

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1305

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato DURAND DE LA PENNE

Presentata l'11 giugno 1959

Modifica del secondo comma dell'articolo 38 del testo unico delle disposizioni legislative riguardanti il Consorzio autonomo del porto di Genova, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la legge 12 febbraio 1903, n. 50, fu costituito il Consorzio autonomo del porto di Genova, con il compito di provvedere, con gli speciali fondi attribuitigli, all'esecuzione delle opere, alla gestione ed al coordinamento dei servizi nel porto medesimo.

In particolare, le entrate ed i proventi di qualsiasi natura che affluiscono nella cassa del predetto Ente sono, per legge, destinati alla esecuzione delle opere portuali ordinarie e straordinaria ed alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere stesse, nonché alle spese per impianti ferroviari di qualunque genere (esclusa la manutenzione), ai servizi marittimi portuali contemplati nella parte prima, libro primo, titoli secondo (capo I) e terzo (capi I, III, e IV) del Codice della navigazione ed al coordinamento, d'intesa con le pubbliche amministrazioni interessate, di tutti gli altri servizi ed operazioni che si svolgono nel porto (vedasi articolo 1 del testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801).

Questo imponente gruppo di funzioni, attribuzioni ed oneri, che, per le norme ordinarie, rientrerebbero interamente nella competenza dello Stato, è stato affidato al Consorzio come suo precipuo compito di istituto e non può essere in alcun modo trascurato, anche perché lo Stato, per legge, si è esonerato da ogni concorso nella esecuzione dei lavori e nella manutenzione delle opere del porto di Genova (articolo 21 del testo unico citato).

La posizione che la legge istitutiva ha assegnato al Consorzio è, infatti, quella di un

delegato, di un mandatario dello Stato, o meglio di un *alter ego* di questo. Tanto è vero che le norme che regolano l'azione dell'Ente e ne enumerano le attribuzioni, ripetutamente accennano ai compiti del Consorzio come espliciti « *in luogo e vece dello Stato* ».

È da tener presente, peraltro, che tutte le opere, aree, edifici, sui quali si esplica la competenza del Consorzio appartengono al demanio marittimo pubblico e sono stati affidati all'Ente a tempo *determinato* ed a titolo di *uso gratuito* (articoli 1 e 22 del testo unico citato); e che al termine del Consorzio « tutte le opere e le cose ricevute in *consegna* e quelle da esso eseguite, nonché i residui dei suoi fondi, compresi il fondo di riserva, sono devoluti allo Stato » (articolo 36 del testo unico citato).

Pertanto, nei confronti del Consorzio, le entrate ed i proventi che esso amministra per il disimpegno delle sue attribuzioni e per sostenere gli oneri deferitigli, non costituiscono affatto redditi fiscali, in quanto di quelli l'Ente non ha, in alcun modo, la libera disponibilità.

Detti concetti hanno certamente ispirato gli ideatori del Consorzio ed in modo molto chiaro si desumono dagli atti parlamentari relativi alla legge costitutiva ed, in particolare, dalla relazione del Ministro dei lavori pubblici del tempo, onorevole Balenzano, alla Camera dei Deputati nella seduta del 21 aprile 1902.

La formulazione dell'articolo 38 del testo unico citato, che, in riflesso degli anzidetti concetti, definisce la posizione fiscale dell'Ente, non è, peraltro, del tutto felice in

quanto, nella preoccupazione di mettere in evidenza la non applicabilità dell'imposta di ricchezza mobile al contributo dello Stato e alle quote di contributo delle province e dei comuni, nonchè agli interessi relativi ad operazioni finanziarie ed a prestiti contratti o da contrarsi per la costruzione di opere ed arredi portuali, può far nascere dei dubbi, per lo meno teorici, nei confronti degli altri proventi e, quindi, necessita di essere chiarito.

Dubbi, invero, non se ne ebbero per oltre cinquant'anni di vita dell'Ente, nè potrebbero sorgere, logicamente al presente, dato che il Consorzio è Ente che, come abbiamo visto, assolve primari compiti statali, non ha scopi di lucro (la costruzione di una diga foranea o di una banchina portuale, il rilascio di una concessione demaniale o di una autorizzazione amministrativa, l'emanazione di un regolamento marittimo-portuale non possono essere attività economiche assoggettabili all'imposta di ricchezza mobile!) non possiede un proprio patrimonio suscettibile, eventualmente, d'incremento e non produce alcun « reddito » nel senso fiscale della parola, del quale abbia la disponibilità. Ed anche questo spiega perchè il detto articolo 38 non sia stato redatto in maniera più completa.

Ma dato che dal novembre 1957 in poi l'Ufficio distrettuale delle imposte dirette di Genova ha ritenuto di poter notificare allo stesso degli accertamenti relativi alla imposta di ricchezza mobile, si rende necessario ed urgente chiarire la posizione fiscale dell'Ente con una norma integrativa, che valga a superare in radice ogni contestazione in materia, anche perchè i ricorsi alle Commissioni tributarie e all'Autorità giu-

diziaria ordinaria costano e si protraggono, forzatamente per lungo tempo e la situazione di incertezza relativa costringerebbe a rivedere tutta l'impostazione del bilancio del Consorzio, con conseguenti riflessi negativi in tutta l'azione dell'Ente. Basti pensare che i soli « ammortamenti » delle opere e delle attrezzature portuali sarebbero tali da controbilanciare il presunto reddito, ove si potessero considerare come reddito i cosiddetti « avanzi di gestione »; mentre le dette voci in detrazione esulano completamente dai documenti contabili del Consorzio, i quali hanno semplicemente lo scopo di indicare l'ammontare delle entrate e le modalità del loro impiego e debbono essere tenuti secondo le norme della contabilità generale dello Stato, le quali non consentono alcun accostamento di questa con le contabilità delle imprese lucrative soggette alla imposta di ricchezza mobile.

È mio intento, colla presente proposta — e ritengo di averlo sufficientemente chiarito — di conservare al Consorzio autonomo del porto quella posizione chiara e logica nei confronti del fisco della quale si è per tanti lustri giovato e che ha avuto risultati veramente lusinghieri.

La mia proposta tende inoltre ad evitare sfavorevoli ripercussioni nell'azione dell'Ente che presiede all'amministrazione del maggior porto del Paese, specie in questi momenti in cui tutte le Nazioni interessate sono impegnate al massimo nel ricercare nuovi sistemi, nel realizzare con sollecitudine nuove opere, nel dare il via ad ardite iniziative, allo scopo di potenziare sempre meglio i loro empori marittimi, in dipendenza dell'instaurazione del Mercato comune.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

Al secondo comma dell'articolo 38 del testo unico delle disposizioni legislative riguardanti la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, è aggiunto il seguente periodo:

« L'imposta di ricchezza mobile non è altresì applicabile ad alcuna delle entrate di competenza dell'Ente e da questo impiegate per il disimpegno delle sue attribuzioni ».