

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2465

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CERVONE, SANSONE, ELKAN, ROBERTI, JACOPONI, MACRELLI, CAVALLARI
VINCENZO, SPARAPANI, DE' COCCI, ZACCAGNINI, SELVAGGI, BOIDI,
BERLINGUER, FERRARA, ANGIOY, SAMMARTINO, DI GIACOMO, BASILE
GIUSEPPE, AMENDOLA PIETRO, SPALLONE, NEGRARI**

Annunziata il 1° ottobre 1956

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

ONOREVOLI COLLEGHI! — In occasione della discussione svoltasi alla Camera dei Deputati sulla legge generale per i danni di guerra (proposta di iniziativa parlamentare n. 2379-A sul « Risarcimento dei danni di guerra » annunciata il 9 giugno 1950 e disegno di legge governativo n. 1348-A sulla « Concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra »), in seno alla Commissione Speciale ed in seduta plenaria per la emanazione del provvedimento legislativo oggi vigente (legge 27 dicembre 1953, n. 968), venne posto il problema della inclusione nelle norme della nuova regolamentazione legislativa delle navi requisite o noleggiate dallo Stato, oppure sottoposte obbligatoriamente alla assicurazione contro i rischi di guerra in virtù delle leggi speciali preesistenti.

Ed al riguardo venne deciso che le predette navi diversamente da quanto prevedeva la legge 26 ottobre 1940, n. 1543, e di quanto veniva proposto nei due suddetti progetti di legge presentati, fossero comprese nella nuova legge, in quanto il trattamento assicurativo previsto dalle predette leggi speciali 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; mentreché quando detti indennizzi assicurativi furono erogati l'enorme divario fra l'importo degli stessi e quello dei costi di produzione per la ricostruzione, era così sensibile, da impedire qualunque possibilità di ripristino del bene.

Eppertanto, ove fosse stata confermata la predetta esclusione i due citati settori della marina mercantile avrebbero avuto un trattamento diverso e meno favorevole di quello usato ad ogni altra categoria ammessa con la nuova legge alla possibilità della ricostruzione.

E tale profonda sperequazione di trattamento avrebbe oltretutto determinato grave pregiudizio alla economia generale del Paese,

come alla occupazione operaia, riferita in modo particolare ai cantieri navali come a quella specifica della gente del mare.

Mentreché la ricostituzione del tonnellaggio danneggiato e distrutto dalla guerra avrebbe comportato per lo Stato (in ordine agli aspetti valutari come a quelli dei redditi connessi alla funzione della Marina mercantile) vantaggi finanziari molto superiori agli oneri che invece possono derivare dalla inclusione nell'ambito della legge del predetto naviglio, onere che deve considerarsi di limitata portata anche per i limiti e le detrazioni che caratterizzano le norme della nuova legge generale sui danni di guerra.

Fu così che la Commissione Speciale della Camera, in sede referente prima ed in sede deliberante poi, accogliendo le istanze di questa categoria di danneggiati (i quali costituiscono un complesso numericamente notevole di piccoli e medi proprietari di pescherecci oppure di navi con tonnellaggio medio non eccessivamente elevato), decise di sottoporre alla approvazione dell'Assemblea l'inclusione nella legge di tutte le navi in questione, proponendo la eliminazione dei commi a) b) dell'articolo 2 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.

Cosicché tali esclusioni poste dalla legge 1940 e dai due citati progetti di legge, più non figurano nel testo della legge n. 968 formulato dopo lunghe e profonde discussioni della Commissione Speciale della Camera dei Deputati ed approvata dal Parlamento.

E siffatta sostanziale innovazione fu introdotta con piena cognizione degli effetti che dalla medesima sarebbero derivati. Essa fu infatti introdotta in quanto la Commissione ritenne opportuno che « *la legge, in tutte le sue disposizioni, possa e debba essere applicata anche alle navi mercantili assicurate contro i rischi di guerra ed alle navi e galleggianti requisiti o noleggiati dalla Amministrazione dello Stato* » (vedi la relazione della maggioranza parte VII, pagina 8, del documento numero 2379-A-1348-A della Camera dei Deputati).

Ed inoltre se esaminiamo tutto il contesto della legge 27 dicembre 1953 e interpretiamo secondo i comuni canoni ermeneutici non escluso il ricorso dell'elemento storico (che nel nostro caso si concreta nel raffronto con il sistema normativo posto dalla precedente legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modifiche), noi rinveniamo una molteplicità

di elementi che concorrono a confermare l'interpretazione che si desume dai lavori preparatori e la conseguente volontà del legislatore nel senso sopra indicato.

Tali elementi possono essere ravvisati oltreché nella predetta relazione che accompagnava il testo di legge ed in tutti gli atti parlamentari, anche in particolari disposizioni contenute nel testo stesso, le quali stanno a comprovare che il legislatore volle includere le navi in questione nella legge n. 968.

Possiamo indicare per pura esemplificazione che tutti gli articoli i quali nel progetto governativo comportavano le esclusioni in questione, sono stati modificati nel senso che ogni esclusione è stata tolta nel nuovo testo, con speciale riferimento all'articolo 4 che si riferisce alle varie categorie di beni ammessi alla legge. Come pure quando nelle sedute della Commissione Speciale dei danni di guerra in sede redigente svoltesi nei giorni 31 dicembre 1952, 5 gennaio 1953, 26 febbraio 1953, laddove con emendamenti dell'onorevole Salerno si chiedeva un maggiore indennizzo per i natanti di minore stazza, *ancorché requisiti o noleggiati*, in occasione delle ampie discussioni svoltesi, furono fatte questioni di *misura di indennizzo* ma non si pose mai il problema che vi potesse essere una qualsiasi esclusione delle navi stesse dal sistema della legge.

Parimenti dicasi per quanto riguarda l'articolo 27 riguardante la base di commisurazione del contributo, per la quale al comma b) di esso articolo venne inserito dalla Commissione Speciale il criterio che per le navi la detrazione per vetustà venisse effettuata in rapporto al numero degli anni delle navi stesse al momento della loro perdita.

Tale emendamento così venne commentato dal relatore di maggioranza onorevole Stefano Riccio nel suo volume *Il danno bellico*, Casa editrice Milani, 1954, Padova, pagina 101, secondo capoverso: « La disposizione si rese necessaria dopo che il Comitato medesimo » (si riferisce al Comitato ristretto della Commissione Speciale della Camera incaricata di preparare le relazioni ed il nuovo testo da presentarsi in Assemblea) « aveva inteso sopprimere all'articolo 2 fra i beni esclusi dalle provvidenze della legge quelli di cui alle lettere a) e b) intendendosi così che le navi ed i galleggianti, sia assicurati contro i rischi di guerra, sia requisiti, sia noleggiati dallo Stato, rientravano nel sistema generale della legge ».

Analogamente dicasi per l'articolo 30, terzo comma, che venne inserito dalla Com-

missione redigente nella seduta del 22 dicembre 1952 relativamente ai raggruppamenti armatoriali per il ripristino delle navi e galleggianti di tonnellaggio e velocità, ovvero di tipo diverso da quello delle singole unità ammesse al beneficio, disposizione questa che appare una conseguenza necessaria della inclusione nel sistema generale della legge delle navi escluse per essere sottoposte all'assicurazione dello Stato.

Ma la disposizione che a nostro avviso assume un particolare rilievo è quella formulata dall'articolo 14 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 dell'articolo 14 della legge 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 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, anche al caso delle navi requisite noleggate dallo Stato o soggette all'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 all'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 nella sua relazione di maggioranza l'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 n. 2379-A e 1348-A, pagina 8, paragrafo VII).

Ora, poiché malgrado siffatta chiara manifestazione di volontà del legislatore, sono sorti in sede di applicazione della legge n. 968 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 sopra accennati, è stato ritenuto opportuno che si provvedesse ad una interpretazione autentica della legge, che si intende realizzata con l'approvazione dell'articolo unico proposto, con il quale *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 esclusione delle navi o galleggianti indicati dai commi a) e b) del progetto di legge governativo, *esclusione che non risulta negli attuali* commi dell'articolo n. 2 della legge n. 968. Mentreché si riafferma l'applicazione della legge n. 968 alle navi medesime sia pure con le modalità e nei limiti previsti dalla legge stessa.

Viene richiesta dai presentatori della presente proposta di legge la procedura di urgenza, anche perché non si frappongano ulteriori dilazioni alla stessa istruttoria che si renderebbero sempre più difficili con il trascorrere del tempo. Mentreché non esiste alcun problema di ordine finanziario essendo il modesto onere, che deriva dalla proposta stessa, pienamente coperto e compreso nella misura del normale stanziamento annuo fissata dall'articolo 56 della legge n. 968.

PROPOSTA 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.