantenimento in linea delle predette unità sino al 31 dicembre di questo anno.

In relazione alla già sottolineata esigenza di una rapida approvazione del presente disegno di legge, in modo da consentire l'immediato inizio del processo di riconversione verso l'attività turistica delle predette unità e il più rapido completamento del piano di riassetto dell'intera flotta pubblica, si sollecita l'Assemblea ad approvare il disegno di legge in esame con gli emendamenti prima illustrati, salvo le decisioni che saranno adottate per quanto riguarda l'articolo 3.

Gusso, *relatore*

PARERE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

17 maggio 1977

La Commissione bilancio e programmazione economica, esaminato il disegno di legge, comunica di non aver nulla da osservare per quanto di competenza.

BENASSI

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

La lettera e) del secondo comma dell'articolo 1 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è soppressa.

Art. 2.

Dopo il primo comma dell'articolo 2 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è aggiunto il seguente comma:

« I servizi passeggeri di prevalente interesse turistico, previsti nell'articolo 1, lettera d), sono svolti da società di navigazione appositamente costituite al cui capitale la " Finmare " partecipa in misura non inferiore al 30 per cento ».

Art. 3.

Il primo comma dell'articolo 4 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è sostituito dal seguente:

« Per le linee destinate al trasporto delle merci, previsto dall'articolo 1, lettera b), il Ministro della marina mercantile è autorizzato a corrispondere, mediante apposite convenzioni da stipulare di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro e delle partecipazioni statali, quando specifiche esigenze dell'economia nazionale rendano indispensabile l'avviamento di nuovi servizi ovvero il mantenimento di determinate linee per i quali venga riconosciuta la momentanea impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione:

a) per i nuovi servizi, un contributo annuo di avviamento pari alla quota di ammortamento ed interessi dell'investimento per un periodo massimo di 5 anni. Nel caso in cui per l'avviamento dei nuovi servizi sia stato autorizzato il temporaneo noleggio a

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

Art. 2.

Identico.

Art. 3.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

scafo nudo di navi in attesa dell'immissione in linea di nuove unità, il contributo di avviamento è pari, fermo restando il limite massimo di 5 anni, al compenso di noleggio — detratte le spese di manutenzione e assicurazione eventualmente a carico del noleggiatore — ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile. Qualora il ricorso a navi noleggiate sia dovuto all'impossibilità di fornitura delle navi da parte dei cantieri nazionali, non si tiene conto, ai fini della determinazione del periodo di 5 anni di corresponsione del contributo, della durata di impiego delle navi noleggiate entro il limite di tre anni;

b) per le linee da mantenere, una sovvenzione annualmente determinata sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti, delle spese di esercizio, dei costi di organizzazione e degli oneri finanziari ».

Art. 4.

L'ultimo comma dell'articolo 7 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, che dispone la determinazione in via definitiva della sovvenzione per le quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale, relativamente all'esercizio 1974, si riferisce a tutte le linee passeggeri nazionali e internazionali esercitate dalle società « Italia », « Lloyd Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia » ai sensi della legge 2 giugno 1962, n. 600, e relative convenzioni, con navi riconosciute idonee a tale impiego ai sensi della legge 26 maggio 1966, n. 538.

Art. 5.

L'ultimo comma dell'articolo 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è così sostituito:

« 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 ».

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 4.

Identico.

Art. 5.

L'ultimo comma dell'articolo 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è sostituito dal seguente:

« *Identico* ».

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 6.

L'articolo 11 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è sostituito dal seguente:

« Per la riqualificazione del personale addetto ai servizi complementari di bordo, interessato dai provvedimenti di radiazione, di cui al precedente articolo 6, saranno effettuati, fino al 31 dicembre 1979, corsi professionali di durata non superiore ai 12 mesi, di cui 8 su navi del Gruppo Finmare.

A tal fine il detto personale sarà imbarcato in soprannumero e i relativi oneri saranno regolati con le convenzioni previste dal successivo articolo 17 ».

Art. 7.

All'articolo 16 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è aggiunto il seguente comma:

« Con la stessa procedura saranno regolati gli oneri, nel limite di 18 miliardi di lire, derivanti dall'esecuzione dei lavori di trasformazione strettamente necessari per destinare le navi « Ausonia », « Galilei » e « Marconi » all'attività passeggeri di prevalente interesse turistico di cui alla lettera d) dell'articolo 1 ».

Art. 8.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente articolo 7 — il cui limite massimo resta fissato in 18 miliardi di lire — si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 3061 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno 1977 in dipendenza dell'anticipata radiazione del naviglio attualmente impiegato nell'attività dei servizi passeggeri internazionale prevista alla lettera f) dell'articolo 1 della legge 20 dicembre 1974, n. 684.

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 6.

L'articolo 11 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è sostituito dal seguente:

« Per la riqualificazione del personale interessato dai provvedimenti di radiazione di cui al precedente articolo 6 saranno effettuati appositi corsi professionali.

La durata e le modalità di svolgimento dei corsi di cui al comma precedente saranno determinati con decreto del Ministro della marina mercantile ai sensi delle norme vigenti in materia.

Il personale partecipante ai corsi sarà imbarcato in soprannumero ed i relativi oneri saranno regolati con le convenzioni previste dal successivo articolo 17 ».

Art. 7.

Gli oneri, nel limite di 18 miliardi di lire, derivanti dall'esecuzione dei lavori di trasformazione strettamente necessari per destinare le navi « Ausonia », « Galilei » e « Marconi » ai servizi passeggeri di prevalente interesse turistico di cui alla lettera d) dell'articolo 1 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, saranno regolati con la stessa procedura prevista dall'articolo 16 della citata legge 20 dicembre 1974, n. 684.

Art. 8.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente articolo 7 — il cui limite massimo resta fissato in 18 miliardi di lire — si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 3061 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno 1977 in dipendenza dell'anticipata radiazione del naviglio attualmente impiegato nei servizi internazionali passeggeri previsti alla lettera f) dell'articolo 1 della legge 20 dicembre 1974, n. 684.

Identico.