

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 431

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri**  
(BERLUSCONI)

e dal **Ministro dei trasporti e della navigazione**  
(FIORI)

di concerto col **Ministro del bilancio e della programmazione economica**  
(PAGLIARINI)

col **Ministro delle finanze**  
(TREMONTI)

e col **Ministro del tesoro**  
(DINI)

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 GIUGNO 1994**

---

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 1994,  
n. 378, recante modifiche alla legge 11 febbraio 1971, n. 50,  
e successive modificazioni, sulla nautica da diporto

---

## INDICE

Relazione .....	Pag.	3
Relazione tecnica .....	»	6
Disegno di legge .....	»	9
Testo del decreto-legge .....	»	10

ONOREVOLI SENATORI. - Il settore della nautica da diporto ha costituito, per lungo tempo, uno dei volani per l'economia italiana, specialmente in quelle zone dove minore era la presenza dell'industria.

L'indotto derivato dall'attività nautica ha, di conseguenza, rappresentato sempre una voce attiva del nostro bilancio.

A partire dalla fine degli anni ottanta anche questo settore ha cominciato a risentire, forse più di altri, l'effetto negativo della più generale recessione economica del Paese.

Attualmente si può affermare, senza peraltro enfatizzare la realtà, che l'industria nautica è alla paralisi.

Al Nord come al Sud i cantieri navali, perse le commesse, chiudono. Gli imprenditori sono costretti, inoltre, a dover ricorrere sempre più spesso all'istituto della cassa integrazione.

Negli anni che vanno dal 1990 al 1993 si è avuta una perdita diretta di circa 14.000 posti di lavoro che vanno sommati agli 82.000 posti di lavoro perduti nell'indotto.

Negli stessi anni si è avuto un calo nelle immatricolazioni delle unità da diporto pari a circa il 39 per cento.

Questo per l'interno. Il settore dell'exportazione, invece, ha avuto una flessione pari al 30,24 per cento nel 1992, aumentando il dato negativo dell'anno precedente di ben 27 punti percentuali.

Le motivazioni che hanno determinato la minore richiesta di unità nuove ed il ridotto impiego od, addirittura il disuso delle unità esistenti, è da ricercarsi oltre che nella generale crisi, anche nell'esponenziale aggravio burocratico e fiscale che ha interessato il mondo del diporto nautico e che ha determinato l'allontanamento della tradizionale utenza, formata dai possessori di piccole unità dalla frequentazione del mare.

Nel tentativo di arginare questo fenomeno, oramai dilagante, e nel tentativo di ridare al nostro Paese quel ruolo primario in campo marittimo, che la stessa configurazione fisica quasi gli imporrebbe, si è ritenuto di dover intervenire sull'attuale legislazione, agendo in maniera da semplificare il più possibile gli adempimenti burocratici-amministrativi per la fascia più bassa di utenza e di ridurre la pressione fiscale sull'utenza stessa.

Le modifiche previste che opereranno senza comportare perdite per le entrate complessive, hanno lo scopo di agire sui diportisti in maniera positiva al fine di un recupero degli stessi alla nautica.

Dette modifiche, oltre che essere suggerite dai motivi sopra esposti, sono dettate, altresì, dalla necessità dell'adeguamento alle direttive CEE in tema di commercio infracomunitario della vigente legislazione sul diporto.

Il decreto-legge 30 agosto 1993, n. 337, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, concernente l'armonizzazione del regime IVA nel commercio infracomunitario, dà alcune precise indicazioni, alle quali non è possibile sottrarsi.

La modifica della definizione di natante, prevista nell'allegato provvedimento, che comprenderà nella nuova accezione tutte quelle unità da diporto di lunghezza non superiore a metri 7,50 se a motore ed a metri 10 se a vela, avrà come risultato immediato e di maggior interesse per i diportisti, l'adozione di un regime fiscale più favorevole ed esteso ad un maggior numero di unità.

Il ricorso, inoltre, al semplice ed univoco parametro della lunghezza, abbandonando quello alternativo della stazza, comporterà la vantaggiosa conseguenza di evitare quel-

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

le alchimie geometriche e di formule poste in essere nel tentativo di contenere per i natanti la lunghezza entro i 6 metri e la stazza entro le 3 tonnellate.

Lo stesso discorso è stato esteso alle imbarcazioni per le quali è stato parimenti adottato il parametro della lunghezza considerando tali quelle fino a 24 metri; ciò anche in armonia con le norme internazionali in materia di sicurezza della navigazione, che adottano come discriminine per la loro applicazione una lunghezza inferiore o uguale ai 24 metri.

La riduzione del numero delle imbarcazioni attualmente iscritte, conseguente al declassamento alla categoria dei natanti delle unità di lunghezza inferiore a metri 7,50 e che preoccupazioni può destare ai fini fiscali, è stata bilanciata nell'articolato con la previsione dell'assoggettamento dei natanti dotati di motore superiore ai 75 cv, al pagamento della tassa di stazionamento nella stessa misura applicata alle imbarcazioni.

A tal proposito va precisato che si è ritenuto di dover introdurre, per l'individuazione della potenza del motore installato a bordo, ai fini dell'obbligo del possesso dell'abilitazione di cui agli articoli 18 e seguenti, nonché ai fini del pagamento della tassa di stazionamento con le modalità previste per le imbarcazioni, anche il parametro della cilindrata, al fine di una maggiore trasparenza del mercato.

In termine di introiti, quindi, si può ritenere che il minor gettito, quantificabile comunque nell'ordine dei 10 miliardi, derivante dal diminuito numero delle imbarcazioni, per l'accrescersi invece di quello dei natanti, verrà ad essere compensato dal maggior introito derivante dall'impiego più massiccio di quelle unità che fino ad oggi, a causa del risultato negativo dell'equazione costi-benefici, si preferiva tenere a secco.

Per quanto attiene alla tassa di stazionamento è da ricordare che a fronte di una entrata di circa 300 miliardi, già calcolata nella relazione tecnica di accompagnamento al decreto-legge 13 maggio 1991, n. 15, recante provvedimenti urgenti per la finanza pubblica, gli introiti effettivi non hanno

mai superato negli anni 1991 e 1992 i 100 miliardi di lire (per la precisione 83 miliardi di lire nel 1992).

Pertanto la maggior utilizzazione delle barche con la loro messa in acqua, il conseguente pagamento della tassa di stazionamento nonché le misure che di seguito si espongono, inducono, con tranquillità, ad affermare che complessivamente non vi saranno minori entrate cui dover far fronte.

Al fine di una più pronta interpretazione dei dati, si può ipotizzare, con una aderente approssimazione, che circa il 30 per cento delle unità attualmente iscritte tra le imbarcazioni verrebbero classificate come natanti.

Non vanno inoltre trascurati i vantaggi economici che deriveranno dall'aumento della flotta circolante, costituita in gran parte dalle medie e piccole unità.

L'aumento di presenze rivaluterà l'indotto primario e secondario con indubbia ricaduta positiva per l'occupazione, per le economie locali e per l'Erario.

Si avrà, sicuramente un aumento del gettito attivo fiscale costituito dalle maggiori entrate derivanti dal pagamento dell'IVA e delle altre tasse sui servizi.

La creazione della nuova figura del motoveliero e delle previste agevolazioni fiscali per questa nuova unità permetterà l'incentivazione della circolazione e della vendita di un modello di barca che più si avvicina alle istanze ecologiche ed al desiderio «di aria pulita» che da più parti è auspicato. Si avrebbe anche la rinascita di un settore della cantieristica, da tempo scomparso.

Nell'immediato, la previsione delle entrate derivanti dalla riscossione della tassa di stazionamento prevista per i motovelieri è da considerarsi minimale, il numero di dette unità è da stimare, allo stato, intorno ai 50 esemplari.

Va però detto che è ipotizzabile, anche un rientro in Italia di quei motovelieri che, attualmente per motivi fiscali, stazionano all'estero.

L'aumento del parametro della lunghezza portato a 10 metri per la vela comporterà

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

sicuramente un allargamento della fascia di tale utenza.

L'articolato ha, inoltre, tenuto conto della necessità del mantenimento di un elevato *standard* di sicurezza relativo alla circolazione dei natanti.

Per questo motivo si è ritenuto di dover conservare l'obbligo della patente per il comando delle unità dotate di motori di potenza superiore ai 25 cv, anche se in base alla nuova definizione esse saranno comprese nella categoria dei natanti.

Il comma 5 dell'articolo 2 del decreto, modificante l'articolo 29 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, indica i periodi di validità delle abilitazioni, precisando altresì le sanzioni da comminarsi a carico di coloro che comandano o conducono unità da diporto con abilitazione scaduta.

Lo stesso articolo prevede l'emanazione di decreti ministeriali volti a regola-

re le operazioni di convalida e revisione delle patenti nautiche. Per quanto attiene, infine, alla tassa di stazionamento, oltre a precisare che per i motovelieri sarà adottata una riduzione di 1/3 rispetto a quella delle altre unità e che come già detto per i natanti dotati di motore superiore ai 75 cv sarà adottato lo stesso criterio che per le imbarcazioni, si è ritenuto di doverne affidare la gestione e la riscossione a strutture od enti che abbiano specifica esperienza nel settore della riscossione dei tributi, in analogia a quanto già previsto per la riscossione delle tasse automobilistiche.

La gestione elettronica della riscossione consentirà per ogni unità la realizzazione di un libretto fiscale con facilitazioni di calcolo, per l'utente, e, per l'amministrazione, possibilità di calcoli più certi sulle cifre da introitare.

## RELAZIONE TECNICA

Il provvedimento comporta, tra l'altro, una modifica della identificazione di natante stabilita dall'articolo 1 della legge n. 50 del 1971, come modificato dall'articolo 1 della legge 6 marzo 1970, n. 51, al fine di ampliare tale categoria, ricomprendendovi anche le unità da diporto di lunghezza fra i 6 metri ed i 7,50 metri se a motore e fra i 6 ed i 10 metri se a vela. In entrambi i casi il motore deve avere una potenza non superiore ai 75 cv, altrimenti le unità vengono considerate imbarcazioni ai fini della tassa di stazionamento.

Il competente Dicastero dei trasporti e della navigazione ha fatto pervenire l'allegato appunto contenente elementi per la valutazione dei possibili effetti fiscali derivanti dall'applicazione della nuova normativa nautica da diporto. Sono stati, inoltre, utilizzati i dati forniti dall'Unione cantieri italiani navali (UCINA), che di seguito si riportano.

Sulla base delle indicazioni fornite, le unità sulle quali si applicherebbero le tariffe e condizioni previste per i natanti ammontano a:

- n. 510 unità a vela
- n. 2.734 unità a motore F3 e F9, nonché unità a motore F9 con potenza inferiore a 75 cv.

Le unità attualmente considerate natanti e che in base alle nuove norme verrebbero ad essere registrate nella categoria delle imbarcazioni, ammontano a:

- n. 280 unità a vela
- n. 1.480 unità a motore F3 e F9, nonché unità a motore F9 con potenza superiore a 75 cv.

Al fine di valutare gli effetti netti sul gettito della tassa di stazionamento si fa presente quanto segue:

1. *Imbarcazioni che passano nella categoria dei natanti:*

a) *Imbarcazioni a vela:*

Le unità interessate si trovano nella fascia fra i m. 7,51 e i m. 10, lunghezza media cm. 875 (al di sotto dei 7,5 metri, infatti, le unità, avendo una stazza inferiore alle 3 tonnellate, sarebbero rientrate fra i natanti).

Aliquote natanti:

L. 400 × cm. 450 = L.	180.000
» 800 × » 150 = »	90.000
» 800 × » 200 = »	160.000
» 800 × » 75 = »	60.000
<hr/>	
TOTALE... cm. 875 = L.	490.000

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

viene ridotto al 50 per cento trattandosi di unità a vela e ad un terzo perchè i natanti possono pagare per soli 4 mesi.

$$L. 490.000 \times 1/2 \times 1/3 = 81.667$$

Aliquote imbarcazioni:

$$L. 1.500 \times \text{cm. } 800 = L. 1.200.000$$

$$\text{» } 4.000 \times \text{ » } 75 = \text{ » } 300.000$$

$$\text{TOTALE... } L. 1.500.000 \times 1/2 = 750.000$$

Dato che le unità interessate sono 510, le perdite di gettito ammontano a:

$$L. 750.000 \times 510 = L. 382.500.000$$

$$\text{» } 81.667 \times 510 = \text{ » } 41.650.170$$

$$\text{TOTALE... } L. 340.849.830$$

b) Imbarcazioni a motore:

Le unità sono raggruppate nella fascia fra i m. 6,01 e i m. 7,50. Lunghezza media cm. 675:

Aliquote natanti:

$$L. 400 \times \text{cm. } 450 = L. 180.000$$

$$\text{» } 600 \times \text{ » } 150 = \text{ » } 90.000$$

$$\text{» } 800 \times \text{ » } 75 = \text{ » } 60.000$$

$$\text{TOTALE... cm. } 675 = L. 330.000 \times 1/3 = 110.000$$

Aliquota imbarcazioni:

$$L. 1.500 \times \text{cm. } 675 = L. 1.012.500$$

Le unità interessate sono 2.734, pertanto la perdita di gettito sarà:

$$L. 1.012.500 \times 2.734 = L. 2.768.175.000$$

$$\text{» } 110.000 \times 2.734 = \text{ » } 300.740.000$$

$$\text{TOTALE... } L. 2.457.435.000$$

La perdita totale (unità a vela + unità a motore) ammonta a:

$$L. 2.457.435.000 + L. 340.849.830 = L. 2.808.284.830$$

2. *Natanti che passano nella categoria delle imbarcazioni:*

Le unità sono raggruppate nelle stesse fasce: cm. 875 per la vela e cm. 675 per il motore. Anche le aliquote sono le stesse. Pertanto:

a) Imbarcazioni a vela:

natanti:  $L. 280 \times 81.667 = L. 22.866.750$

imbarcazioni:  $L. 280 \times 750.000 = L. 210.000.000$

introito ipotizzabile:  $L. 187.133.240$

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## b) Imbarcazioni a motore:

natanti:	$L. 1.480 \times 110.000 = L. 162.800.000$
imbarcazioni:	$L. 1.480 \times 1.012.500 = L. 1.498.500.000$
introito ipotizzabile:	L. 1.335.700.000

La differenza derivante tra i risultati ottenuti al punto 1 e quelli ottenuti al punto 2 evidenzia che l'effetto diretto - riduzione del gettito connessa ai nuovi criteri - potrà dare luogo ad una perdita modesta.

Tenuto conto, altresì, degli oneri derivanti dall'affidamento della riscossione previsto dall'articolo 3, comma 1, l'onere complessivo recato dal provvedimento può essere valutato in circa 1,5 miliardi in ragione d'anno.



**DISEGNO DI LEGGE**

---

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, recante modifiche alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, sulla nautica da diporto.

*Decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 139 del 16 giugno 1994.*

**Modifiche alla legge 11 febbraio 1971, n. 50,  
e successive modificazioni, sulla nautica da diporto**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di adeguare la vigente normativa sulla nautica da diporto, anche al fine di favorire la ripresa del settore con conseguenti riflessi positivi sui livelli occupazionali;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 10 giugno 1994;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, delle finanze e del tesoro;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

*(Modifica della definizione di natante)*

1. Il quarto comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dall'articolo 1 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

«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 7,50 se a motore o a metri 10 se a vela, anche se con motore ausiliario;

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

d) natante da diporto: ogni unità da diporto avente lunghezza fuori tutto non superiore a metri 7,50 se a motore o a metri 10 se a vela, anche se con motore ausiliario».

2. Dopo il quinto comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 6 marzo 1976, n. 51, e sostituito dall'articolo 1 della legge 26 aprile 1986, n. 193, è inserito il seguente:

«È motoveliero l'unità da diporto a propulsione mista, meccanica e a vela, in cui il rapporto tra superficie in metri quadrati di tutte le vele che possono essere bordate contemporaneamente in navigazione su idonee attrezzature fisse, compreso l'eventuale fiocco genoa e le vele di strallo e con esclusione dello *spinnaker*, e la potenza del motore in cv o in kw sia superiore o uguale rispettivamente a 1 o a 1,36 e non superiore a 2 o a 2,72».

3. Il sesto comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

«Ai fini dell'applicazione delle norme del codice della navigazione, dei relativi regolamenti di esecuzione e delle altre leggi speciali, le imbarcazioni da diporto sono equiparate, ad ogni effetto, alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle 10 tonnellate se a propulsione meccanica ed alle 25 in ogni altro caso, anche se l'imbarcazione supera detta stazza, fino al limite di 24 metri».

4. Il primo comma dell'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come sostituito dall'articolo 7 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e dall'articolo 12 della legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«Sono natanti:

- a) le unità da diporto a remi;
- b) le unità da diporto aventi lunghezza fuori tutto non superiore a metri 7,50 se a motore e a metri 10 se a vela, anche se con motore ausiliario, ed i motovelieri aventi lunghezza fuori tutto non superiore a metri 10».

5. Dopo il primo comma dell'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come sostituito dall'articolo 7 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e dall'articolo 12 della legge 26 aprile 1986, n. 193, è inserito il seguente:

«La lunghezza fuori tutto è la distanza, misurata in linea retta, tra il punto estremo anteriore della prora e il punto estremo posteriore della poppa, escluse tutte le appendici non costituenti parti strutturali dello scafo, come le delfiniere, il bompresso, le piattaforme poppiere e similari».

6. Dopo il quarto comma dell'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«La navigazione e l'utilizzazione delle unità da diporto denominate *acquascooters* o moto d'acqua e mezzi similari sono disciplinate con

ordinanze delle competenti autorità marittime o della navigazione interna».

7. Il sesto comma dell'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, così come introdotto dall'articolo 12 della legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione vengono stabilite le norme tecniche per determinare il numero massimo delle persone trasportabili, il numero minimo delle persone componenti l'equipaggio dei natanti di cui al presente articolo, nonché la potenza minima e massima dei motori installabili a bordo di detti natanti, in base al loro dislocamento ed alle altre caratteristiche strutturali».

## Articolo 2.

*(Comando e condotta di unità da diporto)*

1. La rubrica del capo IV della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è così modificata:

«Comando e condotta di natanti, imbarcazioni e navi da diporto».

2. L'articolo 18 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dall'articolo 10 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e dall'articolo 15 della legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«Art. 18. - Per il comando e la condotta di natanti da diporto, a bordo dei quali sia stato installato un motore di cilindrata superiore a 500 cc, se a carburazione a due tempi, o a 650 cc, se a carburazione a quattro tempi fuori bordo, o a 800 cc, se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 1200 cc, se a motore *diesel*, comunque con potenza superiore a 18,4 kw o a 25 cv, è necessario essere in possesso di una delle abilitazioni di cui all'articolo 20.

Per la durata di anni due dalla data di entrata in vigore della presente legge, per il comando e la condotta di unità da diporto sulle quali sia installato un motore omologato prima della data di entrata in vigore della presente legge, l'obbligo del possesso della patente è determinato dal solo valore della potenza indicata sul libretto d'uso del motore, a prescindere dalla cilindrata dello stesso.

Nessuna abilitazione è richiesta per comandare o condurre gli altri natanti da diporto, salvo il possesso dei seguenti requisiti:

a) anni 14, per i natanti a vela con superficie velica superiore a quattro metri quadrati e per i natanti a remi, con esclusione di quelli che navigano entro un miglio dalla costa;

b) anni 16, per i natanti a motore, nonché per i natanti a vela con motore ausiliario e per i motovelieri a bordo dei quali sia stato installato un motore di potenza inferiore o uguale a quelle indicate nel primo comma del presente articolo;

c) anni 18 in occasione di competizioni motonautiche.

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per la partecipazione all'attività di istruzione delle scuole di avviamento agli sport nautici gestite dalle federazioni sportive nazionali, dalla Lega navale italiana, nonché per lo svolgimento di attività agonistica e per gli allenamenti che si svolgano sotto la diretta sorveglianza di istruttori federali, i limiti di età di cui al terzo comma possono essere modificati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, in relazione ai limiti di età previsti dalle singole federazioni sportive nazionali per l'avvio agli sport nautici».

3. Il primo comma dell'articolo 19 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

«Al di fuori dei casi previsti dall'articolo 18, non si possono comandare o condurre natanti o imbarcazioni dotati di motori aventi caratteristiche analoghe a quelle indicate al primo comma dell'articolo 18 o navi da diporto senza aver conseguito la prescritta abilitazione».

4. Dopo il primo comma dell'articolo 20 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come sostituito dall'articolo 11 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e dall'articolo 17 della legge 26 aprile 1986, n. 193, sono inseriti i seguenti:

«Per il comando e la condotta di natanti da diporto a vela con motore ausiliario avente caratteristiche analoghe a quelle indicate al primo comma dell'articolo 18 della presente legge, nonché per il comando e la condotta di motovelieri e di natanti, dotati di motore aventi caratteristiche analoghe a quelle sopra indicate, le abilitazioni sono le stesse e vengono conseguite con le medesime modalità previste per le imbarcazioni a vela con motore ausiliario e a motore, abilitate alla navigazione entro sei miglia di distanza dalla costa.

Per il comando e la condotta di motovelieri abilitati alla navigazione oltre sei miglia di distanza dalla costa, le abilitazioni sono le stesse e vengono conseguite con le medesime modalità previste per le imbarcazioni a vela con motore ausiliario abilitate oltre le sei miglia dalla costa».

5. L'articolo 29 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

«Art. 29. - Le abilitazioni al comando ed alla condotta dei natanti, dei motovelieri, delle imbarcazioni e delle navi da diporto, hanno una validità di anni dieci dalla data di rilascio, convalida o revisione; qualora siano rilasciate, convalidate o revisionate a chi ha superato il cinquantesimo anno di età, sono valide per anni cinque.

Chiunque assume il comando o la condotta di unità da diporto con abilitazione la cui validità sia scaduta, è soggetto alla sanzione amministrativa di cui all'articolo 39, secondo comma, della presente legge.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione stabilisce con propri decreti le modalità per la convalida delle patenti nautiche, nonché termini di validità più ridotti per determinate categorie di patenti, in relazione all'abilitazione delle unità cui si riferiscono, all'età dei conducenti o ai loro requisiti fisici o psichici.

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Con gli stessi decreti saranno disciplinate le ipotesi di revisione qualora, in qualsiasi momento, sorgano dubbi sulla persistenza nei titolari di abilitazione dei requisiti fisici e psichici prescritti, nonchè sulla persistenza della idoneità tecnica al comando».

## Articolo 3.

*(Modalità di riscossione e di gestione della tassa di stazionamento e disposizioni transitorie)*

1. La riscossione e la gestione della tassa di stazionamento di cui all'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, sostituito dall'articolo 2 della legge 20 aprile 1978, n. 153, e dall'articolo 13 della legge 5 maggio 1989, n. 171, come modificato dal comma 1 dell'articolo 8 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 202, per il tempo ed alle condizioni da stabilire con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, da emanarsi entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è affidata ad ente od organizzazione con specifica competenza nel settore della riscossione dei tributi.

2. Dopo il comma 3 dell'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e successive modificazioni, sono inseriti i seguenti:

«3-bis. Per i motovelieri la tassa di stazionamento, calcolata come previsto al comma 2 del presente articolo, è ridotta a 2/3.

3-ter. I natanti a bordo dei quali sia stata installato un motore avente cilindrata superiore a 1300 cc., se a carburazione a due tempi, o a 1800 cc., se a carburazione a quattro tempi aspirati, o a 1300 cc., se a carburazione a quattro tempo sovralimentati, o a 3300 cc., se a motore diesel, comunque con potenza superiore a 55,15 kw o a 75 cv sono soggetti al pagamento di una tassa di stazionamento nella misura e con le modalità previste per le imbarcazioni a motore, di pari lunghezza».

3. Le unità da diporto di lunghezza fuori tutto maggiore di metri 7,50 se a motore o di metri 10 se a vela e i motovelieri di lunghezza fuori tutto maggiore di metri 10, se non iscritti, devono essere iscritti nei registri tenuti dalle autorità locali di cui all'articolo 8 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, entro il termine massimo di un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Fino alla data di iscrizione le unità di cui trattasi continuano ad essere assoggettate alle disposizioni della precedente normativa, a condizione che venga tenuta a bordo una dichiarazione autenticata del costruttore, dell'importatore o del rivenditore od un atto notorio del proprietario dai quali si evinca, in modo inequivocabile, che l'immissione nel possesso dell'unità è avvenuta in data anteriore a quella di entrata in vigore del presente decreto.

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

4. I proprietari delle unità da diporto di lunghezza fuori tutto pari o inferiore a metri 7,50 se a motore o a metri 10 se a vela o di motovelieri di lunghezza inferiore a metri 10 possono, se iscritte, chiederne la cancellazione dai pubblici registri, dopo la data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

5. I proprietari delle unità da diporto classificate motovelieri possono chiedere l'aggiornamento dell'iscrizione e le relative annotazioni sulla licenza di navigazione, dopo la data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6. I proprietari delle unità da diporto di stazza lorda inferiore alle 50 tonnellate, ma aventi lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri, devono richiedere, all'autorità presso la quale sono iscritte, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il passaggio dell'iscrizione dai registri delle imbarcazioni da diporto a quello delle navi da diporto ed il rilascio di una nuova licenza di navigazione.

7. I proprietari delle unità da diporto di stazza lorda superiore alle 50 tonnellate, ma aventi lunghezza fuori tutto pari od inferiore a 24 metri, devono richiedere, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, all'ufficio di iscrizione il passaggio dell'iscrizione dai registri delle navi da diporto a quello delle imbarcazioni ed il rilascio di una nuova licenza di navigazione.

8. I proprietari di unità, le quali a norma del presente decreto transitano da una categoria superiore ad una inferiore, che hanno già corrisposto l'importo della tassa di stazionamento per l'anno 1994, non possono richiedere la restituzione delle somme versate in eccedenza.

9. I proprietari o possessori di unità, le quali a norma del presente decreto transitano da una categoria inferiore ad una superiore, devono corrispondere l'importo della tassa di stazionamento prevista, per questa ultima categoria, a partire dal 1° gennaio 1995.

10. Per le abilitazioni di cui all'articolo 20 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come integrato dal comma 4 dell'articolo 2, che hanno, per decorrenza decennale o quinquennale dal momento del rilascio o dell'ultima revisione, cessato di avere validità in data anteriore a quella di entrata in vigore del presente decreto, deve essere richiesta, agli uffici competenti, la convalida entro il 31 dicembre 1994.

#### Articolo 4.

##### *(Copertura finanziaria)*

1. All'onere derivante dall'attuazione del presente decreto, valutato in annue lire 1.500.000.000 a decorrere dal 1994, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, sul capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1994, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.

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

Articolo 5.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 1994.

SCÀLFARO

BERLUSCONI - FIORI - PAGLIARINI -  
TREMONTI - DINI

Visto, *il Guardasigilli*: BIONDI