

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 26 MARZO 1969

(16^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNO DI LEGGE

Discussione e approvazione:

« Modifiche all'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi » (318)
(Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 217, 221
ABENANTE	218, 220
ANDÒ	220
ANGELINI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile	219, 221
GENCO, f.f. relatore	218, 219, 220
PICCOLO	220

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Fabretti, Florena, Genco, Lombardi, Lucchi, Maderchi, Piccolo, Poe-

rio, Raia, Spagnolli, Tansini, Togni, Vignola e Volgger.

Interviene il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile Angelini.

P I C C O L O , Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi » (318) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Dal momento che il relatore, senatore Derru, non è presente perchè attualmente in congedo, riferirà, in sua vece, il senatore Genco.

Vi informo che la Commissione finanze e tesoro, in seguito alle nostre sollecitazioni, appoggiate anche dal Governo, ha ieri modificato in senso favorevole il precedente parere negativo.

G E N C O , *f.f. relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Sottosegretario, questo disegno di legge, come tanti altri, ha subito un lungo *iter*: fu presentato dal Ministro della marina mercantile nella scorsa legislatura e venne approvato dalla Camera dei deputati. Approvato dalla nostra Commissione con una lieve modifica e rinviato all'altro ramo del Parlamento il 23 gennaio 1968 non fu più discusso, per cui decadde con la fine della legislatura, come è avvenuto, del resto, per tutti i provvedimenti inviati dal Senato alla Camera del settembre-ottobre 1967.

Entrando nel merito del provvedimento, il Capo III della legge 9 febbraio 1963, numero 82, prevede l'applicazione di una tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nei seguenti porti: Genova, Venezia, Livorno, Civitavecchia, Trieste, Savona e Brindisi.

L'articolo 34 del medesimo capo indica la misura in cui detta tassa va applicata nel porto di Civitavecchia.

In relazione a tale tassa è da rilevare anzitutto che essa in linea generale colpisce le navi indipendentemente dalla provenienza e dalla destinazione delle medesime e senza riguardo al tipo di trasporto.

Ne deriva pertanto che, mentre su alcune correnti di traffico l'incidenza del tributo resterebbe contenuta in limiti piuttosto tollerabili, su altre verrebbe a gravare in misura eccessiva o comunque pregiudizievole per lo sviluppo delle correnti di traffico interessate.

Tale danno è stato particolarmente rilevato nei riguardi dei traffici da e per la Sardegna suggerendo l'opportunità di promuovere misure atte ad eliminare il medesimo

al fine di non contrastare il piano di sviluppo in vigore per detta regione.

L'applicazione di tale tributo nel porto di Civitavecchia verrebbe in particolare a trovarsi in contrasto con le varie misure finora adottate per favorire la riduzione del costo dei trasporti marittimi con la Sardegna, tra cui, ad esempio, l'esenzione dalla contribuzione a favore del bilancio speciale degli uffici del lavoro portuale, già disposta dal Ministero della marina mercantile con provvedimento amministrativo nei riguardi delle merci caricate su carri ferroviari e motoveicoli che accedono con le proprie ruote a bordo delle navi traghetto da e per la Sardegna.

È stato auspicato, pertanto, che a favore delle stesse merci nel porto di Civitavecchia sia disposta anche l'esenzione dalla tassa sulle merci previste dall'articolo 34 della citata legge n. 82.

Ritenendo valide le ragioni portate a sostegno della esenzione invocata, è stato predisposto questo disegno di legge per integrare e sostituire l'articolo 41 della menzionata legge in modo da estendere l'esenzione medesima alle merci caricate sui carri ferroviari ed autoveicoli che accedono con le proprie ruote a bordo di navi traghetto da e per la Sardegna, dal pagamento della tassa prevista dall'articolo 34 della legge stessa.

Ciò detto, non ho altro da aggiungere se non invitare la Commissione ad approvare il provvedimento nel testo accolto dalla Camera dei deputati.

A B E N A N T E . Nell'esprimere parere favorevole sul disegno di legge, vorrei chiedere una precisazione all'onorevole relatore e far presente alcune considerazioni perchè si abbia una visione chiara della portata del provvedimento che ci accingiamo ad approvare.

Innanzitutto non riesco a comprendere perchè l'esenzione della tassa di cui all'articolo 34 della legge n. 82 viene estesa soltanto alle ceneri di piriti, agli animali vivi ed al pesce fresco in arrivo dalla Sardegna e non ad altre merci.

Inoltre, quando all'articolo 1, secondo comma, si dice che sono esenti altresì dalla

tassa anzidetta tutte le merci caricate sui carri ferroviari ed autoveicoli che accedono con le proprie ruote sulle navi traghetto adibite al collegamento marittimo con la Sardegna, dobbiamo renderci conto che si crea una grossa discriminante tra merci della stessa natura a seconda del mezzo con il quale vengono trasportate. E poichè oggi il traffico delle merci va sempre più automatizzandosi con l'adozione dei *containers*, caricati direttamente sui carri ferroviari o su autoveicoli che accedono, appunto, con le proprie ruote sulle navi traghetto, esiste realmente questa grossa discriminante perchè l'esenzione, in tal modo, non viene estesa soltanto alle tre voci di cui parlavo prima, ma si creano le premesse perchè essa sia totale e permanente, data la tendenza oggi in atto nel nostro Paese in relazione allo sviluppo dei traffici.

Un'altra considerazione riguarda la retroattività, in relazione alla quale ho qualche perplessità. Non più tardi di una settimana fa, infatti, in rapporto ad un altro provvedimento, partendo da presupposti pratici, giuridici e costituzionali, abbiamo stabilito che una sanatoria può creare dei grossi precedenti.

Queste sono le precisazioni che intendevo fare, le quali, peraltro, non infirmano il giudizio positivo del Gruppo al quale appartengo sul disegno di legge in discussione.

G E N C O , *f.f. relatore*. Gradirei che ai quesiti posti dal senatore Abenante rispondesse il rappresentante del Governo, non avendo io avuto il tempo di approfondire i precedenti del provvedimento.

A N G E L I N I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, il provvedimento in esame, come ha detto il relatore, senatore Genco, prevede l'esenzione di tutte le merci caricate sui carri ferroviari ed autoveicoli che accedono con le proprie ruote sulle navi traghetto adibite ai collegamenti marittimi con la Sardegna dalla tassa sulle merci imbarcate o in transito nel porto di Civitavecchia, prevista dall'articolo 34 della legge 9 febbraio 1963, n. 82.

L'iniziativa del disegno di legge fu presa nella scorsa legislatura dal Ministero della marina mercantile, a seguito di esplicita richiesta avanzata a suo tempo dal Ministero dei trasporti, che aveva segnalato l'opportunità di adottare tale esenzione in considerazione dei particolari motivi economico-sociali che sono alla base dell'istituzione del servizio di traghetto con la Sardegna.

A seguito, poi, di ulteriore richiesta del Ministero delle finanze e dello stesso Ministero dei trasporti, venne, nel secondo comma dell'articolo 2 del disegno di legge, prevista analoga esenzione (in relazione alle tasse previste dagli articoli 2 e 4 della legge 27 marzo 1962, n. 198) per il periodo intercorrente tra il 2 ottobre 1961 — data di attuazione del servizio delle navi traghetto tra Civitavecchia e la Sardegna — e la data di entrata in vigore della legge 9 febbraio 1963, n. 82.

Scopo precipuo del provvedimento è quello di definire legislativamente una situazione abnorme venutasi a creare a seguito della sospensione del pagamento da parte della Amministrazione ferroviaria delle tasse anzidette, nella sua qualità di vettore, fin dalla prima attuazione del servizio di traghetto con la Sardegna.

Il provvedimento, inoltre, appare opportuno nel quadro della politica di sviluppo dell'economia della Regione sarda; d'altronde, la grande prevalenza del trasporto per traghetto, anzichè con navi ordinarie, delle merci per la Sardegna esclude il timore di alterare le condizioni di competitività dei due mezzi di trasporto.

Il disegno di legge durante la scorsa legislatura venne approvato dalla Camera dei deputati e quindi anche dal Senato, con una modifica tecnico-finanziaria all'articolo 3. Riportato alla Camera dei deputati e deferito all'esame della X Commissione in sede deliberante il 24 gennaio 1968, non poté essere definitivamente approvato per lo scadere della legislatura.

Nella nuova legislatura il provvedimento è stato nuovamente approvato dal Consiglio dei ministri nel testo approvato il 16 gennaio 1968 dal Senato, ma con una modifica voluta dal Ministero del tesoro concernente

la copertura finanziaria; presentato quindi alla Camera dei deputati (atto n. 349), è stato approvato dalla X Commissione permanente in sede deliberante il 13 novembre 1968.

Questo è quanto ho da dire, poichè il provvedimento, più che riguardare la Marina mercantile, riguarda il Ministero dei trasporti.

P I C C O L O . Non avendo avuto il tempo di approfondire il provvedimento, vorrei chiedere se questi benefici sono previsti anche per il trasporto di altre merci per altri porti.

G E N C O , *f.f. relatore*. Sì, sono previsti anche per i porti di Genova, Venezia, Livorno, Trieste, Savona e Brindisi.

A B E N A N T E . Onorevole Sottosegretario, nel confermare la nostra posizione, desidero sollecitare il Governo ad esaminare globalmente l'estensione di questa normativa a tutti i porti che effettuano collegamenti con la Sardegna e, in particolare, a quelli di Napoli e di Genova che sono di maggiore importanza. Non si può fare, infatti, una politica portuale efficiente con provvedimenti frammentari che nascono a seguito di sollecitazioni settoriali e municipalistiche. In rapporto ad un'organica programmazione dei traffici portuali marittimi, quella dei piccoli provvedimenti (come questo in discussione) è la peggiore strada che si possa seguire, perchè si precostituiscono soluzioni in ordine ad elementi di specializzazione del traffico portuale e marittimo che devono, viceversa, trovare sempre il punto di partenza in una visione globale.

Comprenderei questo ed altri provvedimenti del genere se il Governo venisse a dirci che tutto il traffico per la Sardegna deve essere concentrato nel porto di Civitavecchia; questa impostazione, infatti, ci offrirebbe la possibilità di fare un discorso generale.

Allo stato dei fatti, al contrario, noi ci troviamo in una situazione incresciosa poichè sembra che il Parlamento voglia rispondere negativamente a richieste legittime

mentre noi stessi operiamo in vista di scelte più efficienti e valide per lo sviluppo della Sardegna, dell'economia nazionale e, in particolare, di quella marittima che per tanta parte sfugge al nostro controllo.

P I C C O L O . Avevo chiesto al Governo un'informazione ma poi, molto opportunamente, si è inserita l'interruzione del senatore Abenante per mettere ancora una volta in evidenza la necessità di predisporre un piano organico che regoli i traffici di tutti i nostri porti.

Anche nel caso che, con il provvedimento in esame, ci si voglia riferire alla sola Sardegna, bisogna tener conto che non è solo da Civitavecchia che partono le merci per questa Isola e che, oltre il grosso centro di Napoli, ve ne sono altri come Torre del Greco e Pozzuoli, ad esempio, che sono interessati a questi traffici.

Indubbiamente, si tratta di argomenti che suscitano perplessità e dubbi proprio perchè manca una visione organica di tutta la materia; proporrei pertanto che il Ministero della marina mercantile, indipendentemente dal disegno di legge in esame, predisponesse un provvedimento ampio ed organico inteso ad organizzare un'azione efficace per tutta l'economia portuale del Paese.

G E N C O , *f.f. relatore*. Concordo anche io sulla possibilità di estendere il beneficio oggetto del disegno di legge in esame ad altri porti del nostro Paese e ritengo che lo stesso Governo non dovrebbe essere contrario ad un'impostazione di tal genere.

Allo stato attuale, tuttavia, non posso che ribadire la mia approvazione al provvedimento in attesa di un dibattito più generale su tutta la materia.

A N D O' . Mi dichiaro favorevole al provvedimento, ma desidero chiedere al Governo un'informazione che — preciso subito — non riguarda il merito della questione che stiamo trattando.

Vorrei infatti sapere se per i traffici tra la Sicilia e la Calabria esiste la tassa della quale ci stiamo occupando e in che misura; nel caso non fossero previsti riduzioni o

esoneri sarei grato al Governo se volesse tener conto della questione per riesaminarla allorchè verrà in discussione la situazione generale di tutti i porti della Penisola.

ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei far presente agli onorevoli senatori che il disegno di legge in esame, presentato dal Ministero della marina mercantile, avrebbe dovuto invece essere proposto — a rigore — da quello delle finanze.

Se il Dicastero del quale faccio parte ha preso questa iniziativa è stato solo per sanare le situazioni anormali e ingiustificate esistenti nel porto di Civitavecchia, nel quale non veniva pagata la tassa prevista dalla legge 9 febbraio 1963, n. 82, che stabilisce norme relative alle tasse ed ai diritti marittimi valide per tutta Italia.

Ora se, come è emerso nel corso del dibattito, tale legge non si applica effettivamente a tutti i porti della penisola e non contempla tutte le esigenze dei traffici marittimi ritengo sia giusto che venga modificata e, per parte mia, assicuro la Commissione che mi farò parte diligente per prospettare ai Ministeri competenti le osservazioni che sono state fatte dagli oratori intervenuti nella discussione.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli dei quali do lettura:

Art. 1.

L'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, « Revisione delle tasse e dei diritti marittimi » è sostituito dal seguente:

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

Sono esenti altresì dalla tassa anzidetta tutte le merci caricate sui carri ferroviari ed

autoveicoli che accedono con le proprie ruote sulle navi traghetto adibite al collegamento marittimo con la Sardegna ».

(È approvato).

Art. 2.

L'esenzione di cui all'articolo precedente, per le merci caricate sui carri ferroviari ed autoveicoli che accedono con le proprie ruote sulle navi traghetto adibite al collegamento marittimo con la Sardegna ha decorrenza dalla data di entrata in vigore della legge 9 febbraio 1963, n. 82.

Per il periodo dal 2 ottobre 1961 alla data di entrata in vigore della citata legge 9 febbraio 1963, n. 82, le merci indicate nel comma precedente sono esentate anche dalla tassa prevista dagli articoli 2 e 4 della legge 27 marzo 1952, n. 198.

(È approvato).

Art. 3.

La minore entrata derivante dall'attuazione della presente legge, valutata in lire 13 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1968 e 1969, viene compensata con riduzione di pari importo degli stanziamenti iscritti sul capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 10,35.