
ASSEMBLEA COSTITUENTE N. 24-A

RELAZIONE DELLA QUARTA COMMISSIONE PERMANENTE

PER L'ESAME DEI DISEGNI DI LEGGE

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(SFORZA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE
(PELLA)

COL MINISTRO DEL TESORO
(DEL VECCHIO)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(CINGOLANI)

COL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(CAPPA)

E COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(TOGNI)

nella seduta del 19 luglio 1947

Approvazione dello scambio di Note effettuato in Roma fra l'Italia e la Francia, il 1° giugno 1946, circa il recupero di navi mercantili francesi affondate nelle acque territoriali italiane

Seduta del 18 ottobre 1947

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il disegno di legge, sottoposto alla vostra approvazione, è stato predisposto per dare esecuzione all'accordo effettuato in Roma fra l'Italia e la Francia, il 1° giugno 1946, circa il recupero di navi mercantili francesi, affondate nelle acque territoriali italiane.

Come è noto, nel novembre 1942, la Francia mise a disposizione della Germania, a seguito dell'accordo Kaufmann-Laval, la sua flotta

mercantile per il Mediterraneo. Successivamente, ottanta di dette navi, per complessive 286.380 T. S. L., furono dalla Germania date in esercizio all'Italia (accordo Kaufmann-Giannini del 1° dicembre 1942), e furono affondate nelle acque territoriali italiane durante la guerra.

Assunse il Governo francese la responsabilità dell'Italia per la perdita di tali navi, sostenendo che nel Trattato di Pace fosse san-

zionato il principio del suo diritto alla restituzione, rimessa in efficienza, ovvero alla sostituzione di esse con altre unità.

Il Governo italiano, dopo aver inutilmente opposto la carenza di responsabilità da parte dell'Italia perché nessun rapporto giuridico poteva considerarsi precedentemente intervenuto tra l'Italia e la Francia, accettò, soprattutto allo scopo di contribuire al miglioramento dei rapporti politici fra i due Paesi, la proposta del Governo francese (marzo 1946), di addivenire ad un amichevole accordo a carattere transitorio, da realizzarsi entro il più breve termine possibile.

Si pervenne così allo scambio di note del 1° giugno 1946, il cui contenuto può riassumersi nei seguenti termini:

1°) l'Italia dovrà provvedere, a sue spese, al recupero, riparazione, rimessa in efficienza e riconsegna alla Francia di 10 navi francesi, specificate nella lista A, annessa all'accordo, affondate nelle acque territoriali italiane;

2°) la Francia -- quale contropartita -- cede immediatamente all'Italia la proprietà dei relitti di 20 navi, in identiche condizioni, elencate nella lista B, pure annessa all'accordo;

3°) la Francia affiderà all'industria italiana il recupero e la rimessa in efficienza di battelli fluviali francesi, affondati nelle acque territoriali italiane e rimborserà il Governo italiano, tenuto ad anticipare le somme necessarie a tali lavori, mediante fornitura di prodotti petroliferi pesanti.

Il disegno di legge proposto per dare esecuzione all'accordo consta di tre articoli:

il primo riconosce piena ed intera esecuzione allo scambio di note effettuato in Roma fra l'Italia e la Francia il 1° giugno 1946;

il secondo autorizza la spesa di lire 1.200.000.000 per l'attuazione dell'accordo;

il terzo dà alla legge effetto retroattivo, facendolo coincidere con la data dello scambio delle note. (1° giugno 1946).

Come si rileva nella nota allegata all'accordo, il Governo italiano è esonerato da qualsiasi responsabilità circa le navi mercantili francesi, date in esercizio all'Italia dalla Germania ed andate perdute per cause di guerra.

Se l'Italia non avesse concluso tale accordo, si troverebbe obbligata a restituire alla Francia le 80 navi avute dalla Germania, dopo averle rimesse in efficienza a sue spese (articolo 75 del Trattato di pace); e, ove ciò non fosse stato possibile, avrebbe dovuto corrispondere agli armatori delle navi un indennizzo pari ai 2/3 del valore di queste alla data

del pagamento (articolo 78 del richiamato Trattato di pace). E ciò perché la tesi francese sulle responsabilità dell'Italia ha avuto favorevole accoglimento nel Consiglio dei Ministri degli affari esteri.

La contropartita ceduta all'Italia (proprietà dei relitti delle 20 navi, elencate nell'allegato B annesso all'Accordo), costituisce un apprezzabile vantaggio; infatti a tutt'oggi 7 dei 20 piroscafi sono stati già venduti, e due di questi 7, già rimessi in efficienza, potranno presto riprendere a navigare sotto la nostra bandiera.

Dalla vendita dei rimanenti piroscafi lo Stato potrà realizzare una non indifferente somma e la flotta mercantile avrà la possibilità di arricchirsi di 4 o 5 altre navi di medio tonnellaggio.

Per la rimessa in efficienza delle navi, oggetto delle note, l'accordo prevede l'impiego delle maestranze italiane, alle quali saranno pure affidati i lavori per il recupero e la riparazione dei battelli fluviali francesi affondati nelle nostre acque territoriali.

Tali clausole sono di grande importanza per noi in quanto vengono incontro alla grave disoccupazione in atto in detto settore.

La spesa, che il Governo italiano sosterrà per il recupero e la rimessa in efficienza dei battelli fluviali, sarà rimborsata dal Governo francese mediante forniture di prodotti petroliferi pesanti.

La quarta Commissione legislativa, alla quale è stato sottoposto il disegno di legge, ha espresso, per la parte che la riguarda, il suo parere favorevole.

Identico parere è stato espresso, in linea di massima dalla seconda Commissione, la quale ha rilevato la necessità di conoscere se è stato iniziato il lavoro di recupero delle navi e se la somma autorizzata di 1.200.000.000 di lire (articolo 2) sia tuttora sufficiente, dato il tempo trascorso dall'epoca delle note convenzioni (1° giugno 1946).

Notizia questa necessaria, perché la contropartita alle ingenti spese si deve trovare nelle altre 20 navi da recuperare o da demolire.

A tal proposito è da rilevare che dei 10 piroscafi francesi, elencati nell'allegato A delle convenzioni, 9 sono già stati recuperati, e, di questi, 8 sono già stati consegnati a ditte per l'esecuzione dei lavori di ripristino.

Ciò però non esclude la preoccupazione che la somma autorizzata per l'esecuzione dei lavori sia insufficiente.

È noto che, dal maggio 1946, epoca in cui fu preventivata la spesa di lire 1.200.000.000

di lire, le materie prime e la mano d'opera, necessarie alla messa in efficienza delle navi, hanno subito un notevole aumento, il quale tende ancora a crescere.

Voler proporre un aumento della spesa stanziata in questo momento non eliminerebbe l'inconveniente di dover successivamente provvedere per integrare la somma così aumentata, mentre ritarderebbe l'esecuzione dell'accordo, il quale è della massima urgenza.

E pertanto la quarta Commissione è del parere di soprassedere ad eventuali variazioni della spesa preventivata, rinviando l'integrazione ad altro provvedimento da emettersi nel momento in cui sarà possibile valutare esattamente la somma che si-renderà necessaria.

Per le suesposte ragioni, la Commissione vi prega di approvare il disegno di legge.

DE PALMA, *Relatore.*

DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO

ART. 1.

Piena ed intera esecuzione è data allo scambio di Note effettuato in Roma fra l'Italia e la Francia, il 1° giugno 1946, circa il recupero di navi mercantili francesi affondate nelle acque territoriali italiane.

ART. 2.

Per l'attuazione del precedente articolo 1 è autorizzata la spesa di lire 1.200.000.000 da stanziare nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa (Marina).

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ed ha effetto dal 1° giugno 1946.

DISEGNO DI LEGGE
DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.