

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori TARTUFOLI, FLORENA, CINGOLANI e ZANNINI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'11 DICEMBRE 1958

Modifiche all'articolo 2 della legge 27 dicembre 1953, n. 968,
concernente concessioni di indennizzi e contributi per i danni di guerra

ONOREVOLI SENATORI. — In sede di applicazione della legge 27 dicembre 1953, n. 968, sono sorti taluni dubbi, preoccupazioni od incertezze che hanno portato ad istruzioni ministeriali del tutto negative in ordine alla concreta attuazione della legge, ai settori di navi « requisite o noleggiate dallo Stato, oppure sottoposto obbligatoriamente alla assicurazione contro i rischi di guerra in virtù delle leggi speciali preesistenti ». Anche di recente il Ministero della marina mercantile nell'esame di singoli casi e di specifiche domande ha confermato che la legge in parola « non ha potuto essere applicata alle navi requisite o noleggiate dallo Stato ».

Già nella passata legislatura un folto gruppo di onorevoli deputati si fece promotore di una analoga proposta di legge allo scopo di provvedere ad una interpretazione autentica della legge, proponendo l'approvazione di un articolo unico con il quale — come nel presente disegno di legge — si ripete nella sostanza e nella forma la pura e semplice decisione già presa dalla Camera dei deputati, e confermata dal Senato della Repubblica, circa la eliminazione della esclu-

sione delle navi o galleggianti indicati dai comma a) e b) del progetto governativo: esclusione che non risulta — e abbiamo ripetuto il rinnovato divisamento del Ministero — negli attuali comma dell'articolo 2 della legge n. 968. Il tutto mentre si riaffermava l'applicazione della legge in parola alle navi medesime sia pure con le modalità e nei limiti previsti dalla legge stessa.

Già in occasione della relazione al bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio in corso e nel corso dell'ampia discussione in Aula che ne è derivata, così come in interventi precedenti, i colleghi ricorderanno come si sia fatto ampiamente cenno alla sostanza dei problemi creati dalla sperequazione ancora esistente e che va tutta a svantaggio di una vasta categoria di operatori economici che viveva la dura vita del mare. Essi costituiscono infatti un complesso numericamente notevole di piccoli e medi proprietari di pescherecci oppure di navi con tonnello medio non eccessivamente elevato, verso i quali è doverosa una azione di giustizia riparatrice: giustizia che del resto venne riconosciuta

necessaria e opportuna fin dai primi dibattiti sul progetto governativo che ha dato luogo alla legge 27 dicembre 1953, n. 968.

Si faceva infatti cenno, nella relazione che accompagnava la precedente analoga proposta, come la Commissione speciale della Camera, in sede referente prima e in sede deliberante poi, nel corso dell'*iter* per la emanazione del provvedimento legislativo oggi vigente (legge n. 968) accogliendo le istanze di questa categoria di danneggiati decise di sottoporre alla approvazione della Assemblea la inclusione nella legge di tutte le navi in questione, proponendo la eliminazione dei comma a) e b) dell'articolo 8 del progetto di legge governativo, che ripetevano la formula di esclusione già contenuta nella legge 26 ottobre 1940, n. 1543, in quanto consideravano le dette navi già regolate da altre disposizioni. Fu così che tali esclusioni poste dalla legge 1940 più non figurano nel testo della legge n. 968 formulato dalla Commissione speciale della Camera dei deputati e approvato dal Parlamento.

È innegabile che tale sostanziale innovazione fu introdotta con piena cognizione degli effetti che dalla medesima sarebbero derivati, in ordine ai *desiderata* specifici della categoria interessata e alla profonda sperequazione di trattamento che si era voluta eliminare in quanto determinava — e determina — un grave pregiudizio alla economia generale del Paese, come alla occupazione operaia riferita in modo particolare ai cantieri navali come a quella specifica della gente di mare.

La stessa Commissione speciale, allora, ritenne opportuno affermare come « la legge in tutte le sue disposizioni, possa e debba essere applicata anche alle navi mercantili assicurate contro i rischi di guerra e alle navi e galleggianti requisiti o noleggiati dall'Amministrazione dello Stato ».

Inoltre l'esame di tutto il contesto della legge 27 dicembre 1953 e la sua interpretazione secondo i comuni canoni ermeneutici fornisce una molteplicità di elementi che concorrono chiaramente a confermare la interpretazione che si desume dai lavori pre-

paratori e la conseguente chiarissima volontà del legislatore nel senso indicato.

Altri elementi a garanzia di tale tesi possono essere ravvisati:

nella relazione che accompagnava il testo di legge e in tutti gli atti parlamentari che ad esso si riferiscono;

in particolari disposizioni contenute nel testo stesso comprovanti particolarmente la volontà del legislatore di includere le navi in questione nella legge n. 968;

nella formulazione dell'articolo 14 della legge con la quale si rendono suscettibili di revisione tutte le liquidazioni fatte sulla base di norme diverse da quelle dei danni di guerra veri e propri, potendosi considerare definitive solo quelle effettuate in base agli articoli 15, 16, 17 e 18 della legge del 1940. A proposito di tale articolo — proposto dall'onorevole Bosco Lucarelli ed accettato dalla Commissione — tale parlamentare così si esprimeva: « nel mio emendamento vi è l'intendimento di considerare definitive *soltanto* le liquidazioni fatte in base alla legge del 1940 ed a tutta la procedura relativa; e di considerare *non definitive* quelle fatte in base a tutte le altre leggi » (resoconto parlamentare della seduta del 19 febbraio 1953 della Commissione speciale, pagina 202). Negli stessi sensi si esprimeva l'onorevole Cavallari relatore di minoranza: « la legge ora ritiene non suscettibili di variazioni *soltanto* le liquidazioni effettuate ai sensi degli articoli 15, 16, 17 e 18 della legge del 1940. Le altre liquidazioni sono suscettibili di variazioni » (resoconto parlamentare della seduta del 26 febbraio 1953, pagina 246).

In virtù di detto articolo 14 era quindi evidente la volontà del legislatore che *la erogazione degli indennizzi assicurativi per le navi requisite o noleggate, o sottoposte comunque all'assicurazione dello Stato non poteva considerarsi liquidazione definitiva per i danni di guerra previsti dalla legge n. 968*. Esso articolo 14 si applica quindi — ed è opportuno la giusta tesi sostenuta dai precedenti presentatori — anche al caso delle navi requisite noleggate dallo Stato o soggette alla assicurazione per i rischi di guerra, per cui le liquidazioni di indennità che siano state

fatte in sede assicurativa o comunque in sede di applicazione di norme che non siano quelle indicate dall'articolo 14, *non sono definitive e sono pertanto suscettibili di revisione ai fini della legge n. 968*. E ciò pur tenendo presente che, così come affermava il relatore di maggioranza onorevole Stefano Riccio, in questi casi sarà necessario « stabilire in concreto se vi sia stato danno », che non poteva consistere solo nella differenza fra la somma corrisposta e quella che sarebbe stata corrisposta, in altro momento, in conseguenza del diverso valore della moneta (Camera dei deputati, atti parlamentari, nn. 2379-A e 1348-A, pagina 8 paragrafo VIII).

La stessa preesistenza di speciali leggi assicurative per le navi in questione venne considerata dalla Commissione speciale quando venne rilevato come il trattamento assicurativo conseguente alle stesse leggi erasi dimostrato del tutto inoperante, e comunque, non aveva consentito, come esse leggi si ripromettevano, il ripristino del naviglio danneggiato o distrutto dagli eventi bellici. E ciò per la inadeguatezza degli indennizzi e per il ritardo della erogazione degli stessi che non poteva consentire la materiale ricostruzione delle navi o galleggianti danneggiate o distrutte, anche per le circostanze connesse alla economia di guerra, che non permetteva ricostruzioni del genere; mentre quando detti indennizzi assicurativi furono erogati, l'enorme divario fra l'importo degli stessi e quello dei costi di produzione per la ricostruzione, in linea coi nuovi tempi, era così sensibile, da impedire qualunque possibilità di ripristino del bene. Perciò ove fosse stata confermata la predetta esclusione i due citati settori della Marina mercantile avrebbero avuto un trattamento diverso e meno favorevole — vorrei dire in-

giusto e ingiustificabile — di quello usato ad ogni altra categoria *ammessa con la nuova legge alla possibilità della ricostruzione*.

Analogamente a quanto fecero i precedenti presentatori, viene richiesta anche per il presente disegno di legge la procedura di urgenza, anche perchè non si frappongano ulteriori dilazioni alla stessa istruttoria che si renderebbe sempre più difficile con il trascorrere del tempo. Del resto è opinione che non esiste alcun problema di ordine finanziario essendo il modesto onere, che deriva dal provvedimento stesso, pienamente coperto e compreso nella misura del normale stanziamento annuo fissato dall'articolo 56 della legge n. 968.

D'altra parte la situazione di fatto degli armatori di naviglio nelle condizioni che vogliamo novare, sta appunto ad indicare come gli stessi provvedimenti che furono successivamente adottati con quelli previsti dall'articolo 26 della legge n. 75 sulla ricostruzione della Marina mercantile e da pesca, risultarono insufficienti data l'irrisorietà degli indennizzi di perdita corrisposti con tanto ritardo, in base alla legge del 1935. Questa legge sanerà la situazione e consentirà di mettere alla parità di trattamento in materia questi cittadini con tutte le categorie di danneggiati. Le indennità che ad essi spetteranno saranno, come ovvio, al netto di quanto eventualmente già percepito per le stesse cause, a seguito delle altre leggi o disposizioni.

Onorevoli colleghi, i presentatori si appellano alla vostra comprensione di legislatori saggi e vi invitano ad approvare il presente disegno di legge con la convinzione di compiere un atto di doverosa riparazione.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

Tra i beni di cui all'articolo 2, lettera a) della legge 27 dicembre 1953, n. 968, non sono compresi:

a) le navi ed i galleggianti requisiti o noleggiati dalla Amministrazione dello Stato con assunzione dei rischi di guerra;

b) le navi ed i galleggianti obbligatoriamente assicurati contro i rischi di guerra a norma della legge 3 aprile 1941, n. 499, e successive modificazioni.

Per la perdita, la distruzione o il danneggiamento delle navi e galleggianti di cui al precedente comma sono pertanto concessi ai cittadini ed agli enti e società di nazionalità italiana gli indennizzi o contributi previsti dalla legge 27 dicembre 1953, n. 968, con le modalità e nei limiti previsti dalla legge stessa.