

(N. 1950)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(CAPPA)

di concerto col **Ministro delle Finanze e *ad interim* del Tesoro**

(VANONI)

col **Ministro dei Lavori Pubblici**

(ALDISIO)

e col **Ministro dell'Industria e del Commercio**

(CAMPILLI)

NELLA SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1951

---

Modifiche alle tasse di ancoraggio dovute dalle navi nazionali ed estere che approdano nei porti dello Stato.

---

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente schema di disegno di legge tende ad apportare alcune modifiche alla misura delle tasse di ancoraggio vigenti nei porti dello Stato ed ai diritti previsti dalla legge 23 luglio 1896, n. 318 e da altre leggi successive.

Gli aumenti sono determinati dalla necessità di procurare nuovi mezzi all'Erario per poter far fronte alle maggiori spese derivate dal riordinamento dei servizi centrali e periferici della marina mercantile e di ottemperare alle disposizioni di massima, a suo tempo date dal Ministero del bilancio, di adeguare all'attuale valore della moneta le tasse ed i tributi in vigore.

L'ultimo aumento delle tasse e dei diritti in questione risale al 1947 (decreto del Capo provvisorio dello Stato n. 665 del 5 maggio 1947) in base al quale essi furono aumentati, in relazione al mutato valore della lira, di dieci volte rispetto all'anteguerra.

Tali aumenti, come risulta dal rapporto di 1 a 10 furono già allora contenuti al di sotto della misura corrispondente al mutato valore della lira al fine di evitare di sviare le navi estere dall'approdo nei nostri porti e di gravare eccessivamente i traffici marittimi. Tali considerazioni sono state tenute presenti nel proporre i nuovi aumenti.

Mentre i Ministeri delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici e dell'industria e del commercio hanno dato la loro adesione, il Ministero dei trasporti si è sempre decisamente opposto, determinando un notevole ritardo nella presentazione del disegno di legge in questione, predisposto sin dal 1948 nonché dell'altro disegno sopra menzionato, relativo all'aumento delle tasse vigenti nei porti dello Stato.

L'opposizione del Ministero dei trasporti fu determinata, in sostanza, dalla preoccupazione che i proposti aumenti possano far deviare verso i porti del Nord Europa il traffico svizzero che ancora oggi fa capo nei porti liguri e ciò, soprattutto, in relazione alla ripresa della navigazione sul Reno ed alla riapertura dell'esercizio della linea ferroviaria sulla riva destra di detto fiume, annullando conseguenzialmente la lotta intrapresa, non senza successo, dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a favore dei nostri porti nei riguardi delle vie del nord.

A parte la considerazione che dal 1947 ad oggi le retribuzioni ed i costi delle merci e dei servizi sono più che quadruplicati e che sarebbe stato assurdo, pertanto, lasciare invariata l'attuale misura delle tasse e diritti sopra ricordati (misura il cui calcolo peraltro risale al 1948, epoca in cui, come si è detto, è stato predisposto lo schema di provvedimento in oggetto e che quindi non tengono conto del processo di svalutazione della lira intervenuto da allora sino ad oggi), si fa rilevare che non è da temersi alcuna concorrenza per i porti liguri, tutt'al più del porto di Marsiglia, cosa che è stata attentamente considerata, fissando le misure degli aumenti proposti al di sotto di quelle vigenti in quel porto.

La tendenza del traffico svizzero, per le merci di massa almeno, a servirsi dei porti del Nord Europa dipende fra l'altro dal fatto che le regioni industrialmente più progredite e più attive sono quelle della Svizzera del Nord, le quali sono portate a servirsi della via del Reno che, oltre ad essere la via naturale che le collega con i porti predetti e con le linee di navigazione che ad essi fanno capo, è anche la più economica. La ragione vera è che esistono notevoli interessi belgo-svizzeri e svizzero-olandesi nei porti del Nord Europa e interessi prettamente svizzeri alla navigazione renana ed allo sviluppo del porto di Basilea.

Inoltre la Confederazione elvetica, data la sua configurazione geografica, ha sempre seguito una politica di formale neutralità nei confronti dei porti europei, lasciando che la concorrenza fra di essi tornasse a tutto vantaggio della sua economia. In seguito alla scottante esperienza del periodo bellico le Autorità responsabili e i dirigenti delle grandi ditte svizzere hanno abbandonato il criterio di basare l'istadamento delle correnti del traffico con l'oltremare sul puro calcolo economico, riconoscendo, di fatto, l'opportunità di mantenere in piedi l'organizzazione dei rifornimenti tanto sulla via del nord quanto sulla via del sud, lasciando cioè alla meno economica delle due un minimo di traffico per mantenere efficiente l'attrezzatura fissa e l'organizzazione per poterla immediatamente sfruttare al massimo qualora le vicende politiche europee lo impongano.

È evidente, pertanto, che l'aumento sulle tasse, contenute peraltro in misura modestissima, non dovrebbe avere alcuna influenza sul volume del traffico di transito svizzero o dovrebbe averne una non rilevante.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

Le tasse di ancoraggio stabilite dall'articolo 20 della legge 23 luglio 1896, n. 318, modificato dalla legge 21 dicembre 1905, n. 590, dal regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2284, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, dal regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1636, convertito nella legge 17 aprile 1931, n. 466, dalla legge 14 marzo 1940, n. 240 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per le navi a propulsione meccanica nazionali e per le estere equiparate, in virtù dei trattati, alle nazionali, sono fissate come segue:

A) *per approdo*:

a) a lire 75 per ogni tonnellata di stazza netta, se si tratta di navi provenienti dall'estero;

b) a lire 18 per ogni tonnellata di stazza netta, se si tratta di navi che navigano esclusivamente fra i porti, le rade e le spiagge dello Stato;

B) *per abbonamento*:

a) a lire 175 per ogni tonnellata di stazza netta, se si tratta di navi provenienti dall'estero;

b) a lire 55 per ogni tonnellata di stazza netta, se si tratta di navi che navigano esclusivamente fra i porti, le rade e le spiagge dello Stato.

## Art. 2.

Le tasse di ancoraggio stabilite dall'articolo 21 della legge 23 luglio 1896, n. 318, modificato dal regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2284, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per le navi a vela nazionali e per le estere equiparate, in virtù dei trattati, alle nazionali, provenienti da porti situati fuori del mare Mediterraneo, sono fissate come segue:

a) a lire 18 per ogni tonnellata di stazza netta non eccedente le cento;

b) a lire 25 per ogni tonnellata di stazza netta eccedente le prime cento.

## Art. 3.

Le tasse di ancoraggio stabilite dall'articolo 22 della legge 23 luglio 1896, n. 318, modificato dal regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2284, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per le navi a vela nazionali e per le estere equiparate, in virtù dei trattati, alle nazionali, addette esclusivamente alla navigazione nel mare Mediterraneo, limitato allo stretto di Gibilterra e al canale di Suez e in esso compresi il Mar Nero, il Mar di Marmara e il Mar di Azof, sono portate a lire 18 per ogni tonnellata di stazza netta eccedente le 50.

Le navi a vela fino alle 50 tonnellate sono esenti dalle tasse di ancoraggio.

## Art. 4.

I diritti di cui all'articolo 23 della legge 29 luglio 1896, n. 318, modificato dal regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2284, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, sono fissati come segue:

a) a lire 4 per ogni tonnellata di stazza netta per le navi che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il quinto o il decimo delle tonnellate di stazza netta;

b) a lire 200 per ogni tonnellata di merce sbarcata o imbarcata per le navi che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merce non eccedente il ventesimo delle tonnellate di stazza netta;

c) a lire 700 per ogni passeggero imbarcato o sbarcato.

## Art. 5.

Il diritto previsto dall'articolo 23-bis aggiunto alla legge 23 luglio 1896, n. 318 dal regio decreto-legge 5 aprile 1928, n. 912, convertito nella legge 6 dicembre 1928, n. 3116,

e modificato dal regio decreto-legge 24 settembre 1936, n. 2042, convertito nella legge 7 gennaio 1937, n. 186 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per le navi a propulsione meccanica e a vela nazionali ed estere equiparate, che compiono crociere turistiche, è portato a lire 260 per ogni passeggero.

Il deposito, di cui al quarto comma dell'articolo 1 del regio decreto-legge 24 settembre 1936, n. 2042, è elevato a lire 440 per ogni passeggero.

#### Art. 6.

La tassa annuale di ancoraggio stabilita dall'articolo 24 della legge 23 luglio 1896, n. 318, modificato dal regio decreto 22 marzo 1923, n. 830, e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per le navi nazionali a propulsione meccanica addette al servizio di rimorchio nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato è fissata a lire 25 per ogni cavallo indicato di forza sviluppata dalle rispettive macchine.

#### Art. 7.

I diritti previsti dall'articolo 30 della legge 23 luglio 1896, n. 318, modificato dal regio decreto 22 marzo 1923, n. 830 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per la concessione delle patenti di sanità sono fissati come segue:

a lire 35 per le navi a vela di stazza netta inferiore alle 51 tonnellate;

a lire 90 per le navi a vela di stazza netta fra le 51 e le 100 tonnellate;

a lire 265 per le navi a vela di stazza netta superiore alle 100 tonnellate e per le navi a propulsione meccanica di stazza netta inferiore alle 501 tonnellate;

a lire 440 per le navi a propulsione meccanica di stazza netta superiore alle 501 tonnellate;

#### Art. 8.

Per le navi a propulsione meccanica, per le quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, siano in corso di validità le tasse di ancoraggio pagate sotto l'impero delle precedenti leggi, la misura della tassa, quale è prevista dall'articolo 1, sarà imposta in proporzione del periodo intercedente tra la data di entrata in vigore della presente legge e la scadenza della tassa già corrisposta, sotto deduzione della tassa di ancoraggio già pagata proporzionalmente al medesimo periodo. In modo analogo sarà determinato l'ammontare del supplemento della tassa per le navi addette al servizio di rimorchio di cui all'articolo 6.

Le navi a propulsione meccanica abbonate alla tassa di ancoraggio possono rinunciare ai benefici dell'abbonamento e chiedere invece che, in isconto della tassa di ancoraggio dovuta in base al precedente articolo 1, sia computata la tassa già pagata per abbonamento in proporzione del periodo corrente fra il giorno in cui la nuova tassa di ancoraggio comincia ad essere dovuta e la scadenza dell'abbonamento.

Per le navi a vela le disposizioni dei precedenti articoli 2 e 3 saranno applicate a misura che scadrà il periodo di validità delle tasse corrispondenti pagate sotto l'impero delle leggi precedenti.

Nessun aumento sarà apportato ai diritti di patente sanitaria durante il periodo di validità delle patenti stesse.

#### Art. 9.

La presente legge entra in vigore con il primo del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.