

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1179)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**
(JERVOLINO)

di concerto col **Ministro di Grazia e Giustizia**
(GONELLA)

col **Ministro del Bilancio**
(TAMBRONI)

col **Ministro delle Finanze**
(TRABUCCHI)

col **Ministro del Tesoro**
(TAVILANI)

col **Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni**
(MAXIA)

e col **Ministro delle Partecipazioni Statali**
(FERRARI AGGRADI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 LUGLIO 1960

Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale

ONOREVOLI SENATORI. — Con regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002, l'esercizio delle linee di navigazione marittime sovvenzionate di preminente interesse nazionale venne affidato alle seguenti società:

« ITALIA », per le linee da passeggeri e da carico con le Americhe;

« LLOYD TRIESTINO », per le linee con l'Africa oltre Suez e Gibilterra, con l'Asia oltre Suez e con l'Australia;

« ADRIATICA », per le linee dell'Adriatico e del Mediterraneo orientale;

« TIRRENIA », per le linee del Tirreno e con la Libia, del periplo italico, del Mediterraneo centro occidentale e del nord Europa.

In attuazione di quanto stabilito col suindicato decreto-legge, il 1° gennaio 1937 furono stipulate con le quattro società apposite convenzioni della durata di 20 anni, e quindi, con scadenza al 31 dicembre 1956.

Il piano dei servizi comprendeva 84 linee, esercitate nell'anteguerra con l'impiego di 241 navi per 1.486.353 di tonnellate di stazza lorda.

Il conflitto mondiale determinò la sospensione dei servizi e la perdita quasi totale delle unità ad essi adibite. Con la cessazione delle ostilità fu possibile riprendere — gradatamente in relazione alle disponibilità di naviglio, ed alle esigenze del traffico — lo esercizio di 41 linee.

In vista della scadenza (al 31 dicembre 1956) delle convenzioni ventennali stipulate il 1° gennaio 1937 con le quattro società il Ministero della marina mercantile presentò al Parlamento un disegno di legge, intitolato: « Riassetto dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » (seconda legislatura, atto Senato n. 1785), con il quale si regolava la stipula delle nuove convenzioni per l'esercizio dei servizi in questione per il prossimo ventennio. Ma tale disegno di legge è decaduto per sopravvenuta chiusura della legislatura.

Intanto le convenzioni, scadute il 31 dicembre 1956, venivano prorogate, rispetti-

vamente, con decreti-legge 20 dicembre 1956, n. 1379, e 25 giugno 1957, n. 444, prima al 30 giugno 1957 e poi al 30 giugno 1958, mentre con la legge 26 maggio 1959, n. 351, lo Stato si è assunto l'onere dei servizi in questione per il periodo 1° luglio 1958-30 giugno 1959. Con apposito altro disegno di legge è prevista la regolamentazione della gestione dei servizi a tutto il 31 dicembre 1959.

* * *

Il problema del riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale ha formato, fra il 1954 e il 1955, oggetto di studio da parte di un'apposita Commissione interministeriale, nominata dal C.I.R.

Alla fine dei suoi lavori, tale Commissione, alla quale era stato conferito soltanto il mandato per l'esame tecnico-economico del problema, presentò una elaborata relazione contenente una serie di proposte in merito al nuovo assetto da conferire al settore delle linee sovvenzionate.

L'indagine preliminare della Commissione fu rivolta ad accertare l'effettiva esistenza dei caratteri della indispensabilità o della prevalente utilità pubblica, che le linee devono presentare perchè possa giustificarsi l'onere che il loro esercizio deficitario riversa sulla pubblica finanza.

L'intervento dello Stato nell'esercizio delle comunicazioni marittime con la Sicilia e la Sardegna si giustifica col carattere specifico delle comunicazioni medesime configurabili come il prolungamento di linee ferroviarie. Mentre, per i servizi a carattere internazionale, contrariamente all'armamento libero che, proponendosi esclusivamente il raggiungimento di interessi privati, viene guidato dal criterio della redditività immediata del capitale nella scelta dei settori di traffico da servire e dei mezzi da impiegare, l'armamento sovvenzionato può indirizzare la sua gestione al raggiungimento di finalità di interesse nazionale, mantenendo in vita anche servizi antieconomici, che però assumono preminente rilievo sotto il profilo politico o della penetrazione commerciale sui mercati internazionali dei prodotti della nostra industria.

La Commissione sulla scorta dei risultati del traffico e di bilancio, elaborò pure i preventivi di massima per il futuro esercizio delle linee, tenendo conto dei mutamenti di carattere politico-territoriale verificatosi a seguito del conflitto e presupponendo l'impiego delle navi allora adibite alle linee medesime e la destinazione, in taluni casi, di unità di nuova costruzione o di nuovo acquisto. In tale quadro, la Commissione ebbe a prevedere anche il riassetto di particolari collegamenti marittimi, come il ripristino della linea celere da passeggeri Trieste-New York (già riattivata fin dall'ottobre 1955) e il trasferimento ad imprese private di cinque linee locali.

Dalla data in cui la Commissione ebbe a formulare le sue proposte, sono intervenuti notevoli mutamenti nella situazione generale dei traffici, che hanno reso necessaria una parziale rielaborazione del piano predisposto a suo tempo, tenendo conto, fra l'altro, della perdita della « Andrea Doria », degli aumenti subiti da alcune voci di spesa, fra cui rilevanti quelle per il personale, e di altre circostanze ancora.

* * *

Fra le sostanziali modifiche arretrate dal presente provvedimento al regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, merita di essere posta in particolare rilievo quella riguardante il raggruppamento parziale o totale delle quattro società, al quale dovrà provvedere l'I.R.I. entro il primo biennio dall'entrata in vigore della legge.

Le ragioni che consigliano questa innovazione sono le seguenti: le attuali società furono costituite nel 1936 in sostituzione delle dieci società che esercitavano a quell'epoca i servizi di preminente interesse nazionale. Come si è detto, le linee gestite in tale data erano 84 ed i servizi erano espletati da 241 navi. Attualmente, invece, le linee da esercitare sono 35, con 72 navi. Perciò appare eccessivo ed antieconomico conservare l'apparato amministrativo vigente, malgrado la notevole riduzione dei servizi e del naviglio. Inoltre la ripartizione delle zone di traffico fra le varie società per settori geo-

grafici, rigidamente prestabiliti secondo l'ordinamento attuato nel 1936, ha talvolta costituito un ostacolo ad un ordinamento delle linee, meglio adeguato alle mutevoli correnti di traffico.

In relazione alle suesposte considerazioni, al fine di rendere più economica la gestione (eliminando l'attuale costoso apparato organizzativo) e più agile e meglio adeguato alla entità e alle esigenze del traffico l'ordinamento dei servizi, la soluzione che si ritiene idonea è quella di procedere al raggruppamento totale o parziale delle quattro società attualmente esistenti, come recentemente è stato praticato nel settore dei trasporti aerei.

Il raggruppamento, oltre a consentire un più efficace coordinamento della direzione aziendale e una maggiore concentrazione di mezzi, agevolerà una più razionale assegnazione delle navi alle diverse linee e darà la possibilità di una azione direttiva più elastica e più adeguata a fronteggiare tempestivamente gli avvenimenti di carattere straordinario o le mutate esigenze dei traffici, con grande semplificazione anche dei procedimenti amministrativo-contabili.

Il raggruppamento totale o parziale non porterà immediatamente forti riduzioni delle spese di organizzazione delle società, ma costituirà il presupposto indispensabile per il loro ridimensionamento dal quale in definitiva non potranno non derivare successivamente notevoli riduzioni di spesa.

* * *

La già citata Commissione di studio nominata dal C.I.R. per il riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale aveva preventivato, nel marzo 1955, per l'esercizio delle nuove linee un'onere di lire 25.966.000.000, onere che nell'aprile dello stesso anno venne portato a lire 28 miliardi e 316.000.000 in seguito all'adozione di particolari iniziative a favore di Trieste.

Sulla base del piano studiato dal C.I.R., il Ministero della marina mercantile incaricò la Finmare di procedere a successive rielaborazioni tecnico-finanziarie in relazione alle variazioni verificatesi, dopo l'aprile 1955, nella impostazione dei servizi e nella valutazione dei costi di esercizio e dei proventi.

Tali rielaborazioni si sono concretate in una serie di aggiornamenti, il penultimo dei quali, compiuto in previsione della presentazione al Parlamento del nuovo disegno di legge nell'agosto 1958, teneva conto soprattutto che nel giugno dello stesso anno erano intervenuti nuovi accordi sindacali comportanti aggravii finanziari per miglioramenti salariali.

Il piano prevede l'utilizzazione, nelle linee da mantenere, del materiale nautico attualmente esistente e l'impiego della nuova T/n « Leonardo da Vinci » (32.000 T.S.L.), nel settore delle Americhe.

Per quanto riguarda la spesa per il « personale » il predetto aggiornamento predisposto della Finmare teneva conto solo degli oneri derivanti dagli accordi salariali del giugno 1958 e degli aumenti derivanti dall'adeguamento della contingenza a tutto l'agosto 1958.

La Finmare, nel calcolo dell'onere finanziario, preventivato in lire 26.202.000.000, tenuto conto dei suggerimenti del Ministero della marina mercantile per l'adozione di accorgimenti atti a contenere l'onere stesso, ha introdotto le seguenti modifiche ai criteri di valutazione in precedenza applicati:

1) I VALORI DELLE NAVI DA AMMORTIZZARE SONO STATI RIDOTTI DETRAENDO:

a) il saldo rivalutazione per congruaggio monetario;

b) gli accantonamenti vari, nei quali sono state registrate tutte le plusvalenze ottenute da realizzo di beni patrimoniali;

c) le plusvalenze che — in confronto ai valori di bilancio — si presume di poter realizzare dalla vendita delle navi che risulteranno esuberanti rispetto alla prevista impostazione dei servizi; per queste navi è stato in via approssimativa e preventiva calcolato il ricavo in base alle caratteristiche, alla possibilità di ulteriore impiego da parte dei compratori, all'andamento del mercato, ai prezzi del materiale di demolizione.

2) RIDUZIONE DELLE RATE ANNUALI DI AMMORTAMENTO ALLA MISURA DEL:

5 per cento del valore, per le unità da passeggeri e miste di stazza lorda superiore alle 6.000 tonnellate;

4 per cento del valore, per le unità da passeggeri e miste di stazza lorda fino a 6.000 tonnellate e per tutte le navi da carico.

Precedentemente erano state adottate le seguenti aliquote:

6 per cento per le navi da passeggeri e miste di stazza lorda superiore alle 10.000 tonnellate;

5 per cento per tutte le altre navi.

3) ADEGUAMENTO DELL'ATTUALE MISURA DEL CAPITALE AZIONARIO ALLE ESIGENZE DI GESTIONE

Il Ministero della marina mercantile, tuttavia, ritenendo troppo gravoso l'onere di 26.202 milioni preventivato dalla Finmare e tenuto conto della necessità manifestata dal Ministero del tesoro di contenere l'onere statale entro la somma di 20 miliardi di lire, sulla base degli stessi criteri fondamentali di calcolo sopra esposti, ha eseguito per proprio conto la stima preventiva delle passività di gestione dei servizi in parola. Allo scopo poi di ridurre al minimo l'incidenza delle cause di carattere contingente sulla gestione delle società di preminente interesse nazionale ha utilizzato i dati ricavati dai risultati economici conseguiti negli esercizi del quadriennio precedente (1955-1958).

Dall'esame condotto da parte del Ministero sono apparsi particolarmente elevati gli importi calcolati dalla Finmare per le seguenti voci di spesa ed inadeguata la previsione del gettito dei noli:

a) spese relative al traffico merci e passeggeri;

b) oneri finanziari (ammortamenti o interessi passivi) per l'eccessivo tasso del 9 per cento applicato per gli interessi passivi.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La valutazione dei costi di costruzione delle navi è stata fatta secondo i criteri seguiti per le costruzioni navali che fruiscono dei benefici previsti dalla legge 17 luglio 1954, numero 522;

c) *spese generali e degli uffici;*

d) *manutenzione e riparazioni per riclassifiche;*

e) *oneri generali* (spese o perdite varie, imposte in partite indeducibili, interessi passivi per ritardo pagamento acconti e saldo sovvenzioni);

f) *disarmi ed inoperosità navi.*

La FINMARE, a seguito delle osservazioni ministeriali, ha nel settembre 1959 apportato sensibili ritocchi al proprio preventivo di spesa, prevedendo un onere complessivo di lire 24.124.000.000.

La previsione tiene conto della pesante situazione attuale del traffico merci e dei maggiori oneri salariali dipendenti dalla applicazione degli accordi sindacali del luglio 1959.

La riduzione rispetto alla precedente previsione di lire 26.202 milioni discende soprattutto:

dal minor costo, già in atto, dei combustibili liquidi;

da lievi ritocchi in alcune altre voci di spesa;

dalla riduzione dal 9 all'8 per cento del tasso degli interessi sugli investimenti finanziari in generale.

Il Ministero della marina mercantile a seguito dell'esame degli elementi di costo di ciascuna linea, effettuato sulla base dei consuntivi di gestione dell'anno 1958 e tenuto conto delle variazioni intervenute nel 1959 e nel 1960 per alcuni elementi della gestione (aumento delle rate dei noli passeggeri di alcune linee, ulteriore diminuzione del prezzo dei combustibili, diminuzione del costo dei finanziamenti anche in dipendenza del miglioramento del mercato monetario), ha ritenuto la nuova previsione formulata dalla FINMARE in lire 24.124.000.000 ancora elevata.

Ha, pertanto, migliorato la previsione del gettito dei noli ed operato delle riduzioni nelle misure delle seguenti voci di spesa: spese del traffico; manutenzione e riparazione; combustibili; ammortamento ed interessi; spese generali; pubblicità; spese ufficio traffico; disarmi ed inoperosità; oneri generali.

In dipendenza di tali variazioni e tenuto conto della messa fuori servizio per vetustà delle T/n « Conte Grande » e « Conte Biancamano », messa fuori servizio che per il « Conte Biancamano » è già avvenuta, e per il « Conte Grande » è imminente, l'onere che lo Stato dovrà sostenere per l'assetto definitivo dei servizi per il prossimo ventennio potrebbe aggirarsi intorno alla somma di 21 miliardi.

Aggiungendo a tale importo la spesa di lire 500.000.000 preventivata per il riassetto dei servizi locali della Sardegna e Manfredonia-Tremiti si avrebbe un onere complessivo che potrebbe aggirarsi intorno a 21 miliardi e 500 milioni di lire.

Tale sovvenzione ha per presupposto il mantenimento della quasi totalità delle linee attualmente in esercizio e precisamente 35 su 41.

Le 6 linee che, anche secondo il punto di vista della FINMARE, dovrebbero cessare con le nuove convenzioni non presentano alcun apprezzabile interesse idoneo a giustificare il rilevante onere che esse determinano a carico dello Stato e che aumenterebbe ancora in misura notevole con la costruzione di nuove unità che si renderebbe immediatamente indispensabile se le linee stesse venissero mantenute. In realtà alcune di queste linee sono già sostituite dai servizi di trasporto terrestri sulle coste ed altre sono economicamente e funzionalmente sostituibili con servizi liberi sulle stesse rotte. Tali sono le linee quattordicinali del periplo italico; la linea quattordicinale Tirreno-Mar Nero; la linea bimestrale per l'India occidentale; le linee mensili Tirreno-Somalia e Tirreno-Nord Europa.

Invero i servizi per la Somalia continueranno in realtà ad essere assicurati dalle linee celeri e commerciali per il Sud Africa oltre all'apporto che in tal settore danno le moderne navi bananiere noleggiate dalla

Azienda monopolio banane; i servizi per l'India continueranno ad essere assicurati attraverso la linea per l'Estremo Oriente (167) sulla quale vengono impiegate unità moderne e veloci; il servizio per il Mar Nero ed il Nord Europa potrà essere disimpegnato dalle altre due linee in partenza dall'Adriatico (linee Adriatico-Mar Nero ed Adriatico-Nord Europa).

Pertanto, mentre nessun pregiudizio reale vengono ad avere i servizi, viceversa lo Stato viene a conseguire una economia sensibile, poichè per le sei linee predette nel 1958 il Tesoro ha subito un onere di circa lire 2.135.000.000, destinato ad aumentare, come si è detto, per le nuove costruzioni cui si dovrebbe subito procedere in caso di mantenimento delle linee predette.

* * *

Per meglio comprendere le innovazioni introdotte dal presente provvedimento giova illustrare brevemente il sistema previsto dal regio decreto-legge 7 dicembre 1936, numero 2081.

In base all'articolo 7 di tale provvedimento la sovvenzione di esercizio delle linee è soggetta ad integrazioni o riduzioni in relazione all'entità del dividendo medio quadriennale attribuito al capitale azionario delle singole società concessionarie, nel senso che alla fine di ogni quadriennio essa deve essere:

integrata dal *quantum* necessario per la corresponsione di un dividendo minimo annuo del quattro per cento, nell'ipotesi che i risultati di bilancio non abbiano consentita detta remunerazione minima al capitale sociale;

ridotta in misura pari al 50 per cento degli eventuali dividendi annui eccedenti l'8 per cento del capitale azionario delle singole concessionarie ed in misura pari al 100 per cento degli eventuali dividendi annui eccedenti il 16 per cento del capitale.

Il descritto sistema presenta il duplice inconveniente di non contenere entro limiti prefissati l'onere a carico del bilancio dello Stato, e di non lasciar correre alle società alea alcuna, svuotando quindi le medesime di ogni

interesse per la gestione delle linee loro concesse.

Il sistema adottato dal presente provvedimento si ispira invece (articolo 9) ai seguenti criteri:

a) sostituzione del criterio di integrazione del bilancio con la determinazione in misura forfetaria della sovvenzione da attribuire alle singole società sulla base di un preventivo finanziario basato sui costi delle singole linee;

b) gli elementi da considerare ai fini della revisione biennale della sovvenzione (che ha effetto dal biennio successivo al periodo cui si riferisce) sono soltanto gli introiti del traffico ed i costi del personale, del combustibile, delle manutenzioni e riparazioni ordinarie, manutenzione e riparazioni straordinarie per riclassifiche, con esclusione quindi di tutti gli altri elementi di spesa quali gli ammortamenti, gli oneri finanziari, le assicurazioni, le spese generali (escluso il personale amministrativo), le portuali navi, ecc.;

c) le variazioni dei costi del personale, del combustibile, delle manutenzioni e riparazioni suddette sono calcolate in base ad indici e coefficienti di ponderazione ed in relazione agli organici del personale, alla quantità dei combustibili ed a percentuali da indicare nella convenzione;

d) la percentuale di franchigia è stabilita nella misura dell'1 per cento degli introiti lordi di gestione risultanti dal preventivo finanziario complessivo di esercizio preso a base per la determinazione della sovvenzione. La revisione in aumento o in diminuzione si effettua solo se, considerati gli elementi di cui alla lettera b), tale percentuale di franchigia viene superata in più o in meno e limitatamente alla parte eccedente detto importo.

Il nuovo sistema presenta, pertanto, caratteristiche affini a quelle adottate con la legge 5 gennaio 1953, n. 34, per i servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale, determinando un'equa alea a carico della società concessionaria e ponendo gli organi sociali responsabili in una situa-

zione particolarmente sensibile alla necessità di realizzare gestioni ispirate ad avveduti rigorosi criteri di economia aziendale.

* * *

Nei riguardi dei singoli articoli si fa presente:

L'articolo 1 autorizza il Ministro della marina mercantile a concedere sovvenzioni alle quattro società.

L'articolo 2 prevede la stipulazione delle convenzioni, che dovranno integrare la normativa posta dalla legge, le modalità di approvazione delle convenzioni stesse e la loro durata. Stabilisce inoltre che l'elenco delle linee di preminente interesse nazionale, da allegare alle convenzioni, deve essere approvato dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro.

Con l'articolo 3 vengono determinati alcuni obblighi essenziali delle società riguardanti il capitale sociale e la proprietà delle relative azioni.

L'articolo 4 disciplina il raggruppamento parziale o totale delle società concessionarie.

L'articolo 5 disciplina la nomina del Presidente, dei Direttori generali e dei gradi più elevati del personale navigante di stato maggiore nonché la composizione del collegio sindacale.

L'articolo 7 fissa gli oneri annuali a carico dello Stato.

L'articolo 8 contempla la possibilità di revisione delle convenzioni per esigenze di traffico o di pubblico interesse nonché in relazione all'immissione in servizio di navi di nuova costruzione.

L'articolo 9 prescrive i casi e le modalità di revisione delle sovvenzioni secondo i criteri precedentemente esposti.

Gli articoli 10 e 11 disciplinano il caso di decadenza, per gravi deficienze o inadempien-

ze, dalla concessione, con tutte le conseguenze relative e cioè: imposizione di una penale a carico della società decaduta, concessione delle linee ad altra società, rilievo della flotta sociale da parte del Ministero della marina mercantile.

Gli articoli 12 e 13 conferiscono al Ministero della marina mercantile la vigilanza generale sull'andamento dei servizi e, congiuntamente al Ministero del tesoro, la vigilanza sulla gestione delle società concessionarie.

L'articolo 14 attribuisce al Ministero della marina mercantile il potere di disporre per particolari esigenze di pubblico interesse, temporaneamente, l'utilizzazione diretta di una o più navi delle società concessionarie, con o senza l'equipaggio.

L'articolo 15 autorizza il Ministro della marina mercantile ad affidare all'industria privata le linee di carattere locale di cui allo allegato A attualmente gestite dalle società « Tirrenia » ed « Adriatica » e fissa la sovvenzione massima annua da corrispondere al concessionario.

Gli articoli 16 e 17 dispongono agevolazioni di carattere fiscale e riduzioni degli onorari notarili, agevolazioni e riduzioni corrispondenti sostanzialmente a quelle a suo tempo disposte col regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081. È prevista altresì (articolo 16) l'esenzione dall'I.G.E. sulle somme pagate a titolo di sovvenzione, per evitare una partita di giro di rilevante ammontare.

L'articolo 18, considerato che la legge avrà effetto dal 1° gennaio 1961 (articolo 2), stabilisce il regime di gestione per l'esercizio delle linee attuali nell'anno 1960.

L'articolo 19 indica i mezzi di copertura della spesa per gli esercizi 1959-60 e 1960-1961.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Il Ministro della marina mercantile, di concerto col Ministro del tesoro, è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio delle linee marittime di preminente interesse nazionale gestite dalle seguenti società con partecipazione diretta o indiretta dello Istituto per la ricostruzione industriale (I.R.I.):

« ITALIA », società per azioni di navigazione, con sede in Genova;

« LLOYD TRIESTINO », società per azioni di navigazione, con sede in Trieste;

« ADRIATICA », società per azioni di navigazione, con sede in Venezia;

« TIRRENIA », società per azioni di navigazione, con sede in Napoli.

Art. 2.

La concessione delle sovvenzioni e gli obblighi delle società concessionarie sono regolati dalle disposizioni della presente legge e, per quanto da questa non disposto, da apposite convenzioni da stipularsi tra i Ministeri della marina mercantile e del tesoro e le società e da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri sulla proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni.

Le convenzioni avranno la durata di anni 20 con decorrenza dal 1° gennaio 1961.

L'elenco delle linee di preminente interesse nazionale, che deve essere allegato alle convenzioni, è approvato dai Ministri della marina mercantile e del tesoro e può essere modificato con decreto degli stessi Ministri.

Le modalità di esercizio di dette linee sono regolate dalle convenzioni e dagli annessi capitoli.

Art. 3.

Le convenzioni di cui all'articolo 2 dovranno prevedere anche i seguenti obblighi essenziali:

a) il capitale delle società dopo l'aumento stabilito con le convenzioni deve essere sempre adeguato alla entità dei servizi ed al valore degli impianti e degli altri mezzi necessari per l'esercizio delle linee;

b) le azioni sociali devono sempre essere in maggioranza di proprietà diretta o indiretta dell'Istituto per la ricostruzione industriale (I.R.I.);

c) le agenzie e gli altri organi ed uffici periferici delle società concessionarie devono essere concentrati nel modo più economico.

Art. 4.

Allo scopo di assicurare la maggiore efficienza ed economicità dei servizi l'Istituto per la ricostruzione industriale (I.R.I.) procederà, entro il primo biennio dall'entrata in vigore della presente legge, al raggruppamento parziale o totale delle società di navigazione di cui all'articolo 1 mediante operazioni di concentrazione o di passaggio di pacchetti azionari deliberate dalle rispettive assemblee.

Art. 5.

I membri del consiglio di amministrazione, dei collegi sindacali ed i direttori generali delle società debbono essere cittadini italiani.

Il collegio sindacale di ciascuna società si compone di cinque membri effettivi e di due supplenti; ad esso partecipano, in qualità di sindaci effettivi, un funzionario designato dal Ministero del tesoro, con funzioni di presidente, ed un funzionario designato dal Ministero della marina mercantile ed, in qualità di sindaci supplenti, un funzionario designato dal Ministero del tesoro ed uno designato dal Ministero della marina mercantile.

I comandanti delle navi, i direttori di macchina, i capi commissari ed i primi commis-

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

sari, vengono nominati a scelta dai consigli di amministrazione delle società da cui dipendono.

Le società sono obbligate a dare comunicazioni al Ministero della marina mercantile, entro quindici giorni, della nomina del presidente e dei direttori generali.

Art. 6.

Le disposizioni degli articoli 3 e 5 devono, entro il termine di un mese dall'entrata in vigore della presente legge, essere inserite negli statuti delle società e coordinate con le altre norme di questi.

L'adempimento degli obblighi previsti dalle disposizioni di cui al comma precedente costituisce condizione essenziale per l'efficacia delle convenzioni.

Art. 7.

L'ammontare complessivo delle sovvenzioni da corrispondere alle quattro società, per l'esercizio delle linee di preminente interesse nazionale di cui all'articolo 2, non può superare la somma annua di lire ventuno miliardi salvo le variazioni eventualmente derivanti dall'applicazione degli articoli 8 e 9.

Le convenzioni stabiliranno la sovvenzione da corrispondere a ciascuna società.

Ove dai primi provvedimenti di modifica, rispettivamente, delle disposizioni di legge concernenti la previdenza marinara, già in corso di approvazione parlamentare, e dei diritti consolari, già in corso di elaborazione, risultassero maggiori oneri nell'esercizio dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, l'entità di questi oneri dovrà essere riconosciuta a maggiorazione della sovvenzione di cui al primo comma.

Art. 8.

Per esigenze di traffico o di pubblico interesse, il Ministro della marina mercantile, previo concerto con quello del tesoro, può chiedere in qualunque momento la revisione delle convenzioni.

La revisione delle convenzioni può essere, con le stesse modalità, richiesta anche dalle parti, in relazione all'immissione in servizio di navi di nuova costruzione o a seguito di modifica dell'elenco delle linee ai sensi del terzo comma dell'articolo 2.

Agli effetti di quanto stabilito dal precedente comma, le commesse relative alla costruzione di nuove navi dovranno essere precedute da gare indette fra ditte preventivamente approvate dal Ministero della marina mercantile.

La revisione viene attuata con apposite convenzioni aggiuntive da approvarsi con le modalità di cui all'articolo 2. Qualora non sia raggiunto un accordo con la società si applicano le disposizioni dell'articolo 11.

Art. 9.

Le sovvenzioni attribuite alle società concessionarie sono soggette a revisione biennale in relazione alle variazioni in aumento o in diminuzione intervenute negli introiti netti e nei costi del personale, del combustibile, delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e delle manutenzioni e riparazioni straordinarie per riclassifica delle navi.

Per introiti netti di cui al comma precedente debbono intendersi gli introiti lordi diminuiti delle seguenti spese di traffico limitatamente alle misure percentuali stabilite nelle convenzioni: abbuoni, ristorni, senserie, provvigioni, vitto, servizio, portuali, pubblicità, nonché spese degli uffici di traffico, con esclusione di quelle relative al personale addetto agli uffici stessi.

Ai fini della revisione della sovvenzione, non sarà tenuto conto dei maggiori costi delle manutenzioni e riparazioni di cui al primo comma, con esclusione di lavori di modesta entità o aventi carattere di assoluta urgenza, eseguite successivamente all'entrata in vigore della presente legge senza che sia stata esperita gara tra ditte idonee preventivamente approvate dal Ministero della marina mercantile.

Per la revisione di cui al primo comma, si calcola una franchigia pari alla percentuale dell'1 per cento degli introiti lordi di gestio-

ne risultanti dai preventivi finanziari di esercizio delle singole società che saranno presi a base per la stipula delle convenzioni.

La revisione ha effetto dal biennio successivo al periodo cui si riferisce.

La revisione in aumento o in diminuzione viene effettuata solo nel caso in cui la somma algebrica delle variazioni negli introiti lordi, al netto delle spese di traffico, e nei costi indicati nel primo comma superi in valore assoluto l'importo della franchigia e viene riconosciuta soltanto per la parte eccedente detto importo.

Le variazioni nei costi del personale, del combustibile e delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie predette, vanno calcolate in base ad indici e coefficienti di ponderazione ed in relazione ad organici, quantità e percentuali da indicare nelle convenzioni.

Le eventuali variazioni della sovvenzione in aumento o in diminuzione dipendenti dalla revisione di cui ai commi precedenti, sono approvate con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

Art. 10.

Nei casi di gravi deficienze o di inadempienze, che saranno determinate nelle convenzioni, il Ministro della marina mercantile sospende il pagamento delle sovvenzioni e contesta alla società interessata i relativi addebiti, assegnando un congruo termine per la eliminazione delle deficienze o inadempienze riscontrate.

Trascorso inutilmente tale termine, la convenzione, previo parere del Consiglio di Stato, potrà essere dichiarata risolta per decadenza della società con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro.

Le linee esercitate dalla società decaduta possono essere date in concessione, mediante pubblica gara, ad altre società di navigazione.

La nuova convenzione da stipularsi con dette società deve essere approvata con le modalità indicate all'articolo 2; ad essa si

applicano, in quanto compatibili, le norme della presente legge.

Nel periodo intercorrente fra la decadenza dalla concessione e l'approvazione della nuova convenzione il Ministero della marina mercantile può assumere direttamente la gestione delle linee per conto della società decaduta.

La decadenza della concessione importa di diritto a carico della società una penale pari ad un decimo della sovvenzione stabilita per l'esercizio precedente a quello nel quale è stata dichiarata la decadenza.

Art. 11.

In caso di decadenza della concessione, il Ministero della marina mercantile può rilevare, in tutto o in parte, prendendone immediato possesso, la flotta della società decaduta, ivi compresi corredi e scorte, le navi in corso di costruzione e quanto altro attiene all'esercizio della navigazione.

La società decaduta ha diritto, per i beni rilevati ai sensi del precedente comma, ad un compenso, corrispondente al valore reale di mercato dei beni rilevati, da stimarsi con riferimento alla data della presa di possesso e con le modalità stabilite nelle singole convenzioni; dal valore di stima devono essere dedotti in ogni caso i contributi ricevuti sotto qualunque forma e a qualunque titolo dallo Stato.

I beni rilevati devono risultare da apposito verbale redatto dall'Amministrazione previo invito alla società di farne assistere un proprio rappresentante.

Il completamento dell'inventario, la stima ed il pagamento del compenso non sono condizioni indispensabili per la presa di possesso.

Le disposizioni del presente articolo sono applicabili anche nel caso di scadenza della concessione, qualora questa non venga prorogata, o di scioglimento delle società.

Art. 12.

Al Ministero della marina mercantile, oltre le facoltà contemplate dalle speciali leggi

in materia di navigazione marittima, spetta la vigilanza sull'andamento di tutti i servizi connessi all'esercizio delle linee sovvenzionate; lo stesso Ministero sovrintende al coordinamento dei servizi predetti ed emette i provvedimenti all'uopo necessari, prescrivendo, ove occorra, le misure intese ad assicurare una maggiore efficienza ed economicità dei servizi.

Nell'esercizio del suo potere di coordinamento il Ministero della marina mercantile può anche disporre che navi di una società siano impiegate su linee esercitate dalle altre società di cui all'articolo 1.

Al predetto Ministero ed a quello del tesoro spetta, inoltre, la vigilanza sulla gestione delle società concessionarie; a tal fine essi hanno la facoltà di procedere ad ispezioni e controlli presso le società stesse, di chiedere dati, elementi o documenti e di prendere in esame registri, libri e corrispondenza ed ogni altro documento che sia ritenuto necessario.

Art. 13.

Per ciascuna società deve essere trasmesso il bilancio annuale, entro un mese dalla approvazione, ai Ministeri della marina mercantile, del tesoro e delle partecipazioni statali.

Detti Ministeri hanno facoltà, entro l'esercizio successivo, di chiedere tutti i chiarimenti necessari, di eseguire le opportune indagini in ordine alle risultanze dei bilanci stessi e di formulare eventuali osservazioni circa le rispondenze dei bilanci agli obblighi derivanti dalle convenzioni e dalle altre norme in vigore.

Ciascuna società è tenuta, altresì, a trasmettere, in allegato al bilancio, copia delle scritture contabili previste dall'articolo 43, lettere a), b) e c) del testo unico delle leggi sulle imposte dirette approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645.

Per tutta la durata delle convenzioni ciascuna società deve trasmettere al Ministero della marina mercantile, nel primo quadrimestre di ciascun anno, una relazione generale statistica sull'andamento dei servizi nel-

l'anno precedente. Tale relazione deve contenere elementi particolareggiati sullo sviluppo dei servizi e del traffico e sullo stato del naviglio impiegato.

Art. 14.

Per particolari esigenze di pubblico interesse il Ministro della marina mercantile può, con proprio decreto, disporre temporaneamente l'utilizzazione diretta di una o più navi delle società concessionarie con o senza l'equipaggio.

I diritti delle società conseguenti alla predetta temporanea utilizzazione saranno stabiliti nelle convenzioni.

Art. 15.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad affidare all'industria privata, osservando, in quanto applicabili, le norme di cui agli articoli 4, 5, 6 e 7 della legge 5 gennaio 1953, n. 34, l'esercizio delle linee di carattere locale, di cui all'allegato A, attualmente in concessione alle società di navigazione « Tirrenia » ed « Adriatica », ed a corrispondere per tale esercizio sovvenzioni annue non superiori complessivamente a lire 500.000.000.

Fino alla data di assunzione dei servizi di cui al precedente comma da parte dei nuovi concessionari, l'esercizio dei servizi medesimi continuerà ad essere svolto dalle società sopra indicate verso corresponsione di una sovvenzione pari alla differenza tra gli oneri di esercizio ed i ricavi netti di ciascuna delle linee.

Per l'esercizio temporaneo dei menzionati servizi, dovranno essere stipulate, con le società che effettuano l'esercizio stesso, apposite convenzioni da approvarsi con le modalità stabilite dall'articolo 2.

Art. 16.

Sono soggetti alla tassa di registro ed ipotecaria nella misura di lire 10.000:

a) tutte le convenzioni stipulate in applicazione della presente legge con i relativi capitolati;

b) gli atti riguardanti il raggruppamento e la fusione delle società esercenti le linee di preminente interesse nazionale;

c) gli atti posti in essere dalle società predette e dalla Società finanziaria marittima (Finmare) riguardanti costruzioni, compravendite, permuta e conferimenti di navi, aperture di credito e finanziamenti, comprese le garanzie e gli aumenti di capitale.

I pagamenti delle sovvenzioni alle società esercenti le linee di preminente interesse nazionale sono esenti dalla imposta generale sull'entrata.

Le agevolazioni fiscali menzionate nei precedenti commi sono accordate, a favore delle società concessionarie di linee di preminente interesse nazionale, per tutta la durata delle convenzioni.

Art. 17.

Per la stipulazione degli atti previsti o dipendenti dall'applicazione della presente legge, gli onorari notarili sono liquidati nella misura prevista dalla tariffa notarile, ridotta di un quarto.

Art. 18.

Per l'anno 1960, sarà corrisposta a ciascuna delle società di cui all'articolo 1, per lo esercizio delle linee attualmente affidatele, una sovvenzione pari alla differenza tra gli oneri di esercizio ed i ricavi netti.

Art. 19.

Alle spese relative all'esercizio finanziario 1960-61, di lire 10.500 milioni e di lire 250 milioni, di cui agli articoli 7 e 15, per l'attuazione del nuovo ordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, nonché di lire 9.250 milioni per l'applicazione dell'articolo 18 della presente legge, si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo 388 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

A quella di lire 7.500 milioni per la gestione delle linee di preminente interesse nazionale relative all'anno 1960 del citato articolo 18, si provvede a carico del capitolo 380 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1959-60.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

ALLEGATO A allo schema di disegno di legge per il riassetto dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale.

Linee di carattere locale attualmente in concessione alle società di navigazione « Tirrenia » ed « Adriatica »:

in concessione alla società « Tirrenia »:

- 1) La Maddalena-Bonifacio;
- 2) La Maddalena-Palau;
- 3) Carloforte-Calasetta;
- 4) Carloforte-Portovesme;

in concessione alla Società « Adriatica »:

- 1) Manfredonia-Tremi-Ortona.