

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4352

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori LO CURZIO, FUMAGALLI CARULLI,
AGOSTINI, ROBOL, FOLLIERI, RESCAGLIO, GIARETTA,
ANDREOTTI, ANDREOLLI, PINTO, OCCHIPINTI, BEDIN,
CASTELLANI Pierluigi, DANIELE GALDI, CALLEGARO,
MANZELLA, ELIA, PALUMBO e POLIDORO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 NOVEMBRE 1999

Nuove norme sulla nautica da diporto

ONOREVOLI SENATORI. — In un Paese, quale è l'Italia, con oltre 8.000 chilometri di coste, il settore della nautica da diporto, contrariamente a quanto è avvenuto sino ad oggi, non può che considerarsi di importanza strategica, sia sotto il profilo dello sviluppo economico e dell'occupazione, sia sotto il diverso profilo della tutela ambientale e di un equilibrato sfruttamento delle risorse naturali.

La nautica da diporto tende sempre maggiormente a divenire un fenomeno di massa, con la conseguenza che diviene necessaria una disciplina organica della materia, attraverso la quale garantire contestualmente le esigenze dei consumatori e quelle dei produttori del settore, in modo equilibrato su tutto il territorio nazionale.

Sono notorie, infatti, le carenze strutturali riscontrabili nel Meridione d'Italia, in specie sotto il profilo organizzativo, che inevitabilmente si ripercuotono non solo sulla qualità dei servizi erogati agli utenti, ma anche e soprattutto sullo sfruttamento del demanio marittimo, tutt'altro che efficiente.

Con il presente disegno di legge si è inteso fornire uno strumento di efficace organizzazione del territorio, attraverso una disciplina che valorizza il ruolo delle regioni e le relative competenze in materia di demanio marittimo, ma che garantisce sempre il rispetto degli interessi nazionali, in specie sotto il profilo della sicurezza.

Ancora, si è perseguita la finalità di incentivare le imprese che operano nel settore

della nautica, attraverso un meccanismo di rottamazione dei motori usati analogo a quello già sperimentato per gli autoveicoli ed i motoveicoli, nonché tramite la abrogazione della tassa di stazionamento delle unità da diporto e l'applicabilità della disciplina del *leasing* ai relativi rapporti commerciali.

Nel medesimo senso, inoltre, opera la disciplina degli apparati ricetrasmittenti installati su unità da diporto, che si è inteso sottrarre al collaudo da parte del personale specializzato del Ministero delle comunicazioni, al fine di impedire che le lungaggini inevitabilmente determinate da una sistematica carenza di organico del Ministero incidano negativamente sull'industria nautica. Del resto, nella disciplina attuale l'omologazione degli apparati ricetrasmittenti viene richiesta anche per le barche prodotte fuori dal territorio nazionale ma in ambito comunitario, con dubbia legittimità sotto il profilo della libertà di circolazione delle merci all'interno del mercato comune.

Il presente disegno di legge, inoltre, intende fornire una soluzione legislativa alla questione giurisprudenziale insorta in materia di trattamento giuridico delle opere realizzate dai privati su suolo non appartenente al demanio od al patrimonio dello Stato, pur se comprese nel perimetro del porto turistico.

Si prevede, infatti, che tali opere mantengano la loro pregressa natura giuridica e non siano acquisibili allo Stato.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

DISCIPLINA DEI PORTI TURISTICI

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge ha lo scopo di favorire l'ordinato esercizio della navigazione da diporto e di garantirne la sicurezza attraverso lo sviluppo di idonee strutture ricettive e di assistenza dei mezzi nautici, in armonia con le esigenze di assetto territoriale e di tutela ambientale e nel rispetto delle prerogative delle regioni in materia.

Art. 2.

(Porto turistico)

1. Ai fini della presente legge sono porti turistici quei complessi di opere, realizzati e gestiti in regime di concessione demaniale marittima, non inclusi dell'ambito dei porti classificati, destinati all'ormeggio ed al ricovero delle unità da diporto, nonché ad ogni attività connessa e sussidiaria.

2. Sono equiparate ai porti turistici, per gli effetti dell'articolo 4, comma 9, e dell'articolo 6, le strutture destinate all'ormeggio ed al ricovero delle unità da diporto realizzate e gestite in regime di concessione demaniale nell'ambito dei porti classificati.

Art. 3.

(Piano regionale di localizzazione dei porti turistici)

1. Le regioni adottano, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il piano di localizzazione

dei porti turistici ricadenti nel territorio costiero di rispettiva competenza, nel rispetto delle norme di tutela di cui alla legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni, al decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431, ed alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, e successive modificazioni, nonché degli atti di indirizzo e coordinamento eventualmente emanati in materia ai sensi dell'articolo 8 della legge 15 marzo 1997, n. 59, e dell'articolo 4 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 122, e tenuto conto delle previsioni dei piani di coordinamento territoriale e dei piani urbanistici.

2. Il piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo di cui all'articolo 6, comma 3, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, può essere esteso alla localizzazione dei porti turistici, anche se esclusi dalla delega ai sensi dell'articolo 59, primo e secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616. Qualora si verifichi tale estensione, il piano di utilizzazione deve essere adottato nel termine stabilito dal comma 1 del presente articolo.

3. La localizzazione dei porti turistici è determinata in relazione alle esigenze della navigazione da diporto, che richiedono la presenza lungo tutta la linea costiera nazionale di approdi di adeguata ricettività ed attrezzature disposti in modo da garantire in ogni caso la sicurezza, nonché con riguardo alla morfologia del territorio, alle esigenze di tutela ambientale e di difesa delle coste, ai programmi di sviluppo turistico delle zone retrostanti e all'importanza dei centri abitati vicini.

4. Il piano di localizzazione dei porti turistici, nonché il piano di utilizzazione delle zone del demanio marittimo previsto dall'articolo 6, comma 3, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, qualora comprenda la localizzazione dei porti turistici, sono trasmessi al Ministe-

ro dei trasporti e della navigazione per l'esame degli interventi previsti in relazione a quanto stabilito al comma 3 del presente articolo, e per la valutazione di compatibilità con gli interessi della difesa e della sicurezza dello Stato.

5. Entro trenta giorni dalla ricezione del piano di cui al comma 4, il Ministro dei trasporti e della navigazione convoca una conferenza di servizi composta da un rappresentante del Ministero dei trasporti e della navigazione, che la presiede, e da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri della difesa, delle finanze, dei lavori pubblici e dell'ambiente, ai fini dell'esame del piano e della formulazione di eventuali osservazioni. I rappresentanti dei Ministeri possono essere assistiti da esperti, anche estranei all'amministrazione dello Stato.

6. Quando il piano è sottoposto ad osservazioni, ai sensi del comma 5, la regione interessata procede al riesame e adotta, entro trenta giorni dalla ricezione delle informazioni, una nuova deliberazione. Se le osservazioni sono accolte, il piano diviene definitivo; altrimenti esso è sottoposto, entro trenta giorni dalla comunicazione della nuova deliberazione regionale, all'esame del Consiglio dei ministri, che delibera in merito alla sua approvazione, modificandone eventualmente il contenuto sulla base dei criteri di cui al comma 3.

7. Qualora le regioni, alla scadenza del termine stabilito al comma 1, non abbiano adottato i piani di localizzazione dei porti turistici e non vi provvedano entro un ulteriore termine di novanta giorni dalla data di ricezione del formale invito da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione, i piani sono adottati con deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri della difesa, delle finanze, dei lavori pubblici e dell'ambiente. Il concerto può essere raggiunto attraverso la conferenza di servizi prevista al comma 5.

8. Il Ministero dei trasporti e della navigazione e le regioni interessate provvedono

alla pubblicazione dei piani definitivi e delle eventuali deliberazioni sostitutive al fine di assicurarne la massima diffusione.

9. Il Governo può disporre in ogni tempo, d'intesa con la regione, la modifica dei piani di localizzazione, anche indipendentemente dagli adeguamenti richiesti dall'adozione di atti di indirizzo e di coordinamento, e provvedere alla modifica di quelli deliberati in via sostitutiva.

Art. 4.

(Procedimento di concessione)

1. Le domande di concessione devono essere coerenti con le indicazioni dei piani di localizzazione regionali di cui all'articolo 3.

2. La domanda di concessione può riferirsi ad uno o più porti turistici, purchè facenti parte di un sistema integrato rispondente ad esigenze di sicurezza e di funzionalità, da valutare con particolare riguardo allo sviluppo della navigazione da diporto ed all'interesse degli utenti.

3. Le domande di concessione possono essere presentate al Ministero dei trasporti e della navigazione ovvero alle capitanerie di porto competenti per territorio. Il giudizio di ammissibilità è formulato dal direttore marittimo, ovvero dal Ministro qualora si tratti di domande concernenti un sistema di porti ricadenti nell'ambito territoriale di più regioni.

4. La domanda di concessione deve essere corredata da uno studio di impatto ambientale da sottoporre all'esame della regione competente per gli aspetti che esulano dalla localizzazione dell'approdo.

5. Le opere previste nell'atto di concessione da realizzare su area demaniale non sono soggette a concessione edilizia. L'accertamento di conformità alle prescrizioni urbanistiche delle predette opere è effettuato ai sensi degli articoli 2 e 3 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383.

6. La durata del rapporto concessorio è fissata in ragione dell'entità degli investimenti e per un periodo che non può eccedere i sessanta anni. Nella fase di realizzazione delle opere e comunque per un tempo non superiore a tre anni il canone può essere ridotto fino alla metà dell'importo stabilito.

7. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è competente al rilascio della concessione anche quando la concessione stessa riguarda le iniziative di cui al comma 2 dell'articolo 2, o sono comunque utilizzate opere foranee preesistenti, purchè sia prevista la realizzazione di strutture fisse ovvero la durata della concessione sia stabilita per un periodo superiore a quindici anni. Se la durata della concessione eccede tale periodo per effetto di successivi rinnovi, è di competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione l'atto di rinnovo riguardante il periodo eccedente. Nei rimanenti casi la competenza per il rilascio e per il rinnovo della concessione è del direttore marittimo.

8. Qualora la concessione sia stata rilasciata per un sistema di porti turistici, le sopravvenute ragioni di decadenza o di revoca riguardanti uno o più porti compresi nel sistema non comportano la caducazione dell'intero rapporto concessorio, purchè non siano compromesse la realizzazione, manutenzione e gestione dei rimanenti porti e permangano le particolari esigenze di sicurezza e di funzionalità poste a giustificazione del sistema.

9. Il Ministero dei trasporti e della navigazione provvede a verificare che il porto turistico sia realizzato in conformità dell'atto di concessione e dispone gli opportuni controlli per garantirne l'ordinato esercizio. La capitaneria di porto territorialmente competente svolge la vigilanza sui lavori e assicura in ogni tempo il rispetto delle norme di sicurezza e di polizia marittima, fissando annualmente le tariffe di ormeggio, che per i porti di cui all'articolo 2, comma 1, si applicano soltanto ai posti riservati alle unità in ricovero obbligato.

Art. 5.

(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 od al patrimonio dello Stato. Tali opere e le relative aree conservano la loro preesistente natura giuridica, indipendentemente dalle trasformazioni strutturali e funzionali dei luoghi conseguenti ai lavori di costruzione del porto turistico, a meno che non riguardino i canali di diretta comunicazione con il mare aperto.

Art. 6.

(Trasferimento di funzioni delegate)

1. La delega delle funzioni amministrative sul demanio per le utilizzazioni turistiche e ricreative diviene operativa, ai sensi e nei limiti dell'articolo 59, commi primo e secondo, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, relativamente alle aree non escluse, dopo che il piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo, previsto dall'articolo 6, comma 3, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, è divenuto definitivo e dopo che la regione ha provveduto alla organizzazione delle funzioni delegate, che non possono essere subdelegate ad organi dello Stato.

2. Il piano di cui al comma 1 del presente articolo, deliberato dalla regione dopo l'istruttoria prevista dall'articolo 6, comma 3, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, è trasmesso al Ministero dei trasporti e della navigazione perchè ne promuova l'esame, limitatamente alla compatibilità delle destinazioni d'uso con

gli interessi della difesa e della sicurezza dello Stato ed all'accettabilità degli interventi strutturali con riferimento alla tutela ambientale ed ecologica del territorio ed alla difesa del suolo e delle coste. Si applicano le disposizioni dei commi 5, 6 e 8 dell'articolo 3. Fatto salvo l'esercizio dei poteri di indirizzo, di coordinamento e di direttiva di cui all'articolo 8 della legge 15 marzo 1997, n. 59, e all'articolo 4 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, il Governo ha la facoltà di promuovere la modifica del piano secondo la procedura stabilita dall'articolo 3, comma 9, della presente legge.

3. La devoluzione del maggior gettito dei canoni prevista dall'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, decorre dalla data in cui il piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo è divenuto definitivo, ovvero da quella, se successiva, della delibera regionale di individuazione degli uffici incaricati di svolgere le funzioni delegate.

Art. 7.

(Direttore del porto turistico)

1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti i requisiti soggettivi per la nomina del direttore del porto turistico.

2. Alle attività tecniche ed operative del porto turistico è preposto un direttore nominato dall'impresa che gestisce le opere di cui al comma 1 dell'articolo 2; tale nomina è notificata all'autorità marittima.

3. Il direttore del porto turistico deve attenersi alle direttive ed alle disposizioni in materia di polizia portuale impartite dall'autorità marittima.

4. Il direttore è preposto ai servizi e al movimento delle unità da diporto, coopera con l'autorità marittima nell'assistenza e nel

soccorso delle unità da diporto e sorveglianza 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 porto turistico, nel regolare gli accosti delle unità da diporto, deve osservare, 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.

6. Il 10 per cento dei posti barca disponibili nel porto turistico deve essere riservato al transito.

Art. 8.

(Disposizioni transitorie)

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.

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

CAPO II

MISURE IN FAVORE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

Art. 9.

(Provvedimenti per la rottamazione dei motori usati)

1. Alle persone fisiche che acquistino in Italia un motore nuovo di fabbrica di qualsiasi potenza del tipo fuoribordo da applica-

re su un'unità da diporto oppure dei tipi entro-bordo o entrofuoribordo da installare su un natante, di cui all'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, e che consegnino per la rottamazione un motore dello stesso tipo fabbricato in data anteriore al 1° gennaio 1993 e dotato del prescritto certificato d'uso, di cui all'articolo 15 della citata legge n. 50 del 1971, e successive modificazioni, è riconosciuto un contributo statale di lire un milione per i motori di potenza fino a 30 KW (40,8 CV) e di lire due milioni per quelli di potenza superiore, sempre che sia praticato dal venditore uno sconto almeno pari alla misura del contributo. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo d'acquisto. Per la verifica della data di fabbricazione fa fede quella riportata sul certificato d'uso.

2. Il contributo di cui al comma 1 spetta per gli acquisti effettuati entro i due anni successivi alla data di entrata in vigore della presente legge e risultanti dal contratto stipulato dal venditore e dall'acquirente nello stesso periodo, a condizioni che:

a) il motore acquistato sia dotato di certificato d'uso di data non anteriore all'anno nel quale si chiede il contributo;

b) sia espressamente dichiarato nell'atto di acquisto che il motore consegnato è destinato alla rottamazione e, inoltre, siano indicate le misure dello sconto praticato e del contributo statale di cui al comma 1.

3. Entro quindici giorni dalla data di consegna del motore nuovo, il venditore ha l'obbligo di consegnare il motore usato ad un centro autorizzato per le demolizioni automobilistiche e di restituire il certificato d'uso all'ufficio che lo ha rilasciato.

4. Le imprese costruttrici o importatrici del motore nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo quale credito d'imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle

persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche, dell'imposta locale sui redditi e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute anche in acconto per l'esercizio in cui viene restituito il certificato d'uso e per i successivi.

5. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano la seguente documentazione, che deve essere ad essi trasmessa dal venditore:

- a) copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto;
- b) copia del certificato d'uso;
- c) dichiarazione di presa in carico del motore per la rottamazione da parte di un demolitore autorizzato.

6. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, possono essere emanate ulteriori disposizioni per l'attuazione del presente articolo.

Art. 10.

(Soppressione della tassa di stazionamento)

1. L'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e successive modificazioni, è abrogato.

Art. 11.

(Disciplina del contratto di leasing)

1. Il comma 1 dell'articolo 15 della legge 5 maggio 1989, n. 171, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«1. In deroga a quanto stabilito dal secondo comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, le unità da diporto possono essere utilizzate mediante contratti di locazione, di noleggio e di *leasing*».

Art. 12.

(Disciplina degli apparati ricetrasmittenti installati a bordo di unità da diporto)

1. Il comma 3 dell'articolo 49 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come da ultimo sostituito dall'articolo 4 del decreto legislativo 11 giugno 1997, n. 205, e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti:

«3. Gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo delle unità da diporto sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie. Il costruttore, o un suo legale rappresentante, deve rilasciare una dichiarazione di conformità attestante che l'apparato è conforme alle norme dell'amministrazione o, se trattasi di unità provenienti dall'estero, alle norme dell'amministrazione di uno degli Stati membri dell'Unione europea e dello spazio economico europeo.

3-bis. L'autorità marittima, ricevute dall'interessato le istanze per il rilascio delle licenze provvisoria e definitiva di esercizio, corredate dalla dichiarazione di conformità, di cui al comma 3, provvede, entro il termine massimo di trenta giorni:

a) all'assegnazione del nominativo internazionale;

b) al rilascio della licenza provvisoria di esercizio;

c) alla trasmissione al competente Ispettorato del Ministero delle comunicazioni della domanda per la licenza definitiva di esercizio.

3-ter. La licenza provvisoria ha valore a tutti gli effetti fino all'emissione di quella definitiva, che viene inviata direttamente al proprietario dell'unità dall'Ispettorato di cui al comma 3-bis, lettera c).

3-quater. Gli apparati ricetrasmittenti che non vengano utilizzati per traffico di corrispondenza pubblica non sono soggetti all'obbligo dell'affidamento in gestione ad una società concessionaria e della corresponsione del relativo canone.

3-quinquies. Il Ministero delle comunicazioni, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione, può disporre, quando lo ritenga opportuno o su richiesta degli organi di controllo dell'amministrazione, ispezioni e controlli presso i costruttori, i distributori e gli utenti».

Art. 13.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dalle disposizioni di cui all'articolo 9, valutato in lire 25 miliardi per l'anno 2000 e lire 15 miliardi per ciascuno degli anni 2001 e 2002, si fa fronte mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2000-2002, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2000, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

