

COMMISSIONE X
TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

CI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 NOVEMBRE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SPATARO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	1213
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Revisione delle tasse e dei diritti marittimi (<i>Urgenza</i>). (3144)	1213
PRESIDENTE	1213, 1215, 1216
BOIDI, <i>Relatore</i>	1213, 1215
RAVAGNAN	1215
DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1215
Disegno e proposta di legge (Rinvio della discussione):	
Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, relativo al riordinamento del Registro italiano navale. (3607);	
BOLOGNA e SCIOLIS: Modifica del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, sul riordinamento del registro navale italiano. (569).	1216
PRESIDENTE	1216
AMODIO, <i>Relatore</i>	1216

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Sammartino e Sinesio.

Seguito della discussione del disegno di legge: Revisione delle tasse e dei diritti marittimi. (Urgenza) (3144).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge concernente: Revisione delle tasse e dei diritti marittimi.

Il Relatore, onorevole Boidi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BOIDI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi. La materia delle tasse e dei diritti marittimi è tuttora regolata dalla legge fondamentale 23 luglio 1896, n. 318, e dal relativo Regolamento approvato con regio decreto n. 584 dello stesso anno.

Sul tronco di questa legge fondamentale e del relativo Regolamento si sono successivamente innestati molti provvedimenti legislativi, la cui applicazione si presenta assai difficile anche per gli esperti della materia. Di qui la necessità di procedere ad una revisione al fine di coordinare tutte queste norme disseminate attorno al tronco della legge fondamentale e di adeguare ed aggiornare questa disciplina alla nuova situazione, alla nuova realtà economica in rapporto all'attuale traffico marittimo.

Di qui la presentazione del disegno di legge n. 3144 di cui oggi ci occupiamo e che tende esattamente a questo scopo. In linea ge-

La seduta ha inizio alle 10,15.

BOGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

nerale il Relatore può osservare che il provvedimento si raccomanda da sé all'approvazione della Commissione perché risponde ad un criterio di razionalità, di riorganizzazione e di un relativo ammodernamento della disciplina.

Il disegno di legge è strutturato in cinque titoli; il primo dei quali riguarda le tasse e soprattasse di ancoraggio; il secondo le tasse sulle merci e sui passeggeri; il terzo la devoluzione dei proventi di alcune tasse; il quarto le tasse di ammissione agli esami per il conseguimento dei titoli professionali marittimi; ed infine il quinto le disposizioni finali e transitorie.

Il titolo I è suddiviso in tre capi, il primo dei quali riguarda le tasse di ancoraggio, il secondo le soprattasse di ancoraggio per le merci in coperta; il terzo la tassa supplementare di ancoraggio a Genova, Napoli e Venezia.

A questo punto ritengo opportuno procedere ad una disamina sia pure sommaria dei singoli articoli. L'articolo 1, che riguarda i soggetti e la misura delle tasse di ancoraggio, deriva dagli articoli 20, 21 e 22 della legge n. 318 del 1896. In detto articolo viene abbandonata la vecchia distinzione fra navi a propulsione meccanica e navi a vela come pure viene abbandonata la vecchia distinzione delle navi ai fini della provenienza: dal Mediterraneo o da altri mari. Lo sviluppo dei traffici marittimi ha consigliato di abbandonare questa distinzione, che è ormai superata dagli eventi.

L'articolo 2 riguarda la tassa di ancoraggio in misura ridotta. È derivato dall'articolo 23 della vecchia legge e dall'articolo 117 del vecchio Regolamento che contemplava tutta una casistica che si è rivelata troppo complicata. In questo articolo 2 detta casistica viene ridotta in termini molto semplici.

L'articolo 3 riguarda il tonnello sul quale viene imposta la tassa di ancoraggio. È derivato dall'articolo 27 della vecchia legge ed è una diretta conseguenza della revisione dell'articolo 20 della legge del 1896; revisione che troviamo già nell'articolo 1 di cui si è parlato prima.

L'articolo 4 riguarda le navi estere non equiparate alle nazionali, e deriva dall'articolo 27 della vecchia legge:

L'articolo 5 riguarda il diritto sostitutivo della tassa di ancoraggio per navi in crociera turistica e semplifica le norme dettate dalla legge n. 912 del 1928 e n. 1402 del 1936 che erano di difficile applicazione.

Questo articolo contiene agevolazioni per navi nazionali o equiparate che compiano

crociere turistiche, agevolazioni che nelle leggi del 1928 e del 1936 erano sottoposte a vincoli che le rendevano di difficilissima attuazione.

L'articolo 6 riguarda le misure contro le discriminazioni di bandiera. Trae origine dall'articolo 28 della legge stessa limitando le sanzioni contro il paese discriminante alla decadenza dei benefici di cui agli articoli 1, 2 e 5 che abbiamo già esaminati.

L'articolo 7 riguarda la tassa di ancoraggio per i rimorchiatori.

Questo articolo contempla espressamente anche i rimorchiatori equiparati eliminando ogni incertezza dato che sono soggetti, in base all'articolo stesso, al pagamento della doppia tassa di cui al comma precedente i rimorchiatori battenti bandiera estera non equiparati a quelli nazionali.

L'articolo 8 contempla il termine per il pagamento della tassa di ancoraggio e risulta dalla fusione dell'articolo 26 della legge con l'articolo 136 del regolamento; con esso si stabiliscono i termini mensili e annuali.

L'articolo 9 contempla la trasformazione della tassa di ancoraggio già pagata e trae origine dal regio decreto n. 46 del 19 gennaio 1899 che ha sostituito l'articolo 134 del regolamento.

L'articolo 10 riguarda la proroga della validità della tassa di ancoraggio di cui all'articolo 136 del vecchio regolamento. Si riferisce ai casi di proroga già esistenti con l'aggiunta di quello connesso allo sciopero delle maestranze portuali.

A questo articolo, in sede di discussione degli articoli stessi del presente provvedimento, proporrò un emendamento.

L'articolo 11 contempla il cabotaggio, concesso alle navi che hanno pagato la tassa per il traffico con l'estero in abbonamento annuale. Deriva dall'articolo 126 del regolamento e con le modifiche rese necessarie nell'articolo 1 si dà facoltà alle navi nazionali che abbiano pagato la tassa in abbonamento di esercitare i cabotaggi fra i porti, le rade e le spiagge di Stato.

L'articolo 12 contempla i due diversi tipi di tassa che vengono coordinati con l'unica distinzione mantenuta nell'articolo 1.

L'articolo 13 contempla le navi esenti dal pagamento della tassa di ancoraggio. Poiché la causale della tassa è l'approdo per operazioni di commercio, le navi che approdano senza compiere tali operazioni, pure essendo a tale scopo destinate e, a maggior ragione, quelle che sono destinate esclusivamente a

finalità non commerciali, non vanno quindi assoggettate a tassa.

È così per quanto riguarda l'articolo 14 che concerne la tassa di ancoraggio per le navi che effettuano la pesca oltre gli stretti.

L'articolo 15 contempla la disciplina delle esenzioni per le operazioni alle quali non si attribuisce carattere commerciale e ciò in relazione al principio, stabilito nell'articolo 1 e alle esenzioni stabilite all'articolo 13.

L'articolo 16 riguarda i diritti dovuti dalle navi e dai galleggianti esenti dalla tassa di ancoraggio. È questo un diritto sostitutivo in quanto le navi e i galleggianti non pagherebbero alcun diritto essendo abolito il rinnovo annuale delle licenze per gli esenti dalla tassa di ancoraggio.

Per quanto riguarda il secondo e terzo capitolo concernenti l'entità delle tasse credo che si possa sorvolare passando a trattare del titolo II.

È passiamo al titolo II: Tassa sulle merci e sui passeggeri.

Il capo I riguarda le tasse erariali di sbarco sulle merci provenienti dall'estero; il secondo le tasse sui passeggeri a Genova, Napoli e Trieste; il terzo le tasse sulle merci sbarcate e in transito nei porti di Genova, Venezia, Napoli, Livorno, Civitavecchia, Trieste e Savona. Il quarto capitolo si riferisce alla tassa sui carri ferroviari e sugli automezzi; e anche qui mi dispenso dal scendere a dettagli sui singoli articoli, che sono intellegibili alla semplice lettura.

Il titolo III riguarda la devoluzione del provento di alcune tasse; ed in particolare prevede, all'articolo 46, la devoluzione al Consorzio del porto di Genova del provento delle varie tasse previste per quel porto; all'articolo 47 la devoluzione del provento delle tasse al Provveditorato al porto di Venezia; all'articolo 48 la stessa operazione per il porto di Napoli. Così pure è previsto dall'articolo 49 per Trieste.

Siamo ora al titolo IV, concernente le tasse di ammissione agli esami per il conseguimento dei titoli professionali marittimi.

PRESIDENTE. Ci asteniamo dalle obiezioni fino a quando il relatore non abbia concluso la sua esauriente relazione; ma non posso sottacere che è molto strano che si continuino ad indicare queste quote di pagamenti, facendo spendere alla burocrazia somme ingenti per quote di 5-700 lire da contabilizzare.

BOIDI, *Relatore*. Il titolo V, infine, si occupa delle disposizioni transitorie e prevede che le disposizioni necessarie per l'esecuzione

della legge siano emanate nel termine di un anno dalla pubblicazione della legge sulla *Gazzetta Ufficiale*. Fino a quando non saranno emanate delle norme, si applicheranno, in quanto compatibili, le disposizioni regolamentari vigenti in materia. La legge entrerà in vigore il trentesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Come Relatore, sono favorevole all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Relatore e dichiaro aperta la discussione generale.

RAVAGNAN. Credo che la discussione generale non possa e non debba esaurirsi nella seduta odierna. Secondo me la questione è molto complessa e merita un esame notevolmente approfondito. Se l'onorevole Presidente deciderà di lasciare aperta la discussione generale, mi riprometto di svolgere un più ampio intervento nella prossima seduta.

DOMINEDO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Devo rilevare che i problemi possono sorgere dall'esame dei singoli articoli, mentre non possono esservi, in questa materia, direttive di ispirazione ideale e politica. Quindi le eventuali osservazioni potrebbero essere fatte in sede di esame dei singoli articoli.

RAVAGNAN. Se è così, si può anche fare a meno della discussione generale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

DOMINEDO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'esauriente relazione dell'onorevole Boidi non fa che sottolineare come la materia debba essere disciplinata in un testo organico e unitario. Questo è un fatto su cui non credo possano sorgere dubbi. Lo spirito della legge è di guardare a tre precisi settori: tasse marittime e diritti marittimi; l'ancoraggio, le merci e i passeggeri; gli esami per i titoli professionali. Ecco perché penso che il titolo sulla devoluzione che si è stabilito di inserire fra il terzo e il quarto capo, meglio forse sarebbe stato inserirlo in ultimo dopo l'esame di tutti i singoli titoli. La devoluzione potrebbe concludere l'architettura della legge in modo più organico. Ma per questo mi rimetto alla discussione degli articoli.

Per quanto riguarda lo spirito della legge credo che in linea di massima il provvedimento sia da approvare perché costituisce un testo organico nella congerie di norme deri-

vanti da leggi precedenti e dalle successive modifiche.

PRESIDENTE. Vi è una proposta di rinvio della discussione degli articoli da parte dell'onorevole Ravagnan, alla quale aderisce anche il rappresentante del Governo. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, relativo al riordinamento del Registro italiano navale (3607); e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Bologna e Sciolis: Modifica del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, sul riordinamento del registro navale italiano (569).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, relativo al riordinamento del Registro italiano na-

vale », e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Bologna e Sciolis: « Modifica del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, sul riordinamento del Registro navale italiano ».

AMODIO, *Relatore*. Vorrei pregarla, onorevole Presidente, di rinviare la discussione di questo provvedimento dato che non ho ancora gli elementi sufficienti per poter svolgere la mia relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Amodio, relatore, chiede il rinvio della discussione ad altra seduta. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 10,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI