

(N. 1785)

Urgenza

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

(CASSIANI)

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

(MORO)

col Ministro del Bilancio

(ZOLI)

col Ministro delle Finanze

(ANDREOTTI)

col Ministro del Tesoro

(MEDICI)

e col Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni

(BRASCHI)

NELLA SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1956

Riassetto dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

ONOREVOLI SENATORI. — In previsione della scadenza (31 dicembre 1956) delle convenzioni ventennali stipulate con le società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale, ai sensi del regio decreto-legge 7 dicembre 1936 n. 2081 (convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002), il problema del riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale ha formato, per circa un anno, oggetto di studio da parte di una apposita commissione interministeriale, nominata dal Comitato interministeriale per la ricostruzione (C.I.R.).

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

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

Successivamente, la Commissione, sulla scorta dei risultati del traffico e di bilancio, ha elaborato i preventivi di massima per il futuro esercizio delle linee, presupponendo l'impiego delle navi attualmente adibite alle linee medesime e la destinazione, in taluni casi particolari, di unità di nuova costruzione o di nuovo acquisto ed ha previsto il riassetto di particolari collegamenti marittimi, il ripristino della linea celere da passeggeri Trieste-New York (che è stata poi riattivata nell'ottobre 1955) ed il trasferimento ad imprese locali marittime delle seguenti linee locali:

- 1) Manfredonia-Tremiti;
- 2) Carloforte-Calasetta;
- 3) Portovesme-Carloforte;
- 4) La Maddalena-Palau;
- 5) La Maddalena-Palau-Bonifacio.

Dalla data in cui la Commissione ebbe a formulare le sue proposte sono intervenuti notevoli mutamenti nella situazione generale dei traffici, che hanno resa necessaria una par-

ziale rielaborazione del piano predisposto dalla Commissione stessa, tenendo conto anche della perdita dell'« Andrea Doria » che ha richiesto, fra l'altro, lo spostamento dalle linee del Sud America alle linee per il Nord America della motonave da 27.000 tonnellate s. l. « Giulio Cesare » e, nel periodo della stagione alta, della gemella « Augustus » fino all'entrata in linea della unità in sostituzione dell'« Andrea Doria », vale a dire per tutto il prossimo triennio.

Nella cennata rielaborazione del piano di riassetto elaborato dalla Commissione si è tenuto conto degli aumenti subiti da alcune voci di spesa, fra cui rilevanti quelli del personale (circa lire 1.500 milioni all'anno) e dei combustibili (lire 750 milioni), unitamente ai notevoli incrementi verificatisi nelle entrate della maggior parte delle linee dei vari settori di traffico, sia per l'aumento generale del tasso dei noli e sia per il migliorato rendimento delle linee, reso possibile da una più rispondente impostazione dei servizi. Tutte queste circostanze hanno richiesto un complesso lavoro di aggiornamento e d'integrazione dei dati accertati dalla Commissione nominata dal C.I.R., lavoro reso possibile dalla disponibilità dei risultati di traffico e di gestione acquisiti nel periodo 1955-56.

In proposito occorre osservare che i miglioramenti già apportati alle linee, in parte non previsti dal progetto della Commissione, unitamente alla prossima immissione in servizio di nuove unità, che assicureranno un adeguato intervento delle flotte del Gruppo in taluni proficui settori di traffico, consentono di ridurre sensibilmente l'ammontare complessivo delle sovvenzioni annue di esercizio.

Tale riduzione si rende possibile anche perchè saranno adottate le seguenti misure: a) prolungamento del periodo di ammortamento delle navi (da anni 16 e mezzo circa a 20 anni per le navi da passeggeri e miste superiori a 10.000 tonnellate s. l. e da anni 20 a 25 per tutte le altre navi); b) utilizzazione, a diminuzione del valore delle navi da ammortizzare, delle riserve esistenti nei bilanci delle società, costituite dai « fondi di rivalutazione monetaria » e da « accantonamenti vari », derivanti da realizzi patrimoniali, a cui vanno aggiunte: c) le plusvalenze che si realizzeranno dalla vendita delle navi che risultano esuberanti in

dipendenza della nuova impostazione dei servizi; d) fissazione a venti volte del coefficiente di aumento dei capitali sociali attuali.

Passando ora all'illustrazione delle norme contenute nell'allegato disegno di legge, che mira a sostituire il regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, si ritiene opportuno sottolineare innanzi tutto, per la sua rilevante importanza, l'innovazione che il Governo si propone di introdurre nei criteri di determinazione della sovvenzione annua da concedere alle società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale.

Attualmente, in base all'articolo 7 del citato regio decreto-legge del 1936, la sovvenzione di esercizio delle linee è soggetta ad integrazioni o riduzioni in relazione alla 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 4 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.

La sopravvenuta flessione del potere di acquisto della moneta ha, nel dopoguerra, reso le sovvenzioni di esercizio, *rimaste immutate nella misura fissata nel 1936*, del tutto inadeguate allo scopo ed ha conseguentemente provocato una crescente dilatazione della cennata « integrazione di bilancio » occorrente alla copertura dei disavanzi annuali dei bilanci sociali ed alla corresponsione del predetto dividendo minimo del 4 per cento.

In pratica, per la mancata rivalutazione delle sovvenzioni, lo Stato ha dovuto costantemente saldare il conto economico annuale della gestione delle società concessionarie, integrando la perdita del loro Bilancio, che nel 1953 ha raggiunto 76 volte la misura della sovvenzione di esercizio.

Questa circostanza ha reso per altro necessaria l'adozione di appositi provvedimenti (de-

creto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, e legge 28 febbraio 1953, n. 102) intesi a rendere esigibile alla fine di ogni anno una notevole parte (fino al 60 per cento, elevato poi fino al 90 per cento) della cennata « integrazione di bilancio » (il saldo è reso esigibile alla fine di ogni quadriennio) dato che l'applicazione della norma originaria di convenzione, secondo la quale l'intera « integrazione » sarebbe stata esigibile alla fine di ogni quadriennio, avrebbe provocato una situazione finanziaria assolutamente insostenibile per la Società.

Pur convenendo che la revisione periodica delle sovvenzioni di esercizio costituisce un elemento che è reso insopprimibile dalle oscillazioni di ordine generale del livello medio dei costi e dalle fluttuazioni del volume dei traffici che si registrano nel periodo di durata, necessariamente ampio, delle convenzioni, è da ritenere che l'attuale sistema non sia accettabile: esso infatti non consente di contenere entro limiti prefissati l'onere a carico del Bilancio dello Stato e d'altro canto è necessario lasciare alle aziende una certa alea, in modo che gli organi amministrativi delle Società abbiano la piena responsabilità della gestione per quei fatti economici che sono sotto la possibilità di condotta e controllo delle aziende medesime.

Con il presente disegno di legge viene adottato un sistema che tiene conto, anziché del risultato di gestione globale, soltanto dei proventi del traffico e delle spese di carattere fondamentale, e cioè: costi del personale, del combustibile e della manutenzione ordinaria e straordinaria. Tale sistema, che presenta all'incirca le stesse caratteristiche di quelle stabilite nelle convenzioni stipulate con i concessionari dei servizi locali, ai sensi della legge 5 gennaio 1953, n. 34, pur determinando un aumento sensibile dell'alea a carico delle società concessionarie per la esclusione della revisione di alcune importanti voci di spesa (assicurazioni, spese generali, spese portuali, tasse passaggio canale ecc.), contribuisce, ad avviso del proponente, a porre gli organi amministrativi delle singole società in una posizione particolarmente sensibile alla necessità di realizzare delle gestioni ispirate ad avveduti e rigorosi criteri di economia aziendale.

In sostanza, il sistema di revisione della sovvenzione, disciplinato dall'articolo 8 dell'allegato disegno di legge, presenta le seguenti sostanziali innovazioni rispetto a quello vigente:

a) la sovvenzione attribuita alle quattro Società concessionarie sarà soggetta a revisione biennale, anzichè quadriennale, allo scopo di ridurre il più possibile l'importo dell'eventuale *deficit* che dovrebbe essere sopportato da dette Società, in quanto la revisione avrà effetto solo nel biennio successivo a quello in cui si verifichino le variazioni;

b) gli elementi da tener presente ai fini della revisione saranno, come ho già accennato, soltanto gli introiti del traffico ed i costi del personale, del combustibile e delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie, con esclusione quindi di tutte le altre spese (ammortamenti, oneri finanziari, assicurazioni, spese portuali tasse passaggio canali, spese generali, rate noleggio navi, ecc.);

c) la variazione dei costi del personale, dei combustibili e delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie saranno calcolate in base ad indici e coefficienti di ponderazione ed in relazione agli organici del personale, alla quantità dei combustibili e a percentuali da indicare nelle convenzioni;

d) la percentuale di franchigia è stata stabilita nella misura del 12 per cento della differenza tra gli introiti lordi del traffico e gli oneri dell'esercizio della navigazione, esclusi gli ammortamenti, gli interessi passivi e le spese generali, quali risultano dal preventivo finanziario complessivo di esercizio preso a base per la determinazione della sovvenzione.

Questa è la innovazione più saliente introdotta nell'attuale sistema risultante dal regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081. Altre innovazioni importanti sono quelle che saranno qui appresso illustrate, tralasciando di soffermarci sulle norme che corrispondono sostanzialmente, salvo una più corretta e precisa formulazione alle norme del citato decreto-legge.

La prima di queste innovazioni è introdotta nel penultimo comma dell'articolo 1 che conferisce all'Amministrazione la facoltà di affidare l'esercizio di uno o più linee di interesse na-

zionale a ditte diverse dalle quattro società del gruppo Finmare. La norma mira tanto a costituire uno stimolo per le predette società ad un esercizio efficiente ed economicamente sano delle linee ad esse affidate, quanto a creare la possibilità di alleggerire l'onere dell'Erario nell'eventualità che nel corso di durata della Convenzione esso dovesse divenire eccessivamente pesante.

Giusta l'articolo 2 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, modificato dal regio decreto-legge 12 maggio 1938, n. 781, al Ministro della marina mercantile, di concerto con quello per il tesoro, era riconosciuta la facoltà di apportare all'elenco delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale « quelle modificazioni che di volta in volta fossero ritenute necessarie, nell'interesse dell'economia nazionale, per le mutate esigenze dei traffici marittimi, od anche per altre ragioni di interesse pubblico ».

Tale sistema è stato modificato, conferendo al Governo la facoltà di determinare e modificare l'elenco delle linee di preminente interesse nazionale: attraverso il richiamo dell'articolo 1 il potere del Governo viene sufficientemente delimitato, in quanto esso non avrà che da elencare, con maggiore precisazione, le linee che già sono sommariamente indicate nell'articolo 1. Peraltro, poichè la modificazione delle linee importa un procedimento di una certa complessità, dovendo pronunciarsi il Consiglio dei ministri e dovendo essere emanato un decreto presidenziale, con l'ultimo comma dell'articolo 2 dell'allegato disegno di legge, viene conferito al Ministro della marina mercantile la facoltà di apportare, nell'ambito delle linee, tutte le modifiche di itinerario che si rendano necessarie per le mutate esigenze dei traffici o per altre ragioni di interesse pubblico.

Questo comma soddisfa l'imprescindibile esigenza dell'Amministrazione di poter adottare tempestivamente, allorchè si presentino indilazionabili esigenze d'interesse pubblico, i provvedimenti adeguati alle imprevedibili circostanze sopravvenute: la recente ostruzione del Canale di Suez costituisce un esempio significativo e probante dell'accennata esigenza.

L'articolo 4 si preoccupa di creare lo strumento col quale l'Amministrazione possa procedere alla revisione delle convenzioni, qualora

nel corso del ventennio della loro durata mutino le esigenze dei traffici e della economia nazionale. Affermato il potere della Amministrazione di richiedere in tali circostanze la revisione, la norma precisa le modalità di attuazione del potere ministeriale e le conseguenze del mancato adeguamento alla richiesta da parte delle società titolari dell'esercizio delle linee di navigazione: ovviamente, la revisione non può essere attuata se non a mezzo di una convenzione modificativa ed il mancato accordo sulla revisione medesima non può non condurre alla decadenza della concessione.

Il capoverso dell'articolo 9 riproduce, opportunamente modificato, il primo comma dell'articolo 11 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081: è stata elevata dal 60 al 75 per cento la percentuale minima delle azioni, rappresentanti il capitale sociale delle società concessionarie; che debbono essere possedute da cittadini o da persone giuridiche italiane pubbliche o private, in conformità del criterio posto dall'articolo 310 del regolamento per la esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328; è stata soppressa la facoltà del Ministero di richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto 75 per cento siano nominative, per evitare la supposizione che in via normale le azioni delle società concessionarie possano essere, in deroga al regio decreto-legge 25 ottobre 1941, n. 1148, anche al portatore.

In vista poi dei compiti di coordinamento tecnico e di assistenza finanziaria alle Società « Tirrenia », « Adriatica », « Lloyd Triestino » e « Italia », attribuiti alla Finmare dall'arti-

colo 4 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2082, l'esperienza ha posto in evidenza la necessità di integrare il Consiglio di amministrazione e il Collegio sindacale della Finmare con la partecipazione dei Ministeri della marina mercantile e del tesoro: è questa la ragione della norma introdotta con l'articolo 12 del presente disegno di legge.

Attualmente le società « Adriatica » e « Tirrenia » esercitano, oltre le linee di preminente interesse nazionale, anche linee di carattere locale (l'« Adriatica » la linea Manfredonia-Tremi e la « Tirrenia » le linee locali della Sardegna). Il presente disegno di legge mira a sottrarre alle società esercenti linee di preminente interesse nazionale le predette linee di carattere locale, che dovranno essere date in concessione, come dispone il primo comma dell'articolo 15 del disegno di legge, all'industria armatoriale privata, con le norme previste dalla legge 5 gennaio 1953, n. 34. Tuttavia, fino a che non avvenga tale assunzione, e quindi per un periodo del tutto transitorio, si prevede che le linee di carattere locale di cui è cenno continuino ad essere esercitate dall'« Adriatica » e dalla « Tirrenia », secondo condizioni da determinarsi, giusta il capoverso dell'articolo 15 del disegno di legge, nelle nuove convenzioni che verranno stipulate a norma dell'articolo 1.

L'articolo 17 è stato formulato in termini molto più semplici di quelli adottati nel corrispondente articolo 20 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, per la considerazione che la vigente tariffa notarile non prevede alcun onorario oltre i cinquecento milioni di valore.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(*Convenzioni e settori di traffico*).

Per l'esercizio delle linee di navigazione marittima di preminente interesse nazionale, i Ministri della marina mercantile e del tesoro sono autorizzati a stipulare apposite convenzioni con le seguenti società:

« *Tirrenia* » — Società per azioni di navigazione con sede in Napoli, per le linee da passeggeri e da carico con la Sicilia, la Sardegna, l'Africa settentrionale, la Spagna ed il Nord Europa;

« *Adriatica* » — Società per azioni di navigazione con sede in Venezia, per le linee da passeggeri e da carico con il Mediterraneo orientale;

« *Lloyd Triestino* » — Società per azioni di navigazione con sede in Trieste, per le linee da passeggeri e da carico con l'Africa oltre Suez e oltre Gibilterra, con l'Asia oltre Suez e con l'Australia;

« *Italia* » — Società per azioni di navigazione con sede in Genova, per le linee da passeggeri e da carico con le Americhe.

Le convenzioni anzidette avranno la durata di venti anni a decorrere dal 1° gennaio 1957.

Durante il periodo di cui al precedente comma, i Ministri della marina mercantile e del tesoro hanno la facoltà di affidare, mediante pubblica gara, l'esercizio di una o più linee di preminente interesse nazionale a ditte diverse da quelle menzionate nel primo comma del presente articolo.

Le modalità per la regolamentazione del trapasso delle linee ai nuovi assuntori e per la conseguente riduzione della sovvenzione attribuita al precedente concessionario saranno stabilite dalle convenzioni.

Art. 2.

(*Linee di preminente interesse nazionale*).

L'elenco delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale è approvato con

decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro; con la stessa procedura sarà provveduto ad apportare, al predetto elenco le variazioni che si renderanno necessarie durante il periodo di durata delle convenzioni.

Gli approdi delle linee sono stabiliti nelle convenzioni; tuttavia, il Ministro della marina mercantile, ogni qualvolta le mutate esigenze dei traffici marittimi o altre ragioni di interesse pubblico lo richiedano, ha facoltà di modificare gli approdi convenuti, semprechè la modifica non determini un aumento della sovvenzione complessiva prevista dalle singole convenzioni.

Art. 3.

(*Approvazione delle convenzioni*).

Le convenzioni di cui all'articolo 1 sono approvate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con quelli del tesoro e delle poste e telecomunicazioni.

Esse non sono obbligatorie per l'Amministrazione se non dopo che siano state rese esecutive nei modi di legge.

Le convenzioni stesse saranno comunicate al Parlamento.

Art. 4.

(*Revisione delle convenzioni*).

Per ragioni di interesse commerciale, postale e politico ed in vista delle mutate esigenze dei traffici e della economia nazionale, i Ministri della marina mercantile e del tesoro, previo concerto, possono chiedere in qualunque momento la revisione delle convenzioni di cui all'articolo 1.

La revisione viene attuata con apposita convenzione modificativa da approvarsi con la forma prevista dall'articolo 3. Qualora non sia raggiunto un accordo con la Società, si fa luogo all'applicazione dell'articolo 5.

Art. 5.

(Decadenza della concessione).

Nei casi di grave inadempienza, da specificarsi nelle convenzioni di cui all'articolo 1, il Ministro della marina mercantile contesta alla Società i relativi addebiti, assegnando un congruo termine per la eliminazione delle deficienze riscontrate.

Trascorso inutilmente tale termine, e previo parere del Consiglio di Stato, la Società è dichiarata decaduta dalla concessione con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

La società dichiarata decaduta dalla concessione deve porsi in liquidazione.

I servizi esercitati dalla Società decaduta possono essere affidati in concessione ad una delle altre società indicate all'articolo 1 o ad altra società di navigazione mediante apposita convenzione da approvarsi con le modalità indicate all'articolo 3.

Nel periodo intercorrente fra la decadenza della concessione e l'approvazione della nuova convenzione, il Ministero della marina mercantile può, per conto della Società decaduta, gestire direttamente o affidare in gestione ad una società di navigazione i servizi di cui al quarto comma del presente articolo.

La decadenza della concessione importa a carico della Società una penale pari alla metà della sovvenzione stabilita per l'esercizio precedente a quello nel quale è stata dichiarata la decadenza.

Art. 6.

(Rilievo dei beni della Società decaduta).

Verificandosi la 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 i corredi, le navi in corso di costruzione e quant'altro attiene all'esercizio della navigazione.

La società decaduta ha diritto, per i beni rilevati ai sensi del precedente comma, ad un

corrispettivo corrispondente al valore della stima da eseguirsi con le modalità convenute nelle singole convenzioni.

Le disposizioni del presente articolo sono applicabili anche alla scadenza delle concessioni.

Art. 7.

(Sovvenzione).

Per la gestione dei servizi di cui all'articolo 1 della presente legge è corrisposta alle società concessionarie una sovvenzione annua, il cui importo è indicato nelle rispettive convenzioni ed è determinato sulla base dei preventivi di esercizio delle singole linee, i quali comprendono gli introiti lordi delle medesime e gli oneri della relativa gestione per: spese dirette dell'esercizio della navigazione; spese generali e di amministrazione; ammortamenti calcolati con riferimento ai valori residui di bilancio della flotta, immobili e corredi al 31 dicembre 1956 ed al costo delle nuove unità; carichi finanziari in relazione al costo effettivo degli investimenti occorrenti all'esercizio.

Art. 8.

(Revisione della sovvenzione).

La sovvenzione attribuita alle società concessionarie è soggetta a revisione biennale in relazione alle variazioni intervenute negli introiti lordi della gestione e nel costo del personale, del combustibile e delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie delle navi.

Ai fini della revisione di cui al precedente comma viene assunta quale franchigia la percentuale del 12 per cento della differenza tra gli introiti lordi e gli oneri dell'esercizio della navigazione, esclusi gli ammortamenti, gli interessi passivi e le spese generali, quali risultano dal preventivo finanziario complessivo di esercizio di tutte le linee di cui all'articolo 1, che sarà preso a base per la stipula delle convenzioni.

La franchigia complessiva come sopra determinata sarà ripartita fra le singole Società concessionarie in relazione alle particolari esigenze di bilancio di ognuna di esse ed i re-

lativi importi verranno indicati nelle rispettive convenzioni.

La revisione ha effetto dal biennio successivo a quello cui si riferisce.

La revisione viene effettuata solo nel caso che la somma algebrica delle variazioni negli introiti lordi, considerati nella misura del 60 per cento e nel costo degli elementi di spesa indicati nel primo comma superi, per le singole società concessionarie, l'importo della franchigia relativa a ciascuna società e viene riconosciuta soltanto per la parte eccedente detto importo.

Le variazioni dei costi del personale, del combustibile e delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie 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 dipendenti dalla revisione di cui ai commi precedenti saranno approvate con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

Art. 9.

(Capitale delle Società concessionarie).

In deroga all'articolo 1 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2082, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1074, il capitale sociale delle società di cui all'articolo 1 della presente legge sarà elevato in misura adeguata alle esigenze delle singole società.

Le azioni rappresentanti il capitale sociale delle citate società debbono essere possedute per non meno del 75 per cento del capitale stesso, da cittadini o da persone giuridiche italiane pubbliche e private. La percentuale deve essere mantenuta in ogni successivo aumento di capitale.

Art. 10.

(Vigilanza).

Al Ministero della marina mercantile, oltre le facoltà contemplate dalle speciali leggi vigenti in materia di marina mercantile, spetta la vigilanza sull'andamento di tutti i servizi delle Società concessionarie.

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 e documenti e di prendere in esame registri, libri e corrispondenza ed ogni altro documento che sia ritenuto necessario.

Art. 11.

(Organi delle società).

I membri del Consiglio di amministrazione, del Collegio sindacale e della direzione delle società concessionarie debbono essere cittadini italiani.

Il collegio sindacale di ciascuna società è composto di cinque membri effettivi e di tre supplenti.

Al collegio sindacale di ciascuna società partecipano, in qualità di membri effettivi, un funzionario del Ministero della marina mercantile ed uno del Ministero del tesoro, con funzione, quest'ultimo, di presidente, ed in loro assenza, in qualità di membri supplenti, un funzionario per ciascuno dei due predetti Ministeri.

Un magistrato della Corte dei conti esercita il controllo previsto dall'articolo 100 della Costituzione ed assiste alle sedute del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale.

Le disposizioni di cui ai comma precedenti debbono essere inserite nello statuto di ciascuna società e costituiscono condizioni essenziali della concessione.

L'esercizio sociale delle società concessionarie va dal 1° gennaio al 31 dicembre di ogni anno. L'assemblea ordinaria deve aver luogo entro sei mesi dalla chiusura dell'esercizio sociale.

Art. 12.

(Consiglio di amministrazione della Società finanziaria-marittima « Finmare »).

Del Consiglio di amministrazione della Società finanziaria marittima « Finmare », costituita con il regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2082, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1074, faranno parte, in qualità di

LEGISLATURA II - 1953-'56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

membri, un funzionario del Ministero della marina mercantile ed un funzionario del Ministero del tesoro.

Al Collegio sindacale della predetta Società parteciperanno, in qualità di membri effettivi, un funzionario del Ministero della marina mercantile ed uno del tesoro, ed in loro assenza, in qualità di membri supplenti, un funzionario per ciascuno dei due predetti Ministeri.

Art. 13.

(Tariffe fra gli scali nazionali).

Le tariffe per i trasporti di persone e di cose fra gli scali nazionali sono disciplinate nei capitolati annessi alle convenzioni. Le variazioni devono essere approvate dal Ministero della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

Art. 14.

(Trasporti per conto dello Stato).

Le Amministrazioni dello Stato devono affidare alle società concessionarie l'esecuzione dei trasporti marittimi di persone e di cose.

Quando i trasporti sono effettuati da un porto all'altro della Repubblica, le Amministrazioni dello Stato godono di speciali condizioni tariffarie, da determinarsi nei capitolati allegati alle convenzioni.

Quando ne riconosca la necessità il Ministro della marina mercantile può concedere deroghe alla disposizione di cui al primo comma del presente articolo.

Art. 15.

(Comunicazioni marittime di interesse locale).

Con le norme previste dalla legge 5 gennaio 1953, n. 34, verrà dato in concessione l'esercizio delle linee di carattere locale con le

isole di Carloforte, La Maddalena e Tremiti, attualmente esercitate dalle società di navigazione « Tirrenia » ed « Adriatica ».

Fino alla data di assunzione dei servizi di cui al precedente comma da parte dei nuovi concessionari l'esercizio di essi sarà svolto dagli attuali concessionari alle condizioni che saranno all'uopo stabilite nelle convenzioni di cui al precedente articolo 1.

Art. 16.

(Norme di carattere fiscale).

Le convenzioni di cui all'articolo 1, con i relativi capitolati, sono soggette alla tassa di registro nella misura fissa di lire cinquecento.

Inoltre sono soggetti alla tassa di registro ed ipotecaria nella misura di lire cinquecento gli atti posti in essere dalle società e riguardanti costruzioni, compravendite, permuta o conferimenti di navi, aperture di crediti e finanziamenti, comprese le garanzie e gli aumenti di capitale.

Art. 17.

(Onorari notarili).

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

Art. 18.

(Spesa).

La spesa per l'applicazione della presente legge farà carico nell'esercizio 1957-58 allo stanziamento del Capitolo riguardante provvedimenti legislativi in corso dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.