

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 722

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore CUTRUFO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 OTTOBRE 2001 (*)

—————

Provvedimenti di sostegno del settore della nautica da diporto
e del turismo nautico

—————

—————
(*) *Testo ritirato dal presentatore*

ONOREVOLI SENATORI. - 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 esistenti.

Con l'articolo 1 sono state modificate talune disposizioni della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sulla navigazione da diporto, riguardanti:

a) la definizione di natante e imbarcazione da diporto;

b) 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»;

c) la modifica alle modalità di accertamento della potenza dei motori da installare 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-

tiva ISO/EN 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.

Esso, 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*». Diversamente dalla vigente normativa, per le unità fino a 15 metri, oltre ai titoli di proprietà tradizionali, è previsto che il titolo possa essere costituito in forma di atto

di notorietà, autenticato con le modalità previste dalle norme sullo snellimento dell'attività amministrativa.

Da evidenziare che con la dichiarazione di notorietà viene inoltre colmata la lacuna giuridica che consente ai possessori di natanti da diporto di poter produrre un idoneo titolo allorchè decidano di iscrivere l'unità nei registri delle imbarcazioni da diporto. I natanti infatti non hanno l'obbligo della iscrizione nei registri sin dall'origine; per essi vale il principio «possesso vale titolo» per cui sia che il possesso avvenga a titolo originario che derivato non è richiesto alcun titolo di proprietà. 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 14 agosto 1996, n. 436, escluse dall'applicazione della direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 giugno 1994.

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 è stata ridefinita la categoria dei natanti, ferma restando la possibilità per il diportista di iscriverli nei registri in qualsiasi momento. La lunghezza fuori tutto delle unità a motore è stata portata a metri 10 equiparando in tal modo i natanti da diporto a motore a quelli a vela con o senza motore ausiliario. Con la stessa norma è stata inoltre 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 apparizione 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 ove 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 la soppressione del terzo comma dell'articolo 38 della legge n. 50 del 1971 e dell'articolo 11, comma 3, lettera a), del decreto legislativo n. 436 del 1996. 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 prevede alcun titolo. Con gli sviluppi che sta avendo la società civile italiana che non è più quella dell'inizio degli anni '70 epoca in cui 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 soppressione 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 30 dicembre 1999, n. 507, 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 due milioni ad un massimo di dodici milioni di lire. In breve per un natante con motore a bordo che naviga nello specchio ac-

queo dei 200-300 metri dalla spiaggia (zona vietata alla circolazione dei natanti) la sanzione con pagamento liberatorio ammonta a lire quattro milioni (doppio del minimo). Al riguardo, nella relazione illustrativa dell'articolo 51 del decreto legislativo 24 giugno 1998, n. 213, 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 costituito 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 navigazione, bensì alla legge speciale espressamente voluta dal legislatore per la navigazione da diporto (la n. 50 del 1971) che all'articolo 39 prevede analoghe violazioni, ma con sanzioni più eque.

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

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 Epirb, attualmente reso obbligatorio dal regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto, approvato con decreto ministeriale n. 478 del 1999.

L'articolo 8 estende l'abilitazione delle unità 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 del Parlamento europeo e del Consiglio 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.

L'articolo 9 demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il riordino delle competenze degli uffici provinciali della ex MCTC in materia di nautica da diporto. Con la soppressione della direzione generale del SANI (Servizio Autonomo Navigazione Interna), gli uffici provinciali della MCTC svolgono tuttora compiti e attribuzioni in materia di nautica da diporto (iscrizione delle imbarcazioni, patenti nautiche, ecc). Nelle zone marittime sede di provincia sono presenti contemporaneamente uffici delle capitanerie di porto e quelli provinciali della 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.

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 settantamila 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 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 venti miliardi.

L'articolo 11 stabilisce che nei casi di smarrimento o distruzione dei documenti di bordo (licenza di navigazione, certificato d'uso del motore), è consentito al diportista che abbia la certificazione di sicurezza in corso di validità di utilizzare temporaneamente l'unità, limitatamente 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, specie per il comando delle navi e delle imbarcazioni da diporto a vela nonchè 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). Il lavoro a bordo delle unità da diporto è attualmente assimilato a quello dei marittimi imbarcati su navi fino a 151 tonnellate 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.

Il parco nautico nazionale, specie quello delle unità di dimensioni intermedie, sta invecchiando; è necessario un suo rinnovamento. L'articolo 14 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 15 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 quella agonistica, nel quadro delle manifestazioni sportive nazionali e internazionali. È a tutti noto che i motoscafi *races*, gli *acquascooter*, per la loro particolare rumorosità, hanno talvolta difficoltà ad organizzare gare nelle località marittime specie durante la stagione estiva.

Con l'articolo 16 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 17 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, tutte attività che assicurano un lavoro stagionale a numerosi lavoratori del settore. Attualmente le autorità marittime competenti a disciplinare tali attività sono 94 (48 Capitanerie 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 sicu-

rezza 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 18 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 sede 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 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, tutte normali operazioni di breve durata che possono essere svolte senza particolari formalità.

Gli articoli 19, 20 e 21 sono volti alla tutela degli «acquirenti» dei posti-barca nei porti turistici e a salvaguardare gli interessi di coloro che realizzano strutture ricettive per la nautica «a secco» su proprietà privata. Uno dei problemi che condizionano 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, primo comma, all'articolo 47, 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 è accaduto. Nella fattispecie l'aggiudicatario dell'asta, autorizzato dall'Amministrazione 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 fidejussione 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 dall'acquisizione allo Stato delle opere realizzate alla scadenza del periodo di concessione, a norma dell'articolo 49 del codice della navigazione anche quando le strutture ricettive

della nautica sono state realizzate «a secco» con escavo di un bacino su proprietà privata con canale di comunicazione con le acque pubbliche. Il fatto di non poter conservare il bene come una propria azienda familiare da trasferire poi agli eredi, scoraggia i privati dall'investire capitali per realizzare porti o approdi turistici in zona di proprietà privata, non contigue al mare, ma successivamente rientrare tra i beni demaniali marittimi, in conseguenza della costruzione e la realizzazione di canali navigabili.

Gli articoli 22 e 23 propongono una moratoria dei parchi e delle riserve marine fino a quando i punti foranei (definiti attualmente dalle sole coordinate geografiche della latitudine e longitudine) non saranno indicati con mezzi di segnalazione 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 gli le sistemazioni a bordo non lo consentono. È inoltre urgente la revisione delle pesanti sanzioni previste dall'articolo 30 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, nei casi di violazioni, che comportano addirittura la confisca della barca, che può valere anche miliardi.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

MODIFICHE E INTEGRAZIONI
ALLA LEGGE SULLA NAVIGAZIONE
DA DIPORTO

Art. 1.

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

1. Alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, all'articolo 1 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il quarto e il quinto comma sono sostituiti dai seguenti:

«Ai fini della presente legge, le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:

a) unità da diporto: ogni costruzione destinata alla navigazione da diporto;

b) nave da diporto: ogni costruzione a motore o a vela, anche se con motore ausiliario, destinata alla navigazione da diporto avente lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri;

c) imbarcazione da diporto: ogni unità destinata alla navigazione da diporto avente lunghezza fuori tutto superiore a metri 10, a motore o a vela, anche se con motore ausiliario.

d) natante da diporto: ogni unità da diporto avente lunghezza fuori tutto non superiore a metri 10 a motore o a vela, anche se con motore ausiliario.

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»;

b) i commi ottavo e nono sono sostituiti dai seguenti:

«La potenza dei motori da installare a bordo delle unità da diporto, costruiti secondo le norme armonizzate della serie ISO/EN 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 dell'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».

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 (ex 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, di cui all'articolo 13 della legge sulla nautica da diporto, possono essere iscritte nei registri delle imbarcazioni da diporto, assumendone il relativo regime giuridico, e abilitate alla navigazione conformemente alla categoria di pro-

gettazione e di costruzione quale risulta dalla relativa certificazione.

3. I registri delle imbarcazioni da diporto che alla data di entrata in vigore della presente legge sono tenuti dagli Uffici marittimi minori e dagli Uffici provinciali (ex MCTC) sono accentrati 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 per l'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 15 metri, il titolo può essere, inoltre, costituito da un atto di notorietà registrato, redatto a norma dell'articolo 4 della legge 4 gennaio 1968, n. 15, e successive modificazioni, dal quale risultino le complete generalità e codice fiscale delle parti contraenti nonchè le caratteristiche tecniche dell'unità. 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 l'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 codice fiscale del presidente *pro-tempore* del sodalizio.

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

11. Per la pubblicità, gli interessati devono presentare all'ufficio di iscrizione l'atto di cui si chiede la trascrizione nonchè 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 in copia autenticata, da un pubblico ufficiale, anche quando il procedimento di registrazione non si è ancora concluso».

Art. 3.

(Definizione di natante)

1. Il primo comma dell'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, 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 10, a motore o 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 di norme)

1. Alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, all'articolo 38, il terzo comma è abrogato.

2. Al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, all'articolo 11, comma 3, la lettera a) è abrogata.

Art. 5.

(Sanzioni per violazione alle ordinanze)

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

«Le violazioni alle ordinanze emanate dalle competenti autorità marittime, ai sensi dell'articolo 81 del codice della navigazione e dell'articolo 59 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, 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, sono punite, salvo che il fatto non costituisca un più grave reato, con la san-

zione amministrativa pecuniaria da 206,58 euro a 1032,91 euro».

Art. 6.

(Assicurazione responsabilità civile)

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

«Le disposizioni di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, si estendono 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 citata legge n. 990 del 1969 si applicano, inoltre, ai motori amovibili di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità alla quale vengono applicati».

Art. 7.

(Apparati ricetrasmittenti)

1. Alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, l'articolo 49 è sostituito dal seguente:

«Articolo 49. - *1.* Le navi da diporto devono essere dotate di un impianto ricetrasmittente in radiofonia, ad onde ettometriche, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

2. Le unità da diporto di lunghezza inferiore ai 24 metri, che navigano a distanza superiore alle sei 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, quando prescritto dalle norme regolamentari, dall'obbligo dell'*Emergency Position Indicating Radio Beacon* (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 radioelettrico 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 prescritte 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, e successive modificazioni, 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: «e B)», sono sostituite dalle seguenti: «, 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 Direzione generale della motorizzazione civile trasporti in concessione (M.C.T.C.) 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 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 trenta giorni.

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

Art. 12.

(Qualifiche professionali a bordo delle unità da diporto)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti 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.

(Legge regolatrice del 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 dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento e dai contratti collettivi di lavoro.

2. Il rapporto di lavoro del personale extracomunitario imbarcato a bordo delle unità da diporto impiegate nel noleggio è regolamentato dalla legge scelta dalle parti e comunque nel rispetto delle convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) in materia di lavoro marittimo.

Art. 14.

(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 venga 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:

- a) sia iscritta nei registri delle imbarcazioni da diporto;
- b) sia stata demolita, ovvero venduta e trasferita, in un paese extracomunitario.

3. La cancellazione dai registri è comprovata dalla bolletta di esportazione doganale

ovvero dal verbale di demolizione redatto dall'autorità marittima o della navigazione interna nonchè dall'estratto del registro delle imbarcazioni da diporto, rilasciato dall'ufficio di iscrizione dal quale risultino gli estremi dell'avvenuta cancellazione.

4. Le imbarcazioni cancellate da registri per vendita in un paese extracomunitario non possono rientrare nei paesi dell'Unione europea per essere commercializzate. L'annotazione in tale senso è apposta nel registro ove l'unità era iscritta.

Art. 15.

(Campi di regata e di allenamento per la motonautica)

1. Per lo svolgimento delle gare e manifestazioni motonautiche nonchè per gli allenamenti, sono istituite nell'ambito di ciascuna direzione marittima campi di regate delimitati da boe e 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 in ambito di una direzione marittima, per le caratteristiche geografiche o morfologiche della costa, non fosse 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. 16.

(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. Sono imprese turistiche:

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

b) le imprese esercenti l'attività di locazione e 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. 17.

(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, e successive modificazioni, nonchè l'esercizio della locazione e del noleggio per finalità ricreative nonchè per gli usi turistici di carattere locale, sono disciplinate con provvedimento del direttore marittimo competente per territorio.

Art 18.

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

CAPO II

STRUTTURE RICETTIVE
PER LA NAUTICA

Art. 19.

(Decadenza dalla concessione)

1. All'articolo 47 del codice della navigazione, primo comma, dopo la lettera *f*) è aggiunta la seguente:

«*f-bis*) per fallimento del concessionario».

Art. 20.

*(Cessione in uso degli ormeggi
nei porti turistici)*

1. Dopo l'articolo 47 del codice della navigazione, è inserito il seguente:

«Art. 47-*bis*. - I concessionari di porti, approdi turistici o porzioni dei medesimi, destinati alla nautica da diporto, in deroga a quanto previsto dall'articolo 47, primo comma, lettera *c*), possono cedere a terzi, a titolo oneroso, l'uso delle banchine e degli specchi acquei per l'ormeggio, definito posto barca, per un periodo determinato 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 assicurativa o 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 falli-

mento 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. 21.

(Regime giuridico delle opere)

1. All'articolo 49 del codice della navigazione, dopo il secondo comma è aggiunto il seguente:

«Le opere che non insistono sulle aree demaniali marittime o patrimoniali dello Stato, anche se comprese nel perimetro del porto o approdo turistico come definito nell'atto di concessione, in deroga a quanto previsto dall'articolo 28, alla scadenza della concessione non sono acquisite allo Stato. Esse conservano la preesistente natura giuridica, anche dopo le trasformazioni, strutturali e funzionali dei luoghi, conseguenti alla realizzazione della struttura turistica e del canale di comunicazione con le acque pubbliche marittime o interne».

CAPO III

SEGNALAZIONE DEI PARCHI E RISERVE MARINE

Art. 22.

(Moratoria per l'istituzione di nuovi parchi marini)

1. I punti foranei delimitanti le aree geografiche dei parchi e riserve marine, di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, entro le quali è vietata la navigazione senza la prescritta autorizzazione, devono essere individuati con mezzi e strumenti di segnalazione, internazionalmente riconosciuti. Fino all'av-

venuta segnalazione, l'istituzione di nuovi parchi e riserve marine è sospesa.

Art. 23.

(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 516,45 euro a 3098,74 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».

