

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore **TEDESCHI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 NOVEMBRE 1964

Modifiche alla legge 27 dicembre 1953, n. 968,
concernente la concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente disegno di legge mira ad integrare o meglio a precisare il campo di applicazione delle vigenti disposizioni di legge in materia di indennizzi e contributi per danni di guerra, allo scopo di eliminare sperequazioni di trattamento per le varie categorie di danneggiati e in particolare, di porre termine ad una ingiustificata situazione venutasi a determinare per i proprietari del naviglio requisito o noleggiato e assicurato obbligatoriamente contro i rischi di guerra.

I predetti danneggiati, infatti, sono stati finora esclusi dai benefici previsti dalla legge 27 dicembre 1953, n. 968, recante norme per la concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra, quantunque da una obiettiva interpretazione delle norme stesse e dall'esame dei precedenti legislativi in materia chiaramente si evince il diritto dei predetti danneggiati ai benefici come sopra previsti.

In seguito alle richieste avanzate dalla categoria interessata, il Ministro del tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato, con circolare del 5 ottobre 1962, n. 133, e del 20

marzo 1963, n. 135, impartiva istruzioni ai dipendenti uffici periferici per la concessione dei benefici di cui alla citata legge n. 968 anche al naviglio rimasto danneggiato o distrutto per fatti di guerra.

Ma le istruzioni del Tesoro non hanno potuto avere pratica attuazione a causa dell'atteggiamento della Corte dei conti, la quale si è rifiutata di registrare gli atti di liquidazione dei contributi e degli indennizzi per il naviglio mercantile danneggiato da eventi bellici.

La gravità di siffatta decisione riporta sul tappeto un problema che era stato ampiamente dibattuto per circa un decennio e ritenuto ormai già definito e fa perdurare per la categoria dei marittimi interessati, in maggioranza piccoli e medi operatori economici, una situazione di inferiorità rispetto a tutti gli altri settori produttivi. Si ritiene, pertanto, opportuno addivenire alla definitiva risoluzione di siffatto problema per via legislativa, affinché non possano sorgere più dubbi e discordi interpretazioni in una materia così delicata.

Il problema del riconoscimento del danno di guerra al naviglio requisito e noleggiato o soggetto all'assicurazione obbligatoria contro i rischi di guerra venne posto in occasione della discussione svoltasi alla Camera dei deputati sulla legge generale per i danni di guerra (proposta d'iniziativa parlamentare n. 1348/A e del disegno di legge governativo n. 2379/A - I legislatura), in seno alla Commissione speciale ed in seduta plenaria per l'emanazione del provvedimento legislativo oggi vigente e cioè della legge 27 dicembre 1953, n. 968.

Venne allora ammesso e riconosciuto che il suddetto naviglio doveva considerarsi automaticamente incluso nei benefici della citata legge n. 968, in quanto il trattamento assicurativo previsto dalle precedenti leggi speciali e la corresponsione dell'indennità di perdita e quanto altro corrisposto a diversi titoli in periodi successivi all'evento del danno, con atto unilaterale da parte dello Stato, eransi dimostrati del tutto inoperanti e, comunque, non avevano consentito la ricostruzione o il ripristino del naviglio danneggiato e distrutto per eventi bellici.

E ciò per la inadeguatezza degli indennizzi corrisposti e per il ritardo nella erogazione degli stessi nonché per obiettive ragioni di carattere giuridico ed economico, considerato che gli indennizzi stessi in definitiva altro non rappresentavano che il corrispettivo di oneri assicurativi già sostenuti dai proprietari delle navi, a differenza di tutti gli altri danneggiati di guerra, che non ebbero a sostenere oneri della specie e, comunque, ad avere un trattamento analogo.

Qualora fosse stata stabilita l'esclusione, i cointeressati al settore medesimo sarebbero venuti ad avere un trattamento diverso e meno favorevole di quello usato alle altre categorie che la nuova legge n. 968 veniva ad ammettere al risarcimento del danno bellico.

Appunto per questo la Commissione speciale della Camera, in sede referente prima, ed in sede deliberante poi, accogliendo le istanze della categoria di questo settore, che del resto costituisce un complesso numericamente notevole di piccoli e medi na-

tanti, in maggioranza pescherecci, oppure di naviglio con tonnellaggio piccolo e non eccessivamente elevato, decise di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea l'inclusione nella legge di tutto il naviglio in questione.

Propose, pertanto, l'eliminazione dei commi A) e B) dell'articolo 2 del progetto governativo, contenente la formula di esclusione già contemplata dalla legge 26 ottobre 1940, n. 1543, per cui si considerava avvenuta la liquidazione dei danni bellici subiti da detto naviglio.

La dichiarazione di esclusione del naviglio di cui sopra, prevista, come innanzi detto, dal progetto governativo, non venne però riportata nel testo definitivo della legge 27 dicembre 1953, n. 968, dopo lunghe e profonde discussioni della Commissione speciale della Camera dei deputati, e ciò per ragioni di giustizia e di equità nei riguardi della categoria interessata.

Siffatta sostanziale esclusione dal testo definitivo della legge venne effettuato con piena cognizione degli effetti che dalla medesima ne sarebbero derivati e cioè che « anche il naviglio requisito o noleggiato ed obbligatoriamente assicurato contro i rischi di guerra, sarebbe venuto ad essere automaticamente incluso tra i beni per i quali la legge stessa prevedeva i benefici del risarcimento del danno di guerra » (vedasi a questo proposito la relazione di maggioranza, parte 7^a, pagina 8, del documento 2379 della Camera dei deputati).

Ciò è confermato, oltre che dal sopra citato intervento della Commissione speciale, anche dalla relazione che accompagnava il testo di legge e dagli altri atti parlamentari, ed, infine, in particolari disposizioni menzionate nella relazione stessa; disposizioni che stanno a comprovare come il legislatore volle appunto che anche il naviglio in questione fosse incluso nei benefici della legge n. 968.

Ad avvalorare maggiormente quanto sopra si fa poi considerare come tutti i punti dell'originario testo governativo, che prevedevano l'esclusione del naviglio dalle provvidenze per i danni bellici siano stati tolti nel testo definitivo. Va ricordato, poi, che

nelle sedute della Commissione speciale in sede redigente, svoltesi nei giorni 31 dicembre 1952, 5 gennaio 1953 e 26 febbraio 1953, allorchè con un emendamento presentato dall'onorevole Salerno, si proponeva un maggiore indennizzo per i natanti di piccolo e medio tonnello « anche se requisiti o noleggiati » furono sempre effettuate discussioni circa il *quantum* dell'indennizzo; ma mai si pose il problema se il naviglio in questione dovesse rientrare o meno nelle provvidenze della legge n. 968.

Anche per quanto riguarda l'articolo 27, concernente la base di commisurazione del contributo, è da ritenere che il legislatore abbia voluto estendere le provvidenze al naviglio in questione. Infatti, nella lettera *b*) di detto articolo, secondo la quale per le navi, la detrazione per vetustà va effettuata in ragione al numero degli anni delle navi stesse al momento della loro perdita, nessuna esclusione viene menzionata.

Ciò del resto venne commentato anche dal relatore onorevole Riccio nel suo volume « Il danno bellico » (Casa editrice Milani, 1964 - Padova - pagina 101 capoverso), ove si legge: « la disposizione si rese necessaria dopo che il Comitato medesimo (il Comitato ristretto della Commissione speciale della Camera incaricato di preparare le rela-

zioni e il nuovo testo da presentare in Assemblea) aveva inteso sopprimere all'articolo 2 fra i beni esclusi dalle provvidenze della legge quelli di cui alle lettere A) e B), intendendo così che le navi ed i galleggianti, anche se noleggiati o requisiti dallo Stato, rientravano nelle provvidenze previste dalla legge ».

Ma, malgrado siffatta chiara manifestazione di volontà del legislatore sono sorti, come accennato in principio, in sede di applicazione della legge n. 968, dubbi ed incertezze da parte degli organi di controllo.

Si ritiene, pertanto, opportuno, con il presente disegno addivenire alla interpretazione autentica della legge in conformità all'espressa volontà del legislatore.

L'onere derivante dal presente disegno troverebbe larga copertura nei normali stanziamenti di bilancio, previsti dall'articolo 56 della legge 27 dicembre 1953, n. 968.

Con l'approvazione del presente disegno si verrebbero ad appagare e soddisfare le giuste aspettative di una categoria benemerita di piccoli e medi operatori marittimi che, per i danni subiti e per gli irrisori importi ricevuti a suo tempo, non sono stati, purtroppo, in condizione di poter ricostruire i loro mezzi di lavoro.

DISEGNO DI LEGGE*Articolo unico.*

Le disposizioni contenute nella legge 27 dicembre 1953, n. 968, sono applicabili anche per il naviglio ed i galleggianti requisiti o noleggiati, soggetti all'assicurazione obbligatoria contro i rischi di guerra e andati perduti, distrutti o danneggiati per fatti di guerra.

Quanto corrisposto a titolo di indennità di perdita, di assicurazione, riassicurazione od a qualsiasi altro titolo ai proprietari dei suddetti natanti, a seguito dei danni verificatisi per eventi bellici, dovrà formare oggetto di detrazione ai sensi dell'articolo 11 della legge 27 dicembre 1953, n. 968.

La presente legge è applicabile anche per i casi in cui, contro i decreti delle Intendenze di finanza di diniego dei contributi e degli indennizzi di cui alla predetta legge 27 dicembre 1953, n. 968, gli interessati non abbiano presentato ricorso alla competente Amministrazione.