

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 2829}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**POLI, CARIGLIA, REGGIANI, MAGLIANO, CETRULLO, DI
GIESI, PANDOLFO, CIAMPAGLIA, CECCHERINI, FERRI
MAURO, LIGORI, IPPOLITO, NICOLAZZI, BELLUSCIO,
RIZZI, ROMITA, RUSSO QUIRINO**

Presentata il 6 marzo 1974

**Estensione al settore aeronautico dell'attività del « Cre-
dito navale » sezione autonoma dell'Istituto mobiliare
italiano**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Dal 1945 in poi abbiamo assistito in Italia all'ampio, progressivo sviluppo dell'industria dei trasporti aerei, sviluppo che ha riguardato non soltanto i collegamenti internazionali ma anche, e forse in misura maggiore, quelli nazionali. Si può senz'altro affermare che una vera industria dei trasporti aerei sia nata in Italia solo dopo il 1945. Oggi ci troviamo di fronte all'esistenza di una fitta rete di collegamenti aerei, tra scali nazionali ed internazionali, rete che è dato fondatamente presumere avrà in futuro un ulteriore considerevole ampliamento, portando utili e benefici effetti nelle relazioni internazionali, nella reciproca conoscenza dei popoli e nel rapido e facile collegamento tra le varie città italiane.

Peraltro, davanti a questo eccezionale sviluppo del settore aeronautico nell'ambito della vita economica nazionale, dobbiamo purtroppo constatare l'assoluto immobilismo della legislazione italiana che è rimasta del tutto

carente circa l'assistenza finanziaria specializzata per l'acquisto e l'esercizio di aeromobili, esercizio che è dichiarato di pubblico interesse dagli stessi decreti di concessione delle linee aeree.

Attualmente, infatti, tutti gli istituti autorizzati ad effettuare operazioni a medio termine nel campo del credito industriale possono genericamente concedere finanziamenti alle imprese esercenti l'industria dei trasporti aeronautici e possono garantirsi, in via ipotecaria, su aeromobili.

Se questa organizzazione creditizia poteva essere sufficiente venti anni fa, oggi davanti allo sviluppo raggiunto dall'industria in parola si sente sempre più l'esigenza della creazione di un istituto specializzato per l'assistenza finanziaria al settore, così come fatto per analogia in altri campi (credito alberghiero, cinematografico, navale, ecc.).

Ciò premesso, ed acquisito ormai il concetto dell'importanza che riveste il settore di

cui trattasi nell'ambito dell'economia italiana, delle crescenti esigenze del trasporto aereo, della necessità di sorreggere adeguatamente l'attività delle varie compagnie aeree (sia piccole che grandi, sia pubbliche che private), in modo corrispondente a quanto effettuato in altri campi, sorge ora il problema se appare giustificabile la costituzione di un nuovo apposito organismo finanziario, dato il numero necessariamente limitato delle cennate iniziative (anche se di rilevante importo, unitariamente considerate). Difficilmente infatti si può ipotizzare in questo tipo di industria il perfezionamento di più di quattro o cinque operazioni di finanziamento l'anno, nella migliore delle ipotesi.

Considerato quanto sopra, e tenuto presente la stretta connessione esistente fra il campo dei trasporti aerei e quello dei trasporti marittimi (connessione risultante pure — come noto — in sede legislativa, dalla esistenza di un unico « codice delle leggi sulla navigazione », che li regola entrambi con una certa uniformità di criteri giuridici ed amministrativi) si ritiene più pratico utilizzare la già esistente organizzazione del Credito navale, sezione autonoma dell'Istituto mobiliare italiano, estendendone i compiti — mediante apposite modifiche statutarie — al settore aeronautico, anziché creare un nuovo organismo *ad hoc*, con conseguente superflua moltiplicazione di enti.

Al riguardo si rammenta che al capitale della sezione partecipano, oltre all'Istituto mobiliare italiano (che di fatto sino ad oggi ha effettuato la quasi totalità delle operazioni che hanno reso possibile la nascita e il successivo potenziamento della flotta aerea italiana), anche tutti gli altri istituti di credito di diritto pubblico e banche di interesse nazionale, mentre nei suoi organi deliberativi e di controllo esistono qualificati rappresentanti dell'Amministrazione dello Stato.

L'ampliamento dei compiti della sezione di credito navale anche al settore dei trasporti aerei — considerati gli elementi di spe-

cializzazione propri dell'anzidetta sezione, l'unità di indirizzi e di azione che ne deriverebbero (in una materia che presenta un particolare tecnicismo), l'esistenza nei suoi organi, come sopra accennato, di rappresentanti delle competenti amministrazioni dello Stato — garantirebbe un indubbio incremento dell'azione creditizia e delle iniziative imprenditoriali nel settore in parola.

Queste ultime infatti sono destinate ad un sempre maggiore sviluppo sia quantitativo (crescente mole unitaria dei mezzi relativi, in analogia al gigantismo di quelli navali, e crescente costo unitario dei mezzi medesimi) nonché ad una maggiore interconnessione di rapporti con il campo dei trasporti marittimi.

Si ritiene che dei finanziamenti al settore aeronautico possano usufruire sia le imprese autorizzate all'esercizio dei servizi aerei pubblici di linea sia le ditte private titolari di mezzi di trasporto aereo, con esclusione solo delle imprese costruttrici di aerei, o parti di essi, in quanto rientranti nel settore dell'industria meccanica.

Riassumendo si può affermare che scopo della presente proposta di legge non è quello di togliere la possibilità agli attuali istituti autorizzati ad effettuare operazioni a medio termine di operare nel settore del trasporto aeronautico, bensì quello di estendere detta possibilità ad un apposito organismo finanziario che possa agire in detto settore con maggiore incisività che nel passato, data la sua specifica competenza in una materia particolarmente ricca di problemi tecnici. L'esistenza, anzi, di un simile organismo finanziario potrebbe, in un domani che speriamo assai prossimo, suggerire l'opportunità di colmare una grave lacuna in atto: la concessione, cioè, di crediti agevolati all'industria dei trasporti aerei così come esistente già da tempo praticamente per tutte le altre attività industriali.

Alla luce di tutto quanto sopra esposto si sottopone al vostro esame ed alla vostra approvazione la seguente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

« Il credito navale » sezione autonoma dell'Istituto mobiliare italiano, costituito a sensi del regio decreto-legge 2 giugno 1946, n. 491, è autorizzato a compiere e gestire anche operazioni di credito aeronautico, assumendo la denominazione di « Credito navale ed aeronautico — sezione autonoma dell'Istituto mobiliare italiano ».

Le operazioni di credito aeronautico potranno essere da detta « sezione » concesse ad enti, società e persone, secondo le norme che saranno fissate nello statuto della « sezione » stessa.

ART. 2.

Gli organi della « sezione » determinano — secondo le disposizioni dello statuto — le garanzie delle operazioni di credito aeronautico e tutte le norme e modalità delle operazioni stesse.

ART. 3.

Del consiglio di amministrazione del « credito navale ed aeronautico — sezione autonoma dell'Istituto mobiliare italiano » farà parte anche un funzionario designato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

ART. 4.

Le modificazioni dello statuto della « sezione » in applicazione della presente legge, deliberate dall'assemblea dei partecipanti della « sezione » medesima, saranno, previo parere favorevole del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, approvate con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con i Ministri delle finanze, dell'industria e commercio, dei trasporti e aviazione civile e della marina mercantile.