

COMMISSIONE X  
TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

CIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 DICEMBRE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SPATARO

INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Congedi:</b>		DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	1245
PRESIDENTE . . . . .	1227	GAGLIARDI ed altri: Modifiche all'articolo 119 del codice della navigazione e all'articolo 408 del regolamento per l'esecuzione del codice medesimo. (3984) . . . . .	1246
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		PRESIDENTE . . . . .	1246, 1247
Concessione di una indennità <i>una tantum</i> al personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. (4236) . . . . .	1228	SINESIO, <i>Relatore</i> . . . . .	1246, 1247
PRESIDENTE . . . . .	1228, 1229	GAGLIARDI . . . . .	1247
REALE GIUSEPPE, <i>Relatore</i> . . . . .	1228	GEFTER WONDRIK . . . . .	1247
BOGONI . . . . .	1229	DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	1247
SAMMARTINO . . . . .	1229	<b>Sull'ordine dei lavori:</b>	
CAPPUGI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	1229	DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	1248
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>		POLANO . . . . .	1248
Revisione delle tasse e dei diritti marittimi ( <i>Urgenza</i> ). (3144) . . . . .	1230	FIUMANÒ . . . . .	1248
PRESIDENTE . . . . .	1230, 1233, 1237, 1239, 1240, 1241, 1244	PRESIDENTE . . . . .	1248
SINESIO . . . . .	1233, 1236, 1239	<b>Votazione segreta:</b>	
DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	1233, 1236, 1239, 1240, 1241, 1244	PRESIDENTE . . . . .	1248
BOIDI, <i>Relatore</i> . . . . .	1236, 1239, 1244		
BOGONI . . . . .	1239, 1240, 1244		
SAMMARTINO . . . . .	1239		
FRUNZIO . . . . .	1239		
GEFTER WONDRIK . . . . .	1241		
<b>Proposte di legge (Discussione e approvazione):</b>			
DURAND DE LA PENNE: Modifica dell'articolo 213 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. (3677) . . . . .	1245		
PRESIDENTE . . . . .	1245		
SINESIO, <i>Relatore</i> . . . . .	1245		

**La seduta comincia alle ore 9,45.**

SAMMARTINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Basile e Romano Bartolomeo.

**Discussione del disegno di legge: Concessione di una indennità una tantum al personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (4236).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concessione di una indennità una tantum al personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Comunico che la I Commissione (Affari costituzionali) e la V Commissione (Bilancio) hanno espresso parere favorevole.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge sottoposto alla vostra attenzione prevede la concessione di un'indennità *una tantum* al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Esso, secondo quanto è detto nella relazione governativa, viene incontro alle istanze che tramite le organizzazioni sindacali sono state avanzate dal personale ferroviario per ottenere miglioramenti economici.

I miglioramenti economici, cui fa riferimento il testo di legge, si affiancano a tutto un complesso di altri disegni di legge che nel recente passato sono stati presentati per venire incontro alle esigenze di una categoria così vasta, così sensibile, così degna della migliore attenzione. Ma a me sembra che i provvedimenti debbano inserirsi in una valutazione più larga e più attenta di tutta la politica ferroviaria. Parrebbe a prima vista — non senza ragione ho voluto citare il primo periodo della relazione — che argomento decisivo sia soltanto il proposito di venire incontro al fine di ottenere dei miglioramenti. Questo certamente, ma non mi pare che soltanto questo aspetto debba essere considerato; intanto la indennità forfettaria viene concessa a tutto il personale in servizio al 1° luglio 1962 e varia da un minimo di lire 26.096, per coloro che sono nel coefficiente 213 e inferiori a un massimo di lire 50.251 destinato ai dipendenti con coefficienti superiori a 357, al lordo delle sole ritenute erariali, in relazione a gruppi di coefficienti di stipendio iniziale previsti per le singole qualifiche.

Alcune limitazioni in rapporto alla posizione delle singole assunzioni o cessazioni di servizio, riduzione dello stipendio e della paga, nel caso di cessazione straordinaria o disposizione disciplinare, sono previste nello stesso articolo, e a questo fine e cioè della corresponsione della stessa concessione, è considerato tutto il personale temporaneo, impiegatizio ed operaio, assunto dall'Azienda

delle ferrovie dello Stato con contratto di diritto privato, non solo ma anche il personale dipendente delle ditte appaltatrici di opere e di servizi per conto dell'Azienda medesima.

Tale indennità, precisa l'articolo 2, che verrà corrisposta dalle imprese appaltatrici, non è soggetta ad alcun gravame assicurativo e contributivo di qualunque natura, nè entra a far parte della retribuzione nella determinazione dei vari istituti contrattuali. Va da sé che l'onere derivante alle ditte appaltatrici sarà rimborsato dall'Azienda delle ferrovie dello Stato.

E fin qui è la esposizione diremmo lineare della finalità del provvedimento. Si potrebbe dire che l'azione sindacale ha colto un suo successo, ed è verità; ma a me pare di dovere aggiungere che non può essere valutata tale rivendicazione semplicemente sotto l'aspetto tradizionale dei rapporti sindacali. Io credo debba essere superata la concezione di una lotta sindacale tesa esclusivamente al miglioramento economico; basti vedere al riguardo quanto disposto dall'articolo 3.

È ormai acquisito nella comune esperienza che tutta la politica dei trasporti è in movimento, e così pure la politica di impiego di capitale, la politica del credito, e che pertanto va rispettato nella maniera più rigorosa tutto ciò che emerge prioritariamente da una valutazione attenta e dettagliata delle scelte da compiere.

Mi spiego. L'onere finanziario, a chi voglia considerarlo nei suoi due momenti di maggiore interesse, e cioè della entrata e della spesa, risulta così determinato: sono previsti in entrata 3 miliardi e 200 milioni sui 5 miliardi e 475 milioni necessari per la copertura stessa. Si tratta dunque di proventi del traffico, che il bilancio di previsione aveva già previsti nella misura di 42 miliardi e 950 milioni, e non si tratta degli aumenti delle tariffe soltanto. Queste, aumentate lo scorso anno con decreto presidenziale, erano di 32 miliardi e 350 milioni, quindi già si prevedevano in quel bilancio in più altri 12 miliardi e 700 milioni. Qui dobbiamo aggiungere che la previsione è stata già superata nell'andamento di questi ultimi tempi. Vero è che questi miliardi, cui fa riferimento l'articolo 3, che si riallaccia al capitolo 1 come variazione di bilancio, sono già acquisiti.

Vorrei sottolineare l'aspetto dell'aumento del traffico, aumento, del resto, già previsto. Nella relazione al bilancio da parte dello stesso ministro dei trasporti si affermava che nei primi otto mesi dello scorso eserci-

zio si è avuto un'incremento di viaggiatori chilometri del 2 per cento. Questo aumento del traffico viene posto, a mio modo di vedere, come una delle sorgenti cui non si può non fare riferimento ai fini di un effettivo, concreto potenziamento. Vengo alla sostanza del mio intervento: il discorso di una migliore attrezzatura tecnica da parte dell'industria ferroviaria non può riguardare solo l'aspetto tecnico, ma deve investire anche l'aspetto inerente al personale per un riassetto e potenziamento non soltanto di struttura, ma anche dei dipendenti. In altri termini una politica dei trasporti, inquadrando non soltanto i miglioramenti ma anche il personale, si inserisce in attività di carattere attivistico delle ferrovie: questo mi premeva sottolineare, in quanto una maggiore possibilità di attività non deve portare ad ulteriori aumenti delle tariffe ferroviarie, ma deve inserirsi nella valutazione di quegli aspetti tariffari, cui si deve fare riferimento e su cui si soffermò l'onorevole Bogoni nella discussione finale del bilancio dei trasporti.

In questi giorni parrebbe che tutte le agevolazioni date dall'Azienda dei trasporti per i prodotti ortofrutticoli, in particolare agrumari, dovrebbero essere eliminate nel quadro di una politica comunitaria alla quale bisognerà pure pensare: d'accordo, ma bisogna tener conto che il trasporto viene a gravare nella entità del 10 per cento. Il discorso doveva essere fatto nell'ambito di una politica dei proventi del traffico che sono in aumento e dal cui aumento è possibile reperire la somma occorrente per venire incontro alle esigenze politiche. Era una divagazione che mi pareva dovesse essere sottolineata.

Un altro aspetto interessante relativo al capitolo 69 pone una delle condizioni per cui si verrà ad una concezione più sincera del bilancio. Il capitolo 69 reca una annualità che non viene più corrisposta di 2 miliardi e 275 milioni e pone il problema di stabilire fino a quando l'azienda debba essere gravata di oneri che dovrebbero spettare al tesoro.

Occorre un'adeguata valutazione su questi due capitoli per poter cogliere quegli aspetti economici cui accennavo.

Per questo mi pare non soltanto si debba considerare il problema, cui ho accennato, ma si debba approvare il disegno di legge nella prospettiva di una soddisfazione di rivendicazioni sindacali, e di una considerazione più profonda delle esigenze dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BOGONI. Penso che siamo tutti d'accordo nell'approvare con urgenza questo disegno di legge che è atteso da tutta Italia.

SAMMARTINO. Signor Presidente, concordo in pieno con la relazione così interessante del collega Onorevole Reale e prego i colleghi di volere, senza eccezioni, approvare oggi stesso il disegno di legge, che è attesissimo dalla vasta categoria dei lavoratori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Se non vi sono altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ringrazio l'onorevole Reale per la relazione molto interessante che ha voluto fare a questo disegno di legge. Egli ha voluto inquadrare il problema in una prospettiva più larga di quelli che sono gli impegni dell'azienda non solo ai fini del riassetto materiale dei mezzi, ma anche di quello morale del personale.

Per il merito ringrazio i colleghi che si sono dichiarati d'accordo con il testo del Governo, che chiedo venga messo in votazione.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

#### ART. 1.

Al personale delle ferrovie dello Stato in servizio nel secondo semestre 1962 è concessa una indennità forfetaria *una tantum* non pensionabile, nelle seguenti misure lorde, in relazione al coefficiente di stipendio o paga corrispondente alla qualifica rivestita al 1° luglio 1962 o alla data di assunzione se successiva:

lire 26.096 ai dipendenti con coefficienti 213 e inferiori;

lire 36.534 ai dipendenti con coefficienti da 216 a 241;

lire 37.174 ai dipendenti con coefficienti da 250 a 311;

lire 39.084 ai dipendenti con coefficienti da 325 a 357;

lire 50.251 ai dipendenti con coefficienti superiori a 357.

La predetta indennità va corrisposta entro il 15 gennaio 1963.

Nei casi di assunzioni o di cessazioni dal servizio avvenute nel corso del semestre, l'indennità spetta in misura pari ad un sesto per ogni mese o frazione di mese superiore a 15 giorni di servizio.

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1962

La indennità è inoltre ridotta nella stessa proporzione della riduzione o della sospensione dello stipendio o paga, nei casi di congedo straordinario, di aspettativa, di sanzione disciplinare od altra posizione di stato che importi riduzione o sospensione di dette competenze; a tal fine si trascurano i periodi senza titolo a stipendio o paga, o con stipendio o paga ridotti, che nel semestre predetto non superino singolarmente quindici giorni e nel complesso non raggiungano trenta giorni.

(È approvato).

## ART. 2.

L'indennità contemplata dal precedente articolo, nella misura di lire 26.096, lire 26.151, lire 26.553, lire 26.631, lire 27.918 o lire 28.066 lorde, a seconda che le aliquote delle ritenute erariali applicabili siano rispettivamente del 4,20 per cento, 4,40 per cento, 5,85 per cento, 6,125 per cento, 10, 45 per cento, 10,925 per cento, compete, con le modalità ivi previste, anche al personale temporaneo operaio ed impiegatizio assunto dall'Azienda delle ferrovie dello Stato con contratto di diritto privato e al personale dipendente dalle ditte appaltatrici di opere e servizi per conto dell'Azienda medesima, con esclusione dei soli appalti indicati all'articolo 5 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369.

Tale indennità, che verrà corrisposta dalle imprese appaltatrici, non è soggetta ad alcun gravame assicurativo e contributivo di qualunque natura, né entra a far parte della retribuzione nella determinazione dei vari istituti contrattuali.

L'onere derivante alle imprese appaltatrici da tale corresponsione verrà rimborsato dall'Azienda delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

## ART. 3.

Negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1962-1963 sono introdotte le seguenti variazioni:

*Entrata* (in aumento)

Capitolo n. 1. — Prodotti della rete ferroviaria e della navigazione con navi traghetto . . . . L. 3.200.000.000

*Spesa* (in diminuzione)

Capitolo n. 69. — Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di ammodernamento e potenziamento della rete (leggi 21 marzo 1958, n. 289 e 18 dicembre 1959, n. 1142). . . . L. 2.275.000.000

(È approvato).

## ART. 4.

All'onere dipendente dall'applicazione della presente legge previsto in lire 5.475.000.000 l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà con le disponibilità di cui al precedente articolo 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

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

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

Ricordo ai colleghi che è stata chiusa la discussione generale, per cui ci troviamo in sede di esame degli articoli.

Comunico ai colleghi che la Commissione bilancio, dopo aver espresso parere favorevole sul disegno di legge e sugli emendamenti dell'onorevole Caiati, si è così manifestata nei riguardi dei successivi emendamenti presentati:

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole sugli emendamenti di iniziativa dei deputati Sinesio e Frunzio all'articolo 10 e relativi alla proroga della validità della tassa di ancoraggio.

La Commissione delibera invece di esprimere parere contrario sugli emendamenti agli articoli 27, 33 e 34 di iniziativa dei deputati Canestrari, Sinesio e Geffer-Wondrich, in quanto detti emendamenti implicherebbero una diminuzione del nuovo gettito

fiscale atteso dall'applicazione del provvedimento, alterando l'equilibrio tra nuove entrate e nuova spesa dallo stesso implicate».

Poiché agli articoli da 1 a 9 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione:

## ART. 1.

*(Soggetti e misure della tassa di ancoraggio).*

Le navi nazionali e le estere equiparate in virtù di trattati alle nazionali, le quali compiono operazioni di commercio in un porto, rada o spiaggia dello Stato, sono soggette al pagamento di una tassa di ancoraggio per ogni tonnellata di stazza netta nella seguente misura:

a) lire 10 per ogni tonnellata eccedente le prime 50 se hanno una stazza netta non superiore a 200 tonnellate;

b) lire 15 se hanno una stazza netta superiore a 200 e non a 350 tonnellate, ovvero se, avendo una stazza netta superiore a 350 tonnellate, navigano esclusivamente fra i porti dello Stato;

c) lire 80 se hanno una stazza netta superiore a 350 tonnellate e provengono o sono dirette all'estero.

La tassa di cui alla lettera a) è valevole per un anno, quelle di cui alle lettere b) e c) per trenta giorni.

Le navi possono abbonarsi alla tassa di ancoraggio per il periodo di un anno nei casi di cui alle lettere b) e c) pagando rispettivamente lire 55 e lire 175 per ogni tonnellata di stazza netta.

Le tasse di cui ai precedenti commi decorrono dal giorno dell'approdo.

*(È approvato).*

## ART. 2.

*(Tassa di ancoraggio ridotta).*

Le navi che sbarcano o imbarcano un numero di tonnellate di merci non eccedente il quinto o il decimo delle tonnellate della loro stazza netta hanno la facoltà di pagare rispettivamente la metà od il quarto della tassa di ancoraggio più un diritto fisso di lire 5 per ogni tonnellata di stazza netta.

Le navi che sbarcano o imbarcano un numero di tonnellate di merci non eccedente il ventesimo delle tonnellate della loro stazza netta possono pagare un diritto di lire 200 per ogni tonnellata di merce sbarcata o imbarcata.

Quando la nave imbarca o sbarca passeggeri ha facoltà di pagare invece della tassa d'ancoraggio un diritto fisso di lire 700 per ogni passeggero imbarcato o sbarcato, indipendentemente dalla tassa ridotta che sia dovuta per le merci imbarcate o sbarcate nei limiti di cui ai due commi precedenti.

Le tasse pagate in base a questo articolo sono valevoli soltanto per il porto nel quale le operazioni sono state compiute.

*(È approvato).*

## ART. 3.

*(Tonnellaggio su cui viene imposta la tassa di ancoraggio).*

Le tasse di ancoraggio si pagano sul tonnellaggio netto di registro. Le frazioni di tonnellata di stazza netta maggiori di 50 centesimi sono calcolate per una tonnellata intera; delle frazioni inferiori non si tiene conto.

*(È approvato).*

## ART. 4.

*(Navi estere non equiparate alle nazionali).*

Le navi estere non ammesse ad un trattamento uguale a quello delle navi nazionali sono soggette al pagamento del doppio della tassa di cui all'articolo 1.

Nel caso di cui al secondo comma dell'articolo 2 sono soggette al pagamento del doppio del relativo diritto.

Le suddette navi non hanno diritto all'abbonamento.

*(È approvato).*

## ART. 5.

*(Diritto sostitutivo della tassa d'ancoraggio per navi in crociera turistica).*

Le navi nazionali e le estere, equiparate in virtù di trattati alle nazionali, le quali compiano crociere turistiche, hanno facoltà di pagare in luogo della tassa di ancoraggio un diritto di lire 300 per ogni passeggero imbarcato o sbarcato.

Il diritto di lire 300 viene pagato una sola volta qualunque sia il numero degli sbarchi o imbarchi effettuati dallo stesso passeggero durante la crociera.

L'esercizio della facoltà di cui al primo comma è indipendente da quanto dovuto in base all'articolo 2 per le merci imbarcate o sbarcate.

*(È approvato).*

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1962

## ART. 6.

*(Misure contro la discriminazione di bandiera).*

Se le navi italiane vengono in un Paese straniero assoggettate al pagamento di tasse o di diritti marittimi non imposti alle navi di quel Paese o imposti in misura diversa, le navi di detto Paese decadono dai benefici di cui agli articoli 1, 2 e 5, relativi al pagamento della tassa in abbonamento e delle tasse ridotte o diritti assimilati.

La sussistenza delle condizioni di cui al comma precedente è dichiarata con decreto del Ministro per la marina mercantile di concerto con i Ministri per gli affari esteri, per le finanze e per il tesoro.

*(È approvato).*

## ART. 7.

*(Tassa di ancoraggio per i rimorchiatori).*

I rimorchiatori nazionali e quelli esteri, equiparati in virtù di trattati ai nazionali, sono soggetti al pagamento di una tassa di ancoraggio, con validità annuale, di lire 25 per ogni cavallo indicato di potenza delle rispettive macchine motrici.

I rimorchiatori battenti bandiera estera, non equiparata a quella nazionale, sono soggetti al pagamento del doppio della tassa di cui al comma precedente.

La forza in cavalli delle macchine motrici è desunta dai documenti di bordo.

*(È approvato).*

## ART. 8.

*(Termine per il pagamento della tassa di ancoraggio).*

Le tasse di ancoraggio devono essere pagate prima della partenza della nave e, comunque, non più tardi di 30 giorni dall'approdo.

*(È approvato).*

## ART. 9.

*(Trasformazione della tassa di ancoraggio già pagata).*

Non è ammessa la trasformazione della tassa di ancoraggio, valevole per 30 giorni, nella corrispondente tassa annuale, né la trasformazione della stessa tassa, relativa alla navigazione tra i porti dello Stato, in quella per l'estero.

È ammessa invece la trasformazione della tassa annuale per lo Stato in quella annuale

per l'estero verso pagamento della differenza tra le due tasse.

I divieti di cui al primo comma non si applicano quando le navi non abbiano ancora lasciato il porto nel quale hanno pagato la tassa.

Ove si faccia luogo alla trasformazione della tassa, la differenza dovuta sarà liquidata con effetto e validità dalla data di decorrenza della tassa precedentemente pagata.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo 10:

## ART. 10.

*(Proroga della validità della tassa di ancoraggio).*

Il periodo di validità della tassa di ancoraggio è prorogato:

1°) per il tempo trascorso dalla nave in un porto dello Stato in quarantena di osservazione o di rigore;

2°) per il tempo di sospensione, per causa di forza maggiore, accertata dalle autorità marittime, dei lavori di riparazione nei bacini di carenaggio o sugli scali di alaggio nei quali trovasi la nave;

3°) per il tempo di sospensione delle operazioni commerciali a causa di sciopero delle maestranze portuali e sempreché la nave si sia trovata nella impossibilità di condurle a termine prima della scadenza della tassa;

4°) per il periodo di iscrizione nel naviglio ausiliario dello Stato della nave requisita per esigenze della Marina militare limitatamente alla tassa in abbonamento annuale.

L'onorevole Sinesio ha presentato il seguente emendamento:

*« Aggiungere all'articolo 10 il seguente paragrafo quinto: »*

5°) per il tempo in cui la nave, a seguito di determinazione dell'autorità marittima, sosta inoperosa nelle acque portuali tra la data di arrivo in porto o in rada e la data in cui essa viene effettivamente posta in condizioni di iniziare le operazioni commerciali ».

L'onorevole Frunzio ha presentato i seguenti emendamenti:

*« Aggiungere un quinto paragrafo così formulato: »*

« 5°) per il tempo di inoperosità commerciale della nave, intercorrente tra la data di arrivo in porto o in rada e la data in cui

la nave stessa sia stata posta in condizione di iniziare le operazioni di commercio ».

« Oppure in subordinata aggiungere il seguente quinto paragrafo:

« 5°) per il tempo in cui la nave a seguito di determinazione dell'autorità marittima, sosta inoperosa nelle acque portuali tra la data di arrivo in porto o in rada e la data in cui essa viene effettivamente posta in condizioni di iniziare le operazioni commerciali ».

SINESIO. È la stessa cosa, ritiro per tanto il mio emendamento e mi associo al primo emendamento dell'onorevole Frunzio.

DOMINEDO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche con l'emendamento, presentato dall'onorevole Frunzio, è messo in evidenza che la ragione dell'attesa per poter essere messi in condizione di ormeggiare ed iniziare le operazioni, dipende da *factum principis* cioè dalla determinazione dell'autorità.

Con questo spirito accetto dunque l'emendamento Frunzio-Sinesio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento aggiuntivo Frunzio-Sinesio.

(È approvato).

Naturalmente, il secondo emendamento Frunzio decade.

Pongo in votazione l'articolo 10 così emendato.

(È approvato).

L'articolo 10 resta pertanto così formulato:

#### ART. 10.

(*Proroga della validità della tassa di ancoraggio*).

Il periodo di validità della tassa di ancoraggio è prorogato:

1°) per il tempo trascorso dalla nave in un porto dello Stato in quarantena di osservazione o di rigore;

2°) per il tempo di sospensione, per causa di forza maggiore, accertata dalle autorità marittime, dei lavori di riparazione nei bacini di carenaggio o sugli scali di alaggio nei quali trovatisi la nave;

3°) per il tempo di sospensione delle operazioni commerciali a causa di sciopero delle maestranze portuali e sempreché la nave si sia trovata nella impossibilità di condurle a termine prima della scadenza della tassa;

4°) per il periodo di iscrizione nel naviglio ausiliario dello Stato della nave requisita per esigenze della Marina militare limitatamente alla tassa in abbonamento annuale.

5°) per il tempo di inoperosità commerciale della nave, intercorrente tra la data di arrivo in porto o in rada e la data in cui la nave stessa sia stata posta in condizione di iniziare le operazioni di commercio.

Poiché agli articoli 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 e 26 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

#### ART. 11.

(*Cabotaggio effettuato dalle navi che hanno pagato la tassa di ancoraggio annuale per l'estero*).

Le navi nazionali che hanno pagato la tassa in abbonamento annuale per l'estero possono, per tutto il tempo dell'abbonamento, esercitare il cabotaggio fra i porti, le rade e le spiagge dello Stato senza pagare altra tassa di ancoraggio.

(È approvato).

#### ART. 12.

(*Navi abbonate alla tassa di ancoraggio annuale per lo Stato che imprendono viaggi per l'estero*).

Le navi di stazza netta superiore a 350 tonnellate, che hanno pagato la tassa in abbonamento annuale per la navigazione esclusiva fra i porti, le rade e le spiagge dello Stato, possono essere autorizzate, durante il periodo di validità e senza il pagamento di altra tassa, ad imprendere viaggi — con o senza operazioni di commercio — per l'estero.

Le navi predette, al loro ritorno nello Stato, e sempre che sbarchino tutto o parte del carico imbarcato all'estero, sono soggette, nel solo primo porto di approdo, al pagamento della tassa di cui all'articolo 1 o, quando ne ricorrano le condizioni previste, di quelle di cui all'articolo 2.

Il tempo impiegato nei suddetti viaggi non sarà dedotto dal periodo di validità della tassa annuale.

(È approvato).

#### ART. 13.

(*Navi esenti dal pagamento della tassa di ancoraggio*).

Sono esenti dal pagamento della tassa di ancoraggio:

a) le navi di stazza netta inferiore a 50 tonnellate;

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1962

- b) le navi da guerra;
- c) le navi da diporto di qualunque bandiera riconosciute tali dai rispettivi governi;
- d) le navi in disarmo;
- e) le navi in rilascio forzato o volontario quando non facciano operazioni di commercio e quelle che approdano in zavorra per passare in disarmo, esservi riparate o trasformate o per svernare;
- f) le navi porta-cavi;
- g) le navi ospedale;
- h) le navi nazionali che esercitano la pesca e che siano adibite esclusivamente al trasporto del pescato di altre navi nazionali ad eccezione di quelle di cui al successivo articolo;
- i) le navi addette ai servizi marittimi dei porti, delle rade e delle spiagge dello Stato, eccettuato quelle di cui all'articolo 7, ed i galleggianti mobili in genere adibiti ai servizi attinenti alla navigazione ed al traffico marittimo;
- l) le navi di proprietà dello Stato addette ai servizi di vigilanza costiera.

(È approvato).

## ART. 14.

*(Tassa d'ancoraggio per le navi che effettuano la pesca oltre gli stretti).*

Le navi nazionali che effettuano la pesca oltre gli stretti o che siano adibite esclusivamente al trasporto del pescato di dette navi, sono soggette al pagamento della tassa di ancoraggio di cui all'articolo 1, o di quella ridotta di cui all'articolo 2, quando, ritornando nello Stato, compiano nel porto di arrivo operazioni di commercio.

Lo sbarco dei prodotti della pesca, che non abbiano subito trasformazione non è considerato operazione di commercio.

(È approvato).

## ART. 15.

*(Operazioni non qualificate commerciali ai fini della tassa di ancoraggio).*

Per l'applicazione della tassa di ancoraggio non sono considerate operazioni di commercio:

- a) mandare imbarcazioni a terra;
- b) consegnare o ricevere lettere o anche semplici campioni;
- c) rifornirsi di provviste, di combustibile e di attrezzi di bordo necessari al compimento del viaggio;

d) lo sbarco di passeggeri per malattia o a causa di rilascio forzato riconosciuto dall'Autorità marittima;

e) lo sbarco di merci ordinate da sentenza dell'Autorità giudiziaria;

f) lo sbarco del rame e del metallo vecchio di foderatura della carena delle navi, quantunque avvenga in porto diverso da quello in cui detto metallo fu cambiato, purché lo sbarco si effettui dalla stessa nave alla quale il metallo apparteneva;

g) l'imbarco, lo sbarco o il trasbordo di fusti, di cassoni o in genere di recipienti vuoti, quando debbano servire, od abbiano servito, per prendere o lasciare un carico in un porto dello Stato;

h) l'imbarco e lo sbarco dei proprietari, dell'armatore, delle loro famiglie, degli operai addetti al cantiere e delle persone invitate, trasportati dalla nave varata dal cantiere al porto di allestimento;

i) l'imbarco e lo sbarco di oggetti trasportati gratuitamente da una nave, su invito delle autorità marittime, postali o consolari;

l) l'imbarco e lo sbarco di naufraghi trasportati per rimpatriare su invito delle autorità marittime e consolari, a meno che non sia per essi pagato il nolo stabilito per gli altri passeggeri;

m) l'imbarco e lo sbarco, per le navi addette ai salvataggi marittimi, di uomini pratici per i lavori relativi ai salvataggi stessi.

n) l'imbarco e lo sbarco del personale specializzato addetto al controllo degli apparecchi tecnici di bordo;

o) lo sbarco dei materiali provenienti dai recuperi assunti dall'autorità marittima;

p) lo sbarco temporaneo di tutto o parte del carico a seguito di avaria della nave;

q) lo sbarco definitivo di una parte del carico ordinato dall'autorità marittima per ragioni attinenti alle condizioni di navigabilità della nave;

r) l'imbarco e lo sbarco di colli del corriere diplomatico italiano;

s) l'imbarco di oggetti inviati per uso ufficiale dal Ministero degli affari esteri agli uffici diplomatici e consolari.

(È approvato).

## ART. 16.

*(Diritto dovuto dalle navi e dai galleggianti esenti dalla tassa di ancoraggio).*

Le navi del servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge dello Stato ed i gal-

leggianti mobili in genere impiegati nei servizi attinenti alla navigazione ed al traffico marittimo, esenti dalla tassa d'ancoraggio a termine della lettera *i*) dell'articolo 13, sono soggette al pagamento di un diritto annuale di lire 500 se hanno una stazza netta non superiore a 25 tonnellate, di lire 1.000 se hanno una stazza netta non superiore a 50 tonnellate e di lire 2.000 se hanno una stazza netta superiore a 50 tonnellate.

## CAPO II.

SOPRATASSA DI ANCORAGGIO  
PER LE MERCI IN COPERTA

## ART. 17.

*(Navi soggette al pagamento della soprata-  
ssa di ancoraggio per le merci collocate in  
coperta e relativi limiti e condizioni).*

Le navi di stazza netta superiore a 350 tonnellate provenienti o dirette all'estero, aventi merci in coperta ovvero nelle sovrastrutture, la stazza delle quali non sia già compresa nella stazza lorda, sono soggette al pagamento di una sopratassa di ancoraggio nella misura di cui alla lettera *c*) dell'articolo 1 in ragione delle tonnellate di stazza corrispondenti allo spazio occupato dalle merci suddette secondo le norme vigenti sulla stazzatura delle navi.

*(È approvato).*

## ART. 18.

*(Decorrenza della sopratassa di ancoraggio).*

La sopratassa di ancoraggio decorre dal giorno in cui la nave avente merci in coperta, approda ad un porto, ad una rada o spiaggia dello Stato per compiere operazioni commerciali.

Per la nave che imbarca per la prima volta merci in coperta la sopratassa decorre dal giorno in cui ebbe inizio l'imbarco delle merci stesse.

*(È approvato).*

## ART. 19.

*(Scadenza della sopratassa di ancoraggio).*

La sopratassa di ancoraggio non può avere scadenza posteriore a quella della tassa di ancoraggio.

*(È approvato).*

## ART. 20.

*(Navi esenti dal pagamento della sopratassa di ancoraggio).*

Sono esenti dal pagamento della sopratassa d'ancoraggio le navi che trasportano le merci di cui alle sottoindicate categorie ed hanno nelle stive uno spazio vuoto corrispondente al volume delle merci collocate in coperta:

*a*) le materie pericolose, in quei casi in cui, in base alle norme sull'imbarco, trasporto in mare e sbarco di dette materie, è fatto divieto di imbarcarle sotto coperta;

*b*) le merci facilmente deperibili;

*c*) le merci voluminose le quali per le loro dimensioni non possono essere introdotte nelle stive;

*d*) le merci emananti cattivi odori;

*e*) gli animali vivi.

*(È approvato).*

## ART. 21.

*(Esenzione dal pagamento della sopratassa di ancoraggio per fusti e recipienti vuoti).*

Sono esenti dal pagamento della sopratassa di ancoraggio le navi che trasportano fusti, cassoni e recipienti in genere vuoti, che debbano servire o abbiano servito per prendere o lasciare un carico in un porto dello Stato, quando anche non abbiano nelle stive un corrispondente spazio vuoto.

*(È approvato).*

## ART. 22.

*(Estensione alla sopratassa di ancoraggio delle norme relative alla tassa d'ancoraggio).*

Le norme relative alla tassa di ancoraggio si applicano alla sopratassa di ancoraggio in quanto non siano contrarie o incompatibili con le norme di questo capo.

*(È approvato).*

## CAPO III.

TASSA SUPPLEMENTARE DI ANCORAGGIO  
A GENOVA, NAPOLI E VENEZIA

## ART. 23.

*(Tassa supplementare di ancoraggio nei porti di Genova, Venezia e Napoli).*

Le navi che compiano nei porti di Genova, Venezia e Napoli operazioni di commercio

sono assoggettate al pagamento di una tassa supplementare di ancoraggio di lire 2 per ogni tonnellata di stazza netta.

La tassa è dovuta ad ogni approdo, salvo quanto disposto nell'articolo seguente.

(È approvato).

ART. 24.

*(Tassa supplementare di ancoraggio per le navi inferiori a 100 tonnellate di stazza netta e per i rimorchiatori).*

Per le navi di stazza netta non superiore a 100 tonnellate e per quelle addette ai servizi del porto la tassa supplementare di lire 2 per ogni tonnellata di stazza netta è pagata una sola volta ed ha validità fino alla scadenza della tassa di ancoraggio. Essa parimenti è pagata una sola volta, unitamente alla tassa d'ancoraggio, dai rimorchiatori ed è liquidata con il criterio indicato nell'articolo 7.

(È approvato).

ART. 25.

*(Tassa supplementare di ancoraggio per le navi in crociera turistica).*

Le navi di cui all'articolo 5 che approdano nei porti di Genova, Venezia e Napoli e vi compiono esclusivamente operazioni di imbarco o di sbarco di passeggeri hanno facoltà di pagare in luogo dell'intero ammontare della tassa supplementare di ancoraggio di cui all'articolo 23, determinata in base alla stazza netta, un cinquantesimo del suddetto ammontare per ogni passeggero imbarcato o sbarcato con un minimo globale di lire 1.000.

(È approvato).

ART. 26.

*(Esenzione dal pagamento della tassa supplementare d'ancoraggio).*

La tassa supplementare di ancoraggio di cui all'articolo 23 non è dovuta, salvo per le navi addette ai servizi marittimi del porto, quando la nave è esente dal pagamento della tassa di ancoraggio.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 27. Ne do lettura.

TITOLO II.

**TASSE SULLE MERCI E SUI PASSEGGERI**

CAPO I.

**TASSA ERARIALE DI SBARCO SULLE MERCI PROVENIENTI DALL'ESTERO**

ART. 27.

*(Indicazione delle merci soggette alla tassa di sbarco e relative aliquote).*

Sulle merci provenienti dall'estero che vengono sbarcate nei porti, rade o spiagge

dello Stato per essere destinate alla importazione definitiva o temporanea si applica una tassa di sbarco per ogni tonnellata metrica nella seguente misura:

a) lire 10 per fosfati e assimilati e nitrati escluso il nitrato di soda;

b) lire 20 per i materiali da costruzione muraria;

c) lire 30 per i cereali;

d) lire 65 per le altre merci.

L'onorevole Canestrari ha presentato il seguente emendamento:

« Sostituire la disposizione della lettera d) con la seguente:

d) lire 60 per gli oli minerali, lire 65 per le altre merci ».

L'onorevole Sinesio ha presentato il seguente altro emendamento:

« Al testo dell'articolo 27, aggiungere il seguente comma:

« La misura della tassa di sbarco viene ridotta del 50 per cento per le merci sbarcate nei porti, rade e spiagge dello Stato che hanno un traffico annuale non superiore ad un milione di tonnellate ».

Desidero far notare che su questi due emendamenti vi è il parere contrario da parte della Commissione del bilancio con questa motivazione: « in quanto detti emendamenti implicherebbero una diminuzione del nuovo gettito patrimoniale atteso dall'applicazione del provvedimento, alterando l'equilibrio tra nuove entrate e nuove spese dalla stessa implicato ».

Questa stessa motivazione è stata adottata per esprimere il parere contrario agli emendamenti presentati dall'onorevole Geffer-Wondrich agli articoli 33 e 34.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche io credo di dover esprimere parere contrario, ma per una ragione più profonda ed intenzionale, che non il mero criterio finanziario adottato dalla Commissione che ci ha dato il parere. Si introduce un principio di discriminazione: io comprendo l'esenzione per le merci povere, ma che nell'ambito di quelle ricche si introduce una distinzione adottando diverse tariffe, ci lascia perplessi.

Per queste ragioni esprimerei parere contrario.

BOIDI, *Relatore*. Anche il relatore si associa al parere contrario del Governo e della Commissione bilancio.

SINESIO. Il mio emendamento poteva servire ad agevolare i porti che non sono attrez-

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1962

zati e non hanno quindi possibilità di competere con i porti più grandi. Questo articolo 27 tenderà ad indirizzare verso i grandi porti il traffico dei piccoli porti.

Se però la Commissione bilancio ha espresso parere contrario, io non intendo far ritornare il disegno di legge a tale Commissione e perciò ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. L'emendamento dell'onorevole Canestrari si intende decaduto, essendo il presentatore assente.

Pongo in votazione l'articolo 27 nel testo del disegno di legge governativo di cui ho dato testè lettura.

(È approvato).

Poiché agli articoli 28, 29, 30, 31 e 32 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

## ART. 28.

(Frazioni di tonnellata).

Per l'applicazione delle tasse di cui al precedente articolo 27 ed ai susseguenti articoli 33, 34 e 35, le frazioni di tonnellata superiori al quintale sono considerate come tonnellata intera; di quelle inferiori non si tiene conto.

(È approvato).

## ART. 29.

(Esenzioni).

Sono esenti dalla tassa di cui all'articolo 27:

a) i materiali provenienti dalla demolizione delle navi quando tale demolizione sia effettuata nello Stato;

b) le merci in reimportazione a scarico di esportazione temporanea e quelle nazionali ammesse alla reintroduzione in franchigia;

c) i pacchi postali;

d) le merci estratte dai depositi e punti franchi situati in località costiere e dichiarate per importazione, per le quali sia data la prova della loro provenienza da altro porto dello Stato o del loro arrivo per via di terra;

e) le merci provenienti dall'estero per via di terra, le quali, conservando la condizione doganale di merci estere, vengono imbarcate in un porto dello Stato per raggiungere altro porto nazionale e quivi siano sbarcate;

f) le merci destinate ai rappresentanti dei governi esteri ammessi a godere della fran-

chigia doganale, purché risultino giunte con diretta destinazione ai rappresentanti stessi;

g) i bagagli a seguito dei viaggiatori salvo che essi contengano merci, compresi in questi gli oggetti di biancheria e di vestiario nuovi in quantità non inferiore al quintale; le masserizie e gli arredi casalinghi usati;

h) le merci donate, a scopo di assistenza sociale, allo Stato e ad enti, istituti ed organismi i quali, riconosciuti dallo Stato, perseguono tale finalità.

(È approvato).

## CAPO II.

## TASSA SUI PASSEGGERI A GENOVA, NAPOLI E TRIESTE

## ART. 30.

(Provenienza e destinazione e classe dei passeggeri).

I passeggeri che sbarcano o si imbarcano nei porti di Genova, Napoli e Trieste sono soggetti al pagamento di una tassa per lo sbarco o l'imbarco nella seguente misura:

a) lire 400 se di prima classe e lire 160 se di seconda classe quando provengano o siano diretti a porti situati nel Mediterraneo, limitato allo Stretto di Gibilterra ed al Canale di Suez ed in esso compresi il Mar Nero, il Mar di Marmara ed il Mar d'Azof;

b) lire 1.200 se di prima classe e lire 400 se di seconda classe quando provengano o siano diretti a porti europei situati fuori del Mediterraneo come sopra delimitato o a porti del Mar Rosso;

c) lire 2.400 se di prima classe e lire 800 se di seconda classe quando provengano o siano diretti a porti diversi da quelli sopra enunciati;

d) lire 40,80 e 200 se di terza classe, o emigranti, nei tre casi suddetti.

La tassa suddetta avrà vigore nel porto di Genova fino al 30 giugno 1984.

(È approvato).

## ART. 31.

(Trasbordo).

I viaggiatori muniti di biglietto cumulativo, in caso di trasbordo, sono soggetti al pagamento di una sola delle due tasse di sbarco o di imbarco, nella misura stabilita per il maggiore percorso.

(È approvato).

## ART. 32.

*(Esenzioni dal pagamento della tassa sui passeggeri).*

Sono esenti dal pagamento della tassa di imbarco e sbarco di cui all'articolo 30:

a) i bambini per i quali, secondo le norme per i viaggi marittimi, non è richiesto il pagamento di almeno mezzo biglietto;

b) i marittimi di bassa forza e i componenti le rispettive famiglie che rientrano dall'estero per compiuta campagna di pesca su navi nazionali nonché le persone che fossero imbarcate su richiesta consolare, sempre quando in detti casi il viaggio sia effettuato con biglietto gratuito;

c) i passeggeri indigenti che le compagnie di navigazione siano tenute a trasportare gratuitamente per obblighi imposti da autorità nazionali o straniere, i profughi, gli estradati, i naufraghi, i passeggeri respinti dai porti di destinazione quando però non siano tenuti al pagamento del biglietto di ritorno;

d) i passeggeri diretti o provenienti da altro porto nazionale;

e) i passeggeri che scendano e rientrino a bordo durante le soste della nave nel porto;

f) i passeggeri indicati nell'articolo 5;

g) il personale dei cantieri o delle officine navali imbarcato per il controllo degli apparecchi tecnici di bordo;

h) il personale diplomatico e consolare che esercita le proprie funzioni in Italia e presso lo Stato della Città del Vaticano e le rispettive famiglie sotto condizione di reciprocità nei confronti del corrispondente personale italiano e rispettive famiglie, i Nunzi Apostolici ed il personale delle nunziature;

i) i funzionari di cittadinanza non italiana di Organizzazioni internazionali e le rispettive famiglie ai quali, in base a convenzioni internazionali, siano riconosciuti privilegi diplomatici;

l) le comunità di lavoro e quelle che prendano parte a manifestazioni, ricorrenze ed avvenimenti riconosciuti di notevole importanza dal Ministro per il tesoro, di concerto col Ministro per la marina mercantile.

*(È approvato).*

Passiamo all'articolo 33. Ne do lettura.

## CAPO III.

TASSA SULLE MERCI SBARcate, IMBARcate E IN TRANSITO NEI PORTI DI GENOVA, VENEZIA, NAPOLI, LIVORNO, CIVITAVECCHIA, TRIESTE, SAVONA E BRINDISI

## ART. 33.

*(Tassa sulle merci nei porti di Genova, Venezia e Napoli).*

Sulle merci, sbarcate, imbarcate e in transito nei porti di Genova, Venezia e Napoli si applica una tassa, per ogni tonnellata metrica nella seguente misura:

A) *Merici sbarcate:*

lire 7,50, quando trattasi di fosfati e assimilati, e nitrati, escluso il nitrato di soda;

lire 15, quando trattasi di cereali, sabbia, ghiaia e pozzolana, argilla e terre refrattarie, caolino o quarzite non macinati, calce viva e spenta, pietra da cemento e da calce, cementi ed agglomerati cementizi, piastrelle e pietre da pavimentazione, laterizi, pietre da costruzione;

lire 25, quando trattasi di carbone e olii minerali alla rinfusa;

lire 70, quando trattasi di articoli da abbigliamento, cacao, caffè, colofonia e resina, droghe e coloniali, glucosio, gomma in genere, macchine e veicoli, olii minerali in recipienti di qualsiasi specie e capacità, paraffine, prodotti alimentari in conserva, tabacco, tamarindo, thè e trementina;

lire 35, quando trattasi di merci diverse da quelle sopra indicate.

B) *Merici imbarcate:*

lire 7,50, quando trattasi di fosfati e assimilati, e nitrati, escluso il nitrato di soda;

lire 10, quando trattasi di sabbia, ghiaia e pozzolana, argilla e terre refrattarie, caolino e quarzite non macinati, calce viva e spenta, pietra da cemento e da calce, cementi ed agglomerati cementizi, piastrelle e pietre da pavimentazione, laterizi, pietre da costruzione;

lire 35, quando trattasi di articoli di abbigliamento, cacao, caffè, colofonia e resina, droghe e coloniali, glucosio, gomma in genere, macchine e veicoli, olii minerali in recipienti di qualsiasi specie e capacità, paraffine, prodotti alimentari in conserva, tabacco, tamarindo, thè e trementina;

lire 15, quando trattasi di cereali o di merci diverse da quelle sopra indicate.

C) *Merci in transito provenienti e dirette all'estero:*

lire 7,50, quando trattasi di fosfati e nitrati, escluso il nitrato di soda;

lire 15, quando trattasi di cereali, carbone ed olii minerali alla rinfusa;

lire 30, quando trattasi di merci diverse da quelle sopra indicate.

La tassa suddetta si applica nel porto di Genova fino al 30 giugno 1984 e nel porto di Venezia fino al 31 dicembre 1984.

L'onorevole Geffer-Wondrich ha presentato i seguenti emendamenti:

« Al testo del titolo dell'articolo 33 aggiungere la parola: Livorno. »

« Al primo comma, dopo le parole: Venezia, Napoli, aggiungere l'altra: Livorno ». »

« Alla lettera a) sostituire le parole: lire 25, quando trattasi di carbone e olii minerali alla rinfusa, con le altre: lire 25 quando trattasi di carbone, lire 22 quando trattasi di olii minerali alla rinfusa ». »

« Alla lettera b) inserire il seguente alinea dopo i primi tre: lire 12, quando trattasi di olii minerali ». »

« All'ultimo comma aggiungere le parole: « e nel porto di Livorno fino al 31 dicembre 1957 ». »

L'onorevole Caiati ha presentato il seguente emendamento:

« Al testo del titolo del capo III aggiungere la parola: Brindisi ». »

Devo far presente che mentre per l'emendamento dell'onorevole Caiati la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, per quelli dell'onorevole Geffer-Wondrich ha espresso parere contrario.

SINESIO. Se vi è il parere favorevole della Commissione bilancio penso si possa aggiungere anche il porto di Brindisi.

BOGONI. La città di Brindisi non può essere dimenticata.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signori miei, se introduciamo il porto di Brindisi, perché non altri? Devo perciò oppormi a tale emendamento per il senso di giustizia distributiva che deve animare il Governo: anche altri porti premono notevolmente, come ad esempio Bari.

Vi pregherei quindi di rinunciare.

SAMMARTINO. Quali sono stati i criteri discriminativi?

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono stati diligentissimi.

PRESIDENTE. Il testo della legge, in passato, ha sempre previsto soltanto i porti di Genova, Venezia, Napoli, Livorno, Civitavecchia, Trieste e Savona.

BOGONI, *Ritengo*, signor Sottosegretario, che bisogna tenere in considerazione il porto di Brindisi che ha grande importanza per transito di passeggeri e merci.

BOIDI, *Relatore*. Ancona mi ha fatto sapere che non desidera affatto di entrare nell'elenco dei porti considerati dal titolo in questione, perché sono stati fatti i ponti e non ne trarrebbe giovamento.

SINESIO. Io mi sarei trovato a disagio e in difficoltà se effettivamente si fosse fatta una situazione di natura particolare per Brindisi e non per altri.

Se Brindisi ha fatto proporre da un deputato un emendamento, vuol dire che sussiste una esigenza al riguardo e d'altra parte non credo che vi sia negligenza da parte degli altri, perché abbiamo avuto il caso di Ancona, che come ha detto l'onorevole Boidi, non ha avanzato alcuna richiesta, perché non vi ha interesse. Comprenderei le perplessità se la Commissione bilancio avesse dato parere contrario.

Vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario, a nome della Commissione, di non opporsi all'emendamento per il porto di Brindisi: io non sono brindisino, ma sono meridionale ed ogni qual volta si pone un problema del meridione e del mezzogiorno io mi sento impegnato e da questa ragione è scaturito il mio emendamento meridionalistico, che tendeva a favorire tutti i piccoli porti del mezzogiorno. Almeno che sia approvato l'emendamento per uno di essi.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È quel che stiamo facendo per la « Montecatini » che serve i lavoratori.

FRUNZIO. La Commissione è favorevole all'emendamento per il porto di Brindisi, ma sorgono delle perplessità perché vi sono altri porti in zone industriali, specialmente se si guardi allo sviluppo della Sicilia. È vero che le Camere di commercio non si sono preoccupate in proposito, ma in un'armonica legge dobbiamo mirare ad un trattamento uniforme.

Mi permetto di dire questo, perché se è vero che vi è il parere favorevole della Commissione bilancio, è anche vero che lo stesso parere della Commissione bilancio poteva essere dato per altri porti, qualora da noi indicati.

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1962

Approvando questo emendamento io faccio un voto al Governo perché presenti un provvedimento organico al riguardo, perché io non so se il porto di Salerno, che ha sviluppo industriale forse con la stessa capacità di Brindisi, non abbia fatto richiesta per dimenticanza.

BOGONI. Mi associo ai voti fatti dal collega onorevole Frunzio. Poco fa il collega onorevole Boidi diceva che Ancona ha fatto sapere di non voler essere contemplata nel provvedimento, mentre Brindisi ha, invece, fatto pressione presso noi parlamentari della zona per essere immessa nella lista dei porti del capo III. Io ritengo che sia bene immetterla, e faccio voti affinché in avvenire lo stesso possa essere fatto per altri porti.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non posso aderire formalmente, pur tenendo sommo conto di quello che è stato detto, perché sono tutore della giustizia distributiva. Sono in gioco, Bari, Palermo, Cagliari, Salerno, a tacere della *rari nantes* di Ancona.

Avevo fatto presente queste considerazioni e, fermo l'intendimento del Governo di affrontare ad un certo momento organicamente il problema, non posso che rimettermi alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato al testo del titolo del capo III dall'onorevole Caiati e accettato dalla Commissione, dopo aver sentito le dichiarazioni del Governo.

(È approvato).

Il titolo del capo III rimane pertanto così formulato:

« Tassa sulle merci sbarcate, imbarcate e in transito nei porti di Genova, Venezia, Napoli, Livorno, Civitavecchia, Trieste, Savona e Brindisi.

Pongo in votazione l'articolo 33, di cui ho dato lettura, intendendosi decaduti gli emendamenti dianzi letti dell'onorevole Geffer-Wondrich, essendo questi momentaneamente assente.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 34:

ART. 34.

(Tassa sulle merci nei porti di Livorno e Civitavecchia).

« Nei porti di Livorno e Civitavecchia la tassa sulle merci di cui alle lettere a) e b) dell'articolo precedente è rispettivamente ridotta

a lire 4, lire 10, lire 20, lire 60, lire 30 per le merci sbarcate ed a lire 4, lire 6, lire 35, lire 9 per le merci imbarcate.

Nel porto di Livorno si applica altresì sulle merci in transito provenienti e dirette all'estero una tassa per ogni tonnellata metrica nella seguente misura:

lire 4, quando trattasi di fosfati e nitrati, escluso il nitrato di soda;

lire 9, quando trattasi di cereali;

lire 15, quando trattasi di carbone e olii minerali alla rinfusa;

lire 30, per tutte le altre merci.

Le tasse predette si applicano fino al 31 dicembre 1975 ».

All'articolo 34 l'onorevole Geffer-Wondrich ha presentato il seguente emendamento:

« Sostituire l'articolo 34 con il seguente:

(Tassa sulle merci nel porto di Civitavecchia).

« Nel porto di Civitavecchia la tassa sulle merci di cui alle lettere a) e b) dell'articolo precedente è rispettivamente ridotta a lire 4, lire 10, lire 20, lire 60, lire 30 per le merci sbarcate ed a lire 4, lire 6, lire 35, lire 9 per le merci imbarcate.

La tassa predetta si applica fino al 31 dicembre 1975 ».

L'onorevole Caiati ha presentato il seguente emendamento:

« All'articolo 34 (titolo di testata) aggiungere la parola: Brindisi ».

« Al primo capoverso dell'articolo 34 dopo le parole: Nei porti di, aggiungere la parola: Brindisi, ecc. ».

Sull'emendamento dell'onorevole Geffer-Wondrich la Commissione bilancio ha espresso parere contrario.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Nel testo originario è già contemplato il porto di Civitavecchia.

PRESIDENTE. Il secondo emendamento presentato dall'onorevole Geffer-Wondrich sostituisce l'articolo 34 per quanto si riferisce alle merci del porto di Civitavecchia, che hanno una diversa tariffa.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei un chiarimento dall'onorevole Geffer-Wondrich.

L'articolo 34 consta di due parti: una di carattere generale che si riferisce sia a Livorno, sia a Civitavecchia, un'altra, particolare, che si riferisce solo a Livorno. Ora l'onorevole Geffer-Wondrich propone un emendamento per Civitavecchia.

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1962

GEFTER-WONDRICH. Per Livorno vi è un altro emendamento.

PRESIDENTE. Quello è già decaduto in sua assenza, onorevole Gefter-Wondrich.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Quindi io dico che non basta la norma generale del primo comma dell'articolo 34 che concerne tanto Civitavecchia che Livorno.

GEFTER-WONDRICH. Riguarda tutti e due, ma abbiamo chiesto una riduzione per Civitavecchia.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ma è aggiuntivo o sostitutivo?

GEFTER-WONDRICH. È sostitutivo; ormai il criterio per Livorno è superato e resta quello per Civitavecchia.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Quindi si tratterebbe di estendere a Civitavecchia quello che è previsto per Livorno: questo è lo spirito?

Allora basterebbe sopprimere nel secondo comma le parole « nel porto di Livorno » e tutto sarebbe risolto. Io però direi *quæta non movere*, pur essendo particolarmente legato a Civitavecchia; e d'altronde urtiamo contro il parere della Commissione bilancio.

GEFTER-WONDRICH. Ritiro allora il mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Caiati testé letto.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 34 così emendato:

## ART. 34.

(*Tassa sulle merci nei porti di Livorno Civitavecchia e Brindisi*).

Nei porti di Livorno, Civitavecchia e Brindisi la tassa sulle merci di cui alle lettere a) e b) dell'articolo precedente è rispettivamente ridotta a lire 4, lire 10, lire 20, lire 60, lire 30 per le merci sbarcate ed a lire 4, lire 6, lire 35, lire 9 per le merci imbarcate.

Nel porto di Livorno si applica altresì sulle merci in transito provenienti e dirette all'estero una tassa per ogni tonnellata metrica nella seguente misura:

lire 4, quando trattasi di fosfati e nitrati, escluso il nitrato di soda;

lire 9, quando trattasi di cereali;

lire 15, quando trattasi di carbone e olii minerali alla rinfusa;

lire 30, per tutte le altre merci.

Le tasse predette si applicano fino al 31 dicembre 1975.

(È approvato).

Poiché agli articoli 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 e 49 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

## ART. 35.

(*Tassa sulle merci nel porto di Trieste*).

Sulle merci sbarcate o imbarcate nel porto di Trieste si applica una tassa di lire 0,50 per ogni tonnellata metrica.

La tassa suddetta si applica fino al 31 dicembre 1979.

(È approvato).

## ART. 36.

(*Addizionale alla tassa sulle merci nel porto di Genova*).

Il Consorzio autonomo del porto di Genova, allo scopo di far fronte alle spese necessarie per opere di sistemazione e miglioramento del porto, ha facoltà di applicare, previo assenso dei Ministeri del tesoro, delle finanze e della marina mercantile, una addizionale non superiore al 10 per cento alla tassa sulle merci, prevista dall'articolo 33.

La suddetta addizionale può in ogni tempo essere tolta o ribassata con provvedimento immediatamente esecutivo del Consorzio, limitatamente alla tassa sulle merci in transito.

(È approvato).

## ART. 37.

(*Tassa sulle merci nei porti di Savona e Vado Ligure*).

L'Ente portuale Savona-Piemonte, per provvedere ai suoi compiti di istituto, ha facoltà di applicare una tassa non superiore a lire 15 per ogni tonnellata metrica sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti di Savona e di Vado Ligure.

La tassa suddetta è applicabile fino al 31 dicembre 1965.

(È approvato).

## ART. 38.

(*Trasbordo*).

In caso di trasbordo delle merci da una nave all'altra la tassa di cui ai precedenti

articoli 33, 34 e 35 è dovuta una sola volta e nella misura maggiore.

(È approvato).

ART. 39.

(Privilegio del pagamento della tassa sulle merci).

Il pagamento della tassa sulle merci di cui agli articoli precedenti e quello della tassa sui carri ferroviari di cui al successivo articolo 43 hanno privilegio sulle merci stesse.

(È approvato).

ART. 40.

(Merci esenti dal pagamento della tassa sulle merci).

Sono esenti dalle tasse di cui agli articoli precedenti:

a) i pacchi postali, le provviste di bordo, il piccolo bagaglio personale;

b) i materiali trasportati a bordo di una nave per essere adibiti come zavorra sempre che non si tratti di merce o per eseguire riparazioni nell'ambito del porto e tutti gli oggetti, qualunque ne sia la specie, che vengano trasferiti a terra per essere riparati e quindi reimbarcati;

c) il carbone, la nafta e gli altri combustibili destinati al consumo di bordo nei limiti della quantità occorrente per compiere il viaggio;

d) il carbone fossile proveniente dall'estero e diretto in transito all'estero, quando la quantità del carbone raggiunga almeno le 100.000 tonnellate annue;

e) i fusti, cassoni e recipienti vuoti in genere quando debbano servire o abbiano servito per prendere o lasciare un carico in un porto dello Stato;

f) i materiali relativi al segnalamento marittimo;

g) sotto condizione di reciprocità le merci destinate ai rappresentanti di Governi esteri, accreditati nello Stato purché risultino giunte dall'estero con diretta destinazione ai rappresentanti stessi;

h) le merci destinate alla Città del Vaticano;

i) le merci donate, a scopo di assistenza sociale, allo Stato o ad Enti, Istituti ed Organismi i quali, riconosciuti dallo Stato, perseguano tale finalità.

(È approvato).

ART. 41.

(Particolari esenzioni nel porto di Civitavecchia).

Nel porto di Civitavecchia oltre alle merci indicate nell'articolo precedente sono esenti dalle tasse di cui all'articolo 34 le ceneri di piriti, gli animali vivi ed il pesce fresco in arrivo dalla Sardegna.

(È approvato).

ART. 42.

(Particolari esenzioni nel porto di Trieste).

Oltre alle merci indicate nell'articolo 40 sono esenti nel porto di Trieste dalla tassa stabilita dall'articolo 35 i prodotti e i generi di approvvigionamento locale provenienti dai centri agricoli della Venezia Giulia.

(È approvato).

CAPO IV.

TASSA SUI CARRI FERROVIARI E SUGLI AUTOMEZZI

ART. 43.

(Misure della tassa).

Per ogni carro ferroviario completo caricato o scaricato nell'ambito dei porti di Genova e Napoli si applica una tassa di lire 20.

Rispetto alle partite di collettame si applica per ogni partita una tassa di lire 2.

La tassa suddetta ha vigore nel porto di Genova fino al 30 giugno 1984.

(È approvato).

ART. 44.

(Tassa sugli automezzi nel porto di Genova).

Gli automezzi e i rimorchi che entrino ed escano dall'ambito del porto di Genova con carico di merci o materiali oggetto di operazioni di imbarco o sbarco, sono soggetti al pagamento di una tassa non superiore al doppio di quella sui carri ferroviari di cui all'articolo 43.

La misura della tassa, nel limite di cui al precedente comma, è determinata dal Consorzio autonomo del porto di Genova previo consenso dei Ministeri del tesoro, delle finanze e della marina mercantile.

(È approvato).

## ART. 45.

*(Esenzione dal pagamento della tassa).*

Sono esenti dall'applicazione della tassa di cui all'articolo 44 gli automezzi che trasportano i pacchi postali, le provviste di bordo, il bagaglio dei passeggeri e del personale di bordo in arrivo ed in partenza, i materiali di riparazione delle navi, quelli per le opere portuali ed in genere gli automezzi che trasportino merci che non formino oggetto di operazioni di imbarco e sbarco.

*(È approvato).*

## TITOLO III.

DEVOLUZIONE DEL PROVENTO  
DI ALCUNE TASSE

## ART. 46.

*(Devoluzione al Consorzio del porto di Genova del provento delle varie tasse applicate in quel porto).*

La metà del provento della tassa supplementare di ancoraggio di cui agli articoli 23 e seguenti e l'intero provento della tassa sui passeggeri, sulle merci e sui carri ferroviari, di cui agli articoli 30, 33 e 43 riscossi nel porto di Genova, sono versati in Tesoreria e devoluti al Consorzio autonomo del porto, al netto delle annualità da questo dovute allo Stato, per essere destinati esclusivamente a nuove opere di ampliamento, sistemazione e miglioramento del porto; l'altra metà del provento della tassa supplementare di ancoraggio ed il provento della tassa sugli automezzi di cui all'articolo 44, sono invece versati al Consorzio suddetto o all'Ufficio incaricato di fare per conto del medesimo il servizio di cassa.

Le spese inerenti alla riscossione delle tasse di cui agli articoli citati nel comma precedente sono a carico del Consorzio.

*(È approvato).*

## ART. 47.

*(Devoluzione del provento di alcune tasse al Provveditorato al porto di Venezia).*

Il provento della tassa supplementare di ancoraggio di cui agli articoli 23 e seguenti, riscosso nel porto di Venezia, è devoluto al locale Provveditorato al porto.

Il provento della tassa sulle merci di cui all'articolo 33 riscosso nel suddetto porto è devoluto come segue:

a) per due terzi al Comune e al Provveditorato al porto per quello riscosso rispettivamente nel porto industriale di Marghera e

nel porto marittimo e un terzo allo Stato fino al 31 dicembre 1962;

b) per metà al Comune e per metà al Provveditorato al porto per il provento complessivo dal 1° gennaio 1963 fino al 31 dicembre 1984.

*(È approvato).*

## ART. 48.

*(Devoluzione della tassa supplementare d'ancoraggio e sui passeggeri all'Ente autonomo del porto di Napoli).*

Il provento della tassa supplementare d'ancoraggio, riscossa nel porto di Napoli ai sensi dell'articolo 23, è devoluto al locale Ente autonomo del porto.

Il provento della tassa sui passeggeri di cui all'articolo 30, è devoluto in parti uguali allo Stato e all'Ente suddetto. La parte devoluta all'Ente deve essere destinata alle spese per il funzionamento della stazione marittima; l'eventuale eccedenza sarà accantonata e destinata alla esecuzione di nuove opere ed attrezzature portuali.

*(È approvato).*

## ART. 49.

*(Devoluzione della tassa passeggeri ai Magazzini generali di Trieste).*

Il provento delle tasse sui passeggeri riscosso nel porto di Trieste ai sensi dell'articolo 30 è devoluto all'Azienda dei Magazzini Generali di Trieste.

Il provento della tassa sui passeggeri è destinato dall'Azienda suddetta alle spese relative al funzionamento della Stazione marittima.

*(È approvato).*

L'onorevole Caiati ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 49-bis:

## ART. 49-bis.

*(Devoluzione della tassa sulle merci al Consorzio del porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi).*

Il provento della tassa sulle merci di cui all'articolo 34 riscosso nel porto di Brindisi è devoluto a quel Consorzio del Porto e dell'area di sviluppo industriale per essere destinato alle spese per il potenziamento delle attrezzature portuali e di manutenzione ordi-

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1962

narìa degli impianti demaniali gestiti dallo stesso Consorzio.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*, Non è possibile fare un regime speciale per Brindisi; tale regime è preveduto solo per Trieste per le ragioni che tutti sanno; nessun altro dei porti italiani ha avuto un regime simile. Abbia pazienza, onorevole Bogoni, nella sua pazienza di predicatore e di uomo retto. Abbiamo fatto la Sicilia e la Sardegna a regime speciale, ma non si può per Brindisi introdurre una forma così speciale.

BOGONI. Brindisi però ne ha bisogno. Se Trieste è ai margini d'Italia, anche Brindisi lo è; questo deve quindi essere fatto per potenziare l'Italia.

Credo che il Sottosegretario di Stato debba rivedere la sua posizione.

BOIDI, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento dell'onorevole Caiati.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questa è materia di disciplina generale dei consorzi, il che è anche allo studio del Ministero come la materia del regime navale. L'attribuzione di determinati proventi ai consorzi nel territorio della Nazione deve essere fatto con criteri unitari. Io non escludo che il problema debba venire presto in discussione e in quella occasione sarà affrontato e risolto.

BOGONI. Oggi vi è già a Trieste e penso che Brindisi sia in condizioni analoghe.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 49-bis.

(Non è approvato).

Poiché agli articoli 50, 51, 52, 53, 54, 55 e 56 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

## TITOLO IV.

TASSE D'AMMISSIONE AGLI ESAMI  
PER IL CONSEGUIMENTO DEI TITOLI  
PROFESSIONALI MARITTIMI

## ART. 50.

(Tassa d'ammissione agli esami per il conseguimento dei titoli professionali marittimi).

L'ammissione agli esami per il conseguimento dei titoli professionali marittimi è subordinata al pagamento di una tassa nella

seguinte misura per ciascun titolo professionale:

Capitano di lungo corso . . . . .	L. 2.000
Aspirante capitano di lungo corso . . . . .	» 1.500
Padrone marittimo per il traffico . . . . .	» 1.000
Padrone marittimo per la pesca . . . . .	» 1.000
Marinaio autorizzato al piccolo traffico . . . . .	» 750
Marinaio autorizzato alla pesca mediterranea . . . . .	» 700
Capobarca per il traffico nello Stato . . . . .	» 500
Capobarca per il traffico locale . . . . .	» 500
Capobarca per la pesca costiera . . . . .	» 500
Capitano di macchina . . . . .	» 2.000
Aspirante capitano di macchina . . . . .	» 1.500
Meccanico navale di 1ª classe . . . . .	» 750
Meccanico navale di 2ª classe per motonavi . . . . .	» 750
Fuochista autorizzato . . . . .	» 750
Motorista abilitato . . . . .	» 750
Marinaio motorista . . . . .	» 500
Maestro d'ascia . . . . .	» 1.000
Perito stazzatore . . . . .	» 1.500
Capitano di gran cabotaggio . . . . .	» 1.500

(È approvato).

## ART. 51.

(Tassa d'ammissione agli esami sull'utilizzazione commerciale della nave per gli ufficiali di vascello)

L'ammissione all'esame sulla utilizzazione commerciale della nave per il conseguimento del titolo di capitano di lungo corso, di aspirante capitano di lungo corso e di allievo capitano di lungo corso, da parte degli ufficiali di vascello che provengano dai corsi normali dell'Accademia navale e siano iscritti nei ruoli della Marina militare, è subordinata rispettivamente al pagamento di una tassa di lire 2.000, di lire 1.500 e lire 1.000.

(È approvato).

## ART. 52.

(Tassa di ammissione agli esami per il conseguimento delle abilitazioni relative alla navigazione da diporto)

L'ammissione agli esami per il conseguimento delle abilitazioni riguardanti la navigazione da diporto è subordinata al pagamento di una tassa di lire 10.000.

(È approvato).

## TITOLO V

**DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE**

## ART. 53.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile di concerto con i Ministri per le finanze e per il tesoro, sentito il Consiglio di Stato, saranno emanate, nel termine di un anno dalla pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*, le disposizioni necessarie per l'esecuzione della legge stessa.

Fino a quando non saranno emanate le norme di cui al precedente comma, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni regolamentari vigenti in materia.

(È approvato).

## ART. 54

Con l'entrata in vigore della presente legge le tasse, le soprattasse di ancoraggio ed i diritti equivalenti, pagati sotto l'imperio delle precedenti leggi, continueranno ad essere validi fino alla loro scadenza.

(È approvato).

## ART. 55.

Sono abrogate le disposizioni di cui agli articoli 20 e seguenti della legge 23 luglio 1896, n. 318, e successive modificazioni; il regio decreto 6 maggio 1909, n. 305, nonché tutte le altre disposizioni vigenti in materia incompatibili con la presente legge.

(È approvato).

## ART. 56.

La presente legge entra in vigore il trentesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

**Discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Durand de la Penne: Modifica dell'articolo 213 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (3677).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Durand de la Penne: « Modifica dell'articolo 213 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 ».

L'onorevole Sinesio ha facoltà di svolgere la relazione.

SINESIO, *Relatore*. Viene in discussione la proposta di legge dell'onorevole Durand de la Penne relativa alla modifica dell'articolo 213 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. Devo esprimere parere favorevole all'accettazione di questa proposta di legge con un piccolo emendamento. Io propongo di sopprimere l'ultimo inciso dell'articolo unico: « anche senza il possesso della prescritta abilitazione ».

Questa specificazione è inutile e io ne propongo la soppressione per ragioni lessicali.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Non essendo iscritto nessuno a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi associo alla proposta di emendamento del relatore per ragioni lessicali e per ragioni logiche, perché l'inciso è già compreso nel testo.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico:

« L'ultimo comma dell'articolo 213 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, è sostituito dal seguente:

« A comandare o a prestare la loro opera per la manovra di navi a vela di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate durante le regate ovvero durante gli allenamenti possono essere ammessi, dalle Associazioni nautiche di cui al secondo comma, i minori dei diciotto anni, ma non dei quattordici, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela, anche senza il possesso della prescritta abilitazione ».

Pongo in votazione l'emendamento proposto dal relatore e accolto dal Governo, pressivo delle parole « anche senza il possesso della prescritta abilitazione ».

(È approvato).

L'articolo unico rimane pertanto così formulato:

« L'ultimo comma dell'articolo 231 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, è sostituito dal seguente:

« A comandare o a prestare la loro opera per la manovra di navi a vela di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate durante le regate ovvero durante gli allenamenti possono essere ammessi, dalle Associazioni nauti-

che di cui al 2° comma, i minori dei diciotto anni, ma non dei quattordici, con il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Gagliardi ed altri: Modifiche all'articolo 119 del codice della navigazione e all'articolo 408 del regolamento per l'esecuzione del codice medesimo (3984).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi, Bologna e Cibotto: « Modifiche all'articolo 119 del Codice della navigazione e all'articolo 408 del regolamento per l'esecuzione del codice medesimo.

L'onorevole Sinesio ha facoltà di svolgere la relazione.

SINESIO, *Relatore*. Sono veramente felice di essere stato prescelto per la relazione della proposta di legge degli onorevoli Gagliardi, Bologna e Cibotto, che inciderà sugli interessi delle categorie cui si riferisce.

Come è noto, nella marineria da pesca si sta verificando un esodo di lavoratori verso altre attività più redditizie e meno rischiose. Ciò ha messo in crisi moltissimi natanti da pesca che per mancanza di personale, sono costretti al disarmo o, quanto meno, a prendere il mare con personale ridotto.

Con l'articolo 1 della proposta di legge in esame si tende, appunto, a consentire l'iscrizione tra la gente di mare di terza categoria, per l'esercizio della pesca costiera, anche a persone che abbiano superato il limite di età di 25 anni stabilito dall'articolo 119 del codice della navigazione in modo da rinsanguare questa categoria della gente di mare e consentire e favorire la formazione degli equipaggi dei natanti da pesca.

Dall'approvazione dell'articolo di cui trattasi sarebbero agevolati anche numerosissimi pescatori che esercitano la loro attività senza essere in possesso di alcun titolo matricolare, per cui attualmente si vedono esclusi dalla tutela previdenziale ed assistenziale disposta con la legge 13 marzo 1958, n. 250, che, tra i requisiti per poter beneficiare delle provvidenze ivi previste, richiede, appunto, quello della iscrizione tra la gente di mare.

L'ultimo comma dell'articolo 1 appare opportuno in quanto è diretto ad evitare che i

pescatori, passando dalla terza alla prima categoria, in forza dell'articolo 231 del regolamento, vadano ad ingolfare i turni di imbarco del naviglio, rendendo più difficile una situazione che è già pesante.

L'articolo 2 della proposta di legge intende unificare i concetti di navigazione costiera e di pesca costiera (articolo 302 e 408 del regolamento del codice della navigazione). Oggi la pesca entro le sei miglia viene esercitata solo dalle barche a remi. Gran parte di natanti, pur essendo muniti di licenza, ed imbarcando equipaggi formati di personale di terza categoria, che a rigor di legge dovrebbero esercitare l'attività entro le sei miglia (articolo 220, 408 del regolamento), si spingono molto oltre le sei miglia.

Con la norma in esame, quindi, si viene a legittimare una situazione di fatto che è determinata dalla evoluzione tecnica che si è verificata, sia per quanto riguarda i sistemi da pesca e sia per la motorizzazione. In sostanza l'attuale disciplina, che restringe a sei miglia l'attività della pesca costiera, è ormai abbondantemente superata.

Occorre aggiungere che, nonostante le apparenze, i due articoli del progetto sono intimamente collegati e gli scopi che gli onorevoli proponenti si sono prefissi verrebbero frustrati, ove il progetto venisse solo parzialmente approvato.

Liberando dal requisito dell'età l'iscrizione nelle matricole di terza categoria per i pescatori e ampliando i limiti di navigazione, si renderebbe possibile l'utilizzazione dei marittimi di prima categoria, attualmente impiegati per la pesca tra le sei e le venti miglia, per la pesca mediterranea e per quella oltre gli stretti.

Si tratta di un progetto che ha molta importanza per il settore della pesca e che è molto atteso, per le ragioni sopra accennate, dalla categoria.

È auspicabile, perciò, la sua approvazione integrale, superate anche assurde questioni formali. È stato infatti ventilato che l'articolo 2, modificando una norma regolamentare, non potrebbe essere approvato: come se, prescindendo da altre considerazioni, una legge non potesse modificare un regolamento!

Se non vi è nulla in contrario io vorrei estendere la portata della legge ed i suoi benefici e proporrei di aggiungere all'articolo 1 dopo le parole: « Per l'esercizio della pesca costiera », le parole: « e del traffico locale ».

Così operando avremo fatto una legge di notevole interesse. Pertanto propongo agli

onorevoli colleghi l'approvazione della proposta di legge.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**GAGLIARDI.** Poiché sono ora chiamato a votare nella Commissione cui faccio parte, vorrei esprimere tutto il mio consenso, ringraziando il relatore e la Commissione della benevolenza con cui vorrà accogliere la mia proposta di legge.

**GEFTER WONDRICH.** Sono d'accordo, purché vi sia la salvaguardia di tutte le garanzie che riguardano la sicurezza.

**PRESIDENTE.** Non essendo più iscritto nessuno a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Esprimo parere nettamente favorevole per l'alta ispirazione sociale ed umana che detta questa proposta di legge, che risponde ad aspettative molto profonde.

Detto questo, onorevole relatore, mi limito ad aggiungere che la sua proposta di emendamento è giusta, poiché altrimenti il vantaggio contemplato dal provvedimento, cui aderisco, non sarebbe esteso al traffico locale. Si potrebbe però raggiungere la finalità sopprimendo le parole: « Per l'esercizio della pesca costiera »; in tal caso l'articolo riguarderà la pesca costiera e il traffico locale.

**SINESIO, Relatore.** Io sarei favorevole a tale soppressione se la legge venisse applicata in ogni compartimento marittimo di persona dall'illustre professore Dominedò, ma dato che in realtà la situazione è diversa e le leggi sono applicate dai diversi organi amministrativi del potere esecutivo, preferirei, se fosse possibile, che venisse accolta la dizione più chiara.

**DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Ho qualche perplessità per il secondo comma dove si dice: « A coloro che conseguono l'iscrizione nelle matricole della gente di mare, ai sensi del precedente comma è interdetto il passaggio ad altra categoria superiore ». E coloro che vi siano giunti oltre il venticinquesimo anno di età hanno via libera.

**SINESIO, Relatore.** Il problema della qualificazione professionale non è stato sollevato perché si giunge fino ad una certa età.

**DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Accolgo il carattere sociale ed umano della legge.

L'articolo 2 mi lascia più perplesso: che la legge possa modificare il regolamento è certo e noi ci siamo già valse una prima volta del rinvio operato dalla legge e cioè dal Codice

al regolamento. Al risultato quindi ci si potrebbe arrivare per la via normale e — come l'onorevole Sinesio sa — è in corso non soltanto la regolamentazione della via aerea ma anche di quella marittima.

**SINESIO, Relatore.** Sì, e questa arriverà al Parlamento in un anno e mezzo e sarà poi discussa in un altro anno e mezzo.

**DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** È un testo di circa 500 articoli in forza di delega, quindi non credo sia necessario tanto tempo.

**SINESIO, Relatore.** Io vorrei pregare il rappresentante del Governo di non portare nessuna modifica. Io credo che questo sarà fatto, ma non credo alla celerità, così come è organizzato il Parlamento, con tutte le leggi cornice e quadro che dovremmo esaminare.

Direi quindi di approvarlo in questa sede e poi, eventualmente, di inserirlo nel regolamento.

**DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** E la misura di 20 miglia, per cui noi abbiamo più mari territoriali e non uno soltanto, vi lascia del tutto tranquilli?

Mi rimetto comunque alla Commissione per il secondo articolo mentre per il primo do la mia piena adesione!

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

#### ART. 1.

All'articolo 119 del Codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono aggiunti i seguenti commi:

« Per l'esercizio della pesca costiera, possono conseguire l'iscrizione nella matricola della gente di mare della terza categoria anche coloro che abbiano superato il venticinquesimo anno di età e che abbiano i requisiti stabiliti dal regolamento per tale categoria.

A coloro che conseguono l'iscrizione nelle matricole della gente di mare, ai sensi del precedente comma è interdetto il passaggio ad altra categoria superiore ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato al primo comma dell'articolo 1 ha presentato il seguente emendamento soppressivo che è di esclusivo rilievo formale: dopo le parole « della navigazione » sopprimere le parole « approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1962

L'onorevole Sinesio ha presentato il seguente emendamento aggiuntivo dopo le parole « per l'esercizio della pesca costiera », delle altre « e del traffico locale ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 così modificato.

(È approvato).

L'articolo 1 resta pertanto così formulato:

## ART. 1.

All'articolo 119 del Codice della navigazione sono aggiunti i seguenti commi:

« Per l'esercizio della pesca costiera e del traffico locale, possono conseguire l'iscrizione nella matricola della gente di mare della terza categoria anche coloro che abbiano superato il venticinquesimo anno di età e che abbiano i requisiti stabiliti dal regolamento per tale categoria.

A coloro che conseguono l'iscrizione nelle matricole della gente di mare, ai sensi del precedente comma è interdetto il passaggio ad altra categoria superiore ».

Pongo in discussione l'articolo 2:

## ART. 2.

Il primo comma dell'articolo 408 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, è sostituito dal seguente:

« La pesca costiera è quella che si esercita lungo le coste continentali ed insulari dello Stato a distanza non superiore alle venti miglia ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

## Sull'ordine dei lavori.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Informo l'onorevole Presidente ed i membri della Commissione, per debito di delicatezza, che, essendo in procinto di partire per motivi di utilità pubblica, per il mercato comune europeo, sarà pratica-

mente impossibile nella seduta del 12 dicembre prossimo venturo intervenire alla discussione del disegno di legge di modifiche al registro navale italiano (n. 3607).

Se il Presidente lo ritenesse opportuno si potrebbe inserire il provvedimento all'ordine del giorno di una successiva seduta.

POLANO. Io vorrei ancora una volta riproporre una questione e desidererei che quanto dico rimanesse agli atti.

Vorrei chiedere a che punto è giunto l'iter parlamentare della disciplina delle assuntorie nelle ferrotramvie esercitate in regime di concessione. Credo che ormai siano state chiarite le questioni che hanno portato nel passato a dover rinviare la seduta congiunta tra la nostra Commissione e quella del lavoro.

Propongo quindi che venga messo all'ordine del giorno e discusso il disegno di legge n. 544 sulle assuntorie in concessione privata.

FIUMANÒ. Vorrei pregare l'onorevole Presidente di mettere all'ordine del giorno il disegno di legge n. 4157 d'iniziativa dell'onorevole De Pasquale ed altri concernente il riscatto dell'alloggio dei ferrovieri.

PRESIDENTE. All'onorevole Polano posso dire che il Sottosegretario di Stato per il lavoro, onorevole Calvi, in una precedente seduta della Commissione ha dichiarato che le riunioni, che erano state sollecitate anche da questa Commissione, insieme ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali presso il Ministero avevano subito una sosta in quanto era stato chiesto un nuovo rinvio per giungere all'accordo. Ha inoltre aggiunto che al più presto possibile avrebbe fatto sapere l'esito delle trattative.

Posso assicurare l'onorevole Polano che farò un ulteriore sollecito.

Prendo quindi atto dell'impossibilità da parte del Sottosegretario onorevole Dominedò di intervenire alla seduta della Commissione del 12 dicembre e pertanto il disegno di legge n. 3607 sarà iscritto all'ordine del giorno di una successiva seduta.

Infine rassicuro l'onorevole Fiumanò che il disegno di legge n. 4157 sarà posto all'ordine del giorno di una prossima seduta.

## Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni e delle proposte di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1962

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Concessione di una indennità *una tantum* al personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (4236):

Presenti e votanti . . . . .	26
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Revisione delle tasse e dei diritti marittimi » (3144):

Presenti e votanti . . . . .	26
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

e delle proposte di legge:

DURAND DE LA PENNE: « Modifica dell'articolo 213 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 » (3677):

Presenti e votanti . . . . .	26
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

GAGLIARDI ed altri: « Modifiche all'articolo 119 del Codice della navigazione e all'articolo 408 del regolamento per l'esecuzione del codice medesimo » (3984):

Presenti e votanti . . . . .	26
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amadei Giuseppe, Amodio, Babi, Bardanzellu, Bogoni, Boidi, Calvaresi, Canestrari, Degli Esposti, Fiumanò, Francavilla, Frunzio, Geffer Wondrich, Mancini, Marchesi, Montanari Silvano, Petrucci, Polano, Pucci Anselmo, Ravagnan, Reale Giuseppe, Sammartino, Sinesio, Spataro e Vidali.

Sono in congedo:

Basile, Giglia e Romano Bartolomeo.

**La seduta termina alle 11,30.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI