

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## IX COMMISSIONE

(Industria, commercio interno ed estero,  
turismo)

RIUNIONE DEL 6 FEBBRAIO 1952

(61<sup>a</sup> in sede deliberante)

Presidenza del Presidente LONGONI

### INDICE

#### Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Assicurazione e riassicurazione dei rischi relativi ai trasporti marittimi ed aerei eccedenti la capacità di copertura delle società autorizzate e del mercato assicurativo » (N. 2109) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 585, 592
BRAITENBERG, <i>relatore</i> . . . . .	586, 589, 591
CARCATERRA, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio</i> . . . . .	588, 592
GUGLIELMONE . . . . .	591
BELLORA . . . . .	591
FALCK . . . . .	592

« Istituzione dell'Ente per la valorizzazione dell'isola d'Elba » (N. 2111) (Approvato dalla Camera dei deputati):

FALCK, <i>relatore</i> . . . . .	582
GHIDETTI . . . . .	582

(Seguito della discussione e rinvio)

« Modificazioni alla legge 22 luglio 1939, n. 1450, sulla costituzione dell'Ente autonomo per la valorizzazione dell'isola d'Ischia (N. 2040) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 585
ROMANI, <i>Commissario per il turismo</i> . . . . .	585
CAMINITI, <i>relatore</i> . . . . .	585

La riunione ha inizio alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Asquini, Bellora, Bergmann, Braitenberg, Caminiti, Carmagnola, Caron, Castagno, De Gasperis, De Luca, Falck, Flecchia, Ghidetti, Giua, Guglielmono, Longoni, Molinelli, Origlia, Pezzullo, Pontremoli, Roveda, Tamburrano e Ziino.

Sono altresì presenti l'onorevole Lucifredi, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio, l'onorevole Carcaterra, Sottosegretario di Stato per l'industria e commercio, e l'onorevole Romani, Commissario per il turismo.

CARON, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Istituzione dell'Ente per la valorizzazione dell'isola d'Elba » (N. 2111) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione dell'Ente per la valorizzazione dell'isola d'Elba ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, senatore Falck.

FALCK, *relatore*. L'istituzione di questo Ente per la valorizzazione dell'isola d'Elba, di cui al presente disegno di legge, ha provocato diverse discussioni in materia, circa la necessità di un Ente particolare per l'Isola, in quanto si credeva da alcuni che non fosse strettamente necessario, dati gli scopi prevalentemente turistici dell'Ente, fare di questo un Ente autonomo, quando si poteva ricorrere o ad un consorzio di Comuni, oppure addirittura ad un'azienda autonoma del turismo. È stato fatto però rilevare che gli scopi di questo Ente sarebbero più ampi, cioè non consisterebbero soltanto in una valorizzazione turistica dell'Isola, bensì anche in una valorizzazione delle risorse naturali, anche dal punto di vista agricolo (dei vini, ad esempio) ed inoltre in una valorizzazione delle risorse minerarie-termali.

È per questo che è stato sempre grande desiderio dei comuni dell'Isola avere un Ente che desse veramente impulso a tutte queste particolari attività dell'Isola, onde il Governo ha ritenuto opportuno presentare un apposito disegno di legge. Questo è stato però modificato dall'altro ramo del Parlamento, perchè si è ritenuto innanzi tutto opportuno estendere la possibilità finanziaria di sussidio all'Ente, possibilità che prima era particolarmente rappresentata da un 20 per cento su antiche sovvenzioni che risalgono ancora al Granducato di Toscana ed al comune dell'isola d'Elba per un ammontare di lire 2.000 annuali — cosa estremamente ridicola — e da un 20 per cento sui diritti di escavazione del minerale ferroso, diritti che sono calcolati a *forfait* in un milione e mezzo di lire, per un ammontare di 300.000 lire annue. Certo è che un Ente il quale sorge con un contributo fisso di questa natura — poi naturalmente ci sono contributi, diremo così, aleatori di integrazione che saranno dati dagli enti turistici della provincia — può avere una vitalità piuttosto scarsa, in quanto lo Stato ha dichiarato esplicitamente che non intende impegnare il bilancio nazionale a questo scopo. Veramente si dovrebbe rilevare che un Ente di questa natura potrebbe in seguito impegnare lo Stato ugualmente, perchè, se in avvenire

non avrà altri fondi, non potrà sopravvivere.

Comunque il disegno di legge è stato già approvato dall'altro ramo del Parlamento e la necessità della istituzione di questo Ente è stata riconosciuta da tutti in quanto effettivamente quest'Isola ha bisogno di essere valorizzata; e mi pare che abbia già delle possibilità che ciò avvenga perchè ha delle qualità di clima e delle risorse subacquee, direi così, che sono particolarmente interessanti.

Pertanto ritengo che oggi l'istituzione di un organismo, sia pure senza grandi possibilità, il quale possa valorizzare l'isola d'Elba, debba trovare il nostro favore.

Altra discussione è avvenuta circa la rappresentanza dell'Isola in seno all'Ente, in quantochè si voleva da parte della città di Portoferraio una specie di rappresentanza esclusiva. Poi invece sono stati ammessi tutti i rappresentanti dei comuni dell'Isola, il che è un bene, perchè forse Portoferraio avrebbe assorbito tutta la valorizzazione turistica nel centro principale, e avrebbe naturalmente messo in seconda linea lo sviluppo turistico degli altri comuni dell'Isola.

Il mio parere su questo disegno di legge è nettamente favorevole, e pertanto lo propongo a voi per l'approvazione.

GHIDETTI. Per quanto ci sarebbero delle osservazioni da fare circa gli articoli 7 e 10, poichè questo disegno di legge è già stato approvato dall'altro ramo del Parlamento, ritengo che si possa essere d'accordo per la sua approvazione.

PRESIDENTE. Se nessun'altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed all'approvazione degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

È istituito l'Ente per la valorizzazione dell'isola d'Elba, avente personalità giuridica, con sede in Portoferraio.

L'Ente suddetto, che avrà la durata di trenta anni, provvede:

a) alla valorizzazione delle risorse naturali dell'Isola;

b) al miglioramento dell'attrezzatura ricettiva dell'Isola, anche promuovendo ed incrementando la costruzione, nelle località più adatte come zone climatiche e turistiche, di nuovi nuclei edilizi, villini, alberghi, pensioni ed altri edifici, che al detto scopo possono concorrere;

c) alla compilazione del piano territoriale di coordinamento previsto dalla legge 17 agosto 1942, n. 1150, promuovendone l'approvazione a norma della legge stessa;

d) alle opere, ed in genere, agli adempimenti che per il regio decreto-legge 15 aprile 1926, n. 765, convertito in legge con la legge 1º luglio 1926, n. 1380, e per la legge 29 gennaio 1934, n. 321, sono di competenza delle Aziende autonome delle stazioni di cura, soggiorno e turismo.

(È approvato).

#### Art. 2.

All'intero territorio dell'isola d'Elba sono riconosciute, a tutti gli effetti del regio decreto-legge 15 aprile 1926, n. 765, convertito in legge con la legge 1º luglio 1926, n. 1380, e della legge 29 gennaio 1934, n. 321, le caratteristiche di stazione di cura, soggiorno e turismo.

(È approvato).

#### Art. 3.

I piani regolatori dei comuni dell'Isola, prima di essere sottoposti alle approvazioni previste dalla legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono comunicati all'Ente per il parere. Gli sono altresì comunicati per il parere i progetti per l'esecuzione delle opere pubbliche e migliorie di cui al piano territoriale di coordinamento.

(È approvato).

#### Art. 4.

È devoluta all'Ente la quota dell'imposta di soggiorno spettante alle Aziende autonome delle stazioni di cura, soggiorno e turismo, a termine dell'articolo 7 del regio decreto-legge 24 novembre 1938, n. 1926, convertito in legge con la legge 2 giugno 1939, n. 739.

L'Ente provvede inoltre ai suoi scopi:

a) col 20 per cento delle corrisposizioni attualmente concesse ai comuni dell'Isola, in

relazione alla escavazione mineraria, dalle società concessionarie;

b) col 20 per cento del contributo o della corrisposizione a qualunque titolo gravante sulla coltivazione ed il trasporto di sostanze minerarie industrialmente utilizzabili appartenenti alla prima categoria fissata dall'articolo della legge 4 aprile 1927, n. 571, che in prosieguo di tempo potrà essere attribuito a favore dei comuni dell'Isola;

c) con gli eventuali contributi della provincia di Livorno e dei comuni dell'Isola;

d) con i contributi eventuali della Camera di commercio, industria e agricoltura e dell'Ente provinciale del turismo;

e) con i contributi volontari delle società ed imprese industriali e commerciali dell'Isola;

f) con i proventi delle attività e dei servizi direttamente esercitati;

g) con ogni altro contributo che potrà essergli assegnato da associazioni o da privati.

(È approvato).

#### Art. 5.

Sono organi dell'Ente: il Consiglio di amministrazione, la Giunta esecutiva, il presidente.

Le relative attribuzioni sono regolate dallo statuto dell'Ente.

(È approvato).

#### Art. 6.

Il Consiglio di amministrazione è composto:

1º da un funzionario della Prefettura di Livorno, designato dal prefetto;

2º da un rappresentante della Camera di commercio, industria e agricoltura di Livorno;

3º da un rappresentante dell'Amministrazione provinciale di Livorno;

4º da un rappresentante dell'Ente provinciale del turismo scelto tra persone particolarmente competenti della materia;

5º dai sindaci dei comuni dell'isola d'Elba o dai loro rappresentanti permanenti;

6º da tre rappresentanti delle imprese industriali, commerciali e agricole dell'Isola, nominati dal prefetto di Livorno, su designazione delle organizzazioni di categoria esistenti;

7° da tre rappresentanti delle categorie dei lavoratori, nominati dal prefetto di Livorno, su designazione delle organizzazioni di categoria esistenti.

I membri del Consiglio di amministrazione, ad eccezione del funzionario di cui al n. 1, debbono essere residenti nell'Isola.

Il Consiglio di amministrazione elegge nel suo seno il presidente ed un vicepresidente.

I componenti del Consiglio durano in carica quattro anni e possono essere confermati.

La funzione di consigliere è gratuita.

(È approvato).

#### Art. 7.

La Giunta esecutiva è composta:

1° dal presidente e dal vicepresidente del Consiglio di amministrazione;

2° da tre membri eletti dal Consiglio di amministrazione nel proprio seno.

(È approvato).

#### Art. 8.

Il Consiglio d'amministrazione procede alla nomina di un Collegio di revisori dei conti composto da tre membri effettivi e due supplenti.

I revisori durano in carica due anni e possono essere riconfermati.

(È approvato).

#### Art. 9.

Il Consiglio di amministrazione delibera lo statuto dell'Ente ed i regolamenti riguardanti l'amministrazione e la contabilità. Al funzionamento dell'Ente si provvede con temporanei incarichi a personale dipendente da Comuni o altri enti pubblici dell'Isola.

Lo statuto ed i regolamenti predetti e le eventuali modificazioni sono approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di concerto con i Ministri per l'interno e per l'industria e commercio.

(È approvato).

#### Art. 10.

Il controllo sull'Ente spetta al Prefetto che lo eserciterà con i poteri di cui alla vigente legge comunale e provinciale.

Alla sua approvazione sono ugualmente sottoposti i bilanci preventivi ed i conti consuntivi.

FALCK, *relatore*. Su questo articolo in seno alla Commissione dell'altro ramo del Parlamento si è avuto qualche contrasto. Effettivamente, siccome l'articolo 8 prescrive che il Consiglio di amministrazione proceda alla nomina di un Collegio di revisori, era logico allora che intervenisse anche il Prefetto, il quale avrebbe potuto nominare lui stesso il Collegio dei revisori. Non sarebbe stato pertanto necessario il richiamo del Prefetto all'articolo 10.

Come sono formulati ora gli articoli, però, l'intervento del Prefetto di cui all'articolo 10 è veramente necessario.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 10 di cui ho dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 11.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri per l'interno e per l'industria e commercio, possono essere sciolti, per gravi motivi, gli organi dell'Ente e nominato un Commissario straordinario.

La gestione commissariale non può avere durata superiore ad un anno.

(È approvato).

#### Art. 12.

Le opere intraprese dall'Ente per il conseguimento dei suoi fini possono essere dichiarate di pubblica utilità con decreto del Prefetto, osservate le norme della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e successive modificazioni. Le stesse norme si applicano per le espropriazioni che fossero necessarie.

(È approvato).

#### Art. 13.

Con la cessazione dell'Ente il suo patrimonio, le opere e gli impianti dei servizi pubblici saranno trasferiti ai Comuni ed agli altri Enti

dell'Isola più direttamente interessati, secondo le modalità da stabilirsi, su proposta del Consiglio di amministrazione, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con i Ministri per l'interno e per l'industria e commercio.

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge di iniziativa dei deputati Riccio e Titomanlio Vittoria: « Modificazioni alla legge 22 luglio 1939, n. 1450, sulla costituzione dell'Ente autonomo per la valorizzazione dell'Isola d'Ischia » (N. 2040) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Riccio e Titomanlio Vittoria: « Modificazioni alla legge 22 luglio 1939, n. 1450, sulla costituzione dell'Ente autonomo per la valorizzazione dell'Isola di Ischia ».

Faccio osservare ai colleghi che si tratta di un disegno di legge già approvato dalla X Commissione permanente della Camera dei deputati. Però questo disegno di legge, che già abbiamo preso in esame in una riunione precedente, non indica la fonte cui attingere alla copertura dell'onere finanziario. Questa lacuna va rilevata, perchè, in base al disposto dell'articolo 81 della Costituzione, ogni proposta di legge la quale importa un onere finanziario per lo Stato, deve indicare i mezzi di bilancio per farvi fronte.

La soluzione a questo inconveniente è duplice: o non approvare l'articolo 3 del disegno di legge, per cui questa proposta cadrebbe, oppure invitare il relatore a prendere contatto con gli onorevoli proponenti ed il Commissario per il turismo perchè si possa modificare l'articolo e rinvenire il capitolo di bilancio per far fronte all'onere finanziario.

ROMANI, *Commissario per il turismo*. A questo riguardo dichiaro subito che il Commissariato per il turismo non ha fondi sufficienti per far fronte a quest'onere finanziario; anzi abbiamo comunicato questo a suo tempo anche al Ministero del tesoro.

CAMINITI, *relatore*. Cercherò di prendere gli opportuni contatti con gli onorevoli proponenti, per trovare il modo di rivalutare il fondo di 500 mila lire assegnato nel 1939 all'Ente autonomo per la valorizzazione della isola d'Ischia, e portarlo eventualmente a 10 milioni di lire. Del resto mi pare che si tratti di una rivalutazione abbastanza modesta.

C'è da rilevare infine che se il Commissariato per il turismo non ha i fondi necessari per queste manifestazioni, viene a mancare la base su cui il provvedimento deve sorreggersi.

ROMANI, *Commissario per il turismo*. Ripeto che il Commissariato per il turismo ha quattro milioni in tutto per far fronte a queste manifestazioni. Naturalmente conserviamo sempre la speranza che i fondi vengano aumentati.

PRESIDENTE. Resta allora stabilito che il seguito di questa discussione avverrà non appena l'onorevole relatore, presi gli opportuni contatti con gli onorevoli proponenti il disegno di legge, sarà pronto a riferire alla Commissione.

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Assicurazione e riassicurazione dei rischi relativi ai trasporti marittimi ed aerei eccedenti la capacità di copertura delle società autorizzate e del mercato assicurativo » (N. 2109) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Assicurazione e riassicurazione dei rischi relativi ai trasporti marittimi ed aerei eccedenti la capacità di copertura delle società autorizzate e del mercato assicurativo ».

Faccio presente alla Commissione che il parere espresso su questo disegno di legge dalla 5ª Commissione finanze e tesoro è sostanzialmente favorevole.

Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, senatore Braitenberg.

BRAITENBERG, *relatore*. Onorevoli senatori, il disegno di legge sottoposto alla vostra approvazione si riallaccia alla legge 3 giugno 1940, n. 767, con la quale, alla vigilia della nostra entrata in guerra, l'Unione italiana di riassicurazione venne autorizzata ad assicurare, per conto e nell'interesse dello Stato, nella forma di secondo rischio, le quote di rischi ordinari dell'assicurazione delle unità costituenti la flotta italiana passeggeri eccedenti la capacità di copertura del mercato nazionale privato. Con la stessa legge gli enti di assicurazione italiani, esercenti rami diversi da quello dei trasporti, in deroga anche a contrarie disposizioni contenute nei loro statuti, sono stati autorizzati ad assumere in riassicurazione quote di rischi della flotta italiana passeggeri.

La legge era limitata all'anno 1940; però la sua efficacia venne, con successive sette disposizioni legislative, prorogata fino al 31 dicembre 1950. La prima legge di proroga, quella dell'11 luglio 1941, n. 935, ha inoltre estese le disposizioni della legge del giugno 1940, originariamente applicabili solo ai rischi ordinari della flotta italiana passeggeri, anche alle navi da carico della flotta mercantile italiana e alle costruzioni navali.

La speranza che il ritorno della normalità di funzionamento del mercato assicurativo privato potesse rendere superflua un'ulteriore proroga dell'efficacia delle disposizioni della legge 3 giugno 1940, n. 767, non si è verificata. Anzi, i valori elevatissimi raggiunti dalle nuove costruzioni navali e dalle unità già in esercizio lasciano prevedere che ancora per un lungo termine il mercato privato assicurativo, tanto nazionale che estero, non possa assorbire i rispettivi rischi. Lo stesso fenomeno è stato riscontrato in quasi tutti i Paesi, persino negli Stati Uniti, in Francia, in Svezia, in Danimarca, dove dovevano essere emanati provvedimenti che autorizzassero il Governo a disciplinare le assicurazioni marittime contro i rischi delle navi mercantili, quando tale assicurazione non potesse essere effettuata dal mercato privato.

L'intervento dello Stato dovrebbe però costituire l'*ultima ratio*, quando è accertata l'avvenuta saturazione del mercato assicurativo privato. E qui sorge subito la domanda: a chi compete accertare se un rischio concreto può ancora essere assorbito dagli Istituti di assicurazione privati? L'articolo 2 della legge affida questa facoltà al Ministro per l'industria e il commercio, di concerto col Ministro per il tesoro, obbligandoli però a sentire il parere di un Comitato di vigilanza tecnica che a suo tempo, con regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 590, venne costituito per esprimere parere sulla riassicurazione statale dei rischi di guerra della navigazione marittima ed aerea e che con l'articolo 4 della presente legge viene modificato nella sua costituzione per rendere più operante la sua perizia tecnica.

Nell'accertamento circa la capacità assicurativa del mercato nazionale i Ministri competenti ed il Comitato di vigilanza non limitano il loro esame alle società di assicurazione autorizzate ad operare nel ramo trasporti, ma tengono in considerazione anche la capacità degli Enti di assicurazione italiani, esercenti rami diversi da quello dei trasporti, che, in deroga anche a contrarie disposizioni contenute nei loro statuti, possono, su benestare dell'Ufficio di vigilanza sulle imprese di assicurazione costituito presso il Ministero della industria e commercio, essere autorizzati ad assumere in riassicurazione quote di rischi per le assicurazioni previste dalla presente legge. E poichè il mercato privato assicurativo è un mercato tipicamente internazionale, l'esame sulle capacità delle società ed enti assicurativi privati non si limita a quelli nazionali, ma comprende anche — e questa è una novità del presente disegno di legge — l'esame della possibilità del mercato assicurativo internazionale. Questo difficile compito richiede, a mio giudizio, che si aumenti il numero dei veri tecnici del ramo assicurativo nella composizione del Comitato di vigilanza, previsto dall'articolo 4.

Una volta accertata l'impossibilità di collocare il rischio nel mercato privato assicurativo interno o estero, interviene lo Stato, non assumendo direttamente il contratto di assicurazione, ma servendosi di una società per azioni regolata dalle disposizioni del Codice civile, e precisamente dell'Unione italiana di rias-

sicurazione, ente costituito in Roma a norma del decreto-legge 17 ottobre 1922, n. 1442, e formato da una quarantina di imprese di assicurazioni operanti in Italia, con una partecipazione anche, con circa un terzo di capitale, dell'Istituto nazionale delle assicurazioni e di qualche società estera. Questa Unione in base al regio decreto-legge 23 novembre 1939, n. 1939, assumeva la riassicurazione dei rischi di guerra della navigazione marittima ed aerea e, cessata la riassicurazione statale dei rischi di guerra, in base al regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 590, esercita la riassicurazione delle quote di rischio mine per conto e nell'interesse dello Stato, in quanto queste eccedono la capacità di copertura del mercato nazionale privato. In aggiunta a tale riassicurazione dei rischi mine il Ministro per l'industria e commercio, di concerto con il Ministro per il tesoro, sentito il Comitato di vigilanza, può autorizzare l'Unione ad assumere anche la riassicurazione dei rischi normali dei trasporti marittimi ed aerei che eccedono la capacità di copertura del mercato assicurativo nazionale ed estero. L'Unione italiana di riassicurazione è sottoposta ad un controllo tecnico-amministrativo di un Comitato di vigilanza costituito secondo le norme dell'articolo 3 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 590. L'Unione deve presentare ogni anno ai Ministri dell'industria e commercio e del tesoro un rendiconto della relativa gestione. La gestione relativa alla riassicurazione dei rischi ordinari della navigazione, che l'Unione gestisce per conto e nell'interesse dello Stato, è attiva. Ho rilevato che il 30 novembre 1951 i primi netti di tale riassicurazione ammontavano in cifra tonda a 699 milioni, mentre i sinistri liquidati alla stessa data erano solo 116 milioni ed i sinistri in riserva di soli 5 milioni. La gestione presentava quindi in tale data un utile di circa 578 milioni. La percentuale dei sinistri liquidati ed in riserva ammontava al 30 novembre u. s. al solo 17,34 per cento dei premi.

Il disegno di legge in esame proroga, a tempo indeterminato, la facoltà dello Stato di intervenire, attraverso l'Unione italiana di riassicurazione, nella riassicurazione di rischi ordinari relativi ai trasporti marittimi che eccedono la capacità del mercato privato, come

lo ha provveduto la legge 3 giugno 1940, n. 1767, e le successive rinnovazioni fino al 31 dicembre 1950. Il disegno di legge porta però alcune novità e precisamente: 1° l'estensione dell'intervento dello Stato nelle riassicurazioni ai trasporti aerei, che la legge del 1940 e le successive proroghe non hanno contemplate; 2° la subordinazione dell'intervento dello Stato non solo alla saturazione del mercato assicurativo privato nazionale, ma anche all'impossibilità di collocare la riassicurazione presso mercati esteri assicurativi.

La prima innovazione, cioè l'estensione agli aerei, è giustificata dagli stessi motivi che hanno indotto lo Stato negli anni scorsi dopo il 1940 ad intervenire nella riassicurazione delle navi. Se lo Stato si disinteressasse di tale campo, ciò porterebbe — nell'attuale impossibilità del completo assorbimento dei rischi per la costruzione e l'esercizio degli aerei da parte del mercato assicurativo privato — probabilmente ad una riduzione di questo importante campo di produzione con ripercussioni anche nel campo lavorativo.

Il dover tener conto anche delle possibilità di riassicurazione del mercato assicurativo privato estero, diminuisce il campo di applicazione della legge, poiché lo Stato cercherà certamente di collocare i rischi di riassicurazione sul mercato estero prima di autorizzare l'Unione ad assumere, per suo conto, il relativo rischio.

Onorevoli colleghi, pur riservandomi di proporre alcuni emendamenti nell'esame dei singoli articoli, credo di poter raccomandarvi l'approvazione del disegno di legge, che normalizza uno stato di fatto esistente, che fin dal 1° gennaio 1951 difetta di una sistemazione legislativa.

In aggiunta a questa mia relazione chiarirò brevemente, secondo quanto mi è stato richiesto da alcuni colleghi, le differenze per il sistema seguito fino ad oggi a quello previsto nel disegno di legge in esame.

Attualmente si continua con il sistema che è stato in vigore dal 1940 al 31 dicembre 1951. Adesso si vuole invece che lo Stato intervenga oltre che nel campo delle riassicurazioni navali, anche nel campo delle riassicurazioni relative ai trasporti aerei. Le costruzioni marittime sono costosissime e, per quanto mi consta,

le Società operanti in Italia e all'estero assicurano non l'intero valore delle navi da trasporto e passeggeri, ma solamente una quota. Per quanto mi consta la quota che viene assicurata dalle Società private ammonta a circa 2 miliardi e 400 milioni per ogni unità navale, mentre effettivamente il valore di costruzione può arrivare fino a 15-18 miliardi. Quindi, se lo Stato si disinteressasse, i costruttori e i cantieri potrebbero avere un certo timore perchè non potrebbero coprire le spese. Pertanto, per facilitare la costruzione di navi, sarà secondo me necessario approvare il presente disegno di legge.

Come ho detto, mi riservo di presentare alcuni emendamenti che sono in parte di natura formale ed in parte sostanziale. Se questi emendamenti o parte di essi saranno approvati, sarà necessario che il disegno di legge torni alla Camera dei deputati, ma nonostante il fatto che esso sia particolarmente urgente, penso che sia meglio emanare una legge buona, con un testo chiaro, piuttosto che affrettare l'approvazione della legge stessa, lasciando un testo che possa provocare dubbi di interpretazione.

Ecco, pertanto, gli emendamenti che io suggerisco.

All'articolo 1 propongo le seguenti modifiche: sostituire alle parole «la capacità di copertura delle società autorizzate ad assicurare», le altre «la capacità di copertura delle società che esercitano nei rami trasporti e aeronautica»; aggiungere, dopo le parole «possono essere assunti in riassicurazione», le altre «, su benestare dell'Ufficio di vigilanza sulle imprese di assicurazione costituite presso il Ministero dell'industria e del commercio, degli enti e».

All'articolo 2 propongo di sostituire alla espressione «mercato assicurativo nazionale» l'espressione «mercato assicurativo privato», e di sopprimere le parole «o l'efficacia» nella ultima frase.

Propongo di sostituire l'articolo 4 con il seguente (*le modificazioni rispetto al testo della Camera sono riportate in corsivo*):

«La composizione del Comitato di vigilanza tecnico-amministrativa previsto dall'articolo 3 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 590, è modificata agli effetti del regio de-

creto stesso quanto agli effetti della presente legge nel modo seguente:

*il Sottosegretario di Stato per il commercio, presidente;*

il capo dell'Ufficio assicurazioni private del Ministero predetto, membro;

*un rappresentante del Ministero del tesoro, Direzione generale del tesoro, membro;*

*un rappresentante del Ministero della difesa, membro;*

un rappresentante del Ministero della marina mercantile, *membro;*

un rappresentante della Corte dei conti, membro;

un rappresentante dell'Avvocatura generale dello Stato, membro;

il direttore generale dell'Unione italiana di riassicurazione, o un suo delegato, membro;

*tre* rappresentanti delle imprese assicuratrici, membri;

un rappresentante delle imprese armatoriali, membro.

«I rappresentanti delle imprese assicuratrici e di quelle armatoriali sono *nominati con decreto del Ministro dell'industria e del commercio su designazione da parte delle rispettive organizzazioni sindacali a carattere nazionale*».

Propongo infine di sostituire l'articolo 5 con il seguente:

«La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1951».

CARCATERA, *Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Ho esaminato gli emendamenti proposti dal senatore Braitenberg e mi sembra che, tranne quello proposto per l'articolo 4, si tratti di emendamenti esplicativi e non sostanziali.

Infatti nell'articolo 1, al testo votato dalla Camera dei deputati, dopo le parole «possono essere assunti in riassicurazione», il senatore Braitenberg propone di aggiungere le parole: «su benestare dell'Ufficio di vigilanza sulle imprese di assicurazione costituite presso il Ministero dell'industria e del commercio». Ritengo che si tratti di un'aggiunta non necessaria, perchè già l'articolo 31 della legge sulle assicurazioni prevede che non si possa esercitare un'assicurazione se non ci sia l'autorizzazione da parte del Ministero.

Per quanto riguarda l'emendamento proposto all'articolo 4, tendente a modificare la



composizione del Comitato di vigilanza, debbo rilevare che il testo votato alla Camera dei deputati lascia immutato in sostanza l'articolo 3 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 590, con una sola modifica, che riguarda i rappresentanti del Ministero della difesa e i rappresentanti delle imprese assicuratrici. Per quel che riguarda i rappresentanti del Ministero della difesa faranno parte del Comitato due rappresentanti, uno per la Marina ed uno per l'Aeronautica, mentre con il decreto del 1946 si richiedevano due rappresentanti per la Marina, uno per la Marina militare ed uno per la Marina mercantile ed era escluso il rappresentante dell'Aeronautica. Inoltre i rappresentanti delle imprese assicuratrici sono portati da uno a due. Il senatore Braitenberg propone che a presiedere il Comitato sia il Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio; prevede inoltre che i rappresentanti delle Imprese assicuratrici, portati al numero di tre, siano nominati con decreto del Ministro dell'industria e del commercio su designazione delle rispettive Organizzazioni sindacali a carattere nazionale; prevede inoltre che i rappresentanti del Ministero del tesoro invece che due siano uno, e precisamente un rappresentante del Ministero del tesoro, Direzione generale del tesoro, mentre nel testo votato dalla Camera dei deputati si prevedeva che vi fosse un rappresentante della Ragioneria generale dello Stato ed uno per la Direzione generale del tesoro. Su questo punto ritengo che sia opportuno mantenere il disposto del decreto del 1946, perchè non sfuggirà certamente agli onorevoli senatori che di oggi è precisamente la questione della appartenenza della Ragioneria generale dello Stato al Ministero del tesoro o ad altro Ministero. Penso quindi sia opportuno, almeno su questo punto, lasciare immutata l'attuale formulazione dell'articolo.

Per quanto riguarda poi la proposta del senatore Braitenberg tendente a far sì che i rappresentanti delle Imprese assicuratrici ed armatoriali siano nominati con decreto del Ministro dell'industria e del commercio, debbo dire che ciò è implicito, perchè resta in vigore il decreto del 1946, e l'ultimo comma dell'articolo 3 di quel decreto suona precisamente così: « I componenti del Comitato sono nominati con

decreto del Ministero dell'industria e del commercio ».

In conclusione ritengo che gli emendamenti proposti dall'onorevole relatore siano principalmente di carattere esplicativo e che le modificazioni suggerite non ci debbano consigliare di rinviare all'esame della Camera dei deputati il presente disegno di legge che, come il senatore Braitenberg stesso ha affermato, è urgente. Mi auguro altresì che i chiarimenti da me forniti possano dissuadere la Commissione dall'approvazione di questi emendamenti.

**PRESIDENTE.** Senatore Braitenberg, insiste nei suoi emendamenti dopo i chiarimenti dell'onorevole Sottosegretario ?

**BRAITENBERG, relatore.** Desidero dire qualche parola per chiarire la ragione che mi ha indotto a presentare questi emendamenti, secondo me indispensabili per la chiarezza del testo legislativo. Con l'emendamento da me proposto all'articolo 1 ho inteso chiarire il concetto che i rischi dei trasporti marittimi ed aerei possono essere assunti anche da Società che esercitano l'assicurazione per altri rischi, nell'ipotesi che le Società autorizzate ad assicurare per questi rischi non siano in condizione di coprire il fabbisogno, e che ciò deve essere fatto solo con il benessere dell'Ufficio di vigilanza sulle Imprese di assicurazioni costituite presso il Ministero dell'industria e del commercio. Giustamente l'onorevole Sottosegretario ha detto che questo è implicito, perchè già la legge generale sulle assicurazioni stabilisce che una Società, per esercitare eccezionalmente la sua attività su certi rami, deve essere autorizzata. Però ho rilevato che nella discussione avvenuta alla Camera dei deputati è stato fatto osservare che non è giusto che una Società che ha un certo statuto che prevede l'esercizio della assicurazione solamente in certi rami possa da un momento all'altro esercitare la riassicurazione in altri rami senza interpellare i propri soci, dato che questo incide addirittura sul tipo di società. Comunque questo mio emendamento tendeva soltanto ad una maggiore chiarezza ed è quindi puramente formale.

Per quanto riguarda l'articolo 2 ho proposto due piccole modificazioni che a mio giudizio sono di una certa importanza. Premetto

che lo Stato interviene solamente quando il mercato assicurativo nazionale ed estero è saturo. Io parlo cioè di mercato nazionale ed estero, dato che la riassicurazione è funzione che si esercita specialmente in campo internazionale e, in Europa, il mercato principale è l'Inghilterra. Il testo ministeriale diceva che l'Unione italiana di riassicurazione può essere autorizzata ad assumere la riassicurazione dei rischi dei trasporti marittimi ed aerei « che eccedono la capacità di copertura del mercato assicurativo nazionale ». Io ho proposto di sostituire la parola « nazionale » con la parola « privato ».

Ho poi proposto di togliere le parole « o l'efficacia ». Queste parole, nell'applicazione pratica della legge, potrebbero portare a discussioni, in qualche caso non troppo simpatiche, perchè bisogna ritenere che qualsiasi società nazionale od estera che eserciti nel campo della assicurazione sia anche efficace. Il testo votato dalla Camera dei deputati prevede invece che si debba anche esaminare, l'« efficacia della riassicurazione presso i mercati esteri ». In sostanza penso che questa parola non abbia significato e che anzi, se mantenuta, potrebbe portare a discussioni nel Comitato che esamina questa efficacia. A mio modo di vedere il Ministro dell'industria e del commercio deve preoccuparsi solamente di esaminare il mercato nazionale ed estero delle assicurazioni per vedere se è capace di concludere un determinato affare di riassicurazione, ma senza esaminare se una società estera abbia o meno l'efficacia per poter compiere quella determinata operazione, perchè, come ho già detto, l'efficacia di una società di assicurazione a compiere una determinata operazione deve essere presunta. E questa è la ragione per la quale ho proposto modifiche all'articolo 2.

Per quel che riguarda gli emendamenti all'articolo 4 ritengo che essi siano sostanziali. È vero che la composizione del Comitato di vigilanza è stata stabilita dal regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 590, ma noi dobbiamo pensare che il compito del Comitato è oggi molto più largo di prima. Quando il Comitato fu istituito esso doveva controllare solamente il mercato nazionale delle riassicurazioni marittime. Con il disegno di legge in esame questo Comitato dovrà occuparsi anche

delle riassicurazioni in campo aeronautico, ed è stato inoltre affidato al Comitato stesso il compito di giudicare della capacità del mercato assicurativo internazionale. Per far questo occorre che nel Comitato vi siano elementi tecnici. Io ho tutto il rispetto dei funzionari del Tesoro, della Difesa, della Corte dei conti e dell'Avvocatura dello Stato, ma non posso ammettere che questi siano in grado di giudicare se il mercato internazionale di riassicurazione è capace di assumere un rischio. Quando si tratta di tali questioni devono intervenire i tecnici e noi vediamo che nel Comitato previsto dall'articolo 4 nel testo approvato dalla Camera dei deputati vi sono solo due tecnici e gli altri membri sono tutti funzionari. Mi è parso quindi indispensabile aumentare il numero dei tecnici da due a tre.

Inoltre ritengo necessarie altre modifiche. Il mercato italiano delle riassicurazioni ha tre centri principali, Trieste, Genova e Roma. Ho quindi pensato che del Comitato dovrebbero far parte tre rappresentanti delle Imprese assicuratrici e che ognuno di essi dovrebbe rappresentare uno di questi centri. Inoltre, tenuto conto dei nuovi e maggiori compiti affidati a questo Comitato, penso che la Presidenza debba essere affidata non al Direttore generale del Ministero dell'industria e del commercio, ma ad un uomo politico, e cioè al Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio.

Mi sembra inoltre che il rappresentante della Ragioneria generale dello Stato sia superfluo. Ritengo anche superflui due rappresentanti del Ministero della marina mercantile, ed ho proposto in conseguenza che siano ridotti ad un solo rappresentante.

Infine propongo che i rappresentanti delle Imprese assicuratrici ed armatoriali siano nominati con decreto del Ministro dell'industria e del commercio su designazione da parte delle rispettive organizzazioni sindacali a carattere nazionale. È vero che ciò è già implicito nella precedente legislazione in materia, ma ritengo che sia necessario introdurre questa disposizione nella presente legge, e ciò per ragioni di chiarezza.

L'articolo 5 nel testo votato dalla Camera dei deputati dice che la legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubbli-

cazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, ed ha effetto dal 1° gennaio 1951. Mi sembra che qui vi sia del superfluo e che sia sufficiente dire: « La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1951 ». Il fatto che la legge entri in vigore solo quindici giorni dopo la sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* non ha alcuna importanza, una volta che il suo effetto ha inizio dal 1° gennaio 1951.

Gli emendamenti da me proposti, esclusi quelli dell'articolo 4, sono di carattere formale. Ma poichè io debbo insistere sugli emendamenti proposti all'articolo 4, ritengo che anche gli altri, una volta che la legge fosse modificata, possano venire approvati.

GUGLIELMONE. Do atto all'onorevole Braitenberg della competenza che ha dimostrato nella sua esposizione e della chiarezza delle sue idee. Ho tuttavia qualche dubbio, non sulle sue proposte, ma sull'opportunità di approvare emendamenti che ci costringerebbero a rinviare il disegno di legge alla Camera dei deputati ritardandone l'approvazione, forse per un lungo periodo di tempo, anche in considerazione della mole di lavoro legislativo che è dinanzi alla Commissione competente della Camera. In conformità delle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, ritengo che non ci troviamo di fronte a proposte che incidano sulla sostanza della legge. Un ritardo deve essere evitato anche per il fatto che la legge avrà effetto dal 1° gennaio 1951 e sarebbe quindi, per così dire, antiestetico approvare questa legge alle soglie del 1953.

Pertanto propongo che la legge sia approvata nel testo trasmessoci dalla Camera dei deputati in modo che si possa avere al più presto possibile una legge operante.

BELLORA. Mi associo alle dichiarazioni dell'onorevole Guglielmonone.

BRAITENBERG, *relatore*. Io debbo insistere soprattutto sull'aumento del numero dei tecnici in seno al Comitato di vigilanza.

GUGLIELMONE. Due bravi tecnici valgono quanto tre. Anzi ne basterebbe uno solo, perchè qui non si tratta di voti, e anche tre tecnici sarebbero sempre minoranza, ma si tratta di competenti che possano illuminare il Comitato: e due tecnici sono sufficienti.

BRAITENBERG, *relatore*. Non insisto nei miei emendamenti e mi rimetto al giudizio della Commissione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

I rischi dei trasporti marittimi ed aerei, per le quote eccedenti la capacità di copertura delle società autorizzate ad assicurarli, possono essere assunti in riassicurazione da società autorizzate per altri rischi, anche in deroga alle clausole dell'atto costitutivo o dello statuto rispettivo.

(È approvato).

Art. 2.

Il Ministro per l'industria e il commercio, di concerto con il Ministro per il tesoro, sentito il Comitato previsto all'articolo 3 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 590, può autorizzare l'Unione italiana di riassicurazione ad assumere, per conto e nell'interesse dello Stato, in aggiunta alla riassicurazione dei rischi mine prevista nel predetto regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 590, la riassicurazione dei rischi dei trasporti marittimi ed aerei, che eccedono la capacità di copertura del mercato assicurativo nazionale, e per i quali venga a mancare, per qualsiasi causa, la possibilità o l'efficacia della riassicurazione presso mercati esteri.

(È approvato).

Art. 3.

L'Unione italiana di riassicurazione assume e gestisce le riassicurazioni consentite nell'articolo precedente, secondo le modalità, le condizioni ed i limiti prescritti dal Comitato previsto dal citato articolo 3 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 590 e dal successivo articolo 4.

Deve inoltre in ogni anno presentare ai Ministeri dell'industria e commercio e del tesoro un rendiconto della relativa gestione, redatto secondo le prescrizioni del Comitato stesso.

Le deliberazioni del Comitato riguardanti le prescrizioni predette sono soggette alla approvazione dei Ministri per l'industria e il commercio e per il tesoro.

(È approvato).

## Art. 4.

La composizione del Comitato di vigilanza tecnico-amministrativa previsto dall'articolo 3 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 590, è modificata agli effetti del regio decreto stesso quanto agli effetti della presente legge nel modo seguente:

un direttore generale del Ministero dell'Industria e del commercio, presidente;

il capo dell'ufficio assicurazioni private del Ministero predetto, membro;

due rappresentanti del Ministero del tesoro, di cui uno per la Ragioneria generale dello Stato ed uno per la Direzione generale del tesoro, membri;

due rappresentanti del Ministero della difesa, di cui uno per la marina e uno per l'aeronautica, membri;

due rappresentanti del Ministero della marina mercantile, membri;

un rappresentante della Corte dei conti, membro;

un rappresentante dell'Avvocatura generale dello Stato, membro;

il direttore generale dell'Unione italiana di riassicurazione, o un suo delegato, membro;

due rappresentanti delle imprese assicuratrici, membri;

un rappresentante delle imprese armatoriali, membro.

I rappresentanti delle imprese assicuratrici e di quelle armatoriali sono designati dalle rispettive organizzazioni sindacali a carattere nazionale.

FALCK. Prima che la Commissione approvi questo articolo desidero sia ben chiaro che la designazione da parte delle organizzazioni sindacali non comporta come necessaria la nomina dei rappresentanti delle Imprese assicuratrici, nomina che dovrà avvenire attraverso un de-

creto del Ministro dell'industria e del commercio.

CARCATERRA, *Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Confermo quanto ho già dichiarato in proposito, e cioè che resta in vigore l'ultimo comma dell'articolo 3 del decreto legislativo del 17 maggio 1946 n. 590.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 4. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

## Art. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ed ha effetto dal 1° gennaio 1951.

(È approvato).

CARCATERRA, *Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Desidero ringraziare il senatore Braitenberg della approfondita relazione che ha fatto e che ha dato la possibilità agli onorevoli senatori componenti la Commissione di conoscere, non soltanto la legislazione comparata, ma la tecnica delle assicurazioni in Italia. Devo rendergli anche un altro ringraziamento, perchè gli emendamenti che egli ha presentato hanno dato l'occasione a me di chiarire qualche punto, che poteva essere dubbio nell'interpretazione della legge.

PRESIDENTE. Credo di interpretare il pensiero dei colleghi associandomi alle parole di ringraziamento che l'onorevole Sottosegretario ha rivolto al collega Braitenberg, sempre così diligente nell'assolvimento dei compiti che gli sono affidati.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 11,10.