

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

6^a COMMISSIONE

(Finanze e tesoro)

34° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 LUGLIO 1977

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente **BONAZZI**

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Modifica alle norme relative alla Commissione parlamentare di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza prevista dall'articolo 3 del testo unico approvato con regio decreto 2 gennaio 1913, . 453 » (243) (D'iniziativa dei senatori Borghi ed altri)

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE Pag. 442, 443, 444
LI VIGNI (PCI) 444
LUZZATO CARPI (PSI) 443, 444
RICCI (DC) 443, 444

« Importazione ed esportazione di bestiame, carni, prodotti ed avanzi animali da e per i paesi della Comunità economica europea. Soppressione diritti fissi di visita sanitaria » (474)

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE 438, 439, 440 e *passim*
BEVILACQUA (DC), relatore alla Commissione 438
440, 441 e *passim*

LI VIGNI (PCI) Pag. 441
LUZZATO CARPI (PSI) 440, 441
MARANGONI (PCI) 439
SANTALCO, sottosegretario di Stato per le
finanze 440, 441, 442

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

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE 444, 448, 450 e *passim*
ASSIRELLI (DC) 455
GRASSINI (DC), relatore alla Commissione 448
452, 453 e *passim*
LI VIGNI (PCI) 444, 449, 451 e *passim*
LUZZATO CARPI (PSI) 446, 448, 451 e *passim*
ROSA, sottosegretario di Stato per la marina mercantile 448, 449, 451 e *passim*

La seduta ha inizio alle ore 10,25.

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

IN SEDE DELIBERANTE

« **Importazione ed esportazione di bestiame, carni, prodotti ed avanzi animali da e per i Paesi della Comunità economica europea. Soppressione diritti fissi di visita sanitaria** » (474)

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Importazione ed esportazione di bestiame, carni, prodotti ed avanzi animali da e per i paesi della Comunità economica europea. Soppressione diritti fissi di visita sanitaria ».

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

BEVILACQUA, relatore alla Commissione. Il disegno di legge n. 474, di iniziativa governativa, al nostro esame appare, in base alle norme comunitarie più volte invocate ed alle ripetute pronunce della Corte di giustizia della CEE, del tutto limitativo. Il titolo: « Importazione ed esportazione di bestiame, carni, prodotti ed avanzi animali da e per i paesi della CEE. Soppressione diritti fissi di visita sanitaria », andrebbe infatti modificato alla stregua di ciò che prevede l'articolo 38 del trattato della CEE ed anche di quello che dispone il regolamento 27/6/1968, n. 804, in materia di circolazione delle carni all'interno della Comunità europea nonché dei prodotti agricoli e suoi derivati. Sembra cioè più opportuno proporre un titolo più adeguato nonché una migliore formulazione dell'articolo 1. Per quanto riguarda il titolo direi: « I diritti fissi di visita sanitaria su tutti i prodotti soggetti ad organizzazione comune dei mercati agricoli e sulle merci da questi derivanti provenienti dai Paesi membri della CEE sono soppressi ».

Giova considerare che gli articoli 12 e 13 del trattato di Roma fanno divieto agli Stati membri di introdurre nuovi dazi doganali o tasse di effetto equivalente, dopo la loro totale soppressione alla fine del periodo transitorio. Mentre gli articoli 30 e 31 del medesimo trattato vietano qualsiasi restrizione

quantitativa all'importazione nonché qualsiasi misura di effetto equivalente.

Per quanto poi attiene alla specifica materia dei prodotti dell'agricoltura, l'articolo 38 definisce i prodotti agricoli e li elenca tassativamente nell'allegato secondo del trattato stesso. Per essi infatti sussiste una organizzazione comune, con specifico regolamento di mercato per ogni singolo prodotto e derivato, che prevede: 1) il divieto di sussistenza e di introduzione di nuovi dazi doganali o tasse di effetto equivalente; 2) il divieto di sussistenza e di introduzione di ogni e qualsiasi restrizione quantitativa o di misura di effetto equivalente; 3) la data di decorrenza del divieto di cui ai punti 1 e 2.

Il settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari e la relativa organizzazione comune di mercato sono stati disciplinati con regolamento della CEE n. 804/68 Consiglio del 27 giugno 1968 (Gazzetta Ufficiale CEE numero 148/13 del 28 giugno 1968). Tale regolamento all'articolo 22 sancisce appunto i divieti di cui ai punti 1 e 2 e ne precisa la decorrenza dal 29 luglio 1968.

Il settore delle carni bovine è stato disciplinato con regolamento 805/68 del Consiglio del 26 giugno 1968 (Gazzetta Ufficiale CEE n. 148/24 del 28 giugno 1968) il quale all'articolo 22 parimenti sancisce i divieti di cui ai punti 1 e 2 e ne stabilisce la decorrenza dal 29 luglio 1968.

Su tali norme e in occasione di una controversia sulla interpretazione del diritto comunitario, sollevata dal giudice italiano, in una procedura intentata dalla Simmenthal s.p.a. contro il Ministero delle finanze della Repubblica italiana circa la legittimità della visita sanitaria di frontiera e dei relativi diritti imposti su carni all'atto dell'importazione, la Corte di giustizia della Comunità europea ha così sancito e ribadito: 1) che i controlli sanitari del tipo di quelli previsti dall'articolo 32 del testo unico (regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265) delle leggi sanitarie italiane, a carattere sistematico imposti, al momento del passaggio alla frontiera, su tutti i prodotti agricoli, sottoposti ad organizzazione con apposito regolamento di mercato, costituiscono norme di effetto equivalente a restrizioni quantitative

e contraddicono quindi con l'articolo 30 del trattato della CEE; 2) i diritti fissi di visita sanitaria, in atto vigenti e fissati dalla legge 30 dicembre 1970, n. 1239, vanno considerati tasse di effetto equivalente a dazi doganali e come tali incompatibili con gli articoli 12 e 23 dello stesso trattato della CEE.

Occorre quindi che il disegno di legge, tenendo conto di tutte le precedenti considerazioni, trovi una formulazione che sia aderente alle esigenze comunitarie richiamate. Propongo perciò di modificare oltre al titolo, come ho già detto, anche l'articolo 1 nel seguente modo:

« I diritti fissi di visita sanitaria imposti al momento del passaggio della frontiera su tutti i prodotti soggetti ad organizzazione comune dei mercati agricoli, nonché sulle merci da questi derivanti in importazione ed esportazione interessanti il territorio di uno degli Stati membri della CEE ovvero dei Paesi associati, sono soppressi ».

A parte quanto sopra rilevato, mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge perchè consente l'adempimento di un dovere da parte dello Stato italiano; prego pertanto i colleghi di approvarlo.

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

M A R A N G O N I . Onorevole Presidente, il disegno di legge al nostro esame intende sopprimere i diritti fissi per la visita sanitaria ai confini del bestiame, delle carni e dei prodotti di origine animale, previsti dall'articolo 32 del testo unico delle leggi sanitarie, e determinati nella tabella annessa alla legge 30 dicembre 1970, n. 1239. In questo modo si intende adeguare la nostra legislazione in materia a quanto è prescritto dall'articolo 12 del trattato istitutivo della CEE e dall'articolo 22 del regolamento della CEE n. 805 del 27 giugno 1968. Questo adeguamento ci viene altresì imposto dal pronunciato della Corte di giustizia della CEE del 14 dicembre 1972.

Per il 1977 questo provvedimento comporterà un onere di 13 miliardi. Difatti, mentre

il nostro paese, a norma dell'articolo 32 del testo unico delle leggi sanitarie, applica i diritti fissi per la visita sanitaria ai confini rendendoli comparabili all'onere pecuniario gravante sui prodotti nazionali, la Corte di giustizia della CEE ha precisato che tali oneri non possono ritenersi paragonabili a quello pecuniario gravante sui prodotti nazionali, in quanto questi ultimi sono soggetti soltanto agli oneri relativi alle visite sanitarie presso i comuni di destinazione per le carni. Per alcuni prodotti di origine animale non è invece previsto analogo onere pecuniario sul piano nazionale, e ciò determina che quelli in importazione o esportazione dai paesi della CEE risultano gravati di un onere che non ha alcun riscontro con quelli nazionali. Davanti a questa realtà di netta violazione delle norme comunitarie e, tenuto conto che già sono state pronunciate specifiche sentenze della Corte di giustizia contro ditte italiane, si impone l'esigenza di regolarizzare la nostra posizione nei confronti della CEE, in modo da evitare che venga applicata la procedura prevista dall'articolo 169 del trattato.

Sono dunque queste le ragioni che giustificano il disegno di legge n. 474, il quale all'articolo 1 precisa che i diritti fissi di visita sanitaria non sono dovuti sui prodotti soggetti ad organizzazione comune dei mercati agricoli, nonché sugli altri prodotti indicati nella tabella annessa alla legge n. 1239. Per prodotti agricoli si intendono anche i prodotti dell'allevamento e della pesca, come pure quelli di prima trasformazione, che sono in diretta connessione con tali prodotti. La modifica proposta dal relatore riguarda appunto questo articolo.

Con l'articolo 2, al fine di stabilire una giusta perequazione di trattamento fra i prodotti esteri e gli analoghi prodotti nazionali, si abrogano tutte le disposizioni che esentano i prodotti sopra indicati dal pagamento dei diritti di visita sanitaria all'interno del territorio nazionale.

Il relatore ha ricordato che il disegno di legge rappresenta un atto dovuto per adeguarci alle norme comunitarie. Il nostro Gruppo ritiene peraltro che per la tutela dei nostri prodotti agricoli sia necessario qual-

6^a COMMISSIONE34° RESOCONTO STEN. (21¹ luglio 1977)

cosa di più consistente di un provvedimento limitato come questo. Ribadiamo, pertanto, ancora una volta, la necessità di una revisione delle norme comunitarie se si vogliono effettivamente difendere i prodotti agricoli nazionali. Comunque, poichè si tratta di un atto dovuto, esprimo, a nome del mio Gruppo, parere favorevole all'approvazione del disegno di legge.

LUZZATO CARPI. Anche io ritengo che sia opportuno, anzi indilazionabile, un adeguamento alla normativa CEE anche in questo settore. Mi dichiaro poi, anche a nome del Gruppo al quale appartengo, favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame, riservandomi di dare un giudizio sugli emendamenti preannunciati dall'onorevole relatore, qualora gli stessi vengano mantenuti, in sede di esame dei singoli articoli.

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

SANTALCO, *sottosegretario di Stato per le finanze.* Vorrei pregare il relatore di ritirare gli emendamenti proposti ed in particolare la modifica che intende apportare al titolo del disegno di legge, in quanto tale formulazione costituirebbe di per se stessa un articolo. Eventualmente si potrebbe dire: « Soppressione dei diritti fissi di visita sanitaria su tutti i prodotti soggetti ad organizzazione comune dei mercati agricoli e sulle merci da questi derivanti provenienti da Paesi membri della Comunità economica europea o ad essa associati ».

BEVILACQUA, *relatore alla Commissione.* Come ha rilevato l'onorevole rappresentante del Governo, il nuovo titolo da me suggerito, e cioè « I diritti fissi di visita sanitaria... sono soppressi » effettivamente appare un'espressione troppo categorica. Ritengo però che sia comunque necessario fare riferimento ai « prodotti agricoli » piuttosto che « a bestiame, carni, prodotti ed avanzi animali ». Modificherei pertanto il titolo nel modo seguente: « Importazione ed esporta-

zione di prodotti agricoli e da loro derivanti da e per i Paesi della Comunità economica europea. Soppressione dei diritti fissi di visita sanitaria », o meglio ancora: « Importazione ed esportazione di prodotti soggetti ad organizzazione comune dei mercati agricoli e delle merci da questi derivanti provenienti dai Paesi membri della CEE o ad essa associati. Soppressione dei diritti fissi di visita sanitaria », così venendo incontro in parte all'esigenza manifestata dal sottosegretario Santalco di mantenere immutato il testo governativo.

SANTALCO, *sottosegretario di Stato per le finanze.* Quest'ultima dizione prospettata dal senatore Bevilacqua non mi sembra accettabile. In definitiva, l'onorevole relatore intende usare la stessa formulazione dell'articolo 38 del trattato istitutivo della CEE e cioè « Importazione ed esportazione di prodotti soggetti ad organizzazione comune dei mercati agricoli... »: è evidente, però, che poi non si può dire: « provenienti dai Paesi membri della CEE o ad essa associati ». Pertanto, se il senatore Bevilacqua insiste sul suo emendamento, lo pregherei di formularlo in maniera diversa: al riguardo suggerirei la seguente dizione: « Importazione ed esportazione di prodotti soggetti ad organizzazione comune dei mercati agricoli da e per i Paesi della Comunità economica europea. Soppressione dei diritti fissi di visita sanitaria ».

BEVILACQUA, *relatore alla Commissione.* Aderisco a quest'ultima dizione proposta dall'onorevole rappresentante del Governo. Vorrei solo insistere sulla necessità di aggiungere dopo le parole « dei mercati agricoli » le altre: « e delle merci da questi derivanti », peraltro già contenute nell'originaria formulazione dell'emendamento al titolo da me proposta. Questa precisazione, infatti, a mio parere, è necessaria in quanto altrimenti i prodotti caseari rimarrebbero esclusi.

SANTALCO, *sottosegretario di Stato per le finanze.* Il Governo è contrario a questa aggiunta.

BEVILACQUA, *relatore alla Commissione*. Mi permetto di insistere in quanto si tratta di una precisazione che nasce proprio dal Regolamento n. 804 del 27 giugno 1968.

PRESIDENTE. In conclusione, quindi, l'emendamento al titolo proposto dal senatore Bevilacqua si divide in due parti: una che è accettata anche dal rappresentante del Governo; un'altra, alla quale invece il rappresentante del Governo si è dichiarato contrario.

SANTALCO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Desidero precisare che io sono per il mantenimento del testo attuale del titolo. Tuttavia, considerato che il relatore insiste nel volerlo modificare, sono intervenuto al solo scopo di suggerire una migliore formulazione della dizione proposta, che, così come concepita, non era accettabile.

LIVIGNI. L'espresso richiamo fatto dall'articolo 1 alla tabella annessa alla legge n. 1239 del 30 dicembre 1970, nella quale sono compresi anche i prodotti cui fa riferimento il senatore Bevilacqua, può del tutto tranquillizzarlo.

A questo riguardo, quindi, concordo, una volta tanto, con il Governo.

BEVILACQUA, *relatore alla Commissione*. Non insisto allora sull'introduzione delle parole « e delle merci da questi derivanti », mentre insisto sull'emendamento sostitutivo del titolo sia pure nella dizione suggerita dall'onorevole Sottosegretario di Stato.

SANTALCO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Per quanto mi riguarda, insisto invece per il mantenimento dell'attuale formulazione del titolo.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

I diritti di visita sanitaria, di cui alla tabella annessa alla legge 30 dicembre 1970, n. 1239, non sono dovuti sui prodotti soggetti ad organizzazione comune dei mercati agricoli, nonchè sugli altri prodotti indicati nella tabella stessa, in importazione ed esportazione interessanti il territorio di uno degli Stati membri della Comunità economica europea ovvero dei Paesi associati.

Ricordo agli onorevoli colleghi che è stato presentato dal relatore, senatore Bevilacqua, un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente:

« I diritti fissi di visita sanitaria imposti al momento del passaggio della frontiera su tutti i prodotti soggetti ad organizzazione comune dei mercati agricoli, nonchè sulle merci da questi derivanti in importazione ed esportazione interessanti il territorio di uno degli Stati membri della CEE ovvero dei Paesi associati, sono soppressi ».

LIVIGNI. Non comprendo l'opportunità di aggiungere la parola « fissi » all'altra « diritti ». La tabella annessa alla legge 30 dicembre 1970, n. 1239, richiamata nel testo attuale dell'articolo, infatti, parla solo di « diritti per le visite sanitarie »; non possiamo, quindi, a mio parere, definirli diversamente.

LUZZATO CARPI. Anche io ritengo che in questo caso l'emendamento in questione sarebbe controproducente.

LIVIGNI. Inoltre, se ho ben capito, il senatore Bevilacqua propone di fare riferimento anche alle « merci da questi derivanti » in quanto teme che altrimenti i diritti sui prodotti caseari non vengano aboliti. Ritengo però che tale riferimento sia superfluo poichè — come ho già detto — nell'articolo si richiamano espressamente i « prodotti indicati nella tabella annessa alla legge 30 dicembre 1970, n. 1239 », nella quale sono compresi anche i prodotti cui fa rife-

6^a COMMISSIONE34° RESOCONTO STEN. (21^a luglio 1977)

rimento l'onorevole collega. Tale espresso richiamo alla tabella della legge n. 1239 mi pare — ripeto — che possa tranquillizzare del tutto il senatore Bevilacqua.

SANTALCO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo è contrario a questo emendamento. Le preoccupazioni che hanno indotto il senatore Bevilacqua a presentarlo, infatti, cadono ove si consideri — come ha testè rilevato il senatore Li Vigni — che nel testo attuale dell'articolo si fa riferimento alla tabella annessa alla legge 30 dicembre 1970, n. 1239, nella quale sono appunto compresi anche i prodotti cui accennava l'onorevole relatore. Vorrei quindi pregarlo di ritirare l'emendamento in questione.

BEVILACQUA, *relatore alla Commissione*. Insisto sull'emendamento.

PRESENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'intero articolo 1, proposto dal senatore Bevilacqua.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1, di cui ho dato prima lettura.

È approvato.

Art. 2.

Sono abrogate tutte le disposizioni che esentano i prodotti sopra indicati dal pagamento dei diritti di visita sanitaria all'interno del territorio nazionale.

È approvato.

Art. 3.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge per l'anno 1977, valutato in lire 13 miliardi, si provvede quanto a lire 9 miliardi mediante riduzione del fondo speciale di cui al capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1976, e quanto a lire 4 miliardi, mediante riduzione del fon-

do speciale di cui al capitolo 6856 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1977.

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

È approvato.

Ritornando alla proposta di modifica del titolo del disegno di legge, faccio notare al senatore Bevilacqua che l'emendamento relativo appare precluso.

SANTALCO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Dopo l'approvazione dell'articolo 1, non vi è infatti ragione di emendare il titolo.

BEVILACQUA, *relatore alla Commissione*. Sono sempre del parere che, senza l'integrazione, il titolo del disegno di legge resti monco. Comunque, non insisto.

PRESENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

« **Modifica alle norme relative alla Commissione parlamentare di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza prevista dall'articolo 3 del testo unico approvato con regio decreto 2 gennaio 1913, n. 453** » (243), **d'iniziativa dei senatori Borghi ed altri**

(*Seguito della discussione e rinvio*)

PRESENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifica alle norme relative alla Commissione parlamentare di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza prevista dall'articolo 3 del testo unico approvato con regio decreto 2 gennaio 1913, n. 453 », d'iniziativa dei senatori Borghi, Vitale Antonio e Tanga.

Comunico che la 1^a Commissione, dopo un primo parere negativo sull'ultimo comma dell'articolo 1, si è espressa favorevol-

mente sull'emendamento sostitutivo di quel comma presentato dal senatore Vitale nella seduta del 19 luglio. Ricordo ai colleghi che il parere negativo riguardava l'autorizzazione senza limiti delle ore straordinarie, mentre il parere favorevole riguarda il raggiungimento del massimo consentito al personale della Cassa depositi e prestiti e degli Istituti di previdenza, che è fissato in 80 ore mensili di straordinario.

Poichè la relazione è già stata sostanzialmente svolta dal senatore Marangoni, dichiaro aperta la discussione generale.

R I C C I. Signor Presidente, non ho rilevato particolari indicazioni in ordine alla necessità ed alla utilità di questo disegno di legge; quindi, esprimo un mio giudizio personale che è nettamente negativo alla sua approvazione.

Fino a pochi anni fa, diciamo fino a quattro anni e mezzo fa, la Commissione parlamentare di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti assolveva la sua funzione senza alcun aggravio a carico dell'erario, comunque definito e denominato. Nella passata legislatura la Commissione parlamentare di vigilanza, non so con quali forme, si fece deliberare un compenso per il presidente, un compenso per i componenti, l'assegnazione di un funzionario a titolo di segretario, di un autista per le esigenze del presidente, di una macchina dalla Cassa depositi e prestiti o dagli Istituti di previdenza, non so bene, sempre per le esigenze del presidente e in più l'ufficio di rappresentanza. Anzi, in passato, vi è stata una questione se questo ufficio di rappresentanza doveva essere reperito presso gli Istituti di previdenza o in uno stabile del centro di Roma da affittare allo scopo. Io ritengo che questo modo di agire sia non conforme al clima di severità che la situazione del paese ha imposto in questi anni e continua ad imporre e, pertanto, non mi sembra opportuno aggiungere a questa situazione di fatto, che comunque esiste, anche l'assegnazione di ben sei dipendenti degli Istituti di previdenza, se non ho letto male, come segretari particolari, in definitiva. Perchè sei impiegati dell'Amministrazione dello Stato corrispondono ad un

segretario per ogni componente della Commissione di vigilanza; uno, poi, capo della segreteria, deve essere di grado non inferiore a dirigente superiore. È tutto personale che si sottrae alla Pubblica amministrazione. Inoltre si prevedono cinque impiegati dei ruoli di concetto esecutivo e di ordine. Undici persone per una Commissione che vorrei sapere, sulla base di informazioni di prima fonte e di dati sicuri, quante volte all'anno si riunisce. Osservo anche che il capo della segreteria è collocato nella posizione di fuori ruolo, cioè nella stessa posizione dei parlamentari.

Mi limito a dire queste cose, ed esprimo parere nettamente contrario non per moralismo, ma per un richiamo ad un coerente atteggiamento da parte di tutti i componenti l'Assemblea legislativa.

L U Z Z A T O C A R P I. Forse qualche componente della Commissione di vigilanza potrebbe fornirci qualche chiarimento.

P R E S I D E N T E. Io sono un membro nuovo di questa Commissione...

R I C C I. I nuovi membri sono fuori discussione perchè hanno trovato la situazione così come è. Però il disegno di legge è nel senso che ho detto e non sono disposto ad accettarlo. Non vedo per quale motivo il Parlamento debba consentire che per le esigenze di sei persone siano distaccati undici impiegati e non approvi, per esempio, il progetto, che ha attirato un vespaio di discussioni, con il quale si chiedeva che per le esigenze di ogni parlamentare venisse consentito il distacco dalla Pubblica amministrazione di una persona per le sue necessità di segreteria. Se la morale o il moralismo o l'opportunità vale in un caso, deve valere anche per tutti gli altri casi. Che cosa significano questi privilegi?

Dopo di che desidererei sapere quante volte la Commissione si è riunita nel corso di quest'anno.

P R E S I D E N T E. Si è riunita circa dieci volte, a cominciare dall'insediamento nell'autunno scorso.

6^a COMMISSIONE34° RESOCONTO STEN. (21^a luglio 1977)

R I C C I. Devo dire che è stata molto diligente.

L U Z Z A T O C A R P I. Anche a me sembra che sia eccessivo quanto il disegno di legge richiede e mi associo alle osservazioni critiche del senatore Ricci sul fatto che in un momento di austerità si vogliono aumentare certi organici. Certo, però, tutti noi riconosciamo che l'attività della Cassa depositi e prestiti e della relativa Commissione parlamentare di vigilanza deve essere efficace, puntuale e precisa.

Ho pure forti perplessità sulle ore straordinarie, stabilite in 80 ore mensili; infatti, una deroga alla non effettuabilità dello straordinario venne prevista per i servizi doganali, successivamente prorogata malgrado l'opposizione da parte dei sindacati confederali; inoltre la tendenza ormai consolidata è quella di ridurre gli straordinari e in caso di necessità orientarsi verso l'assunzione di nuovo personale piuttosto che far fare altre ore a quello già dipendente.

Per questi motivi anche io ho molte perplessità sul provvedimento.

P R E S I D E N T E. Vorrei dare un chiarimento. Un certo numero di ore straordinarie, indicato in un massimo non superabile e che non necessariamente deve essere raggiunto da tutti, è indispensabile perchè la Commissione di vigilanza si riunisce quasi sempre verso sera, per dar modo ai suoi membri di conciliare questo impegno con quello parlamentare. Più opinabile è il numero dei dipendenti che si vorrebbe assegnare alla Commissione.

R I C C I. Chiedo un rinvio della discussione.

L I V I G N I. Chiedo anche io il rinvio. Il fenomeno su cui si è posto l'accento sta, purtroppo, dilagando.

R I C C I. Faccio notare che ad una Commissione parlamentare è assegnato un funzionario del Senato ed un funzionario della Camera e, al massimo, una dattilografa.

L I V I G N I. La cosiddetta Commissione dei trenta ha solo due funzionari del Ministero delle finanze.

P R E S I D E N T E. A seguito delle richieste avanzate, se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

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

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il seguito della 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 ».

Riprendiamo la discussione generale, sospesa il 6 luglio.

L I V I G N I. È uno strano disegno di legge questo in esame. Il nostro parere su di esso è il seguente. In primo luogo lo riteniamo inutile in quanto viene discusso quando la stagione estiva è ormai ampiamente iniziata, anzi si può dire che sta volgendo al termine e non può pertanto avere alcuna particolare influenza. Quindi, da questo punto di vista, quanto è stato detto da diverse parti e cioè che tale disegno di legge rappresenterebbe un aiuto all'attuale turismo ed alla navigazione da diporto, è assolutamente teorico.

In secondo luogo, riteniamo necessario richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che solo da poco tempo (se non sbaglio nel 1971 o nel 1972) e con fatica è stata regolamentata tutta la materia. Non si vede pertanto l'opportunità — a distanza, ripeto, così ravvicinata — di modificare quella parte di tale regolamentazione concernente gli oneri che gravano sulle imbarcazioni da diporto attraverso la tassa di stazionamento.

Siamo del parere, quindi, che il Ministero della marina mercantile potrebbe applicarsi maggiormente alla soluzione di altre questioni ben più urgenti, quale, ad esempio, quella dell'emanazione delle norme di sicurezza, in mancanza delle quali l'anarchia più completa domina nel settore. Come è noto, infatti, le capitanerie di porto vanno, per così dire, ognuna per conto proprio, interpretano e fanno ordinanze l'una diversa dall'altra; è evidente quindi che provvedimenti ben più importanti di questo andrebbero presi nell'interesse e nella difesa della nautica da diporto.

Vi è, ad esempio, da risolvere il problema dei taglieggiamenti per quanto riguarda i mezzi di sicurezza, per cui vengono omologati solo quelli che costano molto, mentre altri sistemi che, a quanto si dice, potrebbero essere efficaci non riescono ad ottenere l'omologazione. Ma soprattutto — ripeto — quello che viene chiesto — non tanto, peraltro, dai dirigenti, nè dai costruttori, nè dai venditori di *yachts* — al Ministero della marina mercantile è di provvedere all'emanazione del regolamento di sicurezza in modo da consentire a tutti una navigazione più tranquilla.

Riteniamo inoltre che il provvedimento in esame, anche dal punto di vista fiscale, sia assurdo per il momento in cui cade. Infatti, nel momento in cui si chiedono in continuazione sacrifici ai cittadini, si adottano inasprimenti fiscali e si aumentano i prezzi dei generi alimentari (ultimo quello dello zucchero), che senso ha — ci domandiamo — ridurre la tassa di stazionamento degli *yachts*? Graviamo — ripeto — in ogni modo sul mondo del lavoro, sulla produzione (attraverso l'IVA, i buoni del Tesoro, il risparmio forzato, e così via), sul Paese in generale: ebbene, l'unico elemento di sgravio di cui sentiamo in questo momento la necessità è quello sulla tassa di stazionamento per gli *yachts*! Le misure previste nell'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, vengono infatti completamente modificate dal disegno di legge: i due terzi diventano la metà; la metà diviene un terzo e così via. Sì, sono previsti alcuni correttivi, ma questi evidentemente non riescono a nascondere ciò che

obiettivamente è una vera e propria riduzione di tasse.

Il Gruppo comunista ritiene quindi che la misura della tassa di stazionamento per gli *yachts* debba rimanere immutata, in quanto non si vede per quale motivo, ad un anno di distanza dalla sua fissazione, debba essere ridotta; eventualmente si dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di aumentarla! Una sua diminuzione quindi, ad un anno di distanza, è completamente fuori da ogni logica.

Una considerazione a parte si potrebbe invece fare per quanto riguarda il naviglio estero. Personalmente, credo che la dizione giusta e corretta sia quella contenuta nella già citata legge n. 51 del 1976 o in quella in essa richiamata (fissare cioè un trattamento analogo a quello previsto per le imbarcazioni italiane per quelle dei paesi con i quali esiste un rapporto di reciprocità). Sarebbe giusto, quindi, anche in questo caso non apportare alcuna modifica; tuttavia, a questo riguardo, rinunciamo a farne una questione pregiudiziale.

Pertanto, se per invogliare qualche *yacht* battente bandiera straniera a venire nel nostro paese è necessario stabilire che anche alle imbarcazioni straniere appartenenti a paesi con i quali non esiste un rapporto di reciprocità verrà riservato lo stesso trattamento previsto per le imbarcazioni italiane, non ci opporremo a tale modifica. Se non altro, spero che ciò induca almeno uno sciocco a venire in Italia con la bandiera di Panama o con qualche altra bandiera fasulla (è di ieri la notizia che lo *yacht* del giornalista usato, come è noto, per la rapina a Corfù batte — guarda caso — bandiera austriaca), in modo che la Guardia di finanza possa sequestrargli l'imbarcazione.

In realtà, estendere a tutti i paesi le agevolazioni in questione, e non solo a quelli con i quali esistono rapporti di reciprocità, significa estenderle a paesi di nessuna importanza. Comunque, ripeto, se questo può invogliare qualcuno a venire nel nostro paese, possiamo anche accettarlo, ma non possiamo accettare assolutamente l'esenzione di tre mesi prevista dal terzo comma dell'articolo 2 per le imbarcazioni battenti ban-

diere estere, che, a nostro avviso, non ha alcun senso. E non ha senso in sè e per sè, in quanto crea una disparità di trattamento gravissima nei confronti dei natanti italiani, soprattutto all'indomani di una campagna dura fatta per nazionalizzare il maggior numero possibile di tali natanti. Proprio in questo momento, pertanto, non ci sembra assolutamente giusto prevedere una esenzione di tre mesi per le unità da diporto battenti bandiera straniera. Si tratta, oltre tutto, di una disposizione oltremodo pericolosa, che potrebbe prestarsi a frodi e abusi: tale esenzione, infatti, se abilmente manovrata e collegata alla non chiara dizione delle navi da diporto « ferme per lavori presso i cantieri » — sui quali mi riservo di fare in seguito alcune considerazioni — potrebbe permettere agli interessati di organizzare una esenzione totale per tutto l'anno.

Noi siamo favorevoli all'esenzione soltanto per il periodo relativo ai lavori di riattamento. Occorre tener presente che il più sofisticato *yacht* richiede per le riparazioni più difficili non più di un mese di lavoro. Non ho obiezioni se si vuole rimborsare lo stazionamento di quel mese in cui effettivamente si compiono le riparazioni; la realtà è però più complicata: in attesa delle riparazioni scatta il rimessaggio e si possono allungare i tempi. Non si può affermare che ciò è necessario per aiutare i cantieri; noi siamo d'accordo su tutto quello che può essere fatto per aiutare il lavoro, ma il rimessaggio deve essere escluso da questi benefici. Nel penultimo comma dell'articolo 2 si dovrebbe, inoltre, indicare un termine non superiore ad un mese.

Un provvedimento di questo genere non è evidentemente utile. Le imbarcazioni di diporto devono indubbiamente essere aiutate anche per il giro economico che creano, ma questo è un altro problema. Per esempio, non a caso abbiamo mantenuto l'aliquota IVA del 18 per cento: infatti, gran parte delle imbarcazioni hanno dimensioni per le quali è rimasta l'aliquota del 18 per cento; quella del 35 per cento è più che altro simbolica.

Sono pienamente d'accordo con il parere della Commissione industria: « La Commis-

sione industria, esaminato il disegno di legge, a maggioranza esprime parere favorevole per quanto di competenza, rilevando che è conveniente consentire ai natanti iscritti nei registri stranieri un pagamento non più oneroso di quello applicato per i natanti iscritti nei registri italiani. Osserva che non appare giustificato l'esonero dal pagamento della tassa di stazionamento per i primi tre mesi e che tale misura, in relazione alla disposizione del penultimo comma dell'articolo 2, potrà prestarsi ad un'evasione fiscale ».

Vorrei sapere poi le ragioni delle modifiche previste dall'articolo 3. Con la regolamentazione attualmente in vigore le provviste in franchigia doganale vengono annotate sul giornale di bordo, e ciò è giusto per le piccole imbarcazioni che non fanno grandi acquisti; non ci sono soltanto panfili, onorevole Sottosegretario. È necessario introdurre un nuovo registro per tutti i battelli? Non è una questione determinante, ma va chiarita.

Qualora non si mantenesse la legge originaria, abbandonando le agevolazioni previste dal disegno di legge di cui ho parlato, e non si stabilissero forme tassative per impedire la possibilità di evasione, il Gruppo comunista chiederebbe la rimessione del disegno di legge in Assemblea. Riteniamo che il turismo italiano non perderebbe nulla qualora non venisse approvato il disegno di legge in discussione; sono altri i problemi che si devono affrontare.

L U Z Z A T O C A R P I. Il Gruppo socialista ha grosse perplessità su questo disegno di legge per la procedura eccezionale della sede deliberante e per l'argomento scottante. Preferiremmo discuterne in Assemblea anche perchè la stagione turistica sta volgendo al termine, come ha già ricordato il collega Li Vigni; per cui legiferare con eccessiva urgenza, ci preoccupa un poco.

Non è la prima volta che il Governo dimostra per le barche da diporto una particolare attenzione. Questo atteggiamento ha già dato luogo a dure battaglie parlamentari: in occasione, ad esempio, dell'esame della legge n. 159 diretta a far rientrare i capitali che erano stati illegalmente espor-

6^a COMMISSIONE34^o RESOCONTO STEN. (21^l luglio 1977)

tati che, sia detto per inciso, ha dato scarsi risultati, come del resto avevo previsto nel mio intervento di allora. Il Gruppo socialista votò contro, e fu messo in minoranza, alla richiesta di regolarizzazione delle cosiddette « bandiere ombra ». In sostanza il ministro Ruffini propone adesso per le imbarcazioni estere esenzioni di portata eccezionale: riduzione a metà della tassa per i natanti stranieri giustificandola con i rapporti di reciprocità; esenzione dal pagamento della tassa stessa per i primi tre mesi, aggiunta alla possibilità di abbonamento per sei mesi con ulteriore riduzione della misura ad un terzo; sospensione di applicazione del tributo per il tempo occorrente alla esecuzione dei lavori di riparazione. Si tratta di un coacervo di agevolazioni tali da rappresentare un serio incentivo alla riproduzione del fenomeno delle bandiere ombra.

Per giustificare la richiesta di approvazione del disegno di legge in Commissione, il Ministro ricorre ad una serie di argomenti uno più pretestuoso dell'altro, dalla preoccupazione per il buon andamento della stagione turistica alle sollecitazioni dei dipor- tisti esteri, scomodando persino le ambasciate, per finire con gli interessi della cantieristica italiana. Nella relazione del Ministro non vi è alcun accenno al vantaggio che i turisti esteri, proprietari di imbarcazioni, già ricavano a causa della svalutazione della lira, usufruendo dei cantieri e degli attracchi italiani. Che si tenti con questo provvedimento di creare un polverone e con frasi piuttosto ambigue di confondere gli obiettivi precisi, che sono delimitati e non hanno nulla quindi a che vedere con la cantieristica, è ampiamente dimostrato dal maldestro tentativo di mobilitare quel settore dal quale ci pervengono telegrammi e messaggi e pressioni di ogni genere. Certo, siamo favorevoli all'incremento della nautica da dipor- to quale fenomeno il più possibile di massa, ci rendiamo anche conto della necessità di sostenere un settore che occupa dai 60 agli 80 mila lavoratori, ma allo stesso tempo per un principio di giustizia sociale e di equità fiscale non possiamo assolutamente avallare le proposte del Ministro. Non possiamo del resto dimenticare che ancora una

volta il fenomeno delle bandiere ombra ha ripreso corpo, mescolato al contrabbando e ad altri reati, la cui consistenza è al vaglio della magistratura; nè possiamo dimenticare lo scempio arrecato in molte delle nostre coste per creare porti turistici e l'intasamento che si è verificato in molti impianti utilizzati dalla flottiglia dei pescherecci.

Son queste le ragioni per cui abbiamo chiesto un esame approfondito del problema e soprattutto un voto meno affrettato su un provvedimento che sembra fatto apposta per incoraggiare le evasioni fiscali e incentivare le esportazioni di capitali in forma illecita. Un minimo di coerenza dovrebbe suggerire al Governo di non mettersi a perorare con tanto vigore e altrettanta impazienza le cause dei proprietari, per giunta con bandiera ombra, quando la crisi economica impedisce a milioni di italiani di usufruire di una vacanza e li costringe ad accontentarsi del mare in cartolina, riservando loro al termine delle vacanze, per l'autunno, la novità non certo gradita di dover pagare un acconto del 75 per cento sulle imposte dovute per il 1977.

Entrando più nel merito del disegno di legge, osservo che per i lavori di cantieristica possiamo accedere ad alcune richieste del Governo, però credo che per il controllo del tempo effettivo di esecuzione dei lavori di riparazione vi sia una notevole difficoltà pratica, se non addirittura una impossibilità. Quindi stabilire un termine è quanto meno discutibile; comunque la questione andrebbe verificata anche se non vogliamo romperci la testa su un disegno di legge che sarebbe stato opportuno rimeditare o meditare meglio. Inoltre, ci sembra veramente assurda la questione dell'abbonamento per i natanti con bandiera estera; oggi, poi, che tutto è aumentato non vi dovrebbero essere agevolazioni del genere ed anzi si dovrebbe chiedere un aumento della tassa di stazionamento piuttosto che una sua diminuzione. Rimane da vedere, però, se la questione può tornare a vantaggio dei nostri cantieri.

Concordo, per quanto riguarda l'articolo 3, di aggiungere la parola « doganale » perchè nella confusione esistente trovo giusto e appropriato che sia la dogana a con-

6^a COMMISSIONE34° RESOCONTO STEN. (21^l luglio 1977)

trollare l'imbarco per questi natanti, mentre ho alcune perplessità sulla istituzione del nuovo libro di cui parla lo stesso articolo perchè ritengo che in tal modo possano favorirsi le evasioni. Per tutte queste ragioni ci riserviamo un giudizio finale, a seconda dell'andamento che avrà il dibattito sui vari argomenti.

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

G R A S S I N I, *relatore alla Commissione.* Credo che il senatore Li Vigni sia stato estremamente chiaro, come è suo costume, e abbia posto il relatore di fronte ad un dilemma molto semplice; sostanzialmente ha detto che il provvedimento potrà essere approvato soltanto se raggiungiamo lo stesso accordo che si è trovato presso la Commissione industria, che ha esaminato il provvedimento in sede consultiva. Ora, a prescindere dalle considerazioni di merito, ritengo che il provvedimento abbia una certa urgenza e pertanto, avendo il senatore Li Vigni messo, come un noto re di oltre Alpe, la spada sulla bilancia, mi sarebbe difficile non accettare le sue proposte, cosa che del resto non mi costa molta fatica anche perchè non posso disconoscere che alcune delle ragioni che egli ha invocato sono fondate, soprattutto quella della poca opportunità politica di procedere in questo momento ad una riduzione di tassazione. Vi è una sola osservazione, che non vorrei lasciare inevasa, del senatore Luzzato Carpi: mi pare una contraddizione quando, lei, con un po' di demagogia, me lo consenta, ci viene a parlare dei cittadini che devono pagare il 75 per cento...

L U Z Z A T O C A R P I. Anche il senatore Li Vigni l'ha detto prima di me.

G R A S S I N I, *relatore alla Commissione.* Non l'ho notato, ma ciò non cambia il mio pensiero se, come mi pare sia stato detto in altra occasione, i cittadini che dovranno versare questo anticipo non dovrebbero essere i lavoratori a reddito fisso, ma

soprattutto quelle altre categorie che, dai dati forniti dal ministro Pandolfi, sembrano essere le meno propense a riconoscere il loro dovere fiscale. Ad ogni modo, per arrivare al concreto, ho già espresso la propensione ad accettare, quando saremo alla loro discussione, quegli emendamenti che ribadiscano l'aspetto fondamentale di questa legge, cioè l'equiparazione della bandiera estera a quella italiana, ad eccezione eventualmente, per quel minimo di esperienza che ho avuto in passato come gestore di cantieri, dell'emendamento che fissa un termine di un solo mese per le riparazioni. È vero che il lavoro effettivo può durare un mese, ma si devono calcolare le attese per un pezzo di ricambio, gli imprevisti, i tempi morti, per cui preferirei che si parlasse del tempo di effettiva esecuzione dei lavori. Prevedere un limite di un mese significherebbe — a mio parere — non coprire alcuni casi. Uno degli obiettivi del provvedimento in esame è invece appunto quello di venire incontro all'industria cantieristica, che al momento attuale si trova a dover affrontare grossi problemi, anche al fine di una giusta eliminazione delle cosiddette bandiere ombra.

R O S A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Mi sia consentito innanzitutto rivolgere un saluto al presidente Segnana, che non è oggi presente, il quale ha voluto a suo tempo manifestarmi la sua simpatia quando sono venuto per la prima volta in questa Commissione, ed un sincero apprezzamento per il modo come essa lavora e per i risultati che consegue.

Desidero quindi fare alcune considerazioni di carattere generale in ordine agli interventi dei senatori Li Vigni e Luzzato Carpi, i quali hanno voluto riprendere il tema, per così dire, squisitamente politico dell'orientamento di favore del Governo nei confronti della nautica da diporto. Non ritengo che questo sia nella volontà, nè nella concreta azione del Governo; ritengo piuttosto che il fenomeno della nautica da diporto vada considerato nel suo complesso, sotto l'aspetto quindi non solo qualitativo ma anche quantitativo, e non limitato perciò

ai grossi battelli, agli *yachts*, che fanno ostentazione di ricchezza, che, ovviamente, da parte di tutti noi non è condivisa. Dalle statistiche infatti risulta che vi è un notevole sviluppo delle imbarcazioni piccolo-medie, di uso, direi, del cittadino medio, che costituiscono l'80-85 per cento del totale delle imbarcazioni da diporto, ed il cui incremento può offrire buone prospettive all'industria cantieristica ed alla relativa occupazione. Lo stesso senatore Luzzato Carpi, in un pregevole articolo dell'8 luglio scorso, ha sottolineato l'importanza del fenomeno, più che mai di ordine economico-sociale, nella misura in cui interessa 70.000-80.000 lavoratori del settore.

Del resto, gli stessi sindacati unitariamente ed unanimemente hanno richiamato la nostra attenzione su questo problema esprimendo in proposito un indirizzo di apertura e di comprensione, nei limiti, certamente, della giustizia e dell'interesse di ordine fiscale. Il provvedimento quindi vuole obbedire proprio alla necessità di garantire quanto più possibile il lavoro ai cantieri che, come è noto, nell'anno scorso sono rimasti praticamente fermi. In particolare, la Versilia, la maggiore zona interessata alla cantieristica da diporto, ha visto bloccata ogni attività per un anno intero in contrapposizione a quanto invece si è verificato nelle zone a noi vicine, quali ad esempio la Francia e la Jugoslavia, nei cui cantieri si è verificato un notevole aumento di lavoro.

LI VIGNI. È evidente. Tutte le nostre imbarcazioni sono fuggite là!

ROSA, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Certo; si è avuto comunque un certo rientro anche per l'azione della Guardia di finanza, che ha svolto un ottimo lavoro insieme alle capitanerie di porto.

Venendo al merito del disegno di legge, nel dichiararmi disponibile a rivederne qualche parte, desidero sottolineare l'opportunità di vararlo prima del termine della stagione estiva, che pur essendo iniziata non credo sia in una fase tanto inoltrata da rendere il provvedimento del tutto inutile. Se

il Parlamento infatti, nel giro di quindici giorni, prima comunque della chiusura estiva, procederà alla sua approvazione (nell'altro ramo del Parlamento sono già pronti a recepire il testo del Senato e ad approvarlo a loro volta al più presto), sarà almeno possibile recuperare una parte della stagione; ci potremo preparare, inoltre, per i tempi seguenti alla stagione vera e propria dell'attività nautica, per i tempi cioè che interessano più le riparazioni ed il rimessaggio.

In ordine a quest'ultimo, anzi, mi permetterei di richiamare l'attenzione del senatore Li Vigni sul fatto che anche esso è un'operazione di riparazione vera e propria, non evidentemente nel senso di una sostituzione di questo o quel pezzo del motore, ma nel senso di una revisione che necessariamente deve essere fatta da chi vuole tenere in ordine un'imbarcazione. Il rimessaggio, o la messa a punto — come si dice per i mezzi meccanici — è, a mio parere, una operazione che, senza essere una vera e propria sostituzione o riparazione di parti meccaniche, rientra pur sempre in un lavoro di ordine meccanico. Ritengo pertanto che il rimessaggio non possa essere escluso in quanto rientra — ripeto — in una logica di lavoro che attiene allo stesso mezzo ed alla sua funzionalità; con il rimessaggio inoltre si viene ad assicurare del lavoro proprio a quei cantieri delle cui esigenze lo stesso senatore Luzzato Carpi — come ho già rilevato in precedenza — si è fatto carico.

Per quanto riguarda poi la proposta di prevedere un limite di un mese per le riparazioni in esenzione dalla tassa, mi richiamo a quanto detto dallo stesso relatore, che ringrazio per il contributo notevole di preparazione e di impegno che, come sempre, pone nei suoi interventi e nelle sue relazioni. Come facciamo, infatti, a stabilire un limite di tempo? È stato già ricordato che i nostri cantieri non dispongono nè di specchi d'acqua nè di manodopera sufficienti per soddisfare le richieste di riparazione in tempi brevi. Peraltro, lo stesso inconveniente si verifica quando si porta un'automobile in officina; molto spesso si deve fare la fila e non si può ottenere immediatamente la

riparazione urgente. Sono però d'accordo su alcune possibili modifiche.

Vorrei in conclusione pregare la Commissione di approvare il provvedimento che, se dovesse essere fundamentalmente modificato, non risponderebbe più alle motivazioni che hanno indotto il Governo a presentarlo.

P R E S I D E N T E. Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1

L'articolo 16 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

« L'ultimo comma della nota alla tariffa E allegata al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modifiche, è sostituito dai seguenti:

" Sono esenti dal pagamento delle tasse stabilite dalla presente tariffa le navi e le imbarcazioni da diporto a motore ed a vela con motore ausiliario, come definite all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, abilitate alla navigazione oltre sei miglia dalla costa, salvo che effettuino la navigazione nelle acque interne e non siano abbonate alla tassa di stazionamento.

Sono escluse dall'ambito di applicazione del tributo le navi soggette all'obbligo del ruolo d'equipaggio " ».

È approvato.

Art. 2.

L'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

« Le unità da diporto nazionali, abilitate alla navigazione oltre il limite delle sei miglia dalla costa, e quelle estere che stazionino in porti, approdi turistici, rade o spiagge dello Stato sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento nella misura di lire 120 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se aventi stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate, e di lire 150 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se

aventi stazza lorda superiore a detto limite. Per le imbarcazioni e le navi a vela, anche se con motore ausiliario, l'aliquota è rispettivamente di lire 60 e di lire 75 per ogni tonnellata di stazza lorda.

La misura della tassa di cui al precedente comma è ridotta alla metà, qualora sia effettuato abbonamento per almeno tre mesi, ed ad un terzo, qualora sia effettuato abbonamento per un minimo di sei mesi. Durante il periodo di validità dell'abbonamento l'unità da diporto può stazionare in qualunque porto, approdo turistico, rada o spiaggia dello Stato senza pagare altra tassa di stazionamento.

Le unità da diporto battenti bandiera estera sono esonerate dal pagamento della tassa di stazionamento per i primi tre mesi — nell'anno solare — di permanenza nelle acque marittime italiane, decorrenti dal primo giorno di approdo nei porti od approdi turistici nazionali.

L'abbonamento alla tassa di stazionamento esonera le unità da diporto dal pagamento della tassa di circolazione anche quando effettuino navigazione nelle acque interne.

Le modalità di riscossione della tassa di stazionamento sono stabilite con decreto del Ministro delle finanze emanato di concerto con il Ministro della marina mercantile.

La mancata corresponsione della tassa di stazionamento comporta una soprattassa pari al doppio della tassa dovuta, oltre il pagamento del tributo evaso.

Le unità da diporto ferme per lavori presso cantieri a ciò riconosciuti idonei dalla locale Autorità portuale sono esenti dal pagamento della tassa di stazionamento per tutto il tempo di effettiva esecuzione dei lavori stessi.

Con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro delle finanze sono stabilite le modalità per la concessione delle esenzioni previste dal presente articolo ».

A questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti da parte del senatore Luzzato Carpi. Ne do lettura:

Sostituire il primo comma con il seguente: « Nel primo comma dell'articolo 17 del-

6ª COMMISSIONE

34º RESOCONTO STEN. (21ª luglio 1977)

la legge 6 marzo 1976, n. 51, le parole "in porti marittimi nazionali" sono sostituite dalle parole: "in porti, approdi turistici, rade o spiagge dello Stato".

Nel secondo comma, sostituire le parole « di cui al precedente comma » con le parole: « di cui al primo comma dell'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51 ».

Nel terzo comma, dopo le parole « per i primi tre mesi », aggiungere le parole: « anche discontinui ».

Inoltre, sostituire le parole « nei porti ed approdi turistici nazionali » con le parole: « nei porti, approdi turistici, rade o spiagge dello Stato ».

Il senatore Li Vigni ha presentato un emendamento tendente a sostituire l'articolo 2 con il seguente:

« All'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, sono soppresse le parole: "equiparate alle nazionali in virtù di trattati internazionali".

Le unità da diporto ferme per lavori presso cantieri a ciò riconosciuti idonei dalla locale autorità portuale sono esenti dal pagamento della tassa di stazionamento per tutto il tempo di effettiva esecuzione dei lavori stessi e comunque per non oltre due mesi.

Con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro delle finanze sono stabilite le modalità per la concessione dell'esenzione di cui al precedente comma ».

L I V I G N I. Se prendiamo in esame l'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, noi vogliamo sopprimere al primo comma di detto articolo le parole « equiparate alle nazionali in virtù di trattati internazionali ». Devo aggiungere che concordiamo di sostituire alle parole « approdi marittimi nazionali » le altre che ha suggerito il senatore Luzzato Carpi e che intendiamo, infine, sopprimere il terzo comma.

L U Z Z A T O C A R P I. Preciso che in tutti i punti dell'articolo in cui si parla

di approdi marittimi nazionali occorrerebbe sostituire tali parole con le altre: « porti, approdi turistici, rade o spiagge di Stato ».

R O S A, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Nell'articolo 17 non si parla dell'abbonamento alla tassa di stazionamento estesa anche alla navigazione nelle acque interne entro le 6 miglia, cioè alle piccole imbarcazioni con bandiera estera. Non provvedendo a ciò instaureremmo una disparità di trattamento.

L I V I G N I. Nel vecchio testo si parla di unità da diporto nazionali; bisognerebbe togliere la parola « nazionali » come è stato fatto nel testo dell'articolo 2 del disegno di legge.

P R E S I D E N T E. Mi sembra che occorra chiarire il senso delle varie proposte, anche per non incorrere in equivoci. Ritengo perciò che, data la difficoltà di elaborare, al momento, un testo soddisfacente, sia opportuno sospendere brevemente la seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

(La seduta è sospesa alle ore 12,10 e viene ripresa alle ore 12,40).

P R E S I D E N T E. I senatori Li Vigni, Grassini e Luzzato Carpi propongono un emendamento sostitutivo dell'articolo 2 del seguente tenore:

« L'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

"Le unità da diporto nazionali, abilitate alla navigazione oltre il limite delle sei miglia dalla costa, e quelle estere che stazionano in porti, approdi turistici, rade o spiagge dello Stato sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento nella misura di lire 120 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se aventi stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate, e di lire 150 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se aventi stazza lorda superiore a detto limite. Per le imbarcazioni e le navi a vela,

6^a COMMISSIONE34° RESOCONTO STEN. (21^a luglio 1977)

anche se con motore ausiliario, l'aliquota è rispettivamente di lire 60 e di lire 75 per ogni tonnellata di stazza lorda.

La misura della tassa di cui al precedente comma è ridotta a due terzi, qualora sia effettuato abbonamento per almeno due mesi, alla metà, qualora sia effettuato abbonamento per un minimo di quattro mesi e a un terzo se l'abbonamento è annuale. Durante il periodo di validità dell'abbonamento l'unità da diporto può stazionare in qualunque porto, approdo turistico, rada o spiaggia dello Stato senza pagare altra tassa di stazionamento.

L'abbonamento alla tassa di stazionamento esonera le unità da diporto dal pagamento della tassa di circolazione anche quando effettuino navigazione nelle acque interne.

Le modalità di riscossione della tassa di stazionamento sono stabilite con decreto del Ministro delle finanze emanato di concerto con il Ministro della marina mercantile.

La mancata corresponsione della tassa di stazionamento comporta una soprattassa pari al doppio della tassa dovuta, oltre il pagamento del tributo evaso.

Le unità da diporto ferme per lavori presso cantieri a ciò riconosciuti idonei dalla locale Autorità portuale sono esenti dal pagamento della tassa di stazionamento per tutto il tempo di effettiva esecuzione dei lavori stessi e comunque per non oltre sessanta giorni.

Con decreto del Ministro della Marina mercantile di concerto con il Ministro delle finanze sono stabilite le modalità per la concessione delle esenzioni previste dal presente articolo».

G R A S S I N I, *relatore alla Commissione*. Rileggendo il testo dell'articolo mi è venuto un dubbio che sottopongo all'attenzione dei colleghi. La penalità che stabiliamo per la mancata corresponsione della tassa di stazionamento, cioè una soprattassa pari al doppio della tassa dovuta, mi sembra un po' bassa. Propongo perciò un subemendamento per stabilire una soprattassa pari al triplo del tributo evaso.

L I V I G N I. Si deve, però, tener presente che si tratta di una penalità, non di un'ammenda.

R O S A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Tenga presente, senatore Grassini, che la tassa già viene pagata tre volte, perchè l'evasore deve pagare il tributo più la soprattassa che è due volte il tributo.

Inoltre, ritengo che al penultimo comma dobbiamo eliminare l'aggettivo quantitativo « tutto », altrimenti ci può essere una contraddizione, sia pure di ordine letterale, con la limitazione relativa al tempo di effettiva esecuzione dei lavori. Per il resto, concordo con l'emendamento sostitutivo dell'articolo 2.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il subemendamento proposto dal senatore Grassini, tendente a sostituire, al terzultimo comma, le parole « pari al doppio » con le altre: « pari al triplo ».

È approvato.

Metto ora ai voti il subemendamento proposto dall'onorevole Sottosegretario, tendente a sopprimere, al penultimo comma, la parola: « tutto ».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'articolo 2, il quale, con i subemendamenti testè approvati, risulta così formulato:

Art. 2.

L'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

« Le unità da diporto nazionali, abilitate alla navigazione oltre il limite delle sei miglia dalla costa, e quelle estere che stazionino in porti, approdi turistici, rade o spiagge dello Stato sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento nella misura di lire 120 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se aventi stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate, e di lire 150 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se aventi stazza lorda superiore a detto limite.

Per le imbarcazioni e le navi a vela, anche se con motore ausiliario, l'aliquota è rispettivamente di lire 60 e di lire 75 per ogni tonnellata di stazza lorda.

La misura della tassa di cui al precedente comma è ridotta a due terzi, qualora sia effettuato abbonamento per almeno due mesi, alla metà, qualora sia effettuato abbonamento per un minimo di quattro mesi e a un terzo se l'abbonamento è annuale. Durante il periodo di validità dell'abbonamento l'unità da diporto può stazionare in qualunque porto, approdo turistico, rada o spiaggia dello Stato senza pagare altra tassa di stazionamento.

L'abbonamento alla tassa di stazionamento esonera le unità da diporto dal pagamento della tassa di circolazione anche quando effettua navigazione nelle acque interne.

Le modalità di riscossione della tassa di stazionamento sono stabilite con decreto del Ministro delle finanze emanato di concerto con il Ministro della marina mercantile.

La mancata corresponsione della tassa di stazionamento comporta una soprattassa pari al triplo della tassa dovuta, oltre il pagamento del tributo evaso.

Le unità da diporto ferme per lavori presso cantieri a ciò riconosciuti idonei dalla locale Autorità portuale sono esenti dal pagamento della tassa di stazionamento per il tempo di effettiva esecuzione dei lavori stessi e comunque per non oltre sessanta giorni.

Con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro delle finanze sono stabilite le modalità per la concessione delle esenzioni previste dal presente articolo ».

È approvato.

Art. 3.

Nel secondo comma dell'articolo 254 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, come modificato dall'articolo 20 della legge 6 marzo 1976, n. 51, le parole « giornale

nautico » sono sostituite con « giornale delle partenze ed arrivi per l'imbarco delle provviste di bordo in franchigia doganale »; inoltre, dopo le parole « autorità marittima », sono inserite le seguenti « o doganale ».

Il modello e le modalità per il rilascio del giornale indicato nel comma precedente sono approvati con decreto del Ministro della marina mercantile emanato di concerto con il Ministro delle finanze.

L I V I G N I. Io credo che bisognerebbe indicare una data dalla quale si istituisce il « giornale delle partenze ed arrivi per l'imbarco delle provviste di bordo in franchigia doganale ».

G R A S S I N I, *relatore alla Commissione.* Basterebbe aggiungere alla fine dell'ultimo comma un termine, ad esempio con le parole « entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

L I V I G N I. Non risolve il problema giuridico. In altre parole, intendo evitare che a metà crociera, poichè le leggi entrano in vigore normalmente 15 giorni dopo la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, il crocierista sia costretto a rientrare in porto per cambiare il registro: non sarebbe giusto.

G R A S S I N I, *relatore alla Commissione.* Si potrebbe ricorrere a una data ultimativa, per esempio: « Dal 1° gennaio 1978, eccetera ».

L I V I G N I. Questo cozza, allora, con l'urgenza di cui ci ha parlato il Governo.

P R E S I D E N T E. Forse il Governo potrebbe impegnarsi nel senso che, per la corrente stagione, le cose possano rimanere come sono.

R O S A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Accolgo il suggerimento del Presidente e dichiaro, a nome del Governo, di assumere impegno a che il decreto di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 sarà emanato con decorrenza dal 1° gennaio 1978.

6ª COMMISSIONE

34° RESOCONTO STEN. (21^a luglio 1977)

GRASSINI, *relatore alla Commissione*. In conseguenza dell'impegno assunto dal Governo non insisto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 3.

E approvato.

Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 4.

La licenza ministeriale per l'esportazione delle unità da diporto è obbligatoria solo per i natanti di stazza superiore alle 50 tonnellate.

GRASSINI, *relatore alla Commissione*. I nostri cantieri devono oggi, oltre alle pratiche valutarie, avere una licenza del Ministero della marina mercantile per esportare le imbarcazioni. All'origine di ciò — a quanto mi risulta — era una norma di sicurezza per non esportare navi da guerra; oggi navi da guerra sotto le 50 tonnellate non si costruiscono, su cui il problema che intendo sollevare con l'articolo aggiuntivo è di snellimento burocratico. Se poi si vuole portare il limite a 40 tonnellate, sono ancora d'accordo.

ROSA, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho l'impressione che si vada a invadere settori di competenza del Ministero del commercio con l'estero.

GRASSINI, *relatore alla Commissione*. Niente affatto. Le norme valutarie non vengono minimamente scalfite.

LIVIGNI. Non mi convince molto la dizione tecnica usata; non vorrei correre il rischio di approvare qualcosa di errato, nella misura ad esempio. Forse se la preoccupazione del relatore venisse formulata con un ordine del giorno, si potrebbe ovviare a quel rischio.

GRASSINI, *relatore alla Commissione*. Io non ho nulla in contrario all'ordine del giorno e sono disposto a ritirare l'emendamento; credo però che dovremo fare poi un'altra legge *ad hoc*.

ROSA, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Insisto nel dire che ho l'impressione che si vada a invadere la competenza di un altro Ministero: ho dei seri dubbi in proposito.

GRASSINI, *relatore alla Commissione*. Vorrei sottolineare un altro aspetto e ripeto, al riguardo, quanto ho già detto nella relazione. Di fatto lo Stato ha concesso al Registro navale italiano (RINA) di effettuare alcune revisioni, alcuni controlli tecnici sulle unità da diporto, non fissando però le tariffe che il Registro navale italiano può far pagare per queste prestazioni. Si verifica allora che alcuni agenti o subagenti del Registro navale italiano approfittano di questa situazione per applicare delle tariffe un po' esose. Vi citavo il caso di un agente del Registro navale che ha visitato nello stesso giorno 25 imbarcazioni, facendo pagare per ognuna una cifra di circa 100.000 lire.

Allora è opportuno che sia il Ministero della marina mercantile, sentito il Comitato centrale per la nautica da diporto, a fissare le tariffe. In questo senso annuncio un emendamento, che mi riservo di formalizzare. È il caso di realizzare un monopolio garantito dallo Stato per evitare le speculazioni.

ROSA, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il problema è un altro, secondo me: se dobbiamo considerare la nautica da diporto in modo privilegiato rispetto alle altre navi. Questo, a mio avviso, è il nodo che la Commissione dovrebbe sciogliere, perchè con questo emendamento andiamo a stabilire per la nautica da diporto un controllo da parte del Ministero che invece per le altre navi non viene effettuato. Ed allora il discorso è un altro, cioè quello di riformare il RINA, però teniamo presente che ciò ha delle implicazioni per quanto riguarda la natura ed i compiti del RINA.

L U Z Z A T O C A R P I. A me pare che quanto ha detto il senatore Grassini sia da tenere in evidenza perchè è importante evitare delle speculazioni. Ma ho l'impressione che quest'ultimo problema estenda troppo l'ambito originario del provvedimento e non so se sia opportuno trattarne, con apposite norme, in questa sede. Sarebbe forse preferibile presentare un ordine del giorno.

A S S I R E L L I. A mio avviso il problema è diverso da quello che sta sollevando il Sottosegretario perchè la proposta del senatore Grassini si limita alle navi da diporto. Il Sottosegretario invece sta allargando l'argomento in modo tale che non potremmo neanche decidere in questa sede ed eventualmente, volendo riformare il Registro italiano navale, dovremmo andare in Assemblea, rinunciando alla sede deliberante.

R O S A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei aggiungere per doverosa informazione che le tariffe sono determinate dal Consiglio di amministrazione del Registro italiano navale nel quale siedono rappresentanti del Ministero della marina mercantile, del commercio con l'estero e delle finanze e va tenuto conto che l'ente opera in particolare per quanto si riferisce al naviglio mercantile e peschereccio, cioè relativamente ad una attività economica per la quale si potrebbero creare delle sperequazioni.

Riguardo all'altro emendamento del senatore Grassini relativo alla licenza ministeriale per l'esportazione, faccio presente che, generalmente, per modificare un decreto ministeriale non viene utilizzata una legge.

G R A S S I N I, *relatore alla Commissione*. Ritiro l'emendamento e presenterò un ordine del giorno.

L I V I G N I. Per motivi diversi, forse sarebbe preferibile presentare un ordine del giorno anche nel caso del secondo emendamento del senatore Grassini. Osservo soltanto che il Comitato centrale della nau-

tica da diporto appare essere quello che si definisce « un carrozzone ».

G R A S S I N I, *relatore alla Commissione*. Non sono d'accordo. Pur tenendo conto delle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario e che in questa sede non si può affrontare tutto il problema perchè ci stiamo occupando soltanto della nautica da diporto, mi sembra ugualmente doveroso assicurare la presenza di un controllo pubblico sulle tariffe. La mia è una questione di principio, essendo a conoscenza del fatto che vengono applicate tariffe assai elevate. Pertanto, insisto sull'emendamento, che, i colleghi mi scuseranno, presento ora formalmente alla Presidenza.

L I V I G N I. A titolo personale, potrei accettare l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Grassini ove questi ritenesse di poter sopprimere il riferimento a « sentito il Comitato centrale per la nautica da diporto ».

R O S A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo si rimette alla Commissione, peraltro con tutte le perplessità già manifestate.

G R A S S I N I, *relatore alla Commissione*. Aderisco all'invito testè rivoltomi dal senatore Li Vigni nel senso di eliminare dal testo da me proposto le parole « sentito il Comitato centrale per la nautica da diporto ».

P R E S I D E N T E. In seguito alla soppressione delle ultime parole, il testo dell'emendamento aggiuntivo di un articolo proposto dal senatore Grassini sarebbe il seguente:

« Le tariffe applicate dal Registro italiano navale per gli accertamenti tecnici sulle unità da diporto delegati a tale Ente in base alle disposizioni della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, ed ai regolamenti di attuazione della stessa legge, sono approvati dal Ministero della marina mercantile ».

6^a COMMISSIONE34° RESOCONTO STEN. (21^a luglio 1977)

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In merito a tale emendamento osservo preliminarmente che le tariffe del Registro navale rispondono all'esigenza di coprire i costi dell'Ente per le prestazioni che effettua in base alle disposizioni del codice della navigazione e relativo regolamento delle norme di attuazione delle leggi sulla navigazione da diporto. Prevedere delle disposizioni speciali in materia di tariffe per la nautica da diporto o meglio prevedere per quest'ultima delle tariffe approvate al di fuori delle normali procedure potrebbe costituire un motivo di preferenza per il diporto nautico. Questo suscita qualche perplessità; non va dimenticato infatti che il Registro navale opera soprattutto per quanto si riferisce al naviglio mercantile e peschereccio, con tariffe approvate dal consiglio di amministrazione, nel quale sono rappresentati anche i Ministeri della marina mercantile e dei trasporti. Potrebbe essere, eventualmente, quella la sede dove valutare le esigenze della nautica in una visione di insieme rispetto ai compiti complessivi svolti dall'Istituto per conto dello Stato.

Per questi motivi il Governo si rimette alla volontà della Commissione.

L I V I G N I . Non ho ben compreso il riferimento fatto testè dall'onorevole rappresentante del Governo al naviglio peschereccio.

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Torno a ripetere che il Registro navale ha, come compito istituzionale, quello di stabilire nel proprio consiglio di amministrazione, nel quale peraltro sono rappresentati anche i Ministeri della marina mercantile e dei trasporti, le tariffe per quelle che sono le operazioni inerenti al naviglio mercantile e peschereccio. Stabilire oggi per la nautica da diporto delle tariffe differenziate...

G R A S S I N I , *relatore alla Commissione*. Ma non si stabiliscono tariffe differenziate; si stabilisce solo una procedura differenziata!

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. D'accordo. Stabilire comunque oggi una procedura differenziata potrebbe costituire un motivo di differente valutazione per le imbarcazioni di altro tipo. Non è detto poi che tali tariffe debbano essere necessariamente superiori. Comunque — ripeto — il Governo si rimette alla Commissione.

L I V I G N I . E se prevedessimo l'approvazione da parte del Ministero della marina mercantile per tutte le imbarcazioni?

P R E S I D E N T E . Il testo dell'emendamento dovrebbe allora essere modificato con la soppressione delle parole « sulle unità da diporto ». A titolo di informazione, esso risulterebbe pertanto come segue:

« Le tariffe applicate dal Registro italiano navale per gli accertamenti tecnici delegati a tale Ente in base alle disposizioni della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, ed ai regolamenti di attuazione della stessa legge sono approvate dal Ministero della marina mercantile ».

G R A S S I N I , *relatore alla Commissione*. Farei una controproposta. Poichè sono a conoscenza di tariffe assai elevate applicate, senza alcun controllo pubblico, su imbarcazioni da diporto, mi permetterei di insistere sull'emendamento per una questione di principio. Tuttavia, essendo indubbiamente il problema della tariffazione del RINA oltremodo vasto, potrei aggiungere all'ordine del giorno relativo alle licenze di esportazione, nel quale, come già detto, avrei deciso di trasformare l'altro mio emendamento, una frase relativa alle tariffe che richiami la nostra attenzione su tale problema.

L U Z Z A T O C A R P I . Pur concordando sull'emendamento proposto dal senatore Grassini, sentite le ultime dichiarazioni dell'onorevole rappresentante del Governo, il quale ha precisato che non è possibile allo stato attuale estendere il controllo delle tariffe in questione anche al naviglio

6^a COMMISSIONE34° RESOCONTO STEN. (21^o luglio 1977)

mercantile e peschereccio, dichiaro a nome del Gruppo socialista di astenermi.

L I V I G N I. Indubbiamente le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario di Stato ci mettono in difficoltà. Pertanto, pur condividendo l'emendamento che corrisponde a fatti di eccezionale gravità, sui quali peraltro, indipendentemente dall'esito della votazione sull'emendamento, richiamiamo l'attenzione sempre puntuale del Ministero della marina mercantile — dopo tali dichiarazioni, che ci pongono di fronte al problema dei pescherecci e dell'assetto generale del RINA — anche il Gruppo comunista si astiene. Sottolineiamo però, nel contempo, la necessità che questo problema vada al più presto affrontato e che il Ministero svolga fino in fondo i suoi compiti.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo proposto dal senatore Grassini.

Non è approvato.

Il senatore Grassini ha presentato il seguente ordine del giorno:

La 6^a Commissione permanente del Senato, esaminato il disegno di legge n. 750, concernente modifiche agli articoli 16, 17 e 20 della legge 6 marzo 1976, n. 51, in materia di navigazione da diporto,

invita il Governo a snellire le pratiche di esportazione delle unità da diporto, eliminando la licenza di esportazione per i battelli con stazza lorda inferiore alle 50 tonnellate, nonchè ad affrontare il problema delle tariffe del Registro italiano navale.

(0/750/1/6)

L I V I G N I. Io calcherei un po' più la mano in ordine alla parte concernente le tariffe...

G R A S S I N I, *relatore alla Commissione.* D'accordo; modifico l'ultima parte con queste parole: « ... nonchè ad affrontare il problema delle tariffe del Registro italiano navale e degli abusi cui danno luogo ».

L I V I G N I. Va benissimo.

L U Z Z A T O C A R P I. Sono d'accordo anche io.

R O S A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il Governo accetta l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno presentato dal relatore e accolto dal Governo.

È approvato.

L U Z Z A T O C A R P I. Una breve dichiarazione di voto. Il Gruppo socialista, pur riconoscendo che l'equiparazione tra natanti esteri e nazionali sia equa e doverosa, ritiene che l'agevolazione della cantieristica e del turismo da diporto di massa vada attuata con incentivi ai cantieri stessi e con una politica a loro favore espressa da una legge organica che affronti il problema alla radice. Permangono altresì nel Gruppo socialista forti perplessità sul grave fenomeno delle cosiddette bandiere ombra che le eventuali smagliature di un provvedimento affrontato in modo, a mio giudizio, affrettato potrebbe favorire; auspico che la Guardia di finanza, che ha già ottenuto brillanti risultati, intensifichi col massimo rigore la lotta contro questa evasione, che è tanto più iniqua in quanto si verifica in un momento di gravi difficoltà economiche del nostro paese. Per tali motivi il Gruppo socialista si astiene.

L I V I G N I. A nome del Gruppo comunista dichiaro di votare a favore.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

La seduta termina alle ore 13,40.