

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2131

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PERLINI, ORICCHIO, MAIONE, MILANESE, FRATTA PASINI, PANIZ,
PAROLI, PERROTTA, PITTELLI, ANTONIO RUSSO, TARDITI**

Disposizioni per il sostegno del settore della nautica da diporto
e del turismo nautico

Presentata il 19 dicembre 2001

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 8 marzo 1999, n. 50, recante la delegificazione dei procedimenti amministrativi prevede, tra l'altro, la semplificazione dei procedimenti inerenti la nautica da diporto. Per dare certezza operativa in un settore di particolare interesse per l'economia nazionale, appare sempre più urgente un testo unificato delle disposizioni che disciplinano la navigazione da diporto nelle sue molteplici attività ricreative, sportive, agonistiche, di locazione e noleggio. In attesa di un completo riordino della materia è necessario nel frattempo adottare alcune correzioni non più procrastinabili per la vita del diportista e dell'industria della nautica.

Le modifiche che si propongono rispondono ai principi della libera circolazione

delle unità da diporto nell'ambito comunitario nel rispetto delle diverse legislazioni vigenti.

Con l'articolo 1 sono state modificate talune disposizioni della legge n. 50 del 1971, sulla navigazione da diporto, riguardanti:

a) la soppressione della categoria dei motovelieri, sconosciuta sia dalla normativa comunitaria sia dalle legislazioni dei vari Paesi dell'Unione europea, per cui, in occasione dell'iscrizione nei registri delle unità, sorgono problemi nell'attribuire all'unità la categoria di « imbarcazione o vela con motore ausiliario » ovvero « motoveliero »;

b) la modifica alle modalità di accertamento della potenza dei motori da in-

stallare a bordo delle imbarcazioni e dei natanti da diporto, in conformità alle direttive comunitarie applicabili alla materia in questione. La potenza dei motori conformi alla norma UNI EN ISO 8665 è dichiarata direttamente dal costruttore mediante il rilascio della « dichiarazione di potenza ».

L'articolo 2 prevede l'accentramento dei registri delle unità da diporto (navi e imbarcazioni) alle capitanerie di porto e agli uffici circondariali marittimi, con esclusione degli uffici marittimi minori. L'evoluzione che sta avendo la nautica, nelle sue molteplici attività connesse anche al turismo locale con possibilità che le attività stesse possano essere svolte anche da unità battenti bandiera dei Paesi dell'Unione europea, richiede che presso gli uffici marittimi vi sia personale altamente qualificato non disgiunto da una elevata preparazione giuridica. Considerato inoltre che il parco delle imbarcazioni non raggiunge le 70.000 unità, mentre quello delle navi da diporto non supera le 100 unità, si ritiene che l'accentramento presso le capitanerie di porto dei registri attualmente disseminati nei vari uffici minori e provinciali rappresenti un'economia per l'Amministrazione marittima e una garanzia di professionalità e di trasparenza per l'utenza della nautica. L'articolo, inoltre, stabilisce i titoli che possono essere presentati all'ufficio per iscrivere nei registri le unità da diporto o per la relativa pubblicità degli atti, introducendo il principio che per le unità provenienti dall'estero, con particolare riferimento ai rapporti intra-comunitari, sono riconosciuti validi i titoli di proprietà equivalenti. Attualmente nei rapporti internazionali di compra-vendita sono riconosciuti validi i titoli di proprietà definiti « *bill of sale* » e « *memorandum of agreement* ». Viene inoltre colmata la lacuna giuridica che consente ai possessori di natanti da diporto di poter produrre un idoneo titolo, costituito da una dichiarazione sostitutiva, allorché decidano di iscrivere l'unità nei registri delle imbarcazioni da diporto.

Occorre evidenziare che tali unità sono autorizzate a navigare solo entro le 12

miglia dalla costa e qualora il diportista intenda navigare oltre tale limite è necessario che l'unità sia iscritta nei registri. Con la stessa procedura si è inoltre provveduto a costituire il titolo di proprietà, necessario per l'iscrizione nei registri, di quelle unità costruite per proprio uso ovvero per quelle storiche (progettate prima del 1950) di cui all'articolo 1, comma 3, del decreto legislativo n. 436 del 1996, escluse dall'applicazione della direttiva 94\25\CE.

Nei casi di passaggio di proprietà, l'acquirente deve provvedere a presentare i documenti prescritti all'ufficio di iscrizione, entro tre mesi dalla data di sottoscrizione dell'atto stesso. La norma è volta alla tutela del venditore ai fini amministrativi, fiscali, civili e penali, obbligando quindi il nuovo proprietario a provvedere all'intestazione dell'unità a proprio nome, in tempi definiti.

Con l'articolo 3 viene definita la posizione giuridica delle unità da diporto fino a 24 metri, destinate a navigare permanentemente nelle acque interne di cui all'articolo 2-*bis* del decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 498. La norma in esame sin dalla sua entrata in vigore destò non poche perplessità in quanto non prevedeva la cancellazione dell'unità. Tuttavia l'Amministrazione nel fornire un'interpretazione estensiva ha consentito a numerosi diportisti di richiedere la cancellazione dell'unità dai registri nei quali era iscritta. Non si può ora tornare indietro e richiedere ai diportisti di riscrivere nei registri le barche a suo tempo cancellate. Sarebbe una beffa per l'utenza della nautica lacuale. Con l'articolo si è inteso quindi dare una soluzione giuridica definitiva a quelle unità che navigano permanentemente nelle acque interne.

Con l'articolo 4 si propone l'abrogazione del terzo comma dell'articolo 38 della legge n. 50 del 1971. La disposizione consente ai cittadini stranieri di assumere il comando di unità da diporto (comprese le navi) senza alcuna abilitazione, quando la legislazione del Paese d'origine non pre-

vede alcun titolo. Con gli sviluppi che sta avendo la società civile italiana, che non è più quella dell'inizio degli anni 70', epoca alla quale risale la legge sulla nautica, che nello spirito del legislatore era volta a favorire il turismo nel nostro Paese, non è più prudente e responsabile continuare a mantenere in vigore la norma, per cui appare quanto mai urgente la sua eliminazione dall'ordinamento giuridico.

L'articolo 5 è volto alla revisione delle sanzioni amministrative per le unità da diporto che si trovano a navigare nella fascia costiera riservata ai bagnanti. Con la depenalizzazione dei reati minori di cui all'articolo 11 del decreto legislativo n. 507 del 1999, le violazioni alle ordinanze emanate dalle autorità marittime in materia di polizia della navigazione, di cui all'articolo 1174 del codice della navigazione, sono attualmente punite con la sanzione che va da un minimo di 2 milioni di lire ad un massimo di 12 milioni di lire. In breve, per un natante con motore a bordo che naviga nello specchio acqueo dei 200\300 metri dalla spiaggia (zona vietata alla circolazione dei natanti) la sanzione con pagamento liberatorio ammonta a lire 4 milioni (doppio del minimo). Al riguardo, nella relazione illustrativa dell'articolo 51 del decreto legislativo n. 213 del 1998 sull'introduzione dell'euro nell'ordinamento nazionale, si legge che le pene pecuniarie devono ispirarsi all'omogeneità, alla congruità e alla proporzionalità delle sanzioni. Se consideriamo che la massa del parco nautico è costituita da natanti di 4-5 metri per i quali, nella maggior parte dei casi, non è richiesta la patente nautica (questa è obbligatoria solo quando il motore a bordo supera i 30 KW o 40,8 CV), appare evidente la sproporzione tra la violazione commessa e la sanzione comminata. Per non vanificare il turismo nautico in un momento così delicato per la vita nazionale sembra doveroso anche per motivi di equità ricondurre la violazione non alla norma « calderone » di cui all'articolo 1174 del codice della navigazione, bensì alla legge speciale espressamente voluta dal legislatore per la navigazione da

diporto, che all'articolo 39 prevede analoghe violazioni, ma con sanzioni più eque.

Con l'articolo 6 sono state meglio definite le unità da diporto assoggettate all'assicurazione obbligatoria, di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni.

Con l'articolo 7 viene proposta la riforma dell'articolo 49 della legge n. 50 del 1971 sulla navigazione da diporto. La nuova modifica si rende necessaria in quanto successivamente alle innovazioni introdotte con il decreto legislativo n. 436 del 1996 che davano la possibilità ai diportisti di utilizzare l'apparato Vhf per la sola emergenza o soccorso, le direttive di attuazione della norma emanate dal Ministero delle comunicazioni finalizzate anche allo snellimento delle procedure, per il passaggio dal servizio di corrispondenza pubblica a quello di sola emergenza, hanno trovato difforme applicazione presso i vari ispettorati territoriali, generando confusione e malcontento tra i diportisti. È necessario quindi avere una normativa più chiara e che non lasci dubbi alle interpretazioni. Con la stessa norma è previsto che le imbarcazioni da diporto munite dell'apparato Vhf\DSC non devono avere a bordo l'apparato radio boa di emergenza (Epirb), attualmente reso obbligatorio dal regolamento recante norme di sicurezza per la navigazione da diporto, di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 478 del 1999.

L'articolo 8 estende l'abilitazione delle imbarcazioni da diporto con marcatura CE appartenenti alla categoria C) alla navigazione costiera, fino a 20 miglia dalla costa, in condizioni meteo-marine stabilite dalla direttiva 94\25\CE sulla progettazione e commercializzazione delle unità da diporto, allineando così l'idoneità di questa tipologia di unità a quella degli altri Paesi dell'Unione europea. Con la stessa norma i natanti sono autorizzati a navigare fino a 12 miglia dalla costa.

L'articolo 9 demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il riordino delle competenze degli uffici provinciali della ex Motorizzazione civile dei trasporti in concessione (MCTC) in materia di nau-

tica da diporto. Con la soppressione della Direzione generale del Servizio autonomo navigazione interna, gli uffici provinciali della ex MCTC svolgono tuttora compiti e attribuzioni in materia di nautica da diporto (iscrizione delle imbarcazioni, patenti nautiche, eccetera). Nelle zone marittime sede di provincia sono presenti contemporaneamente gli uffici delle capitanerie di porto e quelli provinciali della ex MCTC, in alcuni casi a brevissima distanza tra loro, che svolgono le stesse attività amministrative, e in alcuni casi (specie per quanto concerne le modalità di pagamento dei bolli e dei tributi) con modalità diverse.

L'articolo 10 prevede l'abrogazione della legge istitutiva della tassa di stazionamento (legge n. 51 del 1976). Al riguardo la legge 23 dicembre 1999, n. 488 (finanziaria 2000), ha soppresso la tassa di stazionamento per i natanti (indipendentemente dalla potenza del motore) che costituisce il 90 per cento del parco nautico nazionale. La tassa è invece rimasta in vigore per le navi da diporto (non superano le 100 unità) e per le imbarcazioni da diporto, che secondo i dati statistici non raggiungono le 70 mila unità. Con la soppressione del tributo per i natanti si è venuta a creare una disparità di trattamento dell'utenza tra la nautica minore e quella di maggiori dimensioni. Sono sempre più numerosi i diportisti che trasferiscono la propria barca sotto bandiera degli altri Paesi dell'Unione europea per non pagare più il tributo. Per fermare questa emorragia di trasferimento di barche all'estero e per ragioni di equità fiscale con i Paesi dell'Unione europea, dove la tassa non è conosciuta, si richiede la sua abrogazione, anche in considerazione del modesto gettito per lo Stato. Si pensi che nell'anno 2000 il tributo è stato inferiore a 20 miliardi di lire.

L'articolo 11 stabilisce che nei casi di smarrimento o distruzione dei documenti di bordo (licenza di navigazione, certificato d'uso del motore, eccetera), è consentito al diportista che abbia la certificazione di sicurezza in corso di validità di utilizzare temporaneamente l'unità, limi-

tatamente alle acque nazionali, con la copia della denuncia resa all'autorità di pubblica sicurezza. Considerata l'evoluzione tecnologica dei mezzi informatici, la documentazione per ottenere il duplicato dei documenti può essere inviata all'ufficio anche con mezzi elettronici o informatici.

Considerata la complessità della materia, l'articolo 12 demanda all'Amministrazione la disciplina della composizione qualitativa e quantitativa degli equipaggi a bordo delle unità da diporto adibite a *charter*. È necessario che a bordo vi sia personale altamente qualificato, munito di idonei titoli per assumere incarichi di responsabilità, secondo la normativa IMO-STCW 79(95) specie per il comando delle navi e delle imbarcazioni da diporto a vela nonché per assumere la direzione dei motori e degli altri servizi tecnici di bordo. La legislazione non prevede ancora tali qualifiche per cui i nostri marittimi, anche se muniti di qualifiche professionali, sono esclusi dalla possibilità di imbarcarsi al comando di unità da diporto appartenenti ai Paesi dell'Unione europea. Da qui l'esigenza di una nuova disciplina dei titoli per il *charter*, attività quest'ultima in forte espansione.

L'articolo 13 stabilisce i rapporti contrattuali per le prestazioni del lavoro a bordo delle unità da diporto utilizzate nel *charter*. Finora la materia è stata disciplinata con riferimento alle norme previste dal codice della navigazione nel quadro del lavoro svolto dagli equipaggi delle navi commerciali. Tuttavia la particolare attività del lavoro che si svolge a bordo delle navi e delle imbarcazioni da diporto, non può continuare ad essere assimilato a quello delle navi commerciali. Le unità da diporto infatti per la maggior parte dell'anno sostano nei porti e solo per brevi periodi dell'anno lasciano gli ormeggi per una navigazione più o meno lunga che generalmente si svolge in ore diurne, con un equipaggio limitato che svolge peraltro contemporaneamente funzioni polivalenti (coperta, mensa, camera, eccetera). Il lavoro a bordo delle unità da diporto è attualmente assimilato a quello dei marittimi imbarcati su navi fino a 151 tonnell-

late adibite al traffico, ma tale forma di rapporto, per le ragioni dianzi citate, mal si adatta alla navigazione da diporto, per cui si rende necessario un autonomo contratto nazionale per gli equipaggi delle unità impiegate nel *charter* che stabilisca il quadro normativo, quello previdenziale, assicurativo e le condizioni salariali.

Con l'articolo 14 viene riconosciuto alle imprese di noleggio l'esenzione dall'imposta sul valore aggiunto (IVA) quando le prestazioni dei servizi vengano effettuate fuori delle acque territoriali comunitarie. L'agevolazione si inquadra nel nuovo approccio fiscale verso la nautica con particolare riferimento all'acquisto in *leasing* delle barche da diporto.

Il parco nautico nazionale, specie quello delle unità di dimensioni intermedie, sta invecchiando; è necessario un suo rinnovamento. L'articolo 15 dà facoltà ai proprietari di unità di lunghezza non superiore a 14 metri, di acquistare in Italia una nuova imbarcazione, senza l'imposizione dell'IVA, che incide per il 20 per cento sul costo della barca. A similitudine di quanto avvenuto per le autovetture, l'imposta verrebbe fiscalizzata per il 50 per cento mentre il residuo 50 per cento è posto a carico del rivenditore.

Con l'articolo 16 sono istituite presso ciascuna direzione marittima, campi di regata e di allenamento per le attività della motonautica. La necessità di avere a disposizione specchi acquei dove effettuare regate e allenamenti è particolarmente sentita nel settore della nautica sportiva e in particolare in quella agonistica, nel quadro delle manifestazioni sportive nazionali e internazionali. È a tutti noto che i motoscafi *races*, gli *acquascooter*, eccetera, per la loro particolare rumorosità, hanno talvolta difficoltà ad organizzare gare nelle località marittime, specie durante la stagione estiva.

Con l'articolo 17 viene definito il turismo nautico dando una giusta collocazione giuridica a quelle attività caratteristiche del settore che, pur operando da lungo tempo, non hanno mai avuto un autonomo riconoscimento.

Con l'articolo 18 si conferisce alle direzioni marittime il potere di ordinanza. Ormai l'impiego delle unità da diporto nelle sue molteplici attività, ha assunto una posizione rilevante per l'economia e per quelle micro-attività turistiche a carattere locale. Basta citare il noleggio, lo sci nautico, il volo ascensionale, le gite in barca, le visite alle bellezze naturali, le attività sportive subacquee, eccetera, tutte attività che assicurano un lavoro stagionale a numerosi lavoratori del settore. Attualmente le autorità marittime competenti a disciplinare tali attività sono 96 (50 capitanerie di porto e 46 uffici circondariali) con frammentazione delle disposizioni e impossibilità per il diportista in navigazione di conoscere i limiti territoriali di ciascun circondario, con il rischio di commettere infrazioni, pesantemente sanzionate. Per un migliore coordinamento della disciplina sulla circolazione delle unità da diporto nella fascia costiera protetta e di quelle impiegate nelle attività connesse al turismo locale è stato attribuito al direttore marittimo il potere di ordinanza, nell'ambito della rispettiva giurisdizione. In tal modo si realizza un'omogeneizzazione delle disposizioni amministrative e di sicurezza in un ambito regionale tenuto conto che le 13 direzioni marittime in cui è suddiviso il territorio nazionale hanno una giurisdizione generalmente coincidente con i limiti territoriali delle regioni che si affacciano sul mare.

Con l'articolo 19 sono state definite le modalità per la sosta delle barche nelle aree portuali e negli approdi turistici pubblici. Attualmente ogni approdo o porto ha una propria regolamentazione. A disciplinare l'attività provvede il capo del circondario anche per quegli approdi ove vi siano sedi di uffici minori. Per l'alaggio, la sosta ed il varo delle barche di qualsiasi dimensione (anche le più piccole) si applicano i principi fissati dal codice della navigazione risalente al lontano 1942 per le navi commerciali, epoca in cui la nautica da diporto era praticamente sconosciuta. Si è rilevato che in alcuni porti la disciplina è cambiata più volte nel giro di breve tempo.

Le disposizioni, non sempre chiare e coordinate, richiedono nei casi di alaggio e di varo una specifica autorizzazione che non sempre è possibile avere in tempi rapidi. Si pensi ai problemi degli orari d'ufficio, ai giorni festivi consecutivi, al cavo nell'elica, alla sola verifica della carena, eccetera, tutte normali operazioni di breve durata che possono essere svolte senza particolari formalità.

L'articolo 20 detta semplificazioni nei casi di trasporti eccezionali di barche da diporto lungo le arterie stradali. Viene consentito alle società autorizzate al trasporto eccezionale di utilizzare un proprio servizio di scorta tecnica in luogo della scorta della polizia stradale, realizzando in tal modo anche un'economia per lo Stato.

Gli articoli 21, 22 e 23 sono volti alla tutela degli « acquirenti » dei posti-barca nei porti turistici e a incentivare coloro che realizzano strutture ricettive per la nautica « a secco » su proprietà privata. Uno dei problemi che condiziona lo sviluppo della nautica è la carenza di approdi esclusivi per la nautica da diporto; è un'esigenza primaria del diportista avere ad intervalli più o meno regolari lungo le coste la possibilità di navigare in sicurezza con la certezza di poter trovare un approdo sicuro in cui sostare con la barca. I concessionari di strutture ricettive per la nautica pubblicizzano la vendita di « posti barca », invogliano i diportisti al loro acquisto. Ma è regolare la vendita frazionata di un'area demaniale in concessione? Il codice della navigazione, all'articolo 47, primo comma, lettera c), minaccia la decadenza del concessionario per abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione. L'acquisto del posto-barca secondo i principi fissati dagli articoli 822 del codice civile e 28 del codice della navigazione costituisce rapporto anomalo di un bene che non può essere commerciabile.

La legislazione non riconosce alcun diritto agli acquirenti del posto barca nei casi di fallimento del concessionario, per cui il diportista si vede estromesso dal bene senza alcun risarcimento, come già più volte accaduto. Nella fattispecie l'aggiudicatario dell'asta, autorizzato dall'Am-

ministrazione a subentrare nella concessione, ha richiesto e ottenuto (come da sentenza) di gestire *ex novo* la concessione costringendo il diportista al nuovo esborso di ingenti somme per « l'acquisto del medesimo posto barca ». Come tutelarsi nei casi di fallimento? A garanzia delle obbligazioni assunte con il diportista, il concessionario deve stipulare una fiduciarizzazione bancaria o assicurativa, di importo pari alla somma contrattuale. Verificandosi il fallimento, il beneficio verrà liquidato all'utilizzatore del posto barca, negli altri casi la somma è restituita al concessionario.

Un ulteriore rallentamento dello sviluppo degli approdi turistici è costituito dalla scarsa partecipazione di privati. A tale scopo, anche per superare i numerosi vincoli che si frappongono con la realizzazione di approdi turistici su aree demaniali e stimolare gli investimenti di capitali, ai proprietari di terreni che realizzano strutture ricettive della nautica « a secco », con escavo di bacini su proprietà privata comunicante con le acque pubbliche, viene assicurata una più lunga durata del periodo di concessione. Infatti, all'originaria concessione di cinquanta anni viene confermato il rinnovo per una durata di pari periodo.

Con l'articolo 24 i concessionari di beni demaniali marittimi, come da impegno assunto con la sottoscrizione dell'atto formale di concessione, sono obbligati alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni avuti in concessione. Allo scopo di incentivare i lavori di manutenzione delle strutture dedicate alla nautica da diporto, specie nel periodo prossimo alla scadenza della concessione che comporta l'acquisizione delle opere allo Stato, viene riconosciuto al concessionario un *bonus* fiscale da portare in detrazione ai redditi pari al 50 per cento delle spese effettivamente sostenute.

Gli articoli 25 e 26 propongono una moratoria dei parchi e delle riserve marine fino a quando i punti foranei (definiti attualmente dalle sole coordinate geografiche della latitudine e della longitudine) non saranno indicati con mezzi di segna-

lazione internazionalmente riconosciuti. Sono sempre più frequenti i casi di verbali di contestazione per chi naviga nelle zone prossime alle aree sottoposte a tutela ambientale. Per stabilire se il diportista sta navigando nella fascia vietata alla navigazione o svolge attività non consentite dalle ordinanze delle competenti autorità marittime è necessario fare il cosiddetto « punto nave » con appropriati strumenti

di rilevazione che solo barche di medie dimensioni possono installare a bordo ma non i natanti in cui le sistemazioni a bordo non lo consentono. È inoltre urgente la revisione delle pesanti sanzioni previste dall'articolo 30 della legge n. 979 del 1982 nei casi di violazioni, che comportano addirittura la confisca della barca, che può valere anche milioni di euro.

PROPOSTA DI LEGGE

CAPO I

MODIFICHE E INTEGRAZIONI ALLA
LEGISLAZIONE SULLA NAVIGAZIONE
DA DIPORTO

ART. 1.

*(Definizione di unità a vela
con motore ausiliario).*

1. Il quinto comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« È unità da diporto a vela con motore ausiliario quella in cui il rapporto tra la superficie velica in metri quadrati di tutte le vele che possono essere bordate contemporaneamente in navigazione su idonee attrezzature fisse, compresi l'eventuale fiocco genoa e le vele di strallo, escluso lo *spinnaker*, e la potenza del motore in CV o in KW è superiore a 1 o 1,36 ».

2. L'ottavo e il nono comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, sono sostituiti dai seguenti:

« La potenza dei motori da installare a bordo delle unità da diporto, costruiti secondo le norme armonizzate della serie UNIEN ISO 8665, è dichiarata dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nel territorio comunitario che rilascia apposita dichiarazione di potenza.

Le certificazioni di potenza rilasciate prima della data di entrata in vigore della presente legge dagli enti tecnici per i motori prototipi o della serie omologata, sulla base delle precedenti disposizioni, continuano ad avere validità ».

3. I commi dal decimo al quindicesimo dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, sono abrogati.

ART. 2.

(Registri di iscrizione delle unità da diporto).

1. L'articolo 5 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« ART. 5. — 1. Le navi e le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle capitanerie di porto e dagli uffici circondariali marittimi. I registri delle imbarcazioni da diporto possono essere inoltre tenuti dagli uffici provinciali dell'ex Motorizzazione civile dei trasporti in concessione (MCTC), autorizzati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Le unità da diporto, aventi uno scafo di lunghezza pari o inferiore a metri 10, rientranti nella categoria dei natanti, ai sensi dell'articolo 13, possono essere iscritte nei registri delle imbarcazioni da diporto, assumendone il relativo regime giuridico, e abilitate alla navigazione conformemente alla categoria di progettazione e di costruzione quale risulta dalla relativa certificazione.

3. I registri delle imbarcazioni da diporto che alla data di entrata in vigore della presente disposizione sono tenuti dagli uffici marittimi minori e dagli uffici provinciali dell'ex MCTC sono trasferiti presso la sede della capitaneria di porto nella cui giurisdizione rientrano gli uffici marittimi o provinciali.

4. Per l'iscrizione nei registri delle navi da diporto si osservano le disposizioni dell'articolo 315 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

5. Per l'iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto il titolo di proprietà può essere costituito da atto pubblico, da scrittura privata autenticata o da sentenza passata in giudicato ovvero da una dichiarazione dell'alienante, con sottoscrizione autenticata, contenente le caratteristiche tecniche dell'unità. La fattura è titolo equivalente.

6. Per le unità di lunghezza fino a metri 7,50 se a motore o a metri 10 se a vela, anche se con motore ausiliario, il titolo può essere costituito da un atto di notorietà registrato, redatto ai sensi dell'articolo 47 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, dal quale risultino le caratteristiche tecniche dell'unità, nonché le complete generalità e il codice fiscale dell'interessato. La stessa procedura si applica alle unità da diporto storiche o costruite per proprio uso di cui all'articolo 1, comma 3, lettere e) e g), del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436. Per le unità costruite per proprio uso la dichiarazione sostitutiva deve contenere anche gli estremi dei documenti fiscali relativi all'acquisto dei materiali impiegati nella costruzione.

7. Per le unità acquistate nei Paesi dell'area economica europea ovvero extracomunitari, i titoli di proprietà devono essere equivalenti a quelli nazionali e tradotti in lingua italiana da interpreti autorizzati.

8. Gli atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà delle unità da diporto e degli altri diritti reali di godimento e di garanzia sono resi pubblici mediante trascrizione nel registro in cui l'unità è iscritta e annotazione sulla licenza di navigazione. La pubblicità dell'atto deve essere eseguita a cura dall'acquirente entro il termine di tre mesi dalla data dell'atto.

9. Le unità da diporto di proprietà di associazioni non riconosciute ovvero di organizzazioni senza finalità di lucro, sono intestate all'associazione o organizzazione risultante dall'atto costitutivo seguita dalle complete generalità e dal codice fiscale del presidente *pro-tempore* del sodalizio.

10. Per le successioni, il titolo è costituito dalla copia autenticata della dichiarazione di successione rilasciata dalla competente Ufficio del territorio.

11. Per la pubblicità, gli interessati devono presentare all'ufficio di iscrizione l'atto di cui si chiede la trascrizione nonché una nota di trascrizione, in duplice esemplare, che deve contenere:

a) le generalità complete e il codice fiscale delle parti contraenti, il regime patrimoniale, se coniugate, ovvero la denominazione o ragione sociale, la sede e il codice fiscale delle persone giuridiche e delle associazioni;

b) l'indicazione dell'atto di cui si chiede la pubblicità, la data, il nome del pubblico ufficiale che ha ricevuto l'atto o autenticato le firme ovvero l'autorità giudiziaria che ha pronunciato la sentenza.

12. Ai fini di quanto previsto dal comma 11, gli atti presentati per la pubblicità possono essere prodotti in copia autenticata, da un pubblico ufficiale, anche quando il procedimento di registrazione non si è ancora concluso ».

2. La lettera a) del comma 3 dell'articolo 11 del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, è abrogata.

ART. 3.

(Definizione di natante).

1. Il primo comma dell'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Sono natanti:

a) le unità da diporto a remi;

b) le unità da diporto aventi lunghezza fuori tutto non superiore a metri 7,50 se a motore e a metri 10 se a vela, anche se con motore ausiliario;

c) le unità da diporto di lunghezza fino a 24 metri, destinate dal proprietario esclusivamente alla navigazione nelle acque interne ».

ART. 4.

(Abrogazione).

1. Il terzo comma dell'articolo 38 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, è abrogato.

ART. 5.

(Sanzioni per violazione alle ordinanze).

1. All'articolo 39 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Le violazioni alle ordinanze emanate dalle competenti autorità marittime, ai sensi dell'articolo 81 del codice della navigazione e dell'articolo 59 del relativo regolamento di esecuzione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, in materia di circolazione di unità da diporto, di cui all'articolo 13 della presente legge, sono punite, salvo che il fatto non costituisca più grave reato, con la sanzione amministrativa pecuniaria da 207 euro a 1.033 euro ».

ART. 6.

(Assicurazione per la responsabilità civile).

1. Il primo e il secondo comma dell'articolo 48 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti dai seguenti:

« Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, si applicano, a tutte le unità da diporto, come definite dall'articolo 1 della presente legge, escluse le unità a remi e a vela, non dotate di motore ausiliario.

Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, si applicano, altresì, ai motori amovibili di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità alla quale vengono applicati ».

ART. 7.

(Apparati ricetrasmittenti).

1. L'articolo 49 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« ART. 49. — 1. Le navi da diporto devono essere dotate di un impianto ricetrasmittente in radiofonia, ad onde etto-

metriche, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

2. Le unità da diporto di lunghezza inferiore 24 metri, che navigano a distanza superiore alle 6 miglia dalla costa, devono essere dotate almeno di un apparato ricetrasmittente ad onde metriche (VHF) secondo le norme stabilite dall'autorità competente. Le medesime unità, qualora dotate di un apparato VHF/DSC, sono esenti, se prescritto dalle norme regolamentari, dall'obbligo della radio boa di emergenza (EPIRB).

3. Gli apparati ricetrasmittenti, compreso l'EPIRB, sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie. Il costruttore, o il suo legale rappresentante, deve rilasciare la dichiarazione attestante che l'apparato è conforme alla normativa vigente o, se l'unità è proveniente dall'estero, alle norme di uno dei Paesi dell'Unione europea o dell'area economica europea. Gli apparati sprovvisti della certificazione di conformità sono soggetti al collaudo iniziale.

4. Per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico la domanda, corredata dalla dichiarazione di conformità, deve essere presentata al competente ispettorato regionale, tramite l'ufficio di iscrizione dell'unità, che provvede:

a) all'assegnazione del nominativo internazionale;

b) al rilascio della licenza provvisoria di esercizio;

c) a trasmettere al competente ispettorato regionale la documentazione, ai fini del rilascio della licenza definitiva.

5. La licenza provvisoria è valida fino al rilascio di quella definitiva. La licenza deve essere sostituita solo in caso di sostituzione dell'apparato ricetrasmittente installato a bordo.

6. Gli apparati ricetrasmittenti che non sono utilizzati per traffico di corrispondenza pubblica non sono soggetti all'obbligo dell'affidamento in gestione ad una società concessionaria ed alla corresponsione del relativo canone.

7. Coloro che hanno stipulato un contratto per l'esercizio dell'apparato radioe-

lettrico con una società concessionaria possono alla scadenza presentare domanda, anche con mezzi telematici, per la disdetta, nei termini stabiliti. Copia della domanda, unitamente ad una dichiarazione sostitutiva di notorietà, contenente l'assunzione di responsabilità della funzionalità dell'apparato e l'impegno ad utilizzare l'apparato stesso nei soli casi di emergenza ed ai fini della sicurezza della navigazione, deve essere trasmessa al competente ispettorato regionale.

8. La licenza definitiva rilasciata per il traffico per corrispondenza ha validità anche per l'impiego dell'apparato ai fini della sicurezza della navigazione.

9. Il competente Ministero ha la facoltà di provvedere alle ispezioni e alle verifiche presso gli utenti per l'accertamento del regolare funzionamento degli apparati.

10. Le unità da diporto devono essere dotate dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza prescritti per la distanza dalla costa ove la navigazione è svolta ».

ART. 8.

(Abilitazione alla navigazione).

1. All'articolo 12 del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, come modificato dall'articolo 12 della legge 30 dicembre 1998, n. 413, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera c), la parola: « litoranea » è sostituita dalla seguente: « costiera »;

b) al comma 3, le parole: « A) e B) » sono sostituite dalle seguenti: « A), B) e C) »;

c) al comma 4, le parole: « C) e » sono soppresse.

ART. 9.

(Riorganizzazione degli uffici periferici).

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono definite le competenze degli uffici provinciali dell'ex

MCTC in materia di nautica da diporto, di cui alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni.

ART. 10.

(Tassa di stazionamento).

1. L'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e successive modificazioni, concernente la tassa di stazionamento delle unità da diporto, è abrogato. Le somme corrisposte allo Stato alla data di entrata in vigore della presente legge non danno diritto a rimborso.

ART. 11.

(Perdita o smarrimento di documenti).

1. Nei casi di smarrimento, sottrazione o distruzione dei documenti di bordo deve essere presentata denuncia all'autorità di pubblica sicurezza che rilascia l'attestazione della denuncia resa. Qualora l'unità sia in possesso della certificazione di sicurezza in regolare corso di validità, la copia della denuncia costituisce autorizzazione provvisoria alla navigazione nelle acque territoriali nazionali, per la durata di un mese.

2. Per lo svolgimento delle procedure amministrative, i documenti di bordo possono essere inviati al competente ufficio anche mediante mezzi elettronici o informativi.

ART. 12.

(Formazione degli equipaggi a bordo delle unità da diporto).

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti il numero minimo dei componenti l'equipaggio, i titoli e le qualifiche professionali per il comando e per lo svolgimento degli altri servizi a bordo delle unità da diporto impiegate nel noleggio.

ART. 13

*(Disposizioni sul contratto
di arruolamento).*

1. Le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei marittimi italiani e comunitari imbarcati sulle unità da diporto impiegate nel noleggio sono disciplinate dalle norme vigenti in materia di contratto di arruolamento e dai contratti collettivi nazionali di lavoro.

2. Il rapporto di lavoro del personale extracomunitario imbarcato a bordo delle unità da diporto impiegate nel noleggio è regolamentato dalle disposizioni di legge vigenti nello Stato italiano o nello Stato di appartenenza del soggetto extracomunitario in base alla scelta effettuata dalle parti e comunque nel rispetto delle convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro in materia di lavoro marittimo.

ART. 14.

(Contratti di noleggio).

1. Le imprese che utilizzano le navi da diporto in attività di noleggio, quando operano fuori dalle acque marittime comunitarie sono esenti dall'applicazione dell'imposta sul valore aggiunto (IVA).

ART. 15.

*(Rottamazione delle imbarcazioni
da diporto).*

1. Alle persone fisiche o giuridiche che acquistino in Italia una nuova imbarcazione da diporto avente una lunghezza non superiore a 14 metri e che siano proprietarie di altra imbarcazione da diporto iscritta nei registri nazionali, è riconosciuto un contributo a carico dello Stato pari al 50 per cento dell'importo dell'IVA dovuto, a condizione che il residuo 50 per cento sia corrisposto dal rivenditore.

2. Il contributo di cui al comma 1 spetta per gli acquisiti effettuati entro due anni dalla data di entrata in vigore della

presente legge a condizione che la vecchia imbarcazione sia stata demolita.

3. La cancellazione dai registri è comprovata dal verbale di demolizione redatto dall'autorità marittima o della navigazione interna nonché dall'estratto del registro delle imbarcazioni da diporto, rilasciato dall'ufficio di iscrizione, dal quale risultino gli estremi dell'avvenuta cancellazione.

4. I materiali provenienti dalla rottamazione delle unità da diporto costruite con materie plastiche nonché quelli provenienti dalla bonifica delle aree portuali pubbliche, non in concessione, sono distrutti in centri autorizzati dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.

5. Le spese effettuate per le finalità di cui al comma 4 sono poste a carico del bilancio dello Stato, per l'anno di entrata in vigore della legge e per il successivo esercizio finanziario.

ART. 16.

(Campi di regata e di allenamento per la motonautica).

1. Per lo svolgimento delle gare e delle manifestazioni motonautiche nonché per gli allenamenti sono istituite nell'ambito di ciascuna direzione marittima campi di regate delimitati da boe e da galleggianti. Gli specchi acquei da riservare alle gare e agli allenamenti sono individuati in zone, lontane dai centri abitati, che non intralciano la rotta delle navi commerciali e l'attività di pesca.

2. Qualora nell'ambito di una direzione marittima, per le caratteristiche geografiche o morfologiche della costa, non sia possibile realizzare e riservare specchi acquei per le attività agonistiche, le gare e le manifestazioni sportive sono effettuate nelle zone in cui i campi di gara sono stati istituiti.

ART. 17.

(Turismo nautico).

1. Si definisce turismo nautico l'attività svolta con le unità da diporto ai fini

turistici e ricreativi connessi alle attività economiche di produzione, di servizi e di tempo libero.

2. Ai fini di cui al comma 1, sono imprese turistiche:

a) le imprese di gestione delle strutture ricettive della nautica;

b) le imprese esercenti l'attività di locazione e di noleggio delle unità da diporto;

c) le imprese di intermediazione per la locazione e il noleggio delle unità da diporto;

d) le imprese esercenti l'attività sportiva subacquea;

e) le agenzie di consulenza per la nautica da diporto.

ART. 18.

(Disciplina della circolazione dei natanti).

1. La navigazione degli *acquascooter* e dei natanti da diporto, di cui all'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come da ultimo modificato dall'articolo 3 della presente legge, e l'esercizio della locazione e del noleggio per finalità ricreative nonché per gli usi turistici di carattere locale, sono disciplinati con provvedimento del direttore marittimo competente per territorio.

ART. 19.

(Sosta delle unità da diporto in banchina).

1. Nei porti e negli approdi turistici pubblici la competente autorità marittima stabilisce, ove possibile, le aree portuali destinate ai lavori di riparazione o di carenaggio delle unità da diporto. Le operazioni di alaggio e di varo delle imbarcazioni da diporto non sono soggette a formalità amministrative.

2. Per la sosta sulle banchine, di durata superiore alle ventiquattro ore, gli interessati devono richiedere l'autorizzazione all'autorità marittima locale che, in rela-

zione alla natura dei lavori da eseguire, autorizza il periodo di stazionamento stabilendo le relative condizioni.

ART. 20.

(Trasporto eccezionale su strada di unità da diporto).

1. All'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 26-bis. Per le unità da diporto l'autorizzazione al trasporto in condizioni eccezionali, di cui al comma 9, è rilasciata con l'osservanza di un servizio di scorta tecnica ».

CAPO II

STRUTTURE RICETTIVE
PER LA NAUTICA

ART. 21.

(Decadenza dalla concessione).

1. Al primo comma dell'articolo 47 del codice della navigazione, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« f-bis) per fallimento del concessionario ».

ART. 22.

(Cessione in uso degli ormeggi nei porti turistici).

1. Dopo l'articolo 47 del codice della navigazione, come modificato dall'articolo 21 della presente legge, è inserito il seguente:

« ART. 47-bis. — *(Cessione in uso degli ormeggi nei porti turistici).* — I concessionari di porti, di approdi turistici o di porzioni dei medesimi, destinati alla nautica da diporto, in deroga a quanto previsto dall'articolo 47, primo comma, let-

tera c), possono cedere a terzi, a titolo oneroso, l'uso delle banchine e degli specchi acquei per l'ormeggio, definito posto barca, per un determinato periodo e comunque non superiore a quello della durata della concessione.

La cessione in uso del posto barca può essere effettuata in forma di quote di partecipazione ovvero, se il concessionario è una società, mediante la partecipazione azionaria.

Il concessionario, a garanzia dell'obbligazione assunta, deve effettuare una cauzione, in forma di fidejussione bancaria, a favore dell'utilizzatore, pari all'importo contrattuale pattuito. La relativa certificazione deve essere depositata presso l'autorità che ha assentito la concessione.

Alla scadenza del periodo, la cauzione è restituita al concessionario. In caso di fallimento del concessionario la somma è devoluta interamente all'utilizzatore.

La disposizione di cui al quarto comma non si applica alle concessioni assentite agli enti territoriali o alle società costituite in forma di capitali mista, pubblica e privata ».

ART. 23.

(Durata delle concessioni).

1. Le concessioni demaniali marittime per la costruzione di strutture ricettive per la nautica, realizzate anche in parte su terreno di proprietà privata, collegate con le acque pubbliche marittime o interne mediante canali di comunicazione, hanno la durata di anni cinquanta. Alla scadenza possono essere rinnovate per un ulteriore periodo non superiore a cinquanta anni. Al termine di tale periodo sono acquisite allo Stato.

ART. 24.

(Disposizioni fiscali).

1. Le spese sostenute dal concessionario per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture ricettive della nautica, previste dall'articolo 1 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repub-

blica 2 dicembre 1997, n. 509, sono de-
traibili nella misura del 50 per cento
dell'importo delle relative fatture.

CAPO III

SEGNALAZIONE DEI PARCHI E RISERVE MARINE

ART. 25.

*(Moratoria per l'istituzione
di nuovi parchi marini).*

1. I punti foranei delimitanti le aree geografiche dei parchi e delle riserve marine, di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, e successive modificazioni, entro le quali è vietata la navigazione senza la prescritta autorizzazione, devono essere individuati con mezzi e con strumenti di segnalazione internazionalmente riconosciuti. Nelle more della segnalazione delle aree, l'istituzione di nuovi parchi e di riserve marine è sospesa.

ART. 26.

(Sanzioni).

1. All'articolo 30 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo comma le parole: « sanzione amministrativa da lire 200.000 a lire 5 milioni » sono sostituite dalle seguenti: « sanzione amministrativa pecuniaria da 516 euro a 3.099 euro »;

b) al secondo comma le parole: « alla confisca » sono sostituite dalle seguenti: « al fermo amministrativo, per un periodo non superiore ad un mese, »;

c) dopo il terzo comma è aggiunto il seguente:

« Nelle aree marine protette sprovviste dei mezzi di segnalazione le sanzioni sono ridotte alla metà ».

Lire 1000 = € 0,52



14PDL0020390