CAMERA DEI DEPUTATI N. 3228

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato GALLETTI

Modifiche alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto

Presentata il 5 ottobre 1995

ONOREVOLI COLLEGHI ! — È passato quasi un quarto di secolo dall'entrata in vigore della legge 11 febbraio 1971, n. 50, una legge emanata per regolamentare in modo organico la nautica da diporto, ovvero quell'importante settore della navigazione « effettuata a scopi sportivi e ricreativi, dai quali esuli il fine di lucro ».

La progressiva crescita del settore, sul quale si è sviluppata un'industria cantieristica diventata famosa in tutto il mondo per la qualità della sua produzione, ha reso necessario un adattamento continuo, volto a regolare fenomeni dapprima considerati marginali e ad adeguare lo strumento normativo alle innovazioni tecnologiche nonché alle esigenze legate al gran numero di praticanti.

Soprattutto nell'ultimo anno, tali modifiche si sono susseguite ad un ritmo vorticoso, incidendo pesantemente sulla disciplina dei titoli necessari per la conduzione dei mezzi da diporto nella fascia costiera, ovvero entro le sei miglia dalla costa entro le quali si concentra oggi l'85 per cento della navigazione in esame.

Non bisogna ignorare tuttavia che, se la passione per la navigazione a motore ed a vela ha contagiato milioni di italiani, è altresì aumentata la qualità di persone che si recano al mare per bagnarsi, per pescare, per andare in *wind-surf* o in canoa.

È opportuno quindi che la normativa si evolva tenendo conto anche delle esigenze di quanti trascorrono le vacanze nelle località balneari nel rispetto, anzitutto, delle condizioni minime di sicurezza, tali da assicurare almeno l'incolumità personale a tutti gli amanti del mare.

Il regime delle autorizzazioni a condurre gli scafi a motore o a vela, che in base alla lunghezza prendono il nome di natanti, imbarcazioni e navi da diporto, deve di conseguenza garantire alla colletti-

vità che chi conduce o comanda un mezzo navale possieda una cultura marinara tale da impedire che il mezzo costituisca un pericolo per sé o per altri, passeggeri o bagnanti che siano.

Si ritiene che l'esenzione dal possesso di questa preparazione sia ammissibile esclusivamente per i mezzi navali sui quali siano installati motori non costituenti un pericolo simile.

Negli anni passati i limiti di potenza e di cilindrata oltre i quali era previsto il possesso di un documento abilitativo sono stati elevati dapprima modestamente, passando nel 1986 con la legge n. 193 del 1986 dai 20 ai 25 cavalli; nell'aprile 1995 invece, il decreto legge 21 aprile 1995, n. 119, ha esentato dall'obbligo della patente coloro che conducano o comandino motori di potenza e cilindrata più che triplicata rispetto ai limiti di 25 cavalli e 500 cc. del 1986, elevando l'obbligo di patente a 75 cavalli e 1330 cc.

Le numerose proteste e gli incidenti di inizio stagione hanno poi ridimensionato a 40,8 cavalli e 1.000/1.300 cc. i limiti di potenza e cilindrata, fissati dal decreto legge 21 giugno 1995, n. 237, reiterato con il decreto-legge 22 agosto 1995 n. 348.

Questo limite inoltre è accompagnato dalla deleteria possibilità di omologare motori che esprimano una potenza non superiore del 30 per cento di 40,8 cavalli; in caso di conversione in legge quindi potrebbero circolare senza patente motori di potenza fino a 53 cavalli, peggiorando così l'attuale situazione già di grande pericolo per l'incolumità pubblica.

La motivazione delle modifiche contenute nel decreto consisteva nel fatto che negli ultimi anni si erano diffusi i motori cosiddetti « depotenziati », ovvero motori in grado di esprimere potenze superiori al limite dei 25 cavalli ma omologati come 25 cavalli; per eliminare tale fenomeno illegale, nel 1994, fu imposto ai proprietari dei motori « truccati » di riomologare il propulsore affinché la potenza omologata coincidesse con quella espressa; l'operazione aveva fatto aumentare moltissimo le richieste di nuove patenti e così, per decongestionare gli uffici, si decise di esentare dall'obbligo di patente una categoria più ampia di motori, evitando ripercussioni negative sul settore della nautica dovute all'impossibilità di sostenere gli esami prima dell'inizio della stagione appena terminata.

In realtà la mancata istituzione delle commissioni d'esame su tutto il territorio nazionale ha sempre condizionato pesantemente i tempi di conseguimento della patente nautica, ispirando soluzioni atte ad impoverire i programmi d'esame o a conseguire in alternativa abilitazioni di natura privatistica, assolutamente estranee al regime generale dei documenti di condotta di ogni mezzo di spostamento e trasporto (automobili, motociclette, veicoli industriali, aerei, eccetera).

I numerosi incidenti avvenuti negli ultimi anni per la distrazione di improvvisati capitani e per l'eccessiva velocità dei motoscafi, hanno dimostrato che i pericoli connessi alla nautica da diporto, lungi dall'essere sottovalutati, debbono invece essere ridotti promuovendo una conoscenza più approfondita del mondo della navigazione e con una maggiore considerazione della sicurezza e delle esigenze di tutti i frequentatori del mare.

Su questo principio si basa l'introduzione di un ulteriore documento abilitativo per cilindrate e potenze più basse, così da ampliare il numero di persone in possesso di un nucleo minimo di nozioni necessarie alla conduzione di un mezzo a motore o a vela, secondo lo spirito che informa peraltro il sistema di abilitazione alla guida dei veicoli terrestri (auto, motocicli, autobus, mezzi speciali, eccetera).

Le innovazioni tecnologiche degli ultimi decenni non hanno riguardato solo i motori ma anche gli scafi e gli accessori migliorando l'estetica, la sicurezza, la funzionalità di tutti i mezzi navali; in particolare i natanti sono oggi in grado di offrire prestazioni impensabili appena pochi anni fa, grazie ad accessori che determinano aumenti di prezzo anche notevoli.

Appare quindi opportuno intervenire sulle definizioni di natante e di imbarcazione riducendo la misura massima del natante a 6 metri per i mezzi a motore e a

8 metri per quelli a vela, in modo da sottoporre quelli eccedenti tali misure al regime proprio delle imbarcazioni; la lunghezza viene infatti misurata « fuori tutto », escludendo tutte le appendici (come le delfiniere, il bompresso, le piattaforme poppiere, le falchette e similari), elementi che, grazie alla qualità dei materiali, permettono di « allungare » lo scafo anche di qualche metro ed ottenere così migliori e più ampie prestazioni.

Per ragioni di equità fiscale è inoltre da correggere la recente parificazione dell'aliquota IVA al 19 per cento, essendo impensabile che l'IVA su di una canoa sia la stessa di un'imbarcazione del valore spesso superiore ad un miliardo.

L'articolo 1 della proposta di legge si prefigge di assoggettare i natanti di maggior valore economico e dalle potenzialità tecniche più elevate al regime giuridico delle imbarcazioni, sottoponendole all'immatricolazione, strumento di tutela sia per il proprietario, soprattutto per quanto riguarda l'individuazione del bene e la tutela della proprietà, sia per i terzi per quanto concerne la tutela dai comportamenti illeciti del conducente o del proprietario.

Gli articoli 2, 3 e 4, mirano invece ad introdurre, analogamente a quanto avviene in altri Paesi europei, un ulteriore documento abilitativo, definito certificato di abilitazione, per i motori di cilindrata e potenza più modesta.

Il certificato di abilitazione dovrà attestare la conoscenza di un nucleo minimo di regole atte ad evitare incidenti o comunque a contenerne le conseguenze, e mira inoltre a diffondere tra i diportisti una cultura marinara basata sulla sicurezza nella conduzione del natante e sul rispetto dell'incolumità di chi va al mare.

L'articolo 5 disciplina le cause di revoca del certificato di abilitazione.

L'articolo 7 prevede che tale documento sia rilasciato da un organo pubblico, la commissione d'esame, che il Ministero dei trasporti e della navigazione dovrà istituire presso le capitanerie di porto, gli uffici circondariali marittimi, le altre autorità marittime delegate e gli uffici provinciali della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC), assicurando per le patenti nautiche e per il certificato di abilitazione, una rete almeno provinciale di sedi d'esame, senza appesantire ed anzi riducendo i tempi burocratici.

È opportuno altresì come si prefigge l'articolo 7, comma 2, l'adeguamento dei gettoni di presenza dei commissari, compreso il membro esterno, a valori più attuali dal momento che essi dalle mille lire giornaliere (decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5) sono stati portati a lire tremila dalla legge 5 giugno 1967, n. 417.

L'articolo 8, infine, istituisce una nuova tabella al decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, dove i prodotti inclusi nella stessa sono soggetti all'aliquota IVA del 24 per cento. In conclusione ad alcune norme volte a mantenere nel settore nautico un rapporto più equilibrato tra valore economico e regime giuridico e fiscale dell'imbarcazione si aggiungono norme orientate alla diffusione di una maggiore conoscenza e rispetto del mare e di tutti coloro che lo frequentano.

Come il cielo, il mare è infatti un elemento naturale nel quale, alla grande libertà di movimento rispetto agli spostamenti sulla terra, corrisponde una ben maggiore esposizione a condizioni di pericolo ed è quindi necessaria un'attenzione superiore alle norme di comportamento anche più elementari.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. Alle legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono apportate le modificazioni di cui agli articoli da 2 a 6 della presente legge.

ART. 2.

1. Le lettere *c)* e *d)* del quarto comma dell'articolo 1, come da ultimo sostituito dall'articolo 1 del decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni dalla legge 8 agosto 1994, n. 498, sono sostituite dalle seguenti:

« *c)* imbarcazione da diporto: ogni unità destinata alla navigazione da diporto avente lunghezza fuori tutto superiore a metri 6 se a motore, o a metri 8 se a vela, anche se con motore ausiliario;

d) natante da diporto: ogni unità da diporto avente lunghezza fuori tutto non superiore a metri 6 se a motore o a metri 8 se a vela, anche se con motore ausiliario ».

ART. 3.

1. Dopo il primo comma dell'articolo 18, come sostituito dall'articolo 2 del decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 498, è inserito il seguente:

« Per il comando e la condotta, entro sei miglia dalla costa, di natanti da diporto, a bordo dei quali sia stato installato un motore di cilindrata superiore a 10 cavalli o a 7,35 Kilowatt e non superiore a 25 cavalli o a 18,4 Kilowatt o a 500 cc., è necessario essere in possesso dell'attestato abilitativo di cui all'articolo 20-*bis* ».

ART. 4.

1. Dopo l'articolo 20 è inserito il seguente:

« ART. 20-*bis*. – 1. Coloro che non siano in possesso di una delle abilitazioni previste dall'articolo 20, per la condotta ed il comando dei natanti di cui al secondo comma dell'articolo 18, devono essere in possesso del certificato di abilitazione all'uso dei natanti da diporto, a bordo dei quali sia stato installato un motore di potenza superiore a 10 cavalli o a 7,35 Kilowatt e non superiore a 25 cavalli o a 18,4 Kilowatt o a 500 cc.

2. Possono conseguire il certificato di abilitazione per la condotta ed il comando di natanti aventi le caratteristiche di cui al comma 1, i soggetti di età superiore agli anni sedici purché non incorrano in una delle ipotesi di esclusione previste dagli articoli 24 e 25.

3. Il certificato di abilitazione di cui al comma 1 è rilasciato dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dalle altre autorità marittime a ciò delegate e dagli uffici provinciali della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC).

4. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, approva il modello del certificato di abilitazione e definisce le prove pratiche e teoriche per conseguire il certificato di abilitazione di cui al comma 1.

5. Il programma d'esame per conseguire il certificato di abilitazione di cui al comma 1 deve comunque vertere sui seguenti argomenti:

a) arte marinaresca, relativamente a manovre di ormeggio e disormeggio in porto, nodi utili in tali circostanze, interventi in situazioni d'emergenza;

b) lettura ed interpretazione dei simboli della carta nautica;

c) conoscenza, manutenzione e impiego delle dotazioni di sicurezza;

d) comportamento in specchi d'acqua dove si pratichino sci nautico ed altri sport acquatici;

e) interventi in caso di piccole avarie allo scafo ed al motore ».

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione emana il decreto di cui al comma 4 dell'articolo 20-*bis* della legge 11 febbraio 1971, n. 50, inserito dal comma 1 del presente articolo, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 5.

1. Dopo l'articolo 20-*bis*. inserito dall'articolo 4 della presente legge è inserito il seguente:

« ART. 20-*ter*. 1. – Il certificato di abilitazione è revocato se l'abilitato incorra in una delle ipotesi previste dagli articoli 24 e 25 ».

ART. 6.

1. Al primo comma dell'articolo 21 dopo la parola: « patenti » sono aggiunte le seguenti « e certificati di abilitazione ».

ART. 7.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge presso ogni sede delle capitanerie di porto, degli uffici circondariali marittimi, delle altre autorità marittime a ciò delegate e degli uffici provinciali della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC) è istituita una commissione d'esame per il rilascio della patente e del certificato di abilitazione.

2. Ai componenti delle commissioni di cui al comma 1, compresi i membri esterni, sono corrisposte le indennità previste dalla legge 1° dicembre 1986, n. 870.

ART. 8.

1. Al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, è aggiunta la seguente tabella:

« Tabella B-*bis*. Prodotti soggetti all'aliquota del 24 per cento:

a) imbarcazioni da diporto aventi lunghezza fuori tutto superiore a 12 metri se a motore o a metri 18 se a vela, anche se con motore ausiliario ».

Stampato su carta riciclata ecologica

DDL12-3228
Lire 500