

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 536

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore PROVERA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 LUGLIO 2001

—————

Norme in materia di nautica da diporto

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Il turismo nautico va assumendo un ruolo sempre più rilevante nell'ambito dell'industria turistica, costituendo anche un fenomeno sociale in grande espansione.

In questi anni, infatti, si è trasformato perdendo il suo carattere elitario, coinvolgendo sempre più ampie e diverse fasce di utenti, fino alla cifra di circa tre milioni di diportisti in Italia e di oltre trenta milioni di diportisti in Europa.

In Italia, oggi, si registra una barca ogni settanta italiani contro una ogni cinquemila negli anni '60.

Il turismo nautico ha riflessi sull'ambiente naturale ed antropico (basti pensare alle profonde trasformazioni che le coste subiscono a causa della realizzazione delle necessarie infrastrutture) oltre che sulle economie delle aree interessate. È quindi necessario inquadrare le relative problematiche in un'ottica generale, che disciplini in modo organico ed efficace le molteplici attività connesse mediante la creazione di una nuova architettura agile e funzionale.

La mancanza di una programmazione globale e, soprattutto, la carenza di un intervento pubblico nella redazione di coerenti strumenti di pianificazione del territorio hanno indirizzato gli operatori del settore e la speculazione edilizia verso l'accaparramento di risorse ambientali intatte e di aree esclusive, cui è seguita, nella generalità dei casi, la realizzazione di operazioni immobiliari piuttosto che l'impianto di attrezzature ricettive portuali, inquadrate in un'attività di industria turistica.

L'intervento pubblico si è, invece, frammentato in una molteplice serie di opere, quasi sempre avulse da un'ottica di economia di mercato.

L'attuale tendenza alla privatizzazione delle fasce costiere rischia di rappresentare

un'ipoteca molto pesante sul potenziale sviluppo dell'industria turistica.

Per creare i presupposti di una crescita del settore, che dia ragionevoli prospettive di coinvolgimento economico del territorio, è necessario quindi, accanto a strumenti normativi semplificati e nell'ambito di una programmazione regionale generale, disporre di strutture che possano fungere da poli di riferimento degli ulteriori processi di crescita del potenziale turistico. Le attività che si riferiscono oggi specificatamente al turismo nautico hanno come interlocutore istituzionale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La programmazione non solo è necessaria per il corretto uso del territorio sotto il profilo ambientale, ma anche per correggere gli squilibri che il settore presenta.

Nel nostro Paese, infatti, al graduale aumento di unità da diporto in esercizio non ha corrisposto uguale o proporzionale aumento delle strutture per assicurare ormeggi e servizi dedicati.

In particolare, la carenza di posti barca è determinata anche dall'attuale squilibrio nella localizzazione degli approdi turistici, concentrati principalmente nelle regioni del nord e realizzati nelle aree di più facile accesso alle correnti turistiche provenienti dall'estero.

In tal modo le regioni del sud, che sarebbero forse di maggiore interesse per il diporto nautico nazionale ed estero, risultano poco accessibili.

La scarsa ricettività delle strutture e la relativa discontinuità non possono essere risolte solo con la realizzazione di nuovi approdi ma soprattutto attraverso la riqualificazione e la ristrutturazione delle opere preesistenti.

La programmazione regionale della portualità turistica deve poter rispondere a que-

ste molteplici esigenze attivando, sulla scorta di elementi guida predisposti a livello nazionale, uno sviluppo omogeneo ed efficace del settore, nel rispetto dei valori ambientali che, per il turismo, sono al tempo stesso risorsa e prodotto.

D'altra parte, a partire dalla fine del 1995, alle regioni è passata la competenza sul demanio marittimo ed è stata, quindi, necessaria una più attenta e razionale programmazione del territorio e una efficiente azione di gestione del settore.

La programmazione dovrà superare il criterio degli interventi isolati, in una logica di sistema che assicuri la navigazione e la permanenza lungo le coste da Ventimiglia a Trieste. Dovranno essere create le premesse per quegli itinerari marini che consentiranno di sviluppare vere e proprie correnti di traffico turistico lungo le coste con possibilità di coinvolgere i territori interni utilizzando i porti come «nodi di scambio».

Ma c'è un altro urgente ed indifferibile problema che non consente il pieno sviluppo del settore: la mancanza di informazione, che penalizza pesantemente tanto le imprese di servizi quanto i diportisti.

Gli operatori del settore si trovano a dover investire ed operare senza poter fare un'analisi corretta del mercato e tendono, quindi, a concentrare i servizi nelle zone meno a rischio, dove la domanda è in larga misura superiore all'offerta e crea così uno squilibrio tra il nord, dove tradizionalmente confluisce una corrente di diportisti provenienti dal centro Europa, ed il sud dove, anche se con coste di maggiore interesse, non si è riusciti a realizzare in modo omogeneo adeguate strutture di servizi per la nautica.

Il diportista nautico, italiano ed estero, e gli altri operatori del settore hanno attualmente la possibilità di attingere informazioni unicamente da Mare Club Italia. Questo è l'unico organismo - ente morale - in grado di fornire una seppur limitata assistenza. L'informazione amministrativa e nautica è un'esigenza primaria dunque ed elemento in-

dispensabile per indirizzare operatori e turisti verso le aree meno conosciute.

Sono opportune quindi misure che valorizzino gli 8.000 chilometri di coste italiane per far fronte alla concorrenza dei Paesi vicini, come la Francia, la Spagna, la Grecia e il Nord-Africa, che hanno individuato e sostenuto il turismo nautico come uno dei più promettenti.

Un ulteriore problema è rappresentato dalla complessa normativa che disciplina la realizzazione delle opere portuali.

Allo stato attuale anche soltanto l'esecuzione di lavori di completamento nell'ambito di una struttura portuale, da parte di un comune o di un soggetto privato, avviene per il tramite di un rapporto concessorio con l'amministrazione del demanio marittimo, come previsto dal codice della navigazione del 1942.

La maggiore difficoltà che si presenta in sede di istruttoria delle domande di concessione di porti turistici è quella che subordina l'assentimento della concessione al parere favorevole di un notevole numero di amministrazioni. Queste, a loro volta, per la formazione dei pareri di competenza, sono generalmente legate a specifiche procedure istruttorie ed amministrative che coinvolgono ulteriori soggetti. Tali numerosi pareri e permessi, che devono essere tutti positivi e che spesso si condizionano l'un l'altro, rallentano, talvolta *sine die*, l'istruttoria, se non comportano il rigetto *in toto* e senza appello della domanda di concessione.

Tutto ciò risulta evidentemente non compatibile con gli interessi pubblici di sviluppo dell'economia e con le esigenze degli operatori privati.

Se si considera che gli investimenti in questo settore sono di rilevante entità, che non possono restare inutilizzati troppo a lungo e che la fattibilità economica è necessariamente riferita ad una particolare condizione di mercato che non può restare inalterata, risulta evidente come l'aspetto legato alla durata e alla incertezza dell'*iter* di ap-

provazione della concessione rappresenti un fattore determinante del disinteresse del capitale privato per le infrastrutture portuali.

Considerato quanto premesso, potremmo dire che i principali ostacoli allo sviluppo del settore del turismo nautico sono:

inadeguatezza delle infrastrutture e carenza dei posti barca per la domanda nazionale ed estera;

presenza non uniforme di approdi lungo le coste ed eccessive distanze tra loro, specie nelle regioni del sud;

tempi troppo lunghi ed eccessivi passaggi burocratici per ottenere autorizzazioni e pareri da parte delle amministrazioni competenti per la realizzazione delle infrastrutture portuali;

manca di informazioni per i diportisti e per gli operatori del settore. Sarebbe opportuno creare un interlocutore unico per il diportista;

normativa fiscale penalizzante e confusa;
manca di una efficace programmazione regionale.

Le azioni da proporre sono:

dare pieno riconoscimento alla nautica da diporto quale attività turistica, con cambio di competenze;

attuazione di un razionale ed efficiente decentramento amministrativo delle competenze in materia di turismo nautico;

snellimento dell'*iter* per la realizzazione delle infrastrutture;

riqualificazione dei porti classificati non più utilizzabili per il traffico commerciale.

Il presente disegno di legge sulla nautica da diporto ha, quindi, i seguenti scopi:

rimuovere gli ostacoli che limitano lo sviluppo del settore;

fornire agli operatori un quadro di riferimento normativo per quanto possibile organico e completo;

definire un efficace decentramento amministrativo.

Gli articoli 1 e 2 definiscono le finalità della legge e specificano le caratteristiche del porto turistico, dell'approdo turistico e del punto d'ormeggio.

L'articolo 3 definisce le competenze in materia di turismo nautico attribuendole alle regioni, salvo alcune eccezioni.

Gli articoli 4, 5, 6 e 7 obbligano le regioni a dotarsi del piano della portualità turistica regionale definendone i contenuti. Il piano va considerato come il tassello più importante di una nuova architettura funzionale che vede essenzialmente la regione come il perno che definisce il piano di settore nell'ambito delle quale i comuni (articolo 8) trovano competenza in materia di realizzazione e gestione delle opere portuali, sulla base di direttive d'indirizzo emanate dal Ministero delle attività produttive.

Gli articoli 9, 10, 11, 12 e 13 definiscono le norme relative alla realizzazione delle opere portuali.

L'articolo 14, fondamentale ed innovativo, delimita le competenze dell'amministrazione marittima.

Gli articoli 15, 16, 17 e 18 danno le disposizioni riguardanti le funzioni interne alle opere portuali.

L'articolo 19 risponde all'esigenza di favorire la creazione di un servizio di assistenza ed informazione per il diporto nautico, possibilmente unico.

L'articolo 20 completa la definizione delle imprese turistiche per il settore.

L'articolo 21 definisce norme incentivanti l'uso di capitali privati per la realizzazione di opere portuali pubbliche.

L'articolo 22 definisce alcune norme fiscali.

L'articolo 23 definisce le norme transitorie.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità della legge)

1. La presente legge definisce i principi fondamentali e le norme procedurali in materia di porti d'interesse turistico, di porti turistici e di punti di ormeggio, allo scopo di favorire e di garantire l'ordinato e sicuro esercizio della navigazione da diporto, nel rispetto delle esigenze di tutela ambientale.

2. La presente legge definisce altresì i principi e le norme procedurali in materia di turismo nautico.

Art. 2.

*(Porto di interesse turistico,
porto turistico, punto d'ormeggio)*

1. Sono porti turistici esclusivamente quei complessi di opere realizzati al di fuori dei porti, in regime di concessione demaniale marittima, per l'ormeggio ed il ricovero delle sole unità di diporto, nonchè forniti di servizi di assistenza e di ricettività turistica.

2. Sono punti di ormeggio gli impianti specializzati, piattaforme e punti galleggianti, connessi alle attività ricettive turistiche destinati alla sicurezza della navigazione da diporto, attrezzati per la sosta, l'assistenza tecnica e il rifornimento di carburante, installati a distanza coordinata secondo piani regionali, lungo il litorale marittimo, nelle acque interne e nei porti classificati. Al punto di ormeggio possono essere asserviti impianti di ricovero a terra, come piazzali di parcheggio e strutture di rimessaggio e di insilamento, nonchè attrezzature turistiche e ricettive.

3. Le zone di ormeggio accolte in porti commerciali e nei porti classificati, ovvero banchine e aree retrostanti, possono essere trasformate in punto d'ormeggio previa modifica del piano regolatore del porto.

4. Sono punti di ormeggio anche piccoli scali, costituiti da attracchi realizzati al di fuori di strutture ricettive commerciali, spesso per servire una o poche sedi litoranee.

Art. 3.

(Competenza regionale in materia di turismo nautico)

1. Il turismo nautico è l'esercizio della navigazione a fini turistici e ricreativi e l'insieme delle attività economiche e sociali connesse a tale esercizio.

2. Il turismo nautico è riconosciuto quale attività turistica di competenza delle regioni, con l'eccezione della sicurezza della navigazione, delle norme di navigazione e di quelle relative al settore della costruzione delle unità da diporto.

3. Le funzioni di indirizzo ai fini dello sviluppo del turismo nautico, della qualità dell'offerta e in materia di imprese del settore sono attribuite al Ministero delle attività produttive.

Art. 4.

(Piano della portualità turistica regionale)

1. Al fine di coordinare la funzionalità delle infrastrutture portuali, i servizi di assistenza per l'esercizio e la navigazione da diporto e le relative infrastrutture turistiche, ricettive, ricreative, culturali, connesse con l'area portuale, le regioni si dotano di un piano della portualità turistica comprendente la realizzazione, la ristrutturazione e l'ampliamento dei porti di interesse turistico, dei porti turistici e dei punti di ormeggio così

come specificati nell'articolo 2. Il piano individuata, altresì, i porti di rilevanza regionale.

2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni, nell'ambito del territorio costiero di rispettiva competenza, si dotano del piano della portualità turistica nel rispetto dei piani di coordinamento territoriale, dei piani urbanistici, nonché delle norme di tutela di cui alla legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni, del decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431, della legge 6 dicembre 1991, n. 394, e successive modificazioni, e tenuto conto delle funzioni turistiche dei porti classificati ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni.

3. La localizzazione di cui al comma 2 è determinata in relazione alle esigenze della navigazione da diporto, alla morfologia del territorio, alle esigenze di tutela ambientale e ai programmi di sviluppo turistico delle zone retrostanti.

4. Per le opere di cui all'articolo 2, commi 1 e 2, il piano della portualità turistica deve avere il preventivo nulla osta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al solo fine della sicurezza alla navigazione, e del Ministero della difesa.

5. Per le opere di cui all'articolo 2, commi 3 e 4, deve essere anche preventivamente ottenuto il nulla osta dell'ente porto, ove previsto.

6. L'identificazione delle aree di preminente interesse nazionale, prevista dall'articolo 59, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, non può riguardare zone previste nei piani della portualità turistica se non previa modifica dei piani medesimi a mezzo delle stesse procedure di approvazione.

7. La modifica dei piani della portualità turistica per sopraggiunte esigenze di preminente interesse nazionale in relazione alla sicurezza dello Stato, è effettuata ai sensi dell'articolo 59, secondo comma, secondo pe-

riodo, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

8. I nulla osta di cui ai commi 4 e 5 sono rilasciati dalle amministrazioni competenti entro novanta giorni dalla data della richiesta comprensivi anche delle eventuali richieste di integrazioni che sono prodotte entro venti giorni dalla richiesta. In caso contrario il termine è prolungato del pari tempo ritardato di consegna; decorsi tali termini vale il silenzio assenso.

Art. 5.

(Contenuti del piano della portualità turistica regionale)

1. Il piano della portualità turistica contiene:

a) l'ubicazione dei porti di interesse turistico, dei porti turistici o dei punti di ormeggio, come definiti dall'articolo 2;

b) la relazione geomorfologica dettagliata di inseribilità dell'opera in base alla dinamica marina dei paraggi interessati e dei relativi segmenti costieri;

c) l'ampliamento o la ristrutturazione delle opere esistenti di cui all'articolo 2;

d) notizie sulla posizione del porto in ordine al piano regolatore urbano in correlazione al piano regolatore del porto rispetto alle aree di preminente vocazione turistica, nonchè all'assetto del territorio ed alla viabilità;

e) la capacità della ricezione per lo stanziamento e per il transito delle unità da diporto;

f) la delimitazione dell'area demaniale;

g) i servizi sussidiari connessi d'interesse turistico;

h) la distanza intercorrente tra le strutture portuali, gli approdi turistici, i punti di ormeggio, che non deve superare le 30 miglia;

i) l'individuazione dei porti di transito da quelli stanziali;

l) le distanze intercorrenti con i centri urbani dell'entroterra e con le località di interesse culturale e artistico;

m) il programma organico e funzionale del sistema delle infrastrutture portuali turistiche tra loro complementari e collegate con l'entroterra in modo da costruire un segmento qualitativo del turismo regionale;

n) norme obbligatorie riguardanti gli *standard* di dotazione di impianti di sicurezza;

o) norme che disciplinano il diniego del comune alle richieste dei privati;

p) lo schema di connessione tipo.

Art. 6.

(Predisposizione del piano della portualità turistica regionale)

1. L'inserimento delle infrastrutture portuali definite ai sensi dell'articolo 2 nel piano della portualità turistica regionale avviene per iniziativa della regione o a richiesta degli enti locali o dei privati proprietari delle necessarie aree litoranee, che intendono costruire o ristrutturare e gestire i complessi portuali ed i relativi servizi delle opere di cui all'articolo 2, mediante concessione demaniale marittima. I privati acquisiscono preventivamente il benessere del comune nel quale ricade l'iniziativa che intendono presentare alla regione. Il comune, entro novanta giorni dalla richiesta, deve deliberare; in caso di diniego la delibera è adeguatamente motivata, sulla base di elementi tecnici, economici, giuridici, urbanistici e ambientali, in eventuale controdeduzione rispetto a quelli presentati dal richiedente.

2. Il piano di cui al comma 1 è pubblicato nel Bollettino ufficiale della regione e nei sessanta giorni successivi alla data di pubblicazione possono essere formulate osservazioni dai comuni, dai privati e da associazioni.

3. La regione, esaminate le osservazioni di cui al comma 2, approva il piano. Il piano della portualità turistica ha durata triennale.

Art. 7.

(Competenza regionale in materia di portualità nautica e di canoni)

1. Sono delegate alle regioni le funzioni amministrative attinenti al rilascio e al rinnovo delle concessioni demaniali marittime, nei limiti e per le finalità di cui all'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, applicando i canoni definiti dalla legislazione vigente.

2. Durante il periodo di realizzazione delle opere di cui all'articolo 2, commi 2, 3, e 4, il canone di cui al comma 1 del presente articolo non è applicato.

3. Il canone di cui al comma 1 è devoluto alle regioni.

Art. 8.

(Competenze comunali in materia di portualità turistica)

1. Sono di competenza comunale le opere relative alla ristrutturazione o all'ampliamento delle strutture preesistenti nonché gli impianti e le attrezzature per l'espletamento dei servizi, la costruzione di porti turistici, e le attrezzature connesse con i punti di ormeggio, con eccezione per i porti definiti dalla regione di rilevanza regionale.

Art. 9.

(Procedimento per la realizzazione delle opere portuali)

1. La realizzazione delle opere di cui all'articolo 2, incluse nel piano regionale della portualità turistica e previste da un progetto di massima corredato da studi sulla dinamica

costiera del paraggio e di inseribilità ambientale, sono deliberate dal comune nell'ambito del quale ricadono le opere medesime.

2. Sul progetto di massima di cui al comma 1 il comune chiede i pareri e i nulla osta di tutte le amministrazioni competenti; vale il silenzio assenso dopo novanta giorni dalla richiesta, entro i quali è eventualmente richiesta e valutata la documentazione integrativa e sono richieste le eventuali modifiche ed integrazioni. La documentazione richiesta è prodotta entro venti giorni dalla richiesta stessa; in caso contrario i termini sono prolungati del pari tempo di ritardo nella presentazione delle documentazione richiesta. L'eventuale parere negativo è accompagnato da adeguate motivazioni scritte.

3. Il progetto di massima con le variazioni o le modifiche conseguenti ai pareri cui al comma 2 è deliberato dal comune.

4. Il comune indice una gara per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione a soggetti privati o a società miste pubblico-private per la realizzazione delle opere previste nel progetto e per la loro gestione.

5. Il comune effettua una gara anche solo per la realizzazione delle opere se ha stabilito di assumere direttamente la gestione del porto e di tutte le attività connesse previste che possono anche essere sub-concesse. I comuni dichiarati disastri, o senza pareggio di bilancio definitivo, non possono attivare la procedura di cui al comma 4.

6. La commissione aggiudicatrice, che è obbligatoriamente istituita per l'affidamento delle opere di cui al comma 4, approva il progetto vincitore, eventualmente anche con modifiche.

7. Della commissione di cui al comma 6 fanno parte i rappresentanti tecnici di tutte le amministrazioni tenute per legge ad esprimere pareri o nulla osta vincolati; l'aggiudicazione ha valore di deliberazione ai sensi e per gli effetti dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.

8. Con la delibera comunale di aggiudicazione definitiva della concessione:

a) il progetto assume, senza ulteriori procedure, valenza di piano regolatore portuale ai sensi dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, e costituisce parte integrante dello strumento urbanistico comunale;

b) il concessionario diviene automaticamente titolare della concessione demaniale marittima trentennale delle aree e degli specchi acquei interessati dal progetto;

c) il concessionario assume l'impegno di eseguire tutti i lavori e le opere previste dal progetto ed assumere la gestione della struttura portuale per il periodo previsto dalla concessione;

d) la concessione, così come ottenuta, non è modificabile unilateralmente se non da parte del comune per sopravvenute disposizioni nazionali o comunitarie o per gravi esigenze di interesse pubblico.

9. Per i porti definiti di rilevanza regionale la regione segue una procedura analoga a quella di cui al comma 1.

Art. 10.

(Iniziativa private)

1. I privati che intendono costruire, ristrutturare e gestire le opere di cui all'articolo 2, previste nel piano portualità turistica regionale, presentano domanda alla regione con relativa progettazione di massima come definita dall'articolo 9, comma 1, corredata dalla relazione tecnica e dalla relazione sul turismo nautico nelle zone prescelte, nonchè il prevedibile apporto sulle attività connesse alla nautica da diporto e alla ricettività turistica.

2. La domanda e la relativa documentazione di cui al comma 1 sono presentate alla regione, all'autorità marittima, al comune, alle opere marittime del Genio civile e a tutti gli enti che, ai sensi degli articoli

12 e 13 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, della legislazione vigente sull'ambiente e delle norme urbanistiche, devono esprimere il loro parere in materia di costruzione o ricostruzione su aree demaniali marittime.

3. Il comune, nel cui ambito ricadono le opere richieste, è obbligato ad attivare le procedure previste dall'articolo 9, comma 2, entro sessanta giorni dalla data di presentazione della proposta da parte del soggetto privato.

Art. 11.

(Varianti)

1. Le variazioni che non riguardano le opere a mare, le superfici e le cubature degli edifici, eccetto quelle per i servizi di sicurezza igienici, non richiedono nuova concessione demaniale.

2. Il concessionario è tenuto a presentare al comune il progetto delle varianti che intende approvare, corredato dai nulla osta eventualmente necessari per l'autorizzazione.

Art. 12.

*(Corresponsabilità delle amministrazioni
che rilasciano i nulla osta)*

1. Le amministrazioni che per legge rilasciano i nulla osta riguardanti la realizzazione delle opere portuali sono corresponsabili degli eventuali danni derivanti da modifiche alle opere proposte da esse imposte.

Art. 13.

(Regime giuridico delle opere)

1. In deroga agli articoli 28 e 49 del codice della navigazione, non sono acquisite

o acquisibili allo Stato quelle opere che, seppure comprese nel perimetro del porto turistico definito con l'atto di concessione, insistono su aree non appartenenti al demanio o al patrimonio dello Stato; queste conservano la loro preesistente natura giuridica, indipendentemente dalle trasformazioni strutturali e funzionali dei luoghi conseguenti ai lavori di costruzione dell'approdo e della libera e permanente comunicazione con il mare.

Art. 14.

*(Competenze dell'amministrazione
marittima)*

1. Il porto turistico o il punto di ormeggio, anche quando situato soltanto in parte entro i confini del demanio marittimo, è sottoposto ai poteri di polizia dell'autorità marittima e alle disposizioni da essa adottate in proposito, ai sensi dell'articolo 59, primo comma, n. 10 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

2. Salve le attribuzioni di cui al comma 1, il capo del circondario marittimo segnala al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e alla regione competente, eventuali infrazioni nella gestione tecniconautica del porto turistico riferita alla sicurezza della navigazione.

3. Ove dalle segnalate infrazioni di cui al comma 2 emerge un pericolo per la sicurezza della navigazione e degli ormeggi, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può promuovere formale procedura di contestazione degli addebiti.

4. Se risultano accertate almeno in parte le contestazioni oggetto degli addebiti e se comunque emerge dalla gestione dell'approdo un pericolo per la sicurezza della navigazione e degli ormeggi, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ordina al concessionario di adottare, entro un termine stabilito, le misure atte a garantire o ripristinare la si-

curezza dell'approdo e delle relative adiacenze; in caso di accertata inottemperanza, il Ministro può procedere alla dichiarazione di decadenza dalla concessione.

5. Negli altri casi di inottemperanza agli obblighi nascenti dal rapporto concessionario, procede la regione ai sensi dell'articolo 47 del codice della navigazione.

Art. 15.

(Direzione tecnica del porto di interesse turistico, del porto turistico e del punto di ormeggio)

1. Alle attività tecniche ed operative del porto turistico, del porto d'interesse turistico e del punto di ormeggio è preposto un direttore.

2. Il direttore è nominato dall'impresa che gestisce le opere al comma 1 e la sua designazione è notificata all'autorità marittima.

3. Il direttore del porto d'interesse turistico e del porto turistico si attiene alle direttive e alle disposizioni in materia di polizia portuale impartite dall'autorità marittima.

4. Il direttore è preposto ai servizi, al movimento delle unità da diporto, coopera con l'autorità marittima nell'assistenza e nel soccorso delle unità da diporto e sorveglia e dirige tutto quanto concerne la sicurezza informando l'autorità marittima qualora si verificano eventi che possono turbare l'ordine pubblico o la funzionalità delle infrastrutture turistiche.

5. Il direttore del punto di ormeggio è preposto ai soli servizi a terra di cui è autonomamente responsabile nell'area di competenza del punto di ormeggio.

Art. 16.

(Accosti delle unità da diporto)

1. Il direttore di cui all'articolo 15 nel regolare gli accosti delle unità da diporto os-

serva, di regola, l'ordine di arrivo, salve le prenotazioni in atto risultanti da un apposito registro ufficiale vidimato dall'autorità marittima e da questa in qualsiasi momento ispezionabile.

2. Il 10 per cento dei posti barca è riservato al transito.

Art. 17.

(Tariffe)

1. Le tariffe sono libere. La regione può per i posti barca riservati al transito in caso di anomalie gravi richiedere l'intervento dell'autorità giudiziaria al fine di garantire la sicurezza della navigazione, la continuità dei percorsi costieri e gli interessi della collettività.

Art. 18.

(Regolamento)

1. Ogni porto d'interesse turistico, porto turistico e punto di ormeggio ha 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 dell'ambiente marino costiero;

e) la disciplina delle attività suscettibili di arrecare disturbo o molestie agli utenti della base nautica;

f) tutto quanto attiene in genere all'efficienza delle opere.

2. Chiunque contravviene a un divieto contenuto nel regolamento di cui al presente articolo è assoggettato alla sanzione amministrativa consistente nel pagamento di una somma da 51,65 euro a 309,87 euro. Le vio-

lazioni sono accertate dalle autorità marittime secondo le rispettive competenze direttamente o su segnalazione del direttore di cui all'articolo 15.

3. Il regolamento è predisposto dal concessionario o dal titolare dell'approdo turistico e diventa esecutivo dopo l'ordinanza di approvazione del capo del circondario marittimo competente per territorio.

Art. 19.

(Assistenza e informazione di diporto nautico)

1. Al fine di favorire lo sviluppo del turismo nautico, il miglioramento della qualità dell'offerta e di agevolare quanti lo praticano, le regioni si attrezzano in proprio o individuano un ente con specifica comprovata competenza per fornire assistenza e informazione al diporto nautico.

Art. 20

(Imprese turistiche nel settore turistico nautico)

1. Sono considerate imprese turistiche:

a) le imprese di esercizio e gestione di porti d'interesse turistico e porti turistici, di punti di ormeggio, di servizi turistici complementari e di attività collegate alla sosta e all'assistenza delle unità da diporto;

b) le imprese esercenti attività di noleggio e locazione di unità di diporto di cui all'articolo 15 della legge 5 maggio 1989, n. 171, e successive modificazioni;

c) le imprese esercenti l'intermediazione per il noleggio e la locazione di unità da diporto.

2. Il Ministero delle attività produttive può specificare l'ambito di attività delle imprese turistiche.

Art. 21.

(Completamento o realizzazione di strutture portuali e servizi)

1. Le amministrazioni possono utilizzare fondi statali e comunitari per la realizzazione o il completamento di opere portuali e dei relativi servizi turistici, ricettivi, ricreativi, culturali, per le quali attivino le procedure previste dalla legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, per l'affidamento di una concessione di costruzione e gestione, la cui controprestazione consista:

a) nel diritto di gestire l'opera oppure in tale diritto accompagnato nel prezzo;

b) nella creazione di diritti reali o di godimento su altri beni della pubblica amministrazione comunque collegati e accessori a quelli oggetto dell'opera da realizzare che non assolvano più funzioni essenziali di interesse pubblico. L'utilizzo di tali beni è regolato da apposita convenzione.

2. Le amministrazioni privilegiano le iniziative, corredate obbligatoriamente da un piano economico finanziario redatto da un istituto di credito, che richiedono il minor contributo pubblico, con esclusione di quelle per le quali sussistono contenziosi di ogni genere.

Art. 22.

(Norme fiscali)

1. Le spese sostenute per la manutenzione delle infrastrutture portuali e dei servizi connessi sono detraibili nella misura del 50 per cento dell'importo delle relative fatture.

2. All'onere derivante dal presente articolo a decorrere dall'anno 2002, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previdenziale di base di parte corrente «Fondo spe-

ciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

Art. 23.

(Disposizioni transitorie e finali)

1. Per le domande di concessione prodotte anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, restano salvi gli atti istruttori già compiuti alla stessa data; gli ulteriori atti sono regolati dalla presente legge. È facoltà del richiedente la concessione di iniziare nuovamente la procedura con le nuove norme.

2. Per quanto non diversamente disposto dalla presente legge, si applicano le disposizioni del codice della navigazione, del relativo regolamento di esecuzione e di altre leggi o regolamenti attinenti alla disciplina del demanio marittimo, nonchè le normative interne e comunitarie modificative o integrative di tali disposizioni.

3. Fino alla data di approvazione del piano della portualità turistica regionale, l'approvazione da parte della regione della localizzazione di una nuova opera portuale o l'ampliamento e la ristrutturazione costituisce a tutti gli effetti nulla osta da parte della regione medesima.

4. Il concessionario apporta tutte le varianti necessarie per adeguare il progetto al piano regolatore portuale, purchè approvato entro sei mesi dalla data di rilascio del nulla osta di cui al comma 3.

