

(N. 835)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro *ad interim* dell'Industria e Commercio

(BERTONE GIOVAN BATTISTA)

di concerto col Ministro del Tesoro

(PELLA)

e col Ministro *ad interim* della Marina mercantile

(CORBELLINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L' 11 GENNAIO 1950

Assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane  
e delle costruzioni navali.

ONOREVOLI SENATORI. — Con la legge 29 luglio 1949, n. 599 è stata prorogata fino al 31 dicembre del 1949 l'efficacia delle disposizioni concernenti la riassicurazione statale dei rischi ordinari di navigazione e delle costruzioni navali, disposizioni, che come è noto, risalgono al periodo bellico e furono emanate per integrare con l'intervento dello Stato le deficienti possibilità di copertura del mercato assicurativo privato, la cui carenza era ag-

gravata dalla contingente preclusione dei tradizionali mercati riassicurativi stranieri.

Le necessità in vista delle quali vennero adottati i provvedimenti suddetti, sono andate gradualmente attenuandosi con la ripresa dei rapporti assicurativi e riassicurativi con l'estero, che ha permesso l'aumento progressivo dei massimali di conservazione da parte delle imprese private come risulta dal seguente prospetto:

	MASSIMALI DI CONSERVAZIONE DEI RISCHI (In milioni di lire)						
	fino al 14 aprile 1946	dal 15 aprile 1946	dal 6 agosto 1946	dal 2 maggio 1947	dal 1° gennaio 1948	dal 10 ottobre 1948	dal 1° luglio 1949
1. Navi da passeggeri . . . . .	30	70	105	300	600	1.200	1.200
2. Navi da carico in ferro e acciaio . . . . .	20	40	60	180	400	800	800
3. Rischi di costruzione . . . . .	20	70	105	300	600	1.200	2.400

Un ulteriore aumento è stato già preannunciato dalle imprese per i rischi di costruzione, il cui massimale verrebbe elevato da lire 2.400 milioni a lire 5 miliardi di lire.

Tale progressivo ritorno verso la normalità del mercato assicurativo, non ha peraltro ancora eliminata la necessità di un intervento statale affinché i rischi di cui trattasi possano essere pienamente coperti.

In effetti perdura qualche difficoltà ed incertezza nei rapporti riassicurativi internazionali e, d'altra parte, anche quando sarà possibile utilizzare in pieno il potenziale di assorbimento di detta riassicurazione, resteranno pur sempre scoperte le quote di rischio che superano tale potenziale e cioè le eccedenze di valore comprese all'incirca fra i sei miliardi (massimo

valore oggi assicurabile nel mercato internazionale privato) e i 12 miliardi che possono essere raggiunti dal costo di talune nuove costruzioni. In una forma o nell'altra tutti gli Stati sono costretti a sopperire con particolari provvidenze a questa inevitabile integrazione della capacità di assorbimento del mercato assicurativo privato nei riguardi dei rischi marittimi.

Appare quindi evidente la necessità di una ulteriore proroga delle disposizioni di cui trattasi, proroga che può anche questa volta essere limitata ad un anno in quanto si presume che durante tale periodo la situazione del mercato internazionale possa subire una ulteriore rapida evoluzione che consigli un nuovo esame del problema.

---

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

Le disposizioni delle leggi 3 giugno 1940, n. 767 e 11 luglio 1941, n. 935, concernenti l'assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali, rimangono in vigore sino al 31 dicembre 1950.

### Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ed ha effetto dal 1° gennaio 1950.