

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(PRANDINI)

di concerto col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(VASSALLI)

col **Ministro del Tesoro**

(AMATO)

col **Ministro della Difesa**

(ZANONE)

col **Ministro delle Finanze**

(COLOMBO)

col **Ministro dei Lavori Pubblici**

(FERRI)

col **Ministro dei Trasporti**

(SANTUZ)

col **Ministro del Turismo e dello Spettacolo**

(CARRARO)

col **Ministro dell'Ambiente**

(RUFFOLO)

e col **Ministro per gli Affari Regionali ed i Problemi Istituzionali**

(MACCANICO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 NOVEMBRE 1988

Disciplina della portualità turistica

ONOREVOLI SENATORI. - La nautica da diporto non è più un fenomeno di *élite* ma una realtà di grande rilevanza sociale che comporta conseguenze economiche ed occupazionali di prim'ordine: basti considerare che essa impegna già oggi più di ventimila addetti, oltre a centomila unità nell'indotto, e che è ancora ben lontana dall'aver sviluppato appieno le sue potenzialità di crescita.

Infatti, secondo un recentissimo studio del Centro interdipartimentale per il calcolo scientifico dell'Università degli Studi di Roma, l'evoluzione della consistenza globale del parco unità da diporto stazionante in Italia è la seguente:

|       |                         |
|-------|-------------------------|
| 1960: | 10.500;                 |
| 1980: | 495.000;                |
| 1985: | 630.000;                |
| 1995: | 2.458.000 (previsione). |

A fronte di questo grandioso sviluppo si constata purtroppo il protrarsi di una situazione di assoluta insufficienza delle indispensabili infrastrutture ricettive per la nautica da diporto - che oltre tutto ha esigenze non superiori ma certamente ben diverse rispetto alle altre attività marinare - sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo.

Tale situazione di inadeguatezza è destinata a costituire un freno all'espansione della nautica nazionale e di quella estera che fa capo all'Italia, con pesante penalizzazione rispetto ai Paesi mediterranei nostri concorrenti sul mercato del turismo, e alle relative opportunità occupazionali. A tal ultimo riguardo preme sottolineare che la soluzione del problema della ricettività presenta il pregio di creare posti di lavoro a scarso investimento (50 milioni per posto; e si tratta di previsione approssimata per eccesso), a fronte degli investimenti richiesti per creazione di posti di lavoro in altri comparti (per esempio, lire 500 milioni per ogni posto nell'industria). L'impiego nella portualità turistica inoltre non richiede alta specializzazione, ed è quindi acquisibile

facilmente e con costi contenuti; soprattutto, crea lavoro «a misura d'uomo», cioè in buona parte all'aria aperta, senza eccessi di ripetitività, facilitando gli scambi interpersonali e i momenti di aggregazione sociale.

Nè va sottaciuto che il perpetuarsi dell'attuale insufficienza nella ricettività portuale turistica porterà certamente a una situazione esplosiva allorchè ogni residua capacità dei porti esistenti sarà esaurita.

Eppure i potenziali investimenti - sia pubblici che privati - necessari in questo settore per realizzare posti di ormeggio adeguati per quantità e qualità non mancano: tuttavia le incertezze del quadro normativo di riferimento e la lunghezza e farraginosità delle procedure costituiscono oggi una pesante remora allo sviluppo di ulteriori iniziative.

Il presente schema di disegno di legge, che fa seguito alla precedente iniziativa legislativa «Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto», e ne costituisce l'ideale coronamento, si propone di porre rimedio a questo deplorabile stato di cose, svincolando le energie imprenditoriali ed economiche pronte a impegnarsi nel settore.

Una nota particolare merita l'incentivo che si intende dare agli approdi da realizzare mediante escavo di terreni retrostanti la costa, in considerazione del più morbido impatto ambientale di tale opera: a tal fine viene riconosciuto a siffatte iniziative un trattamento più favorevole anche per quanto concerne il regime giuridico-dominicale e quello fiscale dei complessi così ricavati.

Non va infine trascurato il contributo che lo schema intende apportare a una più rigorosa disciplina delle attività che si svolgono all'interno delle basi nautiche. A tal fine vengono opportunamente responsabilizzati i direttori di porto o approdo - che qui per la prima volta trovano un riconoscimento legislativo - conferendo loro attribuzioni di rilevanza pubblica e

incardinandoli come ausiliari e fiancheggiatori nell'organizzazione periferica della marina mercantile. Al tempo stesso s'impongono regole di trasparenza tariffaria alle attività tecniche ed economiche svolte all'interno delle basi nautiche.

Passando all'analisi del testo, l'articolo 1 indica, nello sviluppo e nell'ordinato e sicuro esercizio delle infrastrutture per la nautica da diporto, le finalità della legge.

L'articolo 2 distingue le basi per la ricettività della nautica da diporto in tre tipi: i «porti turistici», gli «approdi turistici» e i «punti di ormeggio».

L'articolo 3 definisce i porti turistici. Essi risultano individuati in quelle strutture portuali già esistenti e distolte in tutto o in parte dalla destinazione originaria per essere attrezzate e destinate alla nautica da diporto.

L'articolo 4 definisce invece gli approdi turistici come strutture che nascono con la precipua destinazione alla nautica da diporto.

L'articolo 5 definisce i punti di ormeggio quali strutture minori che costituiscono l'anello di congiunzione tra terra-ferma e mare, rivolti soprattutto alle esigenze della nautica minore e di quella carrellabile.

L'articolo 6 prevede le strutture ricettive gestite da imprese turistiche, nell'ambito di riferimento della navigazione da diporto nelle acque marittime, indicandole fra quelle asservite ai porti, agli approdi turistici e ai punti di ormeggio. Inoltre viene abrogata la denominazione di punto di ormeggio di cui all'articolo 29 della legge 26 aprile 1986, n. 193, con riferimento alla navigazione da diporto nelle acque marittime.

L'articolo 7, allo scopo di incentivare la realizzazione di approdi turistici, per i quali sono necessari ingenti capitali, disciplina con precisione il regime giuridico-dominicale delle opere che verranno realizzate in modo da consentire all'imprenditore concessionario una preventiva valutazione della convenienza economica dell'investimento. Inoltre, per incentivare, come si è detto precedentemente, la realizzazione di approdi mediante escavo di terreni retrostanti la costa - che appare preferibile sotto il profilo dell'impatto ambientale - è stata prevista una forma particolare di

individuazione preventiva delle aree ed opere da assoggettare a regime demaniale marittimo.

L'articolo 8 dispone che i progetti per porti, approdi turistici ed ormeggi sono sottoposti alla valutazione di impatto ambientale di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, e prevede, inoltre, che i progetti medesimi hanno corso qualora la relativa pronuncia di compatibilità ambientale non sia intervenuta entro novanta giorni dalla comunicazione dei progetti.

L'articolo 9 individua nel Ministro della marina mercantile l'autorità cui compete la determinazione di quei porti o porzioni di porto che, compatibilmente con le previsioni della programmazione portuale, sono suscettibili di essere destinati alla nautica da diporto, ai sensi dell'articolo 3.

L'articolo 10 persegue lo snellimento e la semplificazione delle procedure per il rilascio della concessione di siti per la nautica da diporto. A tal fine viene stabilito che l'autorità marittima svolge preliminarmente un'istruttoria speditiva volta ad acquisire i pareri del genio civile per le opere marittime, dell'intendenza di finanza e delle autorità militari. Le restanti pronunce vengono richieste direttamente dall'interessato che, in tal modo, ha la possibilità di tutelarsi contro il silenzio-rifiuto ed impugnare autonomamente le determinazioni assunte dalle altre Amministrazioni sulla base di motivazioni del tutto estranee alla possibilità di cognizione da parte dell'Amministrazione della marina mercantile.

L'articolo 11 prevede una opportuna prelazione nel rinnovo della concessione al precedente titolare che ne faccia richiesta. Ciò allo scopo di incentivare il concessionario ad esercitare con il massimo scrupolo la concessione fino all'ultimo giorno, compiendo tutti gli investimenti necessari per la buona manutenzione e il periodico rinnovo delle opere e degli arredi.

L'articolo 12 contiene disposizioni per la determinazione dei canoni, coerente con i nuovi criteri proposti in termini generali per tutte le concessioni demaniali marittime da apposite disposizioni inserite nel disegno di legge finanziaria 1989; criteri i quali prevedono che tale determinazione è riferita alla

superficie delle aree assentite ed alla volumetria delle opere da realizzarvi.

Il canone può essere ridotto, con decreto del Ministro della marina mercantile, in misura non superiore alla metà, fin tanto che non vi sia una utilizzazione lucrativa, anche parziale, della concessione.

L'articolo 13 prevede la facoltà del concessionario di preporre altri, con il benestare dell'autorità marittima concedente, alla gestione di particolari servizi nell'ambito del porto o approdo turistico, e ciò avuto riguardo alla complessità dell'organizzazione dei servizi stessi che nella realtà attuale possono essere sempre gestiti direttamente ed esclusivamente dal concessionario.

L'articolo 14 stabilisce che la competenza dell'autorità marittima ad emanare disposizioni per la polizia e la sicurezza dei porti e a provvedere alla relativa vigilanza si estende anche a tutte le opere costituenti l'approdo turistico o il punto d'ormeggio, ivi comprese quelle realizzate su proprietà privata ma costituenti funzionalmente parte integrante di un unico complesso.

L'articolo 15 individua e dà riconoscimento giuridico ad una particolare figura professionale: quella del direttore di porto o di approdo turistico. Già oggi, in ogni così detta «marina» esistente, le società che gestiscono il porto hanno provveduto a nominare e mantenere a proprie spese un funzionario che, con la denominazione di «direttore del porto turistico» od altra equivalente, sovrintende ai relativi servizi tecnici e marinai. In tale veste egli deve vigilare sul personale dipendente addetto a tali servizi; controllare che tutte le attività nel porto si svolgano al meglio e comunque nel rispetto delle norme del regolamento interno, e che nessun utente crei fastidi e turbative a terzi; coordinare i vari servizi che si svolgono nel porto ed altre attività consimili: in pratica, il direttore del porto turistico è già oggi una figura di grande rilievo pratico e, per l'utente, è spesso un sicuro punto di riferimento per qualsiasi problema.

La disciplina dell'articolo 15 conferisce al direttore di porto o di approdo turistico la figura di «incaricato di pubblico servizio»; gli attribuisce un chiaro e opportuno primato tra tutti i soggetti che operano all'interno del

porto o dell'approdo turistico; ne fa un fiancheggiatore e un collaboratore delle autorità, anche in forza del dovere di rapporto relativo ad ogni fatto illecito od evento straordinario che si verifichi nell'ambito della base nautica.

Infine si ribadisce che il personale che lavora all'interno di porti ed approdi turistici è soggetto al potere disciplinare previsto dall'articolo 1249, numero 2, del codice della navigazione. Ciò allo scopo di chiarire che l'autorità marittima ha il potere di intervenire anche nei porti ed approdi turistici con la dovuta immediatezza, tempestività e snellezza procedurale per reprimere comportamenti negligenti che, pur non configurando gli estremi di reato, risultano tuttavia pericolosi per la sicurezza e l'incolumità di tutti gli utenti del porto.

La *ratio* che ispira l'articolo 16 è quella di impedire che tutti i punti d'ormeggio vengano ceduti a unità stanziali o ad unità che sostano per lunghi periodi e di assicurare alle unità da diporto in transito la possibilità di trovare posto grazie alla riserva di un'aliquota di ormeggi non inferiore al dieci per cento.

Il tempo massimo di permanenza delle unità in transito, invece, sarà oggetto di disciplina del regolamento interno del porto o dell'approdo (di cui all'articolo 18) per evitare l'eccessiva rigidità di una norma di legge.

L'articolo 17 stabilisce norme per la corretta assegnazione degli ormeggi alle unità in transito.

L'articolo 18 prevede che ogni porto o approdo turistico abbia un proprio regolamento interno, predisposto dal concessionario, che diventa esecutivo dopo l'ordinanza di approvazione del capo del circondario marittimo competente per territorio.

Il regolamento contiene norme particolari che sono relative all'impiego delle aree delle infrastrutture di uso comune, alla disciplina dei parcheggi e della viabilità a terra, al servizio di assistenza agli utenti, all'igiene e al decoro della base nautica, alla disciplina delle attività suscettibili di arrecare disturbo o molestie agli utenti della basi nautiche, ed infine a tutto quanto attiene in genere all'efficienza del porto o dell'approdo turistico. Lo stesso articolo 18 prevede per i contravventori ai divieti contenuti nel regolamento una sanzione amministrativa

consistente nel pagamento di una somma di denaro da lire 100.000 a lire 600.000; le violazioni sono accertate dalle autorità marittime secondo le rispettive competenze.

L'articolo 19 prevede l'approvazione da parte del capo del circondario marittimo, ove non diversamente disciplinato, delle tariffe per l'erogazione dei servizi attinenti alla navigazione offerti nell'ambito del porto, come l'ormeggio, il rifornimento idrico, l'alaggio e varo, eccetera, cioè di quelle prestazioni svolte in regime non perfettamente concorrenziale e con prezzi non sottoposti altrimenti ad alcun controllo amministrativo.

L'articolo 20 precisa i compiti a rilevanza pubblica di un concessionario del punto d'ormeggio, e le tariffe dei servizi ivi prestati, ove non diversamente disciplinate, sono approvate con ordinanza del capo del circondario marittimo.

L'articolo 21 prevede che, nei casi di inosservanza delle disposizioni di legge o di regolamento in materia di polizia dei porti e del demanio marittimo, negli approdi turistici e nei punti di ormeggio si applicano le norme del codice della navigazione.

L'articolo 22 fa salve le competenze e le attribuzioni delle regioni nella materia disciplinata dal presente disegno di legge.

L'articolo 23, infine, fa salvi i rapporti costituiti sotto la precedente normativa e la validità dell'istruttoria già svolta prima dell'entrata in vigore della presente legge.

\* \* \*

Non si fa luogo alla redazione della relazione tecnica in quanto il provvedimento non reca nuove o maggiori spese nè comporta minori entrate.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

*(Finalità della legge)*

1. La presente legge definisce i principi fondamentali, le norme procedurali e le modalità operative in materia di infrastrutture ricettive per la nautica da diporto, allo scopo di favorirne e di garantirne l'ordinato e sicuro esercizio.

## Art. 2.

*(Basi nautiche)*

1. Le basi per la ricettività della nautica da diporto comprendono le opere e gli arredi attinenti alla navigazione marittima, destinati al ridosso, allo stazionamento in acqua, al ricovero a terra, al rifornimento e all'assistenza tecnica delle unità da diporto e all'assistenza dei relativi utenti.

2. Le basi nautiche di cui al comma 1 si distinguono in:

- a) porti turistici;
- b) approdi turistici;
- c) punti d'ormeggio.

3. Nelle zone umide di valore internazionale e nelle riserve naturali terrestri, marine o miste, non può essere localizzata la costruzione di approdi turistici o punti di ormeggio.

## Art. 3.

*(Porti turistici)*

1. I porti turistici sono i porti o le porzioni di porto che sono sottratti al servizio al quale risultano destinati per essere adibiti a basi per la nautica da diporto.

## Art. 4.

*(Approdi turistici)*

1. Gli approdi turistici sono i complessi di strutture fisse realizzati allo scopo di servire unicamente o precipuamente alla nautica da diporto. Essi sono:

a) stanziali, quando ciascun posto di ormeggio, fatta salva la riserva di cui all'articolo 16, è di uso esclusivo di un determinato soggetto;

b) di transito, quando sono adibiti prevalentemente alla ricezione e all'assistenza di unità da diporto di passaggio, con permanente offerta del servizio.

## Art. 5.

*(Punti di ormeggio)*

1. I punti d'ormeggio sono le aree demaniali marittime dotate di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, prevalentemente destinate all'alaggio e varo di piccole imbarcazioni e di natanti e all'imbarco e sbarco degli utenti.

2. Al punto di ormeggio possono essere asserviti impianti di ricovero, come piazzali di parcheggio e strutture di rimessaggio e di insilamento, nonchè servizi di prima assistenza tecnica, di rifornimento e di ristorazione.

## Art. 6.

*(Strutture ricettive gestite da imprese turistiche)*

1. La denominazione di punto di ormeggio di cui all'articolo 29 della legge 26 aprile 1986, n. 193, relativamente alla navigazione da diporto nelle acque marittime, è abrogata.

2. Le strutture ricettive previste dall'articolo 29 della succitata legge n. 193 del 1986, per quanto concerne la navigazione da diporto nelle acque marittime, sono quelle asservite alle basi nautiche di cui al comma 2 dell'articolo 2.

## Art. 7.

*(Costruzioni e opere per gli approdi turistici  
e i punti di ormeggio)*

1. Tutte le costruzioni e le opere relative agli approdi turistici di cui all'articolo 4, quali moli di ridosso e frangionde, ripe artificiali, banchine, scali, argini e moli per difendere gli approdi dagli interramenti, fari, torri a segnali, gavitelli, segnali destinati a guida o ad ormeggio e quelle aventi lo scopo di mantenere percorribili i fondali, facilitarne l'accesso e l'uscita ed aumentarne la sicurezza nonchè gli specchi e le vie d'acqua, i fabbricati e le aree ad uso di pubbliche amministrazioni per i servizi tecnici, amministrativi e di polizia degli approdi stessi, anche se realizzate su aree di proprietà privata o, comunque, non sottoposte a regime demaniale marittimo, una volta completata la loro realizzazione ed intervenuto il collaudo definitivo, sono acquisite allo Stato e sottoposte alla disciplina in vigore per i beni demaniali marittimi e per le relative pertinenze di cui agli articoli 28 e 29 del codice della navigazione.

2. Le costruzioni e le opere costituenti l'approdo turistico, realizzate dal concessionario su aree demaniali marittime, diverse da quelle di cui al comma 1, al termine della concessione ovvero alla data del provvedimento di revoca o della dichiarazione di decadenza della stessa in applicazione, rispettivamente, degli articoli 42 e 47 del codice della navigazione sono acquisite allo Stato per costituire pertinenze demaniali marittime, senza alcun compenso o rimborso, salva la facoltà di ordinarne la demolizione ai sensi dell'articolo 49 del codice della navigazione. In caso di revoca si applicano i principi stabiliti dal codice della navigazione.

3. Le costruzioni e le opere edificate su aree di proprietà privata o, comunque, non sottoposte a regime demaniale marittimo, non rientranti tra quelle indicate al comma 1, nonchè le aree sulle quali insistono, anche se comprese nel perimetro dell'approdo turistico definito con l'atto di concessione, conservano la loro natura e situazione giuridica.

4. Qualora la concessione non venga rinnovata alla scadenza, l'autorità marittima eserci-

ta sulle costruzioni, sulle opere e sulle aree di cui al comma 3 le potestà stabilite dall'articolo 55 del codice della navigazione, nonchè l'attività di polizia portuale di cui all'articolo 14.

5. La individuazione delle costruzioni, delle opere e delle aree da assoggettare alla disciplina di cui ai precedenti commi è operata sulla base del progetto da realizzare nell'atto di concessione.

6. L'individuazione di cui al comma 5, risultante da apposita planimetria che è parte integrante dell'atto di concessione, è vincolante per il concessionario fin dal momento della sottoscrizione dell'atto di concessione e la relativa condizione giuridica dei beni e delle opere non può subire modificazioni per effetto di pretese fatte valere da eventuali danti o aventi causa del concessionario.

7. Le disposizioni di cui ai commi precedenti, per quanto applicabili, valgono anche in materia di punti di ormeggio.

#### Art. 8.

##### *(Valutazione di impatto ambientale)*

1. Ai fini della tutela delle risorse ambientali di foce e costiere, i progetti per porti, approdi turistici ed ormeggi sono sottoposti alla procedura di valutazione di impatto ambientale di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377.

2. I progetti di cui al comma 1 hanno corso qualora la pronuncia di compatibilità ambientale non sia intervenuta entro novanta giorni dalla comunicazione dei progetti stessi.

#### Art. 9.

##### *(Individuazione dei porti turistici)*

1. Il Ministro della marina mercantile, su proposta del direttore marittimo, e sentiti i Ministri dei lavori pubblici e del turismo e dello spettacolo, determina i porti e le porzioni di porto da sottoporre al regime giuridico dei porti turistici ai sensi della presente legge.

## Art. 10.

*(Concessione)*

1. Con decreto del Ministro della marina mercantile da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, devono essere stabiliti i criteri di massima per l'adattamento e la gestione dei porti turistici di cui all'articolo 9 e per la costruzione e per la gestione delle altre basi per la nautica da diporto.

2. Con il decreto di cui al comma 1 dovranno essere stabiliti anche i criteri, per l'affidamento in concessione a privati, società o enti pubblici, dell'adattamento o della costruzione delle basi e della loro gestione.

3. Le domande per ottenere la concessione di cui al comma 2 dovranno essere presentate secondo le modalità stabilite per la concessione di beni demaniali marittimi nel codice della navigazione e nel relativo regolamento di esecuzione per la navigazione marittima.

4. L'autorità marittima competente svolgerà una istruttoria preliminare della domanda conformandosi a criteri di snellezza e di celerità ed acquisendo in ogni caso i pareri indicati agli articoli 12 e 13 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione nonché quelli delle autorità militari e dell'Istituto idrografico della Marina.

5. Tutte le pronunce amministrative previste dalle disposizioni vigenti diverse da quelle indicate al comma 4, ivi comprese quelle attinenti alla tutela dell'ambiente ed alle norme urbanistiche, dovranno essere emesse dagli organi pubblici competenti in seguito ad apposita richiesta presentata direttamente dall'interessato.

6. La concessione è rilasciata dall'autorità marittima competente con le modalità e nei termini di cui all'articolo 36 del codice della navigazione e agli articoli 8 e 9 del relativo regolamento di esecuzione, previa acquisizione di tutte le pronunce di cui al comma 5.

## Art. 11.

*(Rinnovo)*

1. Alla scadenza, la concessione delle basi di cui all'articolo 2 è rinnovata a favore del

medesimo concessionario che ne faccia richiesta, salvo che altri richiedenti non offrano maggiori garanzie di proficua utilizzazione del bene e sempre che non siano intervenute diverse esigenze di carattere pubblico.

Art. 12.

*(Canoni)*

1. Durante il periodo di realizzazione delle opere costituenti l'approdo turistico di cui all'articolo 4, il canone, determinato in conformità alla normativa vigente, può essere ridotto, con decreto del Ministro della marina mercantile, in misura non superiore alla metà, fin tanto che non vi sia una utilizzazione lucrativa, anche parziale, della concessione.

2. Lo stesso criterio di riduzione è applicato, in relazione alle aree ed alle opere di cui all'articolo 7, comma 2, per la parte realizzata su aree originariamente non demaniali marittime.

Art. 13.

*(Ausiliari di gestione)*

1. Il concessionario di una base nautica può conferire ad altri soggetti, in qualità di «ausiliari di gestione», previo parere favorevole dell'autorità marittima concedente e previa la loro iscrizione in appositi elenchi tenuti dal capo del circondario marittimo, la gestione di singole attività ausiliarie.

Art. 14.

*(Sottoposizione all'autorità marittima)*

1. L'approdo turistico e il punto d'ormeggio, anche quando sono situati soltanto in parte entro i confini del demanio marittimo, sono interamente sottoposti alle modalità operative di cui alla presente legge e, in ogni caso, alle disposizioni di polizia stabilite dall'autorità marittima.

## Art. 15.

*(Direttore di porto turistico  
e di approdo turistico)*

1. Alle attività tecniche ed operative che si svolgono nel porto turistico o nell'approdo turistico è preposto rispettivamente il direttore di porto turistico e il direttore di approdo turistico.

2. Il direttore di porto turistico o di approdo turistico è nominato, su proposta del concessionario, dal capo del compartimento marittimo competente per territorio che ne vaglia l'idoneità tecnica.

3. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce i requisiti per la nomina a direttore di porto turistico o di approdo turistico.

4. Salve le competenze dell'autorità marittima stabilite dal capo I, titolo III, libro primo, parte prima, del codice della navigazione e dalle norme del regolamento di esecuzione per la navigazione marittima, il direttore di porto turistico o di approdo turistico vigila sull'osservanza delle norme e delle direttive impartite dall'autorità marittima in materia di entrata e uscita, movimento, ancoraggio e ormeggio delle unità da diporto; cura l'efficienza dei servizi integrativi antincendio e antinquinamento ed organizza il servizio di pronto-soccorso; ricorrendone la necessità e l'urgenza, può ordinare l'ormeggio, il disormeggio ed ogni altra manovra delle unità stesse riferendone immediatamente all'autorità marittima; coopera con l'autorità marittima nel soccorso a navi in pericolo o a naufraghi; sorveglia tutto quanto concerne in genere la sicurezza del porto turistico o dell'approdo turistico nonchè il rispetto del regolamento di cui all'articolo 18, informando immediatamente l'autorità marittima e quella di pubblica sicurezza qualora si verificano avvenimenti che possano turbare l'ordine pubblico od altri eventi straordinari.

5. Il direttore di porto turistico o di approdo turistico è incaricato di pubblico servizio; ha l'obbligo di denunciare agli ufficiali di polizia giudiziaria, appena ne abbia notizia, i reati per

i quali si debba procedere d'ufficio, commessi nel porto turistico o nell'approdo turistico.

6. Coloro che esercitano un'attività professionale nell'interno del porto turistico o dell'approdo turistico sono soggetti, nell'esplorazione di tale attività, alla vigilanza del direttore del porto turistico o dell'approdo turistico, il quale riferisce al comandante di porto competente ad esercitare il potere disciplinare a norma dell'articolo 1249, numero 2, del codice della navigazione.

#### Art. 16.

##### *(Riserva dei punti di accosto)*

1. Il direttore del porto o dell'approdo turistico stanziale di cui al comma 1, lettera a), dell'articolo 4, deve riservare almeno un decimo dei punti di accosto alle unità da diporto di passaggio, che potranno permanere nel porto o nell'approdo per un tempo non superiore a quello previsto nel regolamento di cui all'articolo 18.

2. Nell'atto di concessione la riserva di cui al comma 1 può essere determinata in misura superiore al decimo.

#### Art. 17.

##### *(Accosti delle unità da diporto)*

1. Il direttore del porto turistico o dell'approdo turistico di transito nonché il direttore dell'approdo turistico stanziale limitatamente all'aliquota di cui all'articolo 16, nel regolare gli accosti delle unità da diporto, devono osservare, di regola, l'ordine di arrivo, salve le prenotazioni in atto risultanti da apposito registro ufficiale vidimato dall'autorità marittima e da questa in qualsiasi momento ispezionabile.

#### Art. 18.

##### *(Regolamento)*

1. Ogni porto turistico o approdo turistico deve avere un regolamento contenente norme particolari riguardanti:

a) l'impiego delle aree delle infrastrutture di uso comune;

- b) la disciplina dei parcheggi e della viabilità a terra;
- c) il servizio di assistenza agli utenti;
- d) l'igiene e il decoro della base nautica;
- e) la disciplina delle attività suscettibili di arrecare disturbo o molestie agli utenti della base nautica;
- f) tutto quanto attiene in genere all'efficienza del porto o dell'approdo turistico.

2. Il regolamento è predisposto dal concessionario e diventa esecutivo dopo l'ordinanza di approvazione del capo del circondario marittimo competente per territorio.

3. Chiunque contravviene a un divieto contenuto nel regolamento di cui al presente articolo è assoggettato alla sanzione amministrativa consistente nel pagamento di una somma di denaro da lire 100.000 a lire 600.000. Le violazioni sono accertate dalle autorità marittime secondo le rispettive competenze.

#### Art. 19.

##### *(Tariffe)*

1. Le tariffe dei servizi prestati nel porto turistico o nell'approdo turistico, ove non diversamente disciplinato, sono approvate con ordinanza del capo del circondario marittimo.

2. Il direttore di porto turistico o di approdo turistico vigila sulla loro corretta applicazione e ne risponde all'autorità marittima

#### Art. 20.

##### *(Sicurezza dei punti di ormeggio)*

1. Il concessionario del punto di ormeggio sovrintende alla sicurezza delle attività svolte nel punto di ormeggio e informa immediatamente l'autorità marittima di ogni evento straordinario.

2. Le tariffe dei servizi prestati nel punto di ormeggio, ove non diversamente disciplinato, sono approvate con ordinanza del capo del circondario marittimo.

## Art. 21.

*(Sanzioni penali)*

1. Nei casi di inosservanza negli approdi turistici e nei punti di ormeggio delle disposizioni di legge o di regolamento in materia di polizia dei porti e del demanio marittimo, si applicano le norme del codice della navigazione.

## Art. 22.

*(Competenza regionale)*

1. Nella materia disciplinata dalla presente legge sono fatte salve le competenze e le attribuzioni delle Regioni.

## Art. 23.

*(Disposizioni finali)*

1. Restano comunque salvi i rapporti derivanti dalle concessioni assentite prima della data di entrata in vigore della presente legge.

2. Per le domande di concessione delle basi di cui all'articolo 2, prodotte anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, restano salvi gli atti istruttori già compiuti o acquisiti alla stessa data. Gli ulteriori atti istruttori e la disciplina dell'atto di concessione sono regolati dalla presente legge.