CAMERA DEI DEPUTATI N. 1743

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CITARISTI, FERRARI SILVESTRO, MORO, SANGALLI, TESINI ARISTIDE, MAROLI

Presentata il 21 maggio 1980

Modifica dell'articolo 751 del codice della navigazione concernente la nazionalità dei proprietari di aeromobili italiani

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, all'articolo 751 (« Nazionalità di proprietari di aeromobili italiani ») così testualmente dispone:

« Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale o nel registro matricolare della Reale unione nazionale aeronautica, gli aeromobili che appartengono per intero:

a) allo Stato, alle province, ai comuni ed ad ogni altro ente pubblico italiano;

b) a cittadini italiani;

c) a società costituite e aventi sede nel Regno, il cui capitale appartenga per due terzi almeno a cittadini italiani, e il cui presidente e due terzi degli amministratori, ivi compreso l'amministratore delegato nonché il direttore generale, siano cittadini italiani ».

Analogo criterio veniva dettato dall'articolo 143 dello stesso codice per quanto attiene alla « Nazionalità dei proprietari di navi italiane ».

Tale ultima disposizione di legge è stata peraltro sostanzialmente modificata con la legge 9 dicembre 1975, n. 723, in base alla quale le persone giuridiche italiane possono avere navi in loro proprietà, e conseguentemente iscriverle nelle matricole dello Stato, solo che vi sia la prevalenza di interessi nazionali negli organi di amministrazione, e senza più riguardo alla appartenenza o meno del capitale sociale a cittadini italiani.

Viene altresì specificato che nelle società per azioni la prevalenza degli interessi nazionali si considera sussistente quando nelle società per azioni sono cittadini italiani « la maggioranza degli amministratori, tra cui il presidente e l'amministratore delegato, nonché la maggio-

ranza dei sindaci ed i direttori generali ». Il problema della nazionalità dei proprietari, per quanto attiene alle navi mercantili, è quindi definitivamente risolto.

Desta invece qualche perplessità la risoluzione dell'analogo problema per quanto attiene i proprietari di aeromobili. Vi sono infatti alcuni casi di società italiane che, pur avendo la totalità o quanto meno la maggioranza delle cariche sociali ricoperte da cittadini italiani, non hanno nella loro composizione azionaria quelle maggioranze alle quali fa cenno il codice della navigazione che, entrato in vigore nel 1942, non poteva del resto porsi tanti problemi attinenti all'aviazione civile, sviluppatasi in maniera sempre più crescente solo dal dopo guerra in poi.

Teoricamente, quindi, le società da ultimo menzionate non potrebbero avere in proprietà aeromobili per il solo fatto che pur essendo, a tutti gli effetti di legge, persone giuridiche italiane, vi siano in esse partecipazioni maggioritarie da parte di stranieri.

Tale anacronistica incongruenza diventa addirittura inconcepibile sol che si ponga mente alla ben nota legge 7 febbraio 1956, n. 43, a mezzo della quale furono emanate particolari disposizioni agevolative in materia di investimenti di capitali esteri in Italia. Legge, questa, alla quale hanno fatto abbondantemente ricorso gli investitori esteri e che pertanto ha favorito un notevolissimo afflusso di capitale straniero, con conseguenti indiscutibili benefici per la nostra bilancia commerciale e per la nostra industria.

Ad ulteriormente avvalorare il superamento della disciplina dell'articolo 751 del codice della navigazione sopra citato è sufficiente far ricorso al decreto del Presidente della Repubblica 6 luglio 1956, n. 758, che approva il « Regolamento per l'esecuzione della legge 7 febbraio 1956, n. 43, in materia di investimenti di capitali esteri in Italia ».

Infatti, quando si è inteso opportunamente definire il concetto di « imprese produttive », e pertanto aventi diritto ai benefici di cui alla legge sopra citata, è stato precisato che come tali devono essere considerate « quelle aventi per oggetto la produzione di beni o di servizi, come le imprese che, per l'esercizio della loro attività, richiedono... l'impiego di natanti ed aeromobili... ».

Ciò posto, mal si concilia il fatto che un investimento straniero può partecipare senza limiti di percentuale al capitale di una società italiana, che per la sua attività può impiegare aeromobili, quando in conseguenza della partecipaizone straniera gli aeromobili non possono essere iscritti a nome della società italiana che dovrebbe impiegarli.

Inoltre, il precitato articolo 751 del codice della navigazione è divenuto inapplicabile rispetto agli articoli 7 e 221 del trattato istitutivo della Comunità economica europea (che vietano una discriminazione effettuata in base alla nazionalità e fanno obbligo agli Stati membri di applicare la disciplina nazionale nei confronti della partecipazione finanziaria dei cittadini degli altri Stati membri al capitale delle Società nazionali).

D'altronde, come riferito nella relazione ufficiale al disegno di legge per la modifica degli articoli 143, 158 e 159 del codice della navigazione, « non va trascurato il fatto che le norme in esame, nella loro applicazione pratica, hanno sovente dato luogo a serie incertezze e difficoltà per l'accertamento ed il controllo dei requisiti di nazionalità ».

Infatti, è ben nota la complessità della prassi per tale accertamento, quando si debba verificare la nazionalità dei detentori delle quote sociali di titoli azionari.

Il fluttuare poi dei titolari delle quote di proprietà ha posto anche l'interrogativo se l'azione di controllo dell'Amministrazione sia davvero efficace ed operante tanto più che essa si riferisce soltanto al momento in cui viene effettuato.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 751 del codice di navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, è sostituito dal seguente:

« Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale o nel registro matricolare dell'Aero Club d'Italia, gli aeromobili che appartengono per intero:

a) allo Stato, alle province, ai comuni e ad ogni altro ente pubblico italiano;

b) a cittadini italiani;

c) a società costituite aventi sede nella Repubblica, il cui capitale appartenga per due terzi almeno a cittadini italiani, e il cui presidente e due terzi degli amministratori, ivi compreso l'amministratore delegato nonché il direttore generale, siano cittadini italiani;

d) a società o persone giuridiche italiane, che non svolgano attività di trasporto pubblico e che abbiano prevalenza di interessi italiani senza riguardo all'appartenenza del capitale a cittadini italiani.

Nelle società la prevalenza degli interessi nazionali si considera sussistente allorché la maggioranza degli amministratori, fra cui il presidente e l'amministratore delegato nonché la maggioranza dei sindaci ed il direttore generale, sono cittadini italiani ».