SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

VENERDÌ 25 GENNAIO 1963

(124ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente Domenico ROMANO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE:

« Norme interpretative del primo comma dell'articolo 18 della legge 3 agosto 1949 n. 589, recante provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli Enti locali » **(1051)** *(D'iniziativa del senatore Spezzano)* **(Discussione e rinvio):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2343, 2346
CROLLALANZA 2345
GARLATO, *relatore* 2343
SACCHETTI 2346
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2345

« Revisione delle tasse e dei diritti marittimi » **(2366)** *(Approvato dalla Camera dei deputati)* **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 2316, 2318
DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 2318
FLORENA, *relatore* 2317

« Modifica dell'articolo 29 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » **(2382)** *(D'iniziativa dei deputati Colleoni ed altri)* *(Approvato dalla Camera dei deputati)* **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *f.f. relatore* . . *Pag.* 2332, 2334
CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 2332
CROLLALANZA 2333
GARLATO 2333, 2334
GENCO 2333
SACCHETTI 2332, 2333
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2333

« Trattamento tributario degli enti autonomi portuali e delle aziende dei mezzi meccanici dei porti » **(2389)** *(D'iniziativa del senatore Riccio)* **(Rinvio della discussione):**

PRESIDENTE 2316

« Nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado » **(2410)** *(D'iniziativa dei deputati Gagliardi ed altri)* *(Approvato dalla Camera dei deputati)* **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 2334, 2337
CROLLALANZA 2337

FLORENA, *relatore* . . . . . *Pag.* 2324, 2337
GENCO 2336
MERLIN 2337
SACCHETTI 2337
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2337

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Cervellati, Crollalanza, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Gombi, Romano Domenico, Sacchetti, Solari e Vaccaro.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Indelli e Restagno, sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Merlin e Angelilli.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari, per i trasporti Cappugi e per la marina mercantile Dominedò

A M I G O N I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Rinvio della discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Riccio: « Trattamento tributario degli enti autonomi portuali e delle aziende dei mezzi meccanici dei porti » (2389)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Riccio: « Trattamento tributario degli enti autonomi portuali e delle aziende dei mezzi meccanici dei porti ».

Faccio presente alla Commissione che, su questo disegno di legge, la Commissione finanze e tesoro non ha finora trasmesso il suo parere. Sollecitata in questo senso, il suo Presidente — senatore Bertone — mi ha indirizzato la seguente lettera, che reca la data di ieri:

« Poichè la Commissione finanze e tesoro non ha ancora esaurito l'esame in sede consultiva del disegno di legge d'iniziativa del senatore Riccio: " Trattamento tributario degli enti autonomi portuali e delle aziende dei mezzi meccanici dei porti ", la prego di voler accordare per la trasmissione del parere una proroga di otto giorni a decorrere da oggi ai sensi dell'articolo 31, secondo comma, del Regolamento del Senato ».

In considerazione di questa richiesta della 5ª Commissione, se non si fanno osservazioni, la discussione del provvedimento è rinviata ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Revisione delle tasse e dei diritti marittimi » (2366) (*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: « Revisione delle tasse e dei diritti marittimi », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico che sul disegno di legge in esame la 5ª Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge n. 2366, esprime un giudizio positivo sul complesso provvedimento, che al di là della semplice revisione delle tasse e dei diritti marittimi, costituente il suo oggetto, aggiorna e coordina tutta la legislazione in materia, dalla legge n. 3547 del 6 dicembre 1885 ad oggi.

L'aggiornamento è relativo all'evoluzione tecnica dei mezzi di trasporto per mare (superamento dei natanti a vela e con motore ausiliario — maggiore potenza dei motori di propulsione — maggiore stazza unitaria) ed all'infittimento della rete dei rapporti commerciali e turistici svolti via mare.

Di qui l'adeguamento delle aliquote delle tasse in misura inferiore al coefficiente di svalutazione della moneta stante il compenso del maggior volume di imponibile.

Qualche perfezionamento formale si può suggerire, richiamando l'attenzione della

Commissione di merito sugli articoli di cui appresso.

Articolo 9, ultimo comma. — In caso di trasformazione della tassa di ancoraggio annuale per lo Stato in quella annuale per l'estero, la differenza dovrebbe essere liquidata *pro rata temporis* e non dalla data di decorrenza della tassa precedentemente pagata.

Articolo 10, punto 5 del comma unico. — Sarebbe opportuno sopprimere o definire meglio l'inoperosità come causa di proroga della validità delle tasse di ancoraggio.

Articolo 12, secondo comma. — Sarebbe opportuno precisare che la tassa applicabile è quella prevista dall'articolo 1 *c)*, facendo salva la facoltà di trasformazione prevista dall'articolo 9, comma secondo.

Articoli 34-35. — Sarebbe stato opportuno non irrigidire in termini predeterminati le tariffe speciali previste agli articoli 34 e 35 rinviando più opportunamente a decreti ministeriali, strumenti più elastici, la fissazione di tariffe speciali per periodi brevi, in modo da conservare l'aderenza alla dinamica del mezzo monetario e dei traffici.

Articolo 36. — Sembra opportuno demandare direttamente al Ministero del tesoro e non al Consorzio del Porto di Genova i poteri di applicare, revocare e modificare l'addizionale alla tassa sulle merci.

Si esprime infine favorevole apprezzamento sulle agevolazioni previste per il traffico merci con la Sardegna e la Venezia Giulia, per i porti di Civitavecchia e Mestre.

Quanto sopra posto alla cortese attenzione della Commissione di merito, la Commissione finanze e tesoro comunica di non aver nulla da osservare per quel che attiene la copertura finanziaria ».

F L O R E N A , *relatore*. Onorevoli senatori, il disegno di legge al nostro esame, approvato dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati in sede legislativa nella riunione del 5 dicembre 1962, prevede la revisione della legislazione vigente in materia di tasse e diritti marittimi mediante il coordinamento e l'aggiornamento delle disposizioni attualmente in vigore.

Tale legislazione, che ebbe inizio nel lontano 1885, è costituita attualmente da una molteplicità di provvedimenti legislativi che creano non lievi difficoltà nella consultazione e conseguentemente nella loro applicazione; a questo aggiungasi che la navigazione marittima ha subìto dal 1885 ad oggi una tale evoluzione che richiede indispensabile l'emanazione di nuove norme che siano adeguate alla presente situazione dei traffici marittimi.

Ciò premesso, nel passare all'illustrazione dei singoli articoli, si nota che il provvedimento si compone di cinque titoli e precisamente il primo (tasse e sopratasse di ancoraggio) si articola su 3 capi riguardanti rispettivamente la tassa di ancoraggio, la sopratassa di ancoraggio per le merci in coperta e la tassa supplementare di ancoraggio a Genova, Napoli e Venezia; il secondo (tassa sulle merci e sui passeggeri) si articola su 4 capi riguardanti rispettivamente la tassa erariale di sbarco sulle merci provenienti dall'estero, la tassa sui passeggeri a Genova, Napoli e Trieste, la tassa sulle merci sbarcate, imbarcate e in transito nei porti di Genova, Venezia, Napoli, Livorno, Civitavecchia, Trieste, Savona e Brindisi e la tassa sui carri ferroviari e sugli automezzi; il terzo riguarda la devoluzione del provento di alcune tasse; il quarto riguarda le tasse di ammissione agli esami per il conseguimento dei titoli professionali marittimi ed, infine, il quinto riguarda le disposizioni finali e transitorie.

Il capo I del titolo I si compone dei primi 16 articoli del disegno di legge; in esso vengono menzionati i soggetti e la misura della tassa di ancoraggio nonchè la disciplina del suo pagamento in misura ridotta, gli eventuali diritti sostitutivi della tassa per alcuni tipi di navi o l'esenzione del pagamento per altri tipi e le opportune contromisure nei confronti delle navi del Paese che abbia imposto alle navi italiane tributi non previsti per le proprie navi.

Il capo II, sempre del titolo I, si compone di 6 articoli (dal 17 al 22); in esso vengono menzionate le navi soggette al pagamento della sopratassa che altro non è

che la tassa di ancoraggio applicata all'aumento del tonnellagio netto che alla nave deriva quando vengono utilizzati, per operazioni commerciali, gli spazi in coperta, la decorrenza e la scadenza della sopratassa nonchè le navi esenti dal pagamento di essa sopratassa.

Il successivo capo III comprende quattro articoli (dal 23 al 26) ed in esso vengono menzionati i soggetti, la misura della tassa supplementare di ancoraggio a Genova, Napoli e Venezia, nonchè l'esenzione dal pagamento di essa da parte di alcune navi.

Il capo I del titolo II si compone di 3 articoli (dal 27 al 29); in esso vengono menzionati i soggetti al pagamento della tassa erariale di sbarco, nonchè le aliquote di essa e le relative esenzioni.

Il successivo capo II si compone anche esso di 3 articoli (dal 30 al 32) con i quali viene previsto il pagamento di una tassa a carico dei passeggeri che sbarcano o si imbarcano nei porti di Genova, Napoli e Trieste, la misura di essa ed il campo della applicazione.

Il capo III, che segue, riguarda la tassa sulle merci nei porti di Genova, Venezia, Napoli (articolo 33), Livorno, Civitavecchia, Brindisi (articolo 34), Trieste (articolo 35), Savona e Vado Ligure (articolo 37), l'addizionale sulle merci del porto di Genova (articolo 36), nonchè le esenzioni riguardanti alcune merci (articoli 40, 41 e 42).

Il capo IV, sempre del titolo II, si compone di 3 articoli (dal 43 al 45); in esso vengono menzionati la misura della tassa sui carri ferroviari relativi ai porti di Genova e Napoli e quella sugli automezzi limitatamente al porto di Genova, nonchè le previste esenzioni.

Il titolo III, composto di 4 articoli (dal 46 al 49), contempla la devoluzione al Consorzio del porto di Genova, al Provveditorato del porto di Venezia, all'Ente autonomo del porto di Napoli, ai Magazzini generali di Trieste del provento di alcune tasse quali, per Genova, la metà della tassa supplementare di ancoraggio, la tassa sui passeggeri, sulle merci e sui carri ferroviari, per Venezia la tassa supplementare di ancoraggio ed una parte della tassa sulle merci, per Napoli la tassa supplementare di ancoraggio e metà della tassa sui passeggeri ed, infine, per Trieste la tassa sui passeggeri.

Il titolo IV, composto di 3 articoli (dal 50 al 52), stabilisce le misure delle tasse di ammissione agli esami per il conseguimento dei titoli professionali marittimi, agli esami sull'utilizzazione commerciale della nave per gli ufficiali di vascello e agli esami per il conseguimento delle abilitazioni relative alla navigazione di diporto. In relazione a tali tasse si nota che queste, pur non potendo essere considerate, a stretto rigore, tasse portuali, tuttavia sono state sempre comprese e regolate dalle leggi disciplinanti tali tasse. Perciò per ragioni storiche e d'opportunità pratica si è trattato di esse nel disegno di legge in esame.

Il titolo V, composto di 4 articoli (dal 53 al 56), prevede l'emanazione, nel termine di un anno dalla pubblicazione della legge nella *Gazzetta Ufficiale*, delle disposizioni per l'esecuzione della legge stessa.

Tutto ciò premesso, il disegno di legge in esame merita la nostra approvazione ed io vi invito ad accordargliela.

D O M I N E D O' , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Esprimo parere favorevole circa questo provvedimento, già approvato dall'altro ramo del Parlamento ed oggi sottoposto al vostro esame.

In merito al parere espresso dalla 5ª Commisisone, dichiaro che le osservazioni in esso contenute potranno formare oggetto di successivi provvedimenti perchè, se venissero ora accolte, comporterebbero il rinvio del provvedimento in discussione alla Camera; pertanto, poichè questo parere della 5ª Commissione è sostanzialmente favorevole, pregherei la Commissione di voler approvare il disegno di legge nella sua attuale formulazione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli di cui do lettura.

TITOLO I.

TASSE E SOPRATASSE DI ANCORAGGIO

CAPO I.

TASSA DI ANCORAGGIO

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*).

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 della marina mercantile di concerto con i Ministri degli affari esteri, delle finanze e del 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, nè la trasformazione della stessa tassa, relativa alla navigazione tra i porti dello Stato, in quella per l'estero.

E 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*).

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 semprechè 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.

(È approvato).

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 lo 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;

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, eccettuate quelle di cui all'articolo 7, ed i galeggianti 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 subìto 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 marittima;

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, purchè 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 operati 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 galleggianti 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

(*È approvato*).

CAPO II

SOPRATASSA DI ANCORAGGIO PER LE MERCI IN COPERTA

Art. 17.

(*Navi soggette al pagamento della sopratassa 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 compiervi 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 d'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*).

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.

(*È approvato*).

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 franchigia doganale, purchè 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 nonchè 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 o 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 del tesoro, di concerto col Ministro della marina mercantile.

(*È approvato*).

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) *Merci 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) *Merci 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.

(*È approvato*).

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*).

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 ad-

dizionale 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 pagameto 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 purchè 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 al-

l'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 23 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 di 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*).

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 seguente 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 sulla 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 della marina mercantile di concerto con i Ministri delle finanze e del 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 sopratasse 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, nonchè 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*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Colleoni ed altri: « Modifica dell'articolo 29 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente delle Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (2382) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati: Colleoni, Belotti, Vicentini, Rampa, Galli, Colombo Vittorino, Gitti, Gerbino, Baccelli, Battistini, Sabatini, Pavan, Cengarle, Sartor, Restivo, Corona Giacomo, De Meo, Bianchi Fortunato, Buzzi, Sodano, Repossi, Veronesi, Lombardi Giovanni, Fornale, Valsecchi, Franceschini, Marenghi, Monte, Pucci Ernesto, Toros, Giglia, Spadola, Degli Occhi, Franzo, Azimonti e Zugno: « Modifica dell'articolo 29 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge del quale do lettura:

Articolo unico

La lettera *a*) del n. 1) dell'articolo 29 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituita dalla seguente:

« *a*) trattrici agricole, con o senza piano di carico; ».

Poichè il relatore, senatore De Unterrichter, è momentaneamente assente, se non si fanno osservazioni, farò io stesso una breve relazione sul disegno di legge.

In conseguenza del progresso tecnico, molti nuovi tipi di macchine agricole sono state di recente acquisite all'agricoltura; esse non potevano essere considerate dal Codice della strada all'epoca della sua emanazione.

Ne consegue la necessità di consentire la circolazione su strada a questi nuovi tipi di macchine agricole destinate, oltre che alla esecuzione di lavori agricoli, al trasporto di cose e di materiali di interesse dell'azienda agricola. È a ciò che tende il provvedimento in questione.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In una precedente seduta chiesi alla Commissione, a nome del Ministro dei trasporti, il rinvio della discussione di questo provvedimento, al fine di poter effettuare un suo esame tecnico più approfondito.

In base agli accertamenti fatti, sono ora in grado di comunicare che si possono ritenere superati i dubbi inizialmente sollevati; pertanto il Governo è favorevole alla approvazione del disegno di legge in esame, così come è esso formulato.

S A C C H E T T I . Siamo favorevoli all'accoglimento del provvedimento in discussione; ma vorremmo cogliere l'occasione per far rilevare che l'esperienza di questi anni dimostra la necessità di tutta una serie di modifiche al Codice della strada, per renderlo più organico e rispondente agli effettivi bisogni della circolazione.

Quando fu varato il testo del Codice della strada, malgrado la fretta e la dinamicità del Ministro dei lavori pubblici del tempo, molti di noi avanzarono numerose riserve su alcune sue norme come, ad esempio, quella che stabilisce, per la guida di un trattore agricolo un patentino particolare, anche per chi sia già in possesso della regolare patente di guida automobilistica.

Tale norma causa notevoli inconvenienti, perchè può accadere che un contadino che abbia la patente non possa andare con il suo trattore al caseificio, alla cantina sociale, al mulino, perchè sprovvisto del patentino per la conduzione di questo mezzo agricolo.

A mio avviso, questa disposizione non è opportuna perchè chi ha già una patente di guida è anche in grado di manovrare un trattore.

Più volte in questa Commissione, e non solo da parte di senatori del mio Gruppo, sono state rivolte raccomandazioni al Ministro dei trasporti e a quello dei lavori pubblici affinchè, d'accordo tra loro, apporti-

no una serie di modifiche al nuovo Codice stradale, snellendo e modificando le disposizioni di molti suoi articoli.

A conforto e sostegno di questa esigenza, più volte fatta presente, dirò che anche durante i lavori del recente Convegno di Stresa è stato fatto rilevare che alcune norme del nostro Codice sono in contrasto con quelle europee per la sicurezza della circolazione: in quell'occasione furono proposte alcune modifiche alle nostre disposizioni per rendere più agevole il turismo nel nostro Paese. Infatti, molte disposizioni attualmente in vigore fanno sì che chi circola sulle nostre strade si lamenti, il più delle volte giustificatamente.

C R O L L A L A N Z A . Il Codice della strada è servito solo ad incrementare la cassa delle contravvenzioni!

S A C C H E T T I . Un'altra questione da considerare è quella che riguarda gli esami che oggi si fanno per ottenere le patenti di guida; bisogna rendersi conto di come essi vengono effettuati e di che cosa si chiede, non si chiede o bisognerebbe chiedere al cittadino agli effetti della sua migliore preparazione alla circolazione stradale.

Molte critiche sono state fatte anche in questo campo, non tanto dagli alunni, quanto dagli stessi ingegneri che fanno gli esami presso le scuole-guida: i quali non sanno neanche loro come comportarsi ed invocano provvedimenti più chiari.

G E N C O . Sono senz'altro favorevole a questo provvedimento, ma devo contestare al senatore Sacchetti alcune sue affermazioni per quanto riguarda l'obbligo del patentino per la guida dei trattori agricoli.

Ritengo, infatti, che guidare un'automobile o un trattore non sia la stessa cosa, in quanto, per esperienza personale, posso affermare che il diverso tipo di comandi di quest'ultimo mezzo impone che il guidatore si sottoponga ad un diverso esame. Per questo esame, del resto, non si pagano tasse e, d'altra parte, in considerazione dell'elevato numero di incidenti che continua a verificarsi sulle strade, credo che sia meglio incrementare le misure prudenziali, senza allargare troppo le maglie.

Pertanto, pur essendo d'accordo con il senatore Sacchetti sull'opportunità che il Codice della strada sia, in qualche sua norma, emendato, per quanto riguarda il patentino per la guida dei trattori agricoli sono del parere di mantenerlo in vigore.

G A R L A T O . Le osservazioni fatte dal senatore Sacchetti sono pertinenti, nel senso che noi tutti ci rendiamo conto della necessità di modificare alcune norme del nostro Codice della strada. Prima di affrontare questa revisione, però, vorrei far presente che è in corso, in sede di Comunità europea, un tentativo di armonizzare tutte le norme sulla circolazione stradale; pertanto sarebbe opportuno tener conto di questi studi in corso, per non dover poi apportare ulteriori modifiche a quelle che oggi si potrebbero fare.

Aggiungo che anch'io sono del parere che la guida di un'automobile e quella di un trattore agricolo siano differenti e che pertanto sia bene, per quest'ultimo mezzo, richiedere un patentino particolare di abilitazione.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'esperienza di questi anni ha dimostrato che bisogna apportare modifiche alle disposizioni del Codice della strada ma, per mettere tali modifiche in accordo con le norme europee, bisogna necessariamente attendere gli accordi internazionali.

Un passo in avanti può considerarsi il presente provvedimento, al quale, pertanto, il Governo è favorevole.

C R O L L A L A N Z A . Allorchè fu varato il Codice della strada fu fatto presente che alcune sue disposizioni erano in contrasto con le norme stabilite dalla Convenzione di Ginevra, ma fino ad oggi questi contrasti sono rimasti tali.

G A R L A T O . Ci sarebbe da obiettare che è dubbio se le norme stabilite dalla Convenzione di Ginevra abbiano valore vinco-

lante per l'ordinamento giuridico di tutti i Paesi aderenti.

C R O L L A L A N Z A . Io considero il problema da un punto di vista pratico.

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge, composto di un articolo unico, di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi ed altri: « Nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado » (2410)
(*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 d'iniziativa dei deputati Gagliardi, Martina Michele, Bologna, Ripamonti, Sciolis, Biasutti e Fornale: « Nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

F L O R E N A , *relatore*. Onorevoli senatori, il disegno di legge che ci occupa mira in particolare a disciplinare in modo organico e responsabile la sorveglianza di tutto il complesso delle lagune di Venezia e di Marano-Grado.

La ragione fondamentale che ha ispirato i presentatori di questo disegno di legge è costituita dalla preoccupazione di creare lo strumento legislativo che dia la possibilità di eliminare le deficienze che in atto si lamentano nel complesso lagunare e che potrebbero, se non si intervenisse, determinare gravi conseguenze per la esistenza della stessa città di Venezia.

Si sostiene infatti:

1) che Venezia, pur con le sue peculiari e particolari esigenze, viene trattata come le altre città italiane;

2) in atto si ha una legge di polizia lagunare che è in parte non applicabile e, si afferma, che se applicata danneggia la laguna;

3) esiste una conterminazione lagunare non più aderente alla realtà;

4) la navigabilità della laguna versa in grave disordine per la confusione delle disposizioni;

5) le isole lagunari e i terreni coltivati sono in pericolo per alluvioni dal mare e per l'erosione, senza possibilità di congruo aiuto statale;

6) mancano i mezzi per il coordinamento necessario ad attuare le difese.

Sostanzialmente, come si rileva dai vari articoli del disegno di legge, si vuole affidare al Magistrato delle acque la possibilità di aggiornare periodicamente l'andamento della conterminazione lagunare in relazione alle variazioni fisiche, naturali oppure legalmente autorizzate, verificatesi in laguna.

Cercare e mantere un nucleo di vigilanti lagunari (ufficiali e guardiani) responsabili dell'applicazione delle leggi che diversamente rimarrebbero strumenti inefficaci.

Creare un collegamento continuo fra il Genio civile ed il Magistrato delle acque per tutti i lavori che si devono eseguire nell'ambito lagunare.

Ciò premesso, passo all'esame dettagliato dei singoli articoli del disegno di legge.

Con l'articolo 1 viene delimitato il territorio lagunare di Venezia.

L'articolo 2 prescrive che entro un anno dall'entrata in vigore della legge il Magistrato alle acque provvederà alla ricognizione dell'attuale tracciato della conterminazione lagunare e proporrà al Ministero dei lavori pubblici le modifiche che si riterranno necessarie. La stessa procedura verrà seguita per le successive modifiche del perimetro lagunare che si riterranno in seguito di proporre.

Con l'articolo 3 viene stabilito che spettano al Magistrato alle acque la sorveglianza dell'intera laguna e la disciplina di tutto quanto abbia attinenza al mantenimento del regime lagunare.

Alla giurisdizione dello stesso Magistrato alle acque, stabilisce l'articolo 4, è sottoposta la navigazione nella laguna di Venezia, esclusi i canali marittimi e le zone di competenza dell'Amministrazione marittima.

Per l'adempimento delle funzioni demandategli dal disegno di legge, il Magistrato alle acque, è detto all'articolo 5, si varrà anche dell'opera del Genio civile di Venezia.

Con l'articolo 6 si fa divieto di erigere nei canali traverse, pescaie o altri impedimenti di qualunque natura.

Così pure si fa divieto, con l'articolo 7, di fare entrare nella laguna acque oltre quelle che attualmente vi entrano, senza il benestare del Magistrato alle acque.

Con l'articolo 8 si stabilisce che le opere che vengano a modificare il perimetro di conterminazione lagunare non potranno essere eseguite se non sia preventivamente intervenuto il decreto ministeriale con il quale viene approvato il nuovo perimetro lagunare.

L'articolo 9 dà facoltà al Magistrato alle acque di procedere all'esproprio per pubblica utilità di alcune aree, nell'interno o ai margini del perimetro lagunare, allo scopo di destinarle alla libera espansione della marea.

Con l'articolo 10 si fa divieto di scaricare o di sperdere in qualsiasi modo rifiuti o sostanze che possono inquinare le acque della laguna.

Qualora per l'esercizio di officine, cantieri, eccetera, si renda impossibile evitare interrimenti presso gli approdi o nelle vicinanze di essi, i proprietari conduttori ed esercenti, stabilisce l'articolo 11, sono obbligati in solido a dare avviso al Magistrato alle acque ed a far provvedere, almeno una volta all'anno, salvo termini più brevi, a far sgombrare il canale o la zona lagunare dagli interrimenti suddetti.

L'articolo 12 stabilisce che le disposizioni previste dai regolamenti municipali, riguardanti la manutenzione e la disciplina dei canali e rivi in consegna ai Comuni, devono uniformarsi alle norme contenute nel disegno di legge.

Il Magistrato alle acque, stabilisce l'articolo 13, provvede all'osservanza delle norme contemplate nel disegno di legge, a mezzo dell'Ufficio del Genio civile. Allo scopo è istituito un Corpo di polizia lagunare.

L'articolo 14 fa divieto di gettare nella laguna materie di qualunque specie.

Il Genio civile, stabilisce l'articolo 15, deve sorvegliare il trasporto di materie di rifiuto effettuato da chiunque intraprenda la esecuzione dei lavori, tenuto a darne tempestivo preavviso all'ufficio competente.

Tali materie, è detto all'articolo 16, qualora non depositate in corti, cortili, piazze e simili devono essere deposte nelle apposite sacche.

Al fine di assicurarsi che le materie da trasportare non siano andate disperse nel percorso, stabilisce l'articolo 17, deve sempre essere conosciuto il carico che ha la barca quando si mette in viaggio.

Le somme da corrispondersi all'agente delegato dal Genio civile per la sorveglianza dei trasporti per lo scarico in luoghi diversi dalla pubblica sacca, stabilisce l'articolo 18, gravano su chi fa lo scarico stesso.

L'articolo 19 disciplina la circolazione nell'interno della laguna di tutte le barche cariche di materiale di rifiuto.

L'articolo 20 stabilisce che è demandata al Magistrato alle acque la concessione dell'autorizzazione a prelevare dalla laguna, sabbia, fango ed altre materie per interrimenti di carattere provvisorio, che cessato l'uso devono essere disfatti interamente riportando le materie dove viene prescritto.

Con l'articolo 21 si fa divieto di scaricare in laguna le acque di lavaggio delle petroliere; il carico e lo scarico della zavorra delle navi e qualsiasi dispersione di liquidi o di sostanze solide trasportate dalle navi stesse devono essere autorizzati dall'ufficio del Genio civile o dalle competenti Capitanerie di porto.

Sono vietati altresì, stabilisce l'articolo 22, i dissodamenti e le piantagioni di qualunque specie entro il perimetro lagunare, fatta eccezione per le isole, senza il nulla osta del Magistrato alle acque.

L'articolo 23 stabilisce che gli argini di conterminazione lagunare sono considerati pertinenza del demanio marittimo.

L'articolo 24 stabilisce che lo sfalcio delle erbe dei terreni sia privati che demaniali, deve essere autorizzato dall'ufficio del Genio civile.

L'articolo 25 disciplina l'effettuazione della pesca nella laguna di Venezia.

Tutte le opere fatte in fregio o all'interno del perimetro lagunare, è detto all'articolo 26, devono essere autorizzate dal Magistrato alle acque.

Gli articoli 27, 28 e 29 prevedono l'accertamento delle violazioni alle norme contenute nel disegno di legge e le ammende applicabili ai contravventori.

La concessione dei beni demaniali marittimi compresi nell'interno della conterminazione lagunare rimane affidata, stabilisce l'articolo 30, al Magistrato alle acque.

Con l'articolo 31 viene stabilito che le disposizioni contenute nel disegno di legge sono applicabili alla laguna di Marano-Grado e nel medesimo articolo viene delimitato il territorio lagunare stesso.

L'articolo 32 stabilisce che le superate norme relative alla polizia della laguna contenute nel decreto-legge 18 giugno 1936, numero 1853, convertito in legge 7 gennaio 1937, n. 191, sono abrogate fatta eccezione per quelle relative all'esercizio della pesca nella laguna stessa.

Concludo comunicando agli onorevoli colleghi il parere trasmesso dalla 5ª Commissione, che è così formulato:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge n. 2410, pur consentendo sul merito del provvedimento, per quanto riguarda la parte di competenza deve osservare quanto segue.

L'articolo 13 del disegno di legge istituente un corpo di polizia lagunare con l'organico di cui alla tabella allegata, comporta un onere finanziario di cui non viene data precisa indicazione, nè reca una valida indicazione della copertura finanziaria, alla stregua del disposto del quarto comma dell'articolo 81 della Costituzione.

Il capitolo n. 7 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1962-63, infatti, è relativo a spese fisse e obbligatorie e non potrebbe pertanto accettarsi di porlo a fonte di copertura di nuove spese, poichè si determinerebbe, in sostanza, elusione del disposto del richiamato articolo della Costituzione, come sempre osservato da questa Commissione.

D'altro canto, si ricorda che anche la Commissione del bilancio dell'altro ramo del Parlamento aveva subordinato il suo parere favorevole all'introduzione di un emendamento sostitutivo all'articolo in questione, che venisse a porre il nuovo onere a carico del capitolo 9 e non del capitolo 7 del bilancio del suddetto Ministero.

Quanto sopra osservato, la Commissione finanze e tesoro dovrebbe esprimere, allo stato degli atti, parere contrario all'ulteriore corso del provvedimento. Considerato, peraltro il relativo, limitato onere comportato dal provvedimento (accertato in lire 9 milioni 612 mila); considerato, altresì, che il provvedimento entrerebbe in vigore ad esercizio finanziario in buona parte trascorso, per cui vi è da ritenere che i bandi di concorso per il personale di cui sopra non potranno aver luogo che nei prossimi mesi e che le ammissioni in servizio si verificheranno solo nel corso del prossimo esercizio finanziario, permettendo al Governo di prevedere tale onere negli stati di previsione del prossimo esercizio, questa Commissione comunica di non opporsi all'ulteriore corso del provvedimento ».

Il disegno di legge, che e stato approvato della IX Commissione permanente della Camera dei deputati nella seduta del 12 dicembre 1962, merita pertanto anche la nostra approvazione, ed io invito la Commissione a voler esprimere il suo voto favorevole.

G E N C O . Poichè il personale che verrà immesso in servizio in applicazione del provvedimento, raggiungerà le venti unità, non vedo come sia possibile che l'onere si aggiri sui 9 milioni e mezzo annui. A dir poco, secondo me, il suddetto personale dovrebbe venire a costare sui 20 milioni all'anno, tra paghe e oneri derivati.

C'è poi da osservare che gli agenti lagunari, per poter prestare il loro servizio, avranno bisogno di mezzi di trasporto, così come avviene per la polizia stradale.

CROLLALANZA. Ma il Magistrato alle acque ha la sua organizzazione!

MERLIN. In effetti il Magistrato alle acque ha un bilancio autonomo ed una delega per provvedere alle varie necessità; non è quindi necessario, nel provvedimento, un ulteriore stanziamento *ad hoc*. Se poi i fondi a disposizione del Magistrato si rivelassero, nella prima applicazione della legge, insufficienti, essi potrebbero essere senz'altro aumentati nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1963-64.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onere cui accenna il senatore Genco riguarda solo parte dell'esercizio in corso.

FLORENA, *relatore*. Non solo, ma i coefficienti del personale in questione sono molto bassi, come risulta dalla tabella allegata al disegno di legge.

CROLLALANZA. Il disegno di legge, come ha giustamente osservato l'onorevole relatore, appare quanto mai opportuno, anzitutto per la rettifica del perimetro lagunare — particolarmente per quanto riguarda Venezia — e poi perchè è effettivamente necessario instaurare una maggiore disciplina, dal punto di vista idraulico e da quello delle servitù esistenti in laguna, da parte degli organi preposti alla vigilanza della laguna medesima; cioè, praticamente, da parte del Magistrato alle acque.

Nella laguna di Venezia si sono verificati infatti numerosi inconvenienti, derivanti sia da scarichi, sia da usurpazioni di zone lagunari. Un fenomeno che va sempre più aggravandosi, ad esempio, è quello delle alte maree, che portano le acque nella città ad un livello ogni volta maggiore; tanto è vero che un articolo del provvedimento in esame prevede anche la possibilità di creare bacini di espansione. Infatti, man mano che il perimetro si rimpicciolisce, le acque si alzano; le passerelle di legno di piazza San Marco durante l'« acqua alta » non sono oggi più sufficienti come per il passato. D'altra parte i suddetti bacini di espansione si rendono indispensabili, rappresentando un notevole sfogo delle piene.

Finora il Magistrato alle acque, senza mezzi idonei di vigilanza e senza poteri di carattere giuridico, quali sono quelli concessigli dal provvedimento in esame, non poteva reprimere nè prevenire gli inconvenienti suaccennati. Ora, come dicevo, tutta una nuova disciplina viene instaurata col disegno di legge, non solo per la laguna di Venezia, ma anche per quella di Marano-Grado. A tal fine, anzi, sono stati presi accordi col Comune, e ci si è anche ispirati, alla lontana, ad un piano che il Comune medesimo vorrebbe attuare per trasferire gradatamente parte della popolazione di Venezia sulla terraferma, dove, oltre a bacini di espansione, dovrebbero essere creati dei canali, per riprodurre in piccolo la città di Venezia. Questa ultima, quindi, dovrebbe rimanere per fini prevalentemente artistici, turistici e di rappresentanza; soluzione, questa, che credo trovi tutti consenzienti.

Per quanto esposto, dichiaro che voterò a favore del disegno di legge.

SACCHETTI. A nome del mio Gruppo, dichiaro di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche il Governo è favorevole all'approvazione del provvedimento.

Posso assicurare che nel capitolo di bilancio indicato esiste la possibilità di reperire la limitata somma richiesta per il presente esercizio finanziario. Ritengo dunque che nessun dubbio possa sussistere per quanto riguarda la copertura.

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

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

La laguna di Venezia è costituita dal bacino demaniale marittimo di acqua salsa che

si estende dalla foce del Sile (conca del Cavallino) alla foce del Brenta (conca di Brondolo) ed è compreso fra il mare e la terraferma.

Essa è separata dal mare da una lingua naturale di terra fortificata per lunghi tratti artificialmente, in cui sono aperte tre bocche o porti, ed è limitata verso terraferma da una linea di confine marcata da appositi cippi o pilastri di muro segnati con numeri progressivi.

Tale linea delimita il territorio lagunare nel quale debbono essere osservate le norme e prescrizioni contenute nella presente legge a salvaguardia della laguna.

(*È approvato*).

Art. 2.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, il Magistrato alle acque procederà alla ricognizione dell'attuale tracciato della conterminazione lagunare e, sentito il proprio Comitato tecnico amministrativo nonchè la Direzione marittima e l'Intendenza di finanza territorialmente competenti, ne proporrà al Ministero dei lavori pubblici le modifiche ritenute necessarie.

Il nuovo tracciato della conterminazione lagunare sarà approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

Le successive modifiche del perimetro lagunare che si renderanno in seguito necessarie verranno proposte e approvate con le modalità previste dai commi precedenti.

La determinazione e l'aggiornamento della conterminazione lagunare dovranno salvaguardare, non solo la laguna, ma anche la officiosità delle bocche portuali, cioè il porto lagunare di Venezia, classificato nella 1ª categoria dei porti nazionali con regio decreto 30 luglio 1888, n. 5629. In sede di detta determinazione si provvederà alla distinzione dei canali marittimi.

Il Magistrato alle acque rileverà il perimetro di tutte le isole e delle zone recinte comprese nell'ambito della laguna, come sopra determinato.

(*È approvato*).

Art. 3.

Al Magistrato alle acque spettano la sorveglianza sull'intera laguna e la disciplina di tutto quanto abbia attinenza con il mantenimento del regime lagunare.

Tutti gli Enti pubblici e privati, ivi compreso l'Ufficio del Genio civile per le opere marittime di Venezia, dovranno ottenere, prima di eseguire escavi od opere di qualsiasi natura entro il perimetro lagunare, il nulla-osta del Magistrato alle acque.

Per i lavori di manutenzione da parte dell'Ufficio del Genio civile per le opere pubbliche è sufficiente il preventivo avviso al Magistrato alle acque.

(*È approvato*).

Art. 4.

La navigazione nella laguna di Venezia è sottoposta alla giurisdizione del Magistrato alle acque, esclusi i canali marittimi e le zone di competenza dell'Amministrazione marittima.

In detti canali e zone la navigazione è regolata dalle norme vigenti in materia di polizia marittima e portuale, e, nella rimanente laguna, da quelle che disciplinano la navigazione interna.

Il Magistrato alle acque provvederà all'esecuzione di tutte le opere necessarie al mantenimento dei canali di navigazione, esclusi i canali marittimi. A questi ultimi, nonchè agli ambiti portuali, provvederà l'Ufficio del Genio civile per le opere marittime di Venezia.

(*È approvato*).

Art. 5.

Per l'adempimento delle funzioni demandategli dalla presente legge il Magistrato alle acque si varrà anche dell'opera del Genio civile di Venezia il quale, agli effetti delle presenti norme, estende la sua giurisdizione su tutta la laguna, anche sulla parte compresa nelle circoscrizioni provinciali limitrofe.

Per la parte marittima il Magistrato alle acque si varrà anche dell'Ufficio del Genio civile per le opere marittime di Venezia e potrà, pertanto, ai sensi dell'articolo 4, ultimo comma, della legge 5 maggio 1907, n. 257, e successive modificazioni, chiamare a partecipare alle sedute del Comitato tecnico amministrativo, con voto consultivo, l'ingegnere capo dell'Ufficio stesso.

(*È approvato*).

Art. 6.

Nei canali, siano essi navigabili o no, è proibito erigere traverse, pescaie od altro impedimento, sotto o fuor d'acqua, mobile o stabile, di qualunque natura e dimensione esso sia, senza preventiva autorizzazione del Magistrato alle acque o dell'Autorità marittima, secondo le rispettive competenze.

(*È approvato*).

Art. 7.

Oltre alle acque dolci, siano di fiume o di scolo, che entrano attualmente in laguna o per non essere mai state divertite da essa, o per esservi state condotte con apposite concessioni, è vietato introdurne altre, siano torbide o chiare, senza un'apposita concessione del Magistrato alle acque il quale, sentito il parere del medico provinciale, e salva l'osservanza delle norme sulle derivazioni delle acque pubbliche, prescriverà gli oneri da imporre al concessionario nei riguardi igienici e idraulici, per rendere la concessione il più possibile innocua alla laguna.

Lo scarico delle acque che attualmente si versano in laguna dovrà essere gradualmente sistemato nei riguardi idraulici ed igienici, sentito il parere del medico provinciale.

(*È approvato*).

Art. 8.

Le opere di ogni genere e natura che vengano a modificare il perimetro di conterminazione lagunare, non potranno essere eseguite, se non sia preventivamente intervenuto il decreto ministeriale con il quale viene approvato il nuovo perimetro lagunare ai sensi dell'articolo 2 della presente legge.

All'interno della conterminazione lagunare il Magistrato alle acque è autorizzato a rilasciare nulla-osta nel caso di richiesta di modifiche riconosciute dallo stesso non sostanziali; per le modifiche riconosciute di carattere sostanziale, si applicano le disposizioni di cui al primo comma del presente articolo.

(*È approvato*).

Art. 9.

Qualora il Magistrato alle acque ritenga necessario destinare alla libera espansione della marea alcune aree nell'interno o ai margini del perimetro lagunare, esso procede alle occorrenti espropriazioni per pubblica utilità, oppure, ove ne sia il caso, all'affrancazione da eventuali diritti esistenti sulle aree medesime.

Nulla è dovuto se la modifica al perimetro lagunare è avvenuta per cause naturali.

(*È approvato*).

Art. 10.

È vietato di scaricare o disperdere in qualsiasi modo rifiuti o sostanze che possono inquinare le acque della laguna.

Entro l'ambito lagunare non possono esercitarsi industrie che refluiscano in laguna rifiuti atti ad inquinare o intorbidire le acque. Chi eserciti o intenda esercitare tali industrie è tenuto ad adottare idonei dispositivi di depurazione secondo le prescrizioni che saranno date dal Magistrato alle acque nell'atto di concessione, sentita la Autorità sanitaria.

Per la concessione di scarichi di acque industriali nei canali di navigazione marittima, oltre il parere dell'Autorità sanitaria, deve essere sentito il parere dell'Autorità marittima.

(*È approvato*).

Art. 11.

Qualora, per l'esercizio di officine, cantieri, depositi e simili, si renda impossibile, entro e fuori gli abitati, evitare interrimenti presso gli approdi e nei tronchi di canali fronteggianti, o sulle prossime zone lagunari, i proprietari conduttori ed esercenti sono obbligati in solido:

a) a preavvertirne il Magistrato alle acque, per lettera raccomandata con ricevuta di ritorno;

b) a provvedere in ogni caso almeno una volta l'anno, salvo termini più brevi imposti dal Magistrato alle acque, a far sgombrare il canale o la zona lagunare dagli interrimenti suddetti, trasportando le materie alle pubbliche sacche.

Ricevuto il preavviso di cui sopra, il Magistrato alle acque farà depositare una congrua cauzione a garanzia degli indicati obblighi per le spese occorrenti alla esecuzione di ufficio nel caso di inadempienza.

Ove il carico o lo scarico abbia recato danno alle rive o agli approdi, i proprietari conduttori ed esercenti sono obbligati in solido a ripararlo salva, in caso di inadempienza, la esecuzione di ufficio da parte del Magistrato alle acque.

(*È approvato*).

Art. 12.

Le disposizioni stabilite dai regolamenti municipali riguardanti la manutenzione e la disciplina dei canali e rivi in consegna ai Comuni devono uniformarsi alle disposizioni della presente legge.

I comuni stessi dovranno però rendere edotto l'Ufficio del Genio civile di ogni scavo che sarà da essi intrapreso nei rivi e canali in loro consegna.

Il trasporto e la cernita delle materie provenienti dalla spazzatura delle strade e delle abitazioni deve avvenire sotto l'osservanza delle norme igieniche, escludendo in ogni caso l'immissione di dette materie nelle acque lagunari.

(*È approvato*)

Art. 13.

Il Magistrato alle acque provvede all'osservanza delle norme di cui alla presente legge a mezzo dell'Ufficio del Genio civile.

Allo scopo è istituito un corpo di polizia lagunare con l'organico di cui alla tabella allegata alla presente legge.

Gli agenti lagunari sono nominati mediante concorso per titoli ed esami, integrato da una prova di idoneità alla conduzione di natanti a remi o a motori.

La relativa spesa è posta a carico del capitolo n. 7 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1962-63.

(*È approvato*).

Art. 14.

È vietato gettare in qualunque punto della laguna, e specialmente nei suoi canali, o di lasciarvi cadere, materie di qualunque specie anche se galleggianti.

Salvo quanto disposto dall'articolo 15, lo scarico in mare di materiali provenienti dall'ambito lagunare, dev'essere effettuato a distanza stabilita dal Magistrato alle acque, di concerto con la competente Capitaneria di porto, in modo da impedire il ritorno delle materie in laguna e gli interrimenti alle foci.

(*È approvato*).

Art. 15.

Chiunque intraprenda la esecuzione dei lavori, con trasporto di materie di rifiuto, è obbligato a darne preavviso, per lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, al Genio civile, per l'occorrente vigilanza: al preavviso sono tenuti in solido l'esecutore e il committente dei lavori.

(*È approvato*).

Art. 16.

Le materie di rifiuto, qualora non depositate in orti, cortili, piazze e simili devono essere deposte nelle apposite sacche costruite

e mantenute dal Magistrato alle acque oppure date in concessione ai privati in deroga all'articolo 14 della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 17.

Per le materie che devono trasportarsi nelle pubbliche sacche, ovvero in altri luoghi, in caso di speciale concessione, deve sempre essere conosciuto il carico che ha la barca quando si mette in viaggio, in modo da poterne fare il riscontro nel luogo del deposito ed assicurarsi che le materie da trasportare non siano andate disperse nel percorso.

(*È approvato*).

Art. 18.

Se il sito dello scarico non sia una pubblica sacca, ma un luogo dove gli interessati abbiano ottenuto di poter trasportare materiale come all'articolo 16, le somme da corrispondersi all'agente delegato dal Genio civile per la sorveglianza gravano su chi fa lo scarico. Il relativo importo dovrà venire preventivamente versato su apposito conto speciale presso la Tesoreria dello Stato.

(*È approvato*).

Art. 19.

Tutte le barche cariche di materiale di rifiuto dovranno circolare nell'interno della laguna munite dell'apposita bolletta.

Dal tramonto all'alba non potranno circolare se non con apposita autorizzazione dell'Ufficio del Genio civile.

(*È approvato*).

Art. 20.

A chiunque occorra prelevare dalla laguna sabbia, fango ed altre materie, per interrimenti di carattere provvisorio, come per la costruzione di casseri, ture di asciugamento e simili, nonchè estrarre argille o torbe dal fondo lagunare, anche se di pertinenza privata, a qualsiasi uso debbano servire, l'autorizzazione è data dal Magistrato alle acque sotto la disciplina delle presenti norme, e con l'indicazione del sito e della estensione delle cave di prestito.

Cessato l'uso, l'interrimento artificiale deve essere disfatto interamente, riportando le materie dove viene prescritto.

Compiuta l'estrazione di argille e torbe, le materie non utilizzabili escavate ed ammonticchiate intorno alle cave devono essere rimesse nelle cave stesse.

(*È approvato*).

Art. 21.

È vietata la discarica in laguna delle acque di lavaggio delle petroliere. Il carico e lo scarico della zavorra delle navi e dei natanti e qualsiasi dispersione nella laguna di liquidi o di sostanze solide trasportati da navi o natanti devono essere autorizzati dall'Ufficio del Genio civile o dalle Capitanerie di porto per le zone di rispettiva competenza, su presentazione di apposita domanda nella quale deve essere indicata la località di prelevamento o di deposito delle materie.

(*È approvato*).

Art. 22.

Sono vietati i dissodamenti e le piantagioni di qualunque specie entro il perimetro lagunare, eccettuate le isole, senza il nulla-osta del Magistrato alle acque.

(*È approvato*).

Art. 23.

Gli argini di conterminazione lagunare sono considerati pertinenze del Demanio marittimo, ai sensi dell'articolo 29 del Codice della navigazione.

Le disposizioni che provvedono alla tutela degli argini pubblici si estendono agli argini di conterminazione lagunare.

(*È approvato*)

Art. 24.

Lo sfalcio delle erbe dei terreni sia privati che demaniali, siti entro il perimetro lagunare, dev'essere autorizzato dall'Ufficio del Genio civile.

(*È approvato*).

Art. 25.

La pesca nella laguna di Venezia è soggetta, oltre che alle norme vigenti sulla pesca in genere, a quelle previste dal Capo IV del regio decreto-legge 18 giugno 1936, n. 1853, convertito in legge 7 gennaio 1937, n. 191, in quanto compatibili con la presente legge. Sono fatte salve le limitazioni di carattere igienico contenute nei regolamenti locali.

La pesca stabile si esegue entro le valli da pesca arginate e individuate a termini dell'articolo 2.

(*È approvato*).

Art. 26.

Tutte le opere, arginature, chiaviche, fatte in fregio o all'interno del perimetro lagunare devono essere autorizzate dal Magistrato alle acque, ivi comprese la regolazione e le derivazioni di acqua marina.

(*È approvato*).

Art. 27.

I contravventori alle norme della presente legge sono puniti con l'ammenda fino a lire 300.000, salvo che il fatto non costituisca reato più grave.

(*È approvato*)

Art. 28.

L'accertamento delle violazioni alle norme della presente legge è demandato, oltre che agli ufficiali ed agli agenti della polizia giudiziaria, ai vigili comunali, agli agenti di cui all'articolo 13, al personale tecnico del Genio civile, Servizio generale, Servizio Idrografico e Opere marittime, nonchè agli ufficiali ed agenti indicati nell'articolo 1235 del Codice della navigazione.

(*È approvato*).

Art. 29.

Per le contravvenzioni alle presenti norme che alterino lo stato delle cose è in facoltà del presidente del Magistrato alle acque, inteso l'Ufficio del Genio civile e, quando sussistano ragioni di competenza, anche l'Autorità militare e quella marittima, di ordinare la riduzione al primitivo stato, o effettuare scavi di compenso, stabilendo il termine in cui tali lavori devono essere compiuti.

Scorso inutilmente il termine stabilito, i lavori sono eseguiti, per conto dell'interessato, dall'Ufficio del Genio civile.

In caso d'urgenza il presidente del Magistrato alle acque, può, nella stessa ordinanza di cui al primo comma di questo articolo, disporre che i lavori siano immediatamente eseguiti d'ufficio.

Per il rimborso delle spese sostenute dall'Erario, nelle ipotesi previste dal secondo e dal terzo comma del presente articolo, si applica l'articolo 378 della legge sui lavori pubblici.

(*È approvato*).

Art. 30.

La concessione dei beni demaniali marittimi compresi nell'interno della contermina zione lagunare rimane affidata al Magistrato alle acque in tutta la laguna, escluse le zone portuali di competenza dell'Autorità marittima, secondo gli speciali accordi già stabiliti o da stabilirsi.

(*È approvato*).

Art. 31.

Le disposizioni della presente legge sono applicabili, relativamente alle zone ed agli Uffici di rispettiva pertinenza, alla laguna di Marano-Grado.

La laguna di Marano-Grado è costituita dal bacino demaniale marittimo d'acqua salsa che si estende dalla foce del Tagliamento alla foce del Canale Primero ed è compresa fra il mare e la terraferma.

(*È approvato*).

Art. 32.

Le norme previste dal regio decreto-legge 18 giugno 1936, n. 1853, convertito in legge 7 gennaio 1937, n. 191, sono abrogate, fatta eccezione per quelle contenute nel Capo IV sull'esercizio della pesca in laguna, secondo quanto disposto dal precedente articolo 25.

Le norme della presente legge sostituiscono quelle della legge sopra indicata, nelle citazioni che figurano nel Codice della navigazione (articolo 1269) e nel relativo Regolamento per la navigazione marittima (articolo 515).

(*È approvato*).

Passiamo all'esame dell'allegata tabella.

TABELLA

Ruolo degli agenti lagunari.

Coefficiente		Numero dei posti
173	Agente lagunare Capo di 1ª classe	4
159	Agente lagunare Capo di 2ª classe	16
157	Agente lagunare scelto di 1ª classe	
155	Agente lagunare scelto di 2ª classe	
151	Agente lagunare e allievo aggiunto lagunare . .	
		20

(*È approvata*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*)

Discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa del senatore Spezzano: « Norme interpretative del primo comma dell'articolo 18 della legge 3 agosto 1949, n. 589, recante provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli Enti locali » (1051)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Spezzano: « Norme interpretative del primo comma dell'articolo 18 della legge 3 agosto 1949, numero 589, recante provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli Enti locali ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Il primo comma dell'articolo 18 della legge 3 agosto 1949, n. 589, deve essere interpretato nel senso che l'esonero previsto si estende alla tassa di concessioni governative per la dichiarazione di pubblica utilità (n. 147 della tabella A allegata al decreto presidenziale 20 marzo 1953, n. 112), ed alla rivalsa dell'imposta generale sull'entrata (terzo comma dell'articolo 6 della legge 19 giugno 1940, n. 762).

G A R L A T O , *relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge d'iniziativa del senatore Spezzano che è oggi all'esame della nostra Commissione si propone di dare una interpretazione autentica all'articolo 18 della legge 3 agosto 1949, n. 589, recante provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli Enti locali.

L'articolo in questione dice: « Fermi rimanendo i maggiori benefici contenuti in leggi speciali, gli atti e i contratti occorrenti per l'attuazione della presente legge nonchè gli atti di cessione del contributo dello Stato sono soggetti al trattamento fiscale stabilito per gli atti stipulati dallo Stato ».

La sua applicazione diede luogo a interpretazioni discordanti, specialmente per quanto riguarda da un lato il pagamento da parte degli Enti locali della tassa di conces-

sione governativa per la dichiarazione di pubblica utilità; dall'altro il diritto di rivalsa del pagamento dell'imposta generale sull'entrata da parte degli appaltatori, nei confronti degli Enti locali appaltanti.

Il collega senatore Spezzano, sostenendo la tesi più favorevole agli Enti locali, ritiene che gli stessi debbano essere esenti dal pagamento della tassa di concessione governativa per la dichiarazione di pubblica utilità e che gli appaltatori non abbiano diritto di farsi rimborsare dagli Enti locali l'imposta generale sull'entrata.

La materia venne portata ripetutamente all'esame dell'autorità giudiziaria, la quale, però, diede generalmente interpretazione restrittiva all'articolo 18, ritenendo, cioè, gli Enti locali tenuti sia al pagamento della tassa di concessione governativa, sia al rimborso dell'I.G.E. agli appaltatori. Una sentenza difforme, emessa dalla Corte di appello dell'Aquila, venne successivamente cassata dalla Cotre di cassazione. La giurisprudenza, pertanto — invero non abbondante — non pare favorevole all'interpretazione proposta dal senatore Spezzano.

Se, poi, esaminiamo il parere della nostra Commissione finanze e tesoro, emesso il 29 settembre 1960, lo troviamo decisamente contrario al disegno di legge. Tale parere, dopo avere richiamato l'improponibilità, in tema di legislazione fiscale, dell'analogia, essendo l'imposizione, l'esenzione e le agevolazioni oggetto di norme tassative non suscettibili di interpretazione analogica estensiva, continua dicendo che bisogna intendersi sulla natura degli atti e contratti occorrenti per l'attuazione della legge 3 agosto 1949, n. 589, il cui trattamento fiscale è parificato a quello degli stessi atti sipulati dallo Stato: essi non possono essere, secondo la Commissione, che quelli attinenti al finanziamento ed alla erogazione del contributo statale e non, quindi, quelli che intervengono fra stazione appaltante e appaltatore.

Nè si può estendere agli Enti locali, sempre secondo la Commissione, l'esonero dal pagamento della tassa di concessione governativa per la dichiarazione di pubblica utilità prevista dall'articolo 147 del decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1953, n. 112, in quanto tale decreto precisa che la tassa non è dovuta quando l'opera « interessa esclusivamente lo Stato ».

Il senatore Spezzano, a sostegno della sua tesi, replica dicendo che « la legge 3 agosto 1949, n. 589, mira ad aiutare i bilanci delle amministrazioni dei Comuni e delle Provincie molto spesso dissestati, e ciò fa concedendo contributi, agevolazioni ed esenzioni fiscali ». È logica, quindi, e pertanto lecita una interpretazione lata e dell'articolo 6 della legge 19 giugno 1940, n. 762, istitutiva del l'imposta generale sull'entrata, e del numero 147 della tabella A del decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1953, numero 112.

Dopo il primo parere contrario della nostra 5ª Commissione, il proponente rinunciò a sostenere il diritto degli Enti locali all'esenzione dalla tassa di concessione governativa, insistendo, invece, sul suo punto di vista nei riguardi della rivalsa dell'I.G.E.; e fu — in certo modo — confortato dal secondo parere emesso dalla Commissione di finanza in data 16 marzo 1961 di cui do lettura.

« La Commissione finanze e tesoro, facendo seguito al suo parere espresso in data 29 settembre 1960 per quanto riguarda la rivalsa di imposta generale sull'entrata precisa che la legge 3 agosto 1949, n. 589, non prevede alcuna esenzione in materia di I.G.E. e che, in conseguenza, tale tributo è regolarmente dovuto sui corrispettivi delle opere pubbliche di interesse degli enti locali attuate ai sensi della citata legge n. 589. Il problema dell'effettiva incidenza del tributo — se cioè l'I.G.E. debba far carico, per rivalsa, ai Comuni beneficiari delle provvidenze previste dalla citata legge, ovvero debba rimanere a carico degli appaltatori cui i Comuni stessi affidano l'esecuzione delle dette opere — investe una questione che non ha riferimento al bilancio dello Stato e pertanto non dà luogo ad osservazioni da parte di questa Commissione.

Per quanto riguarda, invece, la tassa di concessione governativa di cui al n. 147 della tabella allegato A al testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1953, n. 112, dovuta per la dichia-

razione di pubblica utilità delle opere previste dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, la Commissione non può che confermare il proprio contrario avviso a che, in sede di interpretazione autentica, venga ritenuto estensibile alla medesima l'esonero previsto dall'articolo 18 della legge stessa.

Infatti dalla formulazione della terza nota a margine del n. 147 della citata tabella allegato A, risulta senza ombra di dubbio che il legislatore ha voluto, in modo esplicito, riservare esclusivamente allo Stato l'esenzione dal pagamento della tassa in parola, così che non può ritenersi applicabile nella specie il generico trattamento di favore concesso dall'articolo 18. Nè è possibile in proposito alcuna diversa interpretazione perchè, altrimenti, si dovrebbe arrivare a dedurre che l'avverbio "esclusivamente" sia stato usato senza alcun significato e intendimento, la qual cosa è da escludersi, specialmente in considerazione della proprietà di linguaggio usata nella legge tributaria e nelle tabelle allegate.

La Commissione pertanto potrebbe consentire l'ulteriore corso del provvedimento qualora nell'articolo unico fossero depennate le seguenti parole: "Tassa di concessioni governative per la dichiarazione di pubblica utilità (n. 147 della tabella allegata del decreto presidenziale 20 marzo 1953, numero 112), ed alla" ».

Il nuovo articolo unico, pertanto, dovrebbe suonare così:

« Il primo comma dell'articolo 18 della legge 3 agosto 1949, n. 589, deve essere interpretato nel senso che l'esonero previsto si estende alla rivalsa dell'imposta generale sull'entrata (terzo comma dell'articolo 6 della legge 19 giugno 1940, n. 762) ».

Onorevoli colleghi, noi potremmo, quindi, accettare questa conclusione e votare il disegno di legge modificato nel senso suddetto. A questo punto mi corre l'obbligo, però, di fare un'ulteriore osservazione, ed è la seguente: una norma interpretativa di una legge assume valore retroattivo, facendone decorrere l'applicazione dalla data di entrata in vigore della legge stessa; nel caso specifico la retroattività si estenderebbe per ben dodici anni! È ammissibile una cosa del genere? È costituzionale? Quali effetti potrebbe produrre il provvedimento su tutti i contratti passati?

Il senatore Spezzano dice: « D'altro canto il legislatore non si è preoccupato del profitto del privato appaltatore, in quanto questo è sicuramente ed automaticamente garantito, nel libero gioco della offerta e della richiesta, dal calcolo economico che ogni appaltatore compie *prima di accettare l'appalto* ». Ho sottolineato le ultime parole, con le quali lo stesso proponente induce a considerare che, per gli atti già perfezionati, i prezzi di appalto sono stati offerti ed applicati dagli appaltatori sulla base della rivalsa ammessa dalla legge; e il negare oggi, *a posteriori*, tale rivalsa, significherebbe defraudare gli appaltatori del 3 per cento sul loro profitto.

Confesso che mi sento perplesso di fronte a tale situazione; con ciò non voglio dichiararmi contrario al principio informatore che ha ispirato il disegno di legge Spezzano, con il lodevole intendimento di aiutare le amministrazioni degli Enti locali. Ho l'impressione, però, che ove si voglia raggiungere lo scopo che il proponente si è prefisso, ciò sia possibile soltanto *ex nunc*, e cioè senza retroattività: il che significa che il provvedimento dovrebbe consistere non in una norma interpretativa, ma in una norma modificativa opportunamente formulata.

Affido, pertanto, queste mie considerazioni all'esame e alla discussione degli onorevoli colleghi.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo condivide pienamente il pensiero del relatore, senatore Garlato, e chiede alla Commissione un rinvio della discussione del provvedimento.

Il principio ispiratore di questo disegno di legge è giusto, ma non si può sovrapporre la volontà del legislatore a quella del magistrato; pertanto, il testo in esame va emendato.

C R O L L A L A N Z A . Effettivamente, la questione sollevata dal senatore Garlato

è fondamentale: concedere una retroattività di 12 anni è assurdo!

S A C C H E T T I . Convengo anch'io sull'opportunità di un rinvio della discussione, anche per dar modo al senatore Spezzano, proponente del disegno di legge, di fornire alla Commissione schiarimenti su questo problema.

Pertanto, per un riguardo al senatore Spezzano, sarebbe bene che il seguito della discussione del provvedimento fosse rinviato e posto all'ordine del giorno della prossima seduta della Commissione.

P R E S I D E N T E . Per permettere al senatore Spezzano di intervenire nella discussione di questo disegno di legge di cui egli è proponente, se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del provvedimento è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 11.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari