

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1917

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO
(PIERACCINI)

COL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(SARAGAT)

COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(REALE ORONZO)

COL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(SPAGNOLLI)

E COL MINISTRO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO
(MATTARELLA)

Regolamento degli impegni finanziari derivanti al Governo italiano dall'acquisto di navi di tipo « Liberty » dal Governo degli Stati Uniti d'America

Seduta del 9 dicembre 1964

ONOREVOLI COLLEGHI! — Tra il 1946 e il 1948, il Governo italiano acquistò dal Governo degli Stati Uniti, rappresentato dalla *United States Maritime Commission*, ora *U. S. Maritime Administration*, e secondo la procedura stabilita dal *Merchant Ship Sales Act* del 1946, 123 navi del tipo *Liberty* ed assimilate con pagamento rateale.

Il Governo italiano rivendette simultaneamente le predette navi a privati armatori, ma rimase obbligato in proprio, nei confronti del Governo americano, al pagamento del prezzo, mentre gli armatori italiani divenivano accollatari del debito assunto dal Governo italiano.

Quindi, nei rapporti col Governo americano, il Governo italiano e gli armatori sono da qualificarsi come coobbligati, il primo in virtù del contratto di acquisto e i secondi in

virtù del patto di acollo e delle ipoteche accese sulle navi.

Nei rapporti reciproci, il Governo italiano e gli armatori sono soggetti distinti, nel senso che obbligato sostanziale è l'armatore nei confronti del quale il Governo italiano si pone, dapprima, come creditore semplice e poi, subordinatamente al suo intervento in favore del Governo americano in caso di inadempienza [dell'armatore, come creditore ipotecario.

All'epoca dell'acquisto, avvenuto in condizioni del tutto contingenti, attesa l'urgenza di assicurarsi un congruo lotto di navi tipo *Liberty* al fine di ricostituire al più presto la flotta mercantile italiana depauperata dalla guerra, non si ritenne necessario provvedere alla emanazione di apposito provvedimento legislativo che consentisse lo stanziamento in bilancio di fondi atti a coprire le

eventuali inadempienze degli armatori acquirenti, sia perché tali inadempienze erano da ritenersi improbabili dato il favorevole andamento del mercato dei noli, sia perché era stata operata una attenta selezione degli acquirenti stessi, con i necessari accertamenti sulla loro capacità tecnica e finanziaria.

Le previsioni si dimostrarono sostanzialmente fondate, in quanto alla data del 30 settembre 1963, su un totale di 123 navi acquistate dal Governo degli Stati Uniti, 112 erano state regolarmente riscattate dagli armatori acquirenti, e 5 risultavano ancora sottoposte a garanzia in quanto, come risulta dall'unico elenco, l'ultima rata di ammortamento scade in epoca successiva (per 4 navi nel corrente esercizio 1963-64 e per la quinta nell'esercizio 1964-65).

I casi di inadempienza da parte di armatori sono stati fino ad oggi sette; di questi, uno, quello relativo al piroscafo *Isola di Sardegna* di proprietà della Società Sardanare di Sassari, si è già da tempo favorevolmente risolto dopo l'intervento del Tesoro ed il rimborso totale delle somme anticipate: attualmente, come appare dall'elenco allegato, la Sardanare deve versare ancora due rate, l'ultima delle quali il 18 giugno 1965.

Gli interventi del Tesoro a seguito di inadempienze, tuttora da regolarizzare, sono stati pertanto sei, per un ammontare complessivo di dollari U.S.A. 695.656,52, pari a 435 milioni di lire circa, così ripartiti:

- 1) piroscafo *Città di Lecce*, già acquistato dalla fallita Compagnia Salentina di Navigazione con sede in Lecce, dollari 332.786,34;
- 2) piroscafo *Brugine*, già acquistato dalla fallita Società Leonardo Arrivabene con sede in Venezia, dollari 125.272,20;
- 3) piroscafo *Grifone*, già acquistato dalla fallita Società Risorgimento con sede in Venezia, dollari 130.522,28;
- 4) piroscafo *Airone*, già acquistato dalla Ditta Raffaele Romano con sede in Napoli, dollari 29.463,07;
- 5) piroscafo *Louis Pasteur*, già acquistato dalla Ditta Raffaele Romano ed altri di Napoli, dollari 51.493,95;
- 6) piroscafo *Maria Lauretana*, già acquistato dalla fallita Compagnia Sicula di Navigazione con sede in Palermo, dollari 26.118,68.

Del surriferito importo complessivo di dollari 695.656,52, sono stati fino ad oggi recuperati, a carico degli armatori inadempienti, dollari 177.411,81, pari a 111 milioni di lire circa: la somma tuttora da recuperare ammonta pertanto a dollari 518.244,71, pari a 324 milioni di lire circa.

Restano inoltre, come si è già visto, altre cinque navi tuttora sottoposte a garanzia per complessivi dollari 194.183,50 (per capitale ed interessi), pari a 121 milioni di lire circa, di cui dollari 172.862,50 con scadenza nell'esercizio finanziario in corso, e dollari 21.321 con scadenza nell'esercizio 1964-65 (vedasi elenco allegato): è però da prevedere che per tali casi il Tesoro non sarà chiamato ad intervenire.

Scaturendo, comunque, dai contratti di acquisto precise obbligazioni per il Governo italiano, è stata avvertita la necessità di dare un assetto definitivo alla materia.

A tal fine questo Ministero aveva predisposto, fin dal 1954, un primo schema di disegno di legge. Tale schema prevedeva il procedimento tecnico atto a consentire al Tesoro di regolare, in via amministrativo-contabile, gli interventi fino allora effettuati nell'interesse delle Compagnie di navigazione insolventi e di affrontare le eventuali particolari situazioni del genere che si sarebbero potute verificare.

Lo schema in questione era composto di due articoli: il primo disponeva l'approvazione dei duplici contratti, il secondo stabiliva la procedura per l'assetto contabile dell'operazione.

La IV Commissione permanente finanze e tesoro, cui era stato affidato l'esame del provvedimento in parola, in considerazione della natura giuridica dei contratti di acquisti, quale è stata sopra delineata, ritenne che fosse essenziale soltanto il riconoscimento della esistenza e della validità dei contratti di acquisto delle navi, internazionalmente rilevanti, stipulati cioè tra il Governo statunitense ed il Governo italiano, da cui discendono le obbligazioni a carico del Tesoro.

La Commissione stessa propose pertanto la fusione dei due articoli dello schema, in un articolo unico, conforme al testo che si allega alla presente relazione.

Venne così eliminato il secondo comma dell'ex articolo 1, che prevedeva l'approvazione dei contratti « stipulati dal Governo italiano per la contemporanea cessione delle navi stesse ad armatori italiani ». Tale formulazione era stata considerata pericolosa, in relazione alla controversia allora in atto circa la clausola dell'articolo 7 dei contratti in parola, che contemplava l'esenzione del diritto di licenza.

Si ritenne che un'approvazione per legge dei contratti stessi, avrebbe fornito agli armatori un valido argomento a sostegno delle loro ragioni contro il fisco, mentre, proprio in quel tempo, la Corte di Cassazione si era

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

pronunciata in senso contrario. La decisione della Corte era basata sulla considerazione che la clausola con la quale in un contratto stipulato con la pubblica Amministrazione si converga l'esenzione da imposte o tasse vigenti all'epoca della stipulazione, è da ritenersi nulla, perché contraria, oltre che a fondamentali principi di diritto, al tassativo disposto dell'articolo 49 del regio decreto 21 maggio 1923, n. 827, sulla contabilità generale dello Stato.

Il nuovo schema presentava pertanto il vantaggio di meglio tutelare gli interessi dello Stato.

Lo schema in parola, che non aveva completato il necessario *iter* parlamentare nel

corso della II legislatura, venne presentato nello stesso testo al nuovo Parlamento il 22 gennaio 1929: poiché peraltro il disegno di legge è decaduto per la seconda volta, con la fine della passata legislatura, si ripropone la necessità di presentarlo per la terza volta ai competenti organi legislativi.

Ritenendosi infatti tuttora indispensabile poter disporre di uno strumento legislativo atto a disciplinare gli interventi del Tesoro nella sua veste di acquirente e venditore delle navi in questione, si sottopone il presente disegno di legge, organato in un articolo unico secondo lo stesso testo presentato nella passata legislatura, per l'esame e l'approvazione da parte dei competenti Organi legislativi.

Nave	Armatore	Prezzo originario in dollari	Saldo al 30 giugno 1963	1963-64	1964-65	Data di scadenza dell'ultima rata
EMMA . . .	Zanchi Andrea, Genova	1.617.868,77	75.000,00	75.000,00 1.312,50		18.12.1963
STROMBOLI .	Italia Società di navigazione, Genova	544.506,00	24.000,00	24.000,00 420,00		27.12.1963
ITALCIELO .	Italnavi Società di navigazione per azioni, Genova	544.506,00	24.000,00	24.000,00 420,00		27.12.1963
VESUVIO .	Italia Società di Navigazione, Genova	563.205,07	24.800,00	24.800,00 868,00		10. 1.1964
SARDEGNA .	Sardamare Società di navigazione marittima, Sassari	468.817,00	41.200,00	20.600,00 1.442,00	20.600,00 721,00	18. 6.1965
			189.000,00	168.400,00 4.462,50	20.600,00 721,00	
				172.862,50	21.321,00	

DISEGNO DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

Il Ministro del Tesoro è autorizzato ad iscrivere con propri decreti, nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro le somme occorrenti per far fronte agli impegni scaduti e che scadranno, derivanti dai contratti di acquisto di navi *Liberty* ed assimilate, stipulati dal Governo italiano con la Commissione marittima statunitense (*United States Maritime Commission*), negli anni dal 1946 al 1948, in conformità al *Merchant Ship Sales Act* del 1946, e, nello stato di previsione dell'entrata, le corrispondenti somme da recuperare a carico degli armatori acquirenti delle navi.