

Ente Autonomo del Porto di Trieste

Nota di data 17 novembre 1993, prot.7811

Al Ministero della Marina Mercantile
Divisione XX R
ROMA

Oggetto: Porto franco di Trieste: applicazione della legge 6 agosto 1991 n.255.

Con il dp. n.520663^{1 2} in data 1 febbraio 1993, diretto alla Capitaneria di Porto, codesto Ministero ha dato disposizioni per il porto franco di Trieste in merito alla applicazione delle tasse ed i diritti marittimi, di cui all'art.7 della legge 6 agosto 1991 n.255³, stabilendo l'esclusione della misura della tassa erariale dall'ambito di applicazione della suddetta norma, lasciando invece la tassa e la soprattassa di ancoraggio assoggettata alla normativa di carattere generale, essendo a parere di codesto Ministero, la tassa portuale, dovuta nel porto franco, ancorata alla misura del tributo vigente negli altri porti.

Come è noto il regime speciale vige per l'intera materia delle tasse e dei diritti marittimi applicabili nel porto franco di Trieste in forza dell'art.3, par. 2 del d.l. 13 marzo 1988, n.69⁴, convertito nella legge 13 maggio 1988 n.153, a seguito del riconoscimento della esigenza di tener conto del ruolo internazionale del porto franco di Trieste, quale discende dalla sua funzione e dai principi del suo ordinamento accolti nell'Allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 1947 e recepiti nei decreti di attuazione del Commissario Generale del Governo.

Questo comporta l'applicazione di trattamenti più vantaggiosi riguardo agli altri porti nazionali, in ragione della prevalente destinazione estera (86%) delle merci in transito. Siffatto regime speciale è da applicarsi inoltre in condizioni di piena eguaglianza di trattamento e di non discriminazione per le navi e le merci di tutti i paesi.

Il decreto del Ministro della Marina Mercantile del 5 settembre 1989, n.339⁵, concernente la definizione delle modalità di applicazione delle tasse e dei diritti marittimi vigenti per navi, merci e passeggeri nel porto franco di Trieste, ha posto la disciplina speciale in materia, prevista dalla L.69/88, in deroga particolarmente alle leggi 82/63⁶ e 47/74⁷ relative alle tasse di ancoraggio, erariale e portuale. La disciplina speciale così posta per sua natura deroga, nel suo ambito di applicazione, quella delle leggi generali precedenti e resiste alle modificazioni derivanti da norme generali successive che intervengono nelle stesse materie, tra cui quella di cui all'art.7 della L. 6 agosto 1991, n.255⁸.

Gli aumenti nella misura generalizzata del 150% previsti da detta norma con riguardo alle tasse ed ai diritti marittimi, di cui alla legge 82/63 e successive modificazioni, non sono pertanto automaticamente applicabili agli analoghi tributi, così come invece definiti dal Decreto ministeriale per il porto franco di Trieste.

Questa corretta conclusione è condivisa da codesto Ministero, come indicato nel dispaccio a cui si fa riferimento, ma limitatamente alla sola misura della tassa erariale, mentre si assume che valga per la tassa e la soprattassa di ancoraggio il regime generale e che, essendo la tassa portuale, applicabile nel porto di Trieste pur specifica ma collegata nella misura alla tassa portuale vigente negli altri porti, l'aumento di quest'ultima si riflette automaticamente sulla prima.

Ferma in ogni caso restando la misura della tassa erariale quale determinata all'art.8 del Decreto ministeriale 339/89⁹ perché oggetto di previsione materiale apposita, questo Ente ritiene, alla luce dei pareri acquisiti, di poter dare una diversa interpretazione in merito all'applicazione della tassa e soprattassa di ancoraggio, stante che il rinvio operato dal sopraccitato decreto è di natura materiale con riferimento al contenuto della legge 82/63, e non mobile in ragione di modifiche che intervengano successivamente alla data del decreto stesso.

In tal senso il disposto dell'art.9 del sopraccitato decreto, lì dove stabilisce che le tasse portuali nella zona franca sono applicate secondo le "vigenti disposizioni", deve intendersi che la misura del tributo è stata fissata alla data del de-

¹ Circolare ministeriale 1°febbraio 1993, n.520663 "Porto franco di Trieste: applicazione della legge 6 agosto 1991, n.255".

² Si veda inoltre la nota ministeriale prot. n.5200651 del 17 febbraio 1994.

³ Legge 6 agosto 1991, n.255 "Potenziamento degli organici del personale militare delle capitanerie di porto".

⁴ DL 13 marzo 1988, n.69 "Norme in materia previdenziale, per il miglioramento delle gestioni degli enti portuali ed altre disposizioni urgenti" conv. in legge 13 maggio 1988, n.153.

⁵ DM 5 settembre 1989, n.339 "Regolamento concernente la definizione delle modalità di applicazione delle tasse e dei diritti marittimi vigenti per navi, merci e passeggeri nel porto franco di Trieste".

⁶ Legge 9 febbraio 1963, n.82 "Revisione delle tasse e dei diritti marittimi".

⁷ DL 28 febbraio 1974, n.47 "Istituzione di una tassa di sbarco e imbarco sulle merci trasportate per via aerea e per via marittima" conv. in legge 16 aprile 1974, n.117.

⁸ Legge 6 agosto 1991, n.255 "Potenziamento degli organici del personale militare delle capitanerie di porto".

⁹ DM 5 settembre 1989, n.339 "Regolamento concernente la definizione delle modalità di applicazione delle tasse e dei diritti marittimi vigenti per navi, merci e passeggeri nel porto franco di Trieste".

creto stesso, a similitudine di quanto previsto per le tasse erariali, anche se per quest'ultime ne è stata determinata una misura diversa dalle "vigenti disposizioni".

Ogni diversa definizione del tributo, sia nella misura che nelle modalità di applicazione, deve essere oggetto di apposita norma così come stabilito dall'art.3, punto 2, del decreto legge 13 marzo 1988 n.69, coordinato con la legge di conversione 13 maggio 1988 n.153.

Una diversa interpretazione andrebbe contro la natura del regime per il porto franco che è speciale anche per la misura delle tasse e dei diritti ivi applicabili, in quanto ciò è voluto espressamente dalla legge 153/88¹⁰, riservando la materia in questione all'intervento di appositi decreti ministeriali. In essi la specialità del regime può anche essere determinata, nei suoi concreti contenuti, con riferimento a normative già poste, ma certo non soppressa con automatica equiparazione a ogni regime generale futuro; essa resta ancorata al rinvio materiale operato con riferimento ad un dato contenuto di atti normativi precedenti, ma sue modifiche sono operabili, secondo una corretta tecnica legislativa, solo con nuovi atti normativi specificatamente intesi ad intervenire nel regime speciale, non potendosi presumere nel legislatore generale la volontà implicita di derogare anche al regime speciale, né nella disciplina speciale la volontà di perdere tale carattere in un momento successivo.

Una siffatta interpretazione renderebbe privi di certezza i livelli di imposizione applicabili nel porto franco di Trieste nei confronti degli operatori esteri, nel cui interesse è disposto il regime più favorevole del porto franco anche sotto il profilo della fissazione e della misura dei diritti connessi al transito, ed in fatto farebbe perdere a tale regime, se equiparato automaticamente a quello generale nazionale, la sua riconduzione ad atti normativi appositamente disposti in attuazione di principi di fonte internazionale.

A tali considerazioni di natura interpretativa delle norme vigenti per il porto franco di Trieste, debbono aggiungersi altre valutazioni di natura commerciale che trovano riferimento nel ruolo concorrenziale svolto dal porto di Trieste nell'attività di rifornimento di petrolio ai Paesi Centro Europei, ed in particolare alla Germania ed Austria, in competizione con gli altri porti mediterranei (Marsiglia, Rijeka) e del Mare del Nord (Rotterdam, Amburgo).

Il vantaggio tariffario marginale, conseguito nel tempo dal Terminal petrolifero di Trieste, sugli altri porti concorrenti è stato dal 1° gennaio di quest'anno, con l'entrata in vigore della legge 6 agosto 1991 n.255, di fatto eliminato con l'applicazione della tassa portuale maggiorata, ripercuotendosi negativamente sui traffici con una sensibile riduzione dello sbarco di petrolio che a fine anno dovrebbe raggiungere 1,8 milioni di tonnellate.

Per quanto sopra rappresentato si sottopone all'attenzione di codesto Ministero l'opportunità di procedere ad un riesame delle modalità di applicazione dell'art.7 della legge 255/91, alla luce della vigente normativa speciale per il porto franco di Trieste, che potrebbe consentire allo scalo giuliano di riprendere la sua funzione leader nel rifornimento petrolifero dei Paesi del Centro Europa con indubbio vantaggio per l'economia nazionale e di Trieste in particolare.

Distinti saluti

Il Commissario: dott. Achille Vinci Giacchi

¹⁰ Si tratta della legge di conversione del DL n.69/1988.