

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

6^a COMMISSIONE

(Finanze e tesoro)

31° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 LUGLIO 1977

Presidenza del Presidente **SEGNANA**

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Modifiche agli articoli 16, 17 e 20 della legge 6 marzo 1976, n. 51, in materia di navigazione da diporto » (750)
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 411, 412, 413
GRASSINI (DC), relatore alla Commissione	411 413
LI VIGNI (PCI)	412
LUZZATO CARPI (PSI)	413
ROSA, sottosegretario di Stato per la marina mercantile	413

La seduta ha inizio alle ore 10,15.

LUZZATO CARPI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

« Modifiche agli articoli 16, 17 e 20 della legge 6 marzo 1976, n. 51, in materia di navigazione da diporto » (750)
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche agli articoli 16, 17 e 20 della legge 6 marzo 1976, n. 51, in materia di navigazione da diporto ».

Prego il senatore Grassini di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

GRASSINI, relatore alla Commissione. Signor Presidente, onorevoli senatori, devo premettere che solo pochi giorni fa il disegno di legge mi è stato affidato e conseguentemente non mi è stato possibile approfondirne adeguatamente alcuni aspetti. Avevo tra l'altro richiesto al Ministero della marina mercantile alcuni elementi statistici

6^a COMMISSIONE

31° RESOCONTO STEN. (6 luglio 1977)

ci, che però saranno disponibili soltanto nei prossimi giorni.

Ciò nonostante, mi permetto di sottoporre alla vostra attenzione il disegno di legge in esame, in quanto si tratta essenzialmente di un problema di interpretazione della legge 6 marzo 1976, n. 51.

L'articolo 17 di tale legge stabilisce che le unità da diporto estere siano assoggettate alla tassa di stazionamento in una misura pari al doppio di quella prevista per le imbarcazioni nazionali, a meno che non si tratti di imbarcazioni estere equiparate alle nazionali in virtù di trattati internazionali. Di fatto, però, quando si sono esaminati rigorosamente tali trattati, si è visto che, con l'eccezione di Panama e degli Stati Uniti, tutti gli altri facevano riferimento esclusivamente alla marina mercantile, per cui in sede interpretativa sono sorte serie perplessità che detti trattati si possano applicare anche al settore della navigazione da diporto. Conseguentemente si è operata di fatto una discriminazione non a svantaggio delle bandiere ombra — come era nelle intenzioni del legislatore — ma a svantaggio anche delle bandiere effettive di alcuni paesi. Pertanto molte navi da diporto che battono bandiere straniere si sono allontanate dalle nostre coste (ricordo che la tassa di stazionamento si applica anche se una nave si accosta ad una spiaggia). Inoltre, poichè la tassa si applica anche alle navi ferme nei cantieri per lavori di riparazione e di manutenzione, si è registrato in tali cantieri un crollo delle commesse. Sono queste le ragioni essenziali che hanno determinato la presentazione del disegno di legge.

A mio giudizio è però necessario affrontare anche due altri problemi. Il primo si riferisce al fatto che oggi le esportazioni di navi da diporto sono soggette a licenza anche per imbarcazioni di stazza assai modesta. Tale norma era motivata dalla necessità di un controllo pubblico per l'esportazione di naviglio da guerra: una necessità che oggi non credo possa riferirsi a navi di stazza inferiore alle 50 tonnellate.

Il secondo problema si riferisce alla esistenza per le navi da diporto dell'obbligo di revisione e di controllo da parte del Registro

navale italiano (RINA), il quale è libero di applicare le tariffe che ritiene opportune. Da una rapida indagine, ho potuto accertare che in proposito si verificano gravi inconvenienti. Poichè il Registro ha a sua volta agenzie e sub-agenzie, si verifica che alcuni dei sub-agenti, forse non sufficientemente controllati, praticano tariffe assai elevate. Mi è stato riferito che un sub-agente ha revisionato in un giorno 25 battelli, a ciascuno dei quali sono state fatte pagare 160.000 lire come diritto di controllo. Ritengo che sarebbe opportuno introdurre una qualche forma di controllo da parte del Ministero della marina mercantile: le tariffe dovrebbero essere approvate dal Ministero, sentito il Comitato centrale per la nautica da diporto.

Ritengo che queste due modifiche possano essere accettate dal Governo, perchè l'una significherebbe uno snellimento nella vita dei nostri cantieri, e l'altra un principio di moralizzazione.

Con queste modifiche raccomando alla Commissione l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

L I V I G N I . Da qualche seduta ci troviamo spesso in difficoltà per l'assegnazione con troppa facilità in sede deliberante di provvedimenti di rilevante importanza e anche abbastanza pericolosi, come quello odierno, per il quale il Gruppo comunista si riserva di chiedere a norma di Regolamento la prosecuzione in sede referente. Appare infatti assolutamente necessario un approfondimento di tutti gli aspetti del disegno di legge, soprattutto per i suoi riferimenti di carattere fiscale e doganale. Soprassederemo alla richiesta di passaggio immediato alla sede referente solo se il seguito della discussione verrà rinviato, onde consentirci, appunto, i necessari approfondimenti.

P R E S I D E N T E . Per il disegno di legge in discussione era stata fatta presente dal Governo l'esigenza di un esame entro breve termine, data l'attualità del tema, considerato l'avvento della stagione estiva.

Ritengo comunque che la richiesta di rinvio non turbi eccessivamente l'iter del provvedimento.

G R A S S I N I, *relatore alla Commissione*. Sono favorevole al rinvio del seguito della discussione, ma vorrei far presente al senatore Li Vigni l'opportunità di un rapido esame del disegno di legge, che trova la sua ragione d'essere proprio nel fatto che è nel periodo estivo che arrivano nei nostri porti navi da diporto estere.

Nella relazione non ho fatto presente — e me ne scuso — che un grave problema è rappresentato proprio dalla riscossione della tassa. In teoria anche le navi che si ancorano dinanzi a una costa dovrebbero pagare la tassa, ma in pratica non solo davanti alle coste, ma anche nei porti minori — dove non è presente la Guardia di finanza, o anche dove c'è, se la nave arriva di notte — la tassa viene facilmente evasa. In sostanza gli introiti sono estremamente scarsi, e, pertanto, si è cercato di favorire la formula dell'abbonamento.

L U Z Z A T O C A R P I. Il Gruppo socialista esprime grosse perplessità sul disegno di legge e anche sul fatto che venga discusso in sede deliberante. Proprio in questi giorni leggiamo sulla stampa di barche da diporto con bandiere ombra che effettuerebbero operazioni di contrabbando, per cui, a mio giudizio, il provvedimento non può non essere discusso in Assemblea, affinché ciascuno assuma in questa sede più vasta le proprie responsabilità. Abbiamo anche qualche perplessità sulla intenzione di parificare la tassa di stazionamento per le imbarcazioni estere con quella prevista per le navi da diporto nazionali, perchè in seguito alla svalutazione della lira e pagando i proprietari di queste navi in moneta forte, non mi sembrano fondate le preoccupazioni di cui ha parlato l'onorevole relatore. Lo stesso discorso vale per quanto riguarda gli abbonamenti.

Abbiamo anche degli emendamenti da proporre.

Pertanto, mentre ci associamo alla richiesta di rinvio formulata dal Gruppo comunista, dichiariamo altresì che, benchè la nostra forza in Commissione sia limitata, ben difficilmente aderiremo all'approvazione di un disegno di legge di questo tipo in sede deliberante.

R O S A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo è d'accordo per un breve rinvio e aggiunge di esserlo per l'invito che è stato formulato dal relatore, di arrivare cioè rapidamente all'approvazione del disegno di legge, ovviamente nei termini che la Commissione riterrà di stabilire. Osservo solo al relatore, che ha preannunciato due emendamenti, che il Governo ha forti perplessità su queste modifiche perchè riguardano una materia che attiene anche alle competenze del Ministero del commercio con l'estero. Infatti, è da considerare che un aspetto degli emendamenti preannunciati tocca anche aspetti di esportazione di capitali, di valuta; anche se le barche sono al di sotto di 50 tonnellate, sappiamo che possono raggiungere prezzi rilevanti.

Per quanto riguarda il secondo emendamento preannunciato dal relatore, debbo rilevare che andremmo ad innescare una norma su un meccanismo, su una istituzione, come il RINA, che potrebbe in certo senso comportare qualche difficoltà. Il Governo, comunque, è aperto ad ogni discussione.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 10,45.