
XVI Legislatura – Camera dei deputati Atto n. 3670

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI 20.12.2010

L'atto n. C 3670 recante "Disciplina delle strutture ricettive della nautica da diporto" presentato alla Camera di iniziativa dell'On.Torrise. è stato assegnato per l'esame in sede referente alla IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1^a (Aff. constit.), 2^a (Giustizia), 4^a (Difesa), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze), 8^a (Ambiente), 10^a (Att. produt.), 11^a (Lavoro), 14^a (Pol. comun.), Questioni regionali.

La proposta di legge è volta a potenziare le strutture della nautica da diporto a fini sportivi, ricreativi e turistici. All'articolo 1, si ribadisce il principio della competenza regionale della portualità turistica, a cui è devoluta anche la competenza a predisporre un piano di sviluppo territoriale delle zone della costa sprovviste di strutture portuali. Si istituisce inoltre la figura di direttore del porto, importante soprattutto per i porti di piccole dimensioni e con compiti diversi da quelli di competenza dell'autorità marittima. Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato Torrise

Disciplina delle strutture ricettive della nautica da diporto

Presentata il 28 luglio 2010

Onorevoli Colleghi! — Le potenzialità della nautica da diporto nelle sue molteplici attività, ricreative, sportive e agonistiche, sono enormi, specie quelle del turismo nautico che crea un notevole numero di posti di lavoro, soprattutto stagionale, nonché effetti benefici per la nostra economia. Ma per avere maggiore sviluppo è necessario realizzare una rete di porti e di

approdi turistici lungo la fascia costiera del territorio nazionale. Secondo gli ultimi dati statistici il parco nautico (natanti, imbarcazioni e navi da diporto) è composto da 605.483 unità, mentre il numero degli ormeggi disponibili, distribuiti in marine, porti, spiagge attrezzate, gavitelli, catenarie e pontili galleggianti, è di 141.556 posti. Dal breve calcolo si può desumere quale sia il fabbisogno di strutture della nautica.

La barca, fenomeno di massa, è un mezzo per trascorrere il tempo libero e le vacanze con la famiglia in modo meno dispendioso rispetto agli alberghi, le case in affitto o le pensioni. Ma dove la ricoveriamo nel periodo di non uso o durante la stagione invernale? Le strutture esistenti sono poche rispetto al fabbisogno e la scarsa concorrenza fa lievitare le tariffe, allontanando il diportista neofita dal mondo della nautica con ricaduta sulla cantieristica, specie su quella minore.

È necessario quindi incentivare la costruzione di nuovi posti barca, attraverso la realizzazione di strutture dedicate alla nautica o l'ampliamento di quelle esistenti, invogliando in tal modo i privati a far confluire nel settore nautico i necessari investimenti, offrendo in cambio garanzie di continuità nel rapporto concessorio di lunga durata e riduzioni fiscali. Pertanto, lo scopo della proposta di legge è quello di incentivare lo sviluppo delle strutture ricettive della nautica attraverso una durata della concessione certa e il diritto a ottenere il rinnovo della concessione per quei concessionari che provvedono a incrementare il numero dei posti barca o a migliorare le strutture portuali esistenti.

Con l'articolo 1, nel ribadire il principio della competenza regionale della portualità turistica, è demandato alle regioni il compito di predisporre un piano di sviluppo territoriale, che comprende anche la realizzazione di porti rifugio sicuri, nelle zone della costa dove mancano strutture portuali. È inoltre previsto che nei porti commerciali di grandi dimensioni si possano individuare aree da destinare alle strutture ricettive della nautica, da affidare in concessione a privati, anche con la partecipazione della competente autorità portuale. A questi fini si velocizza l'*iter* del

procedimento istruttorio: è noto, infatti, che le iniziative per la realizzazione di strutture della nautica si arenano, per i più vari motivi, in sede di conferenza di servizi. Per superare le lungaggini decisionali si è dunque previsto che per la valutazione del progetto di costruzione dei porti turistici la conferenza dei servizi possa deliberare, alla terza convocazione, le decisioni definitive a maggioranza dei rappresentanti presenti.

Con l'articolo 2 si prevede una riqualificazione delle aree dismesse (militari o industriali) mediante la realizzazione, in tali siti, di porti e di approdi turistici da assentire in concessione, secondo un apposito progetto di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio, dando mandato alle regioni di promuovere i necessari accordi di programma con tutte le autorità interessate al progetto, cui possono partecipare anche i privati attraverso la costituzione di un'apposita società.

L'articolo 3 stabilisce la durata delle concessioni demaniali marittime per i porti e gli approdi turistici, costruiti anche in parte su terreno privato e collegati al mare mediante canali di comunicazioni. La durata è commisurata al piano di investimento e alla qualità dei servizi offerti, fermo restando che non può essere superiore a cinquanta anni. Le concessioni possono essere rinnovate anche prima della scadenza in favore dello stesso concessionario, ma in tal caso il medesimo deve realizzare nuove opere e strutture al servizio della nautica, comprese quelle per l'abbattimento delle barriere architettoniche in alcuni posti di ormeggio per consentire ai disabili di lasciare agevolmente la barca. Sono previste inoltre agevolazioni economiche e fiscali per il concessionario che al termine della concessione abbia adempiuto alla manutenzione straordinaria delle opere portuali. La norma fa chiarezza anche sull'imposizione dell'imposta comunale sugli immobili (ICI), applicata in modo disomogeneo nell'ambito del territorio nazionale.

Con l'articolo 4, in deroga a quanto previsto dall'articolo 28 del codice della navigazione, viene riconosciuto il diritto dei proprietari di terreni, che realizzano darsene a secco su aree private, destinate alla nautica, di conservare l'originaria natura giuridica dei terreni. La norma è volta a facilitare la realizzazione di ormeggi in quelle zone limitrofe al demanio

marittimo, senza il vincolo dell'automatica demanialità del bene.

Con l'articolo 5 è fatto obbligo ai concessionari dei porti e degli approdi turistici di realizzare adeguate strutture per la raccolta delle acque nere e di quelle di sentina provenienti dalle unità da diporto. La destinazione di tali rifiuti liquidi rappresenta, ai fini ecologici, una necessità non più rinviabile. Inoltre, i porti devono assicurare la raccolta dei segnali di soccorso scaduti (razzi, fuochi a mano e botte fumogene), con le modalità da stabilire con ordinanza della locale autorità marittima. Lo smaltimento di tali artifici è un problema molto sentito nel mondo della nautica che non era stato mai affrontato e che ora si tende a risolvere alla radice.

Con l'articolo 6 si istituisce la figura di direttore del porto o dell'approdo turistico, con l'attribuzione dei relativi compiti, salvaguardando quelli istituzionali di competenza dell'autorità marittima. La norma si rende necessaria, specie per quei porti situati in piccole località (che rappresentano la maggior parte) lontane dagli uffici marittimi, per meglio stabilire i compiti, le funzioni e le responsabilità del direttore del porto rispetto a quelli di competenza specifica dell'autorità marittima. Al personale addetto ai servizi di banchina (ormeggiatori) non si applicano le disposizioni del regolamento per l'esenzione del codice della navigazione in materia di assunzione o di licenziamento, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

L'articolo 7 individua le attività e i servizi svolti all'interno dei porti e degli approdi turistici da disciplinare in modo organico per tutto il territorio nazionale, rinviando la definizione di tale disciplina a un apposito regolamento. Inoltre, per l'omogeneizzazione del procedimento amministrativo, con lo stesso provvedimento si dovranno stabilire le linee guida dell'atto formale di concessione, valido per tutti gli organi nazionali competenti all'approvazione delle concessioni demaniali marittime.

L'articolo 8 fa obbligo ai concessionari dei punti di ormeggio di assicurare ai propri clienti le forniture idriche, elettriche e di assistenza agli ormeggi nonché un servizio di ascolto radio dall'alba al tramonto.

L'articolo 9 definisce il contratto di ormeggio. È la prima volta che viene

affrontato il problema della disciplina dello stazionamento di una barca in porto, problema che non può essere più rinviato per la massa di diportisti che domanda garanzie conseguenti all'affidamento al concessionario della propria barca. Finora si è fatto ricorso a norme alternative o surrettizie, comunque senza uniformità di indirizzo. È necessario dare certezza giuridica a coloro che lasciano in custodia la barca perché possano riaverla nello stato in cui è stata consegnata, chiamando in causa il concessionario nel caso di danni subiti. Nel settore degli ormeggi vi sono anche proprietari insolubili che si disinteressano della barca per incuria o fallimento, bloccando così il posto di ormeggio fino a giudizio conclusivo. Conosciamo la lentezza di queste controversie, che si possono protrarre per diversi anni. A tale riguardo, con il presente articolo si stabilisce che la parte lesa può provvedere a liberare l'ormeggio a spese dell'insolvente, trasferendo la barca in un'apposita area portuale a ciò destinata. In tal modo si reintegra il diritto del concessionario o del cessionario in uso di disporre dell'ormeggio evitando ulteriori danni economici.

L'articolo 10 istituisce, nell'ambito delle strutture ricettive della nautica, gli accosti riservati alle unità da diporto in transito o per rilascio volontario o forzato, commisurati al numero di posti barca disponibili nel periodo giugno-settembre, mentre negli altri periodi il numero dei posti barca da riservare, tenuto conto del minor impiego delle barche, è più contenuto. Il problema di avere la disponibilità di un posto di ormeggio, per una breve durata, rappresenta una necessità per il diportista per trovare un momento di riposo nei casi di lunga navigazione o di cattivo tempo o di sola emergenza. Per la sosta negli accosti riservati al transito, in deroga al principio di liberalizzazione delle tariffe dei servizi, le relative tariffe sono approvate dalla competente autorità marittima, d'intesa con gli enti locali e con le organizzazioni turistiche più rappresentative.

Con l'articolo 11 è stabilito, per ragioni di trasparenza, che le tariffe applicate dalle strutture ricettive della nautica debbano essere esposte in modo visibile all'interno dell'area portuale. Per il contenimento della misura delle tariffe, le strutture stesse sono state suddivise in tre categorie, a

ciascuna delle quali, in relazione alla qualità dei servizi resi, è attribuito un marchio di eccellenza a cui saranno commisurate le relative tariffe. Sembra quasi incredibile, come accade ora, che un posto di ormeggio in un *marine* o in un piccolo rifugio debba costare lo stesso prezzo. Un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce le modalità di assegnazione della categoria a ciascun porto o approdo turistico. Per i servizi e per le prestazioni resi all'utenza nautica l'imponibile ai fini dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) è fissato al 10 per cento.

Con l'articolo 12 sono definite le competenze dell'autorità marittima in materia di polizia e di sicurezza delle strutture dedicate alla nautica, anche se ricadenti in parte su proprietà privata.

Con l'articolo 13 si dà un giusto riconoscimento giuridico a quelle imprese che ruotano da lungo tempo intorno al turismo nautico con numerose attività e servizi. La legge 29 marzo 2001, n. 135, sulla riforma del turismo, ha individuato le imprese turistiche e le attività professionali riconoscendo la qualità di impresa turistica perfino a quelle che gestiscono gli stabilimenti balneari. Nessuna delle categorie di imprese elencate nel presente articolo vi è invece ricompresa, con la conseguente impossibilità di accedere ai crediti bancari e ai finanziamenti per l'acquisto di beni strumentali per l'attività imprenditoriale. Eppure, grazie al loro contributo, il turismo nautico può vantare un notevole apporto all'economia nazionale, specie nella creazione di posti di lavoro durevoli nei rispettivi servizi.

Gli articoli 14, 15 e 16 sono volti alla tutela degli acquirenti dei posti barca nei porti turistici. I concessionari di strutture della nautica pubblicizzano la vendita di posti barca invogliando i diportisti al loro acquisto. Ciò fa però sorgere il dubbio se sia davvero regolare la vendita frazionata di un'area demaniale in concessione: secondo le previsioni dell'articolo 28 del codice della navigazione, essa costituisce un rapporto anomalo di un bene che non può essere commercializzato. Inoltre, nei casi di fallimento del concessionario la legge non riconosce alcun diritto agli acquirenti del posto barca, che vengono estromessi dal bene senza alcun

risarcimento. È necessario quindi stabilire qualche forma di tutela per questa tipologia di acquisti. A tale scopo, a garanzia delle obbligazioni assunte con l'acquirente diportista, il concessionario deve stipulare una fideiussione assicurativa di importo pari alla somma contrattuale corrisposta per il posto barca. Nel caso di fallimento, il beneficio sarà liquidato all'utilizzatore, mentre negli altri casi sarà attribuito al concessionario. Inoltre, con l'articolo 16 è riconosciuto all'utilizzatore del posto barca il diritto di prelazione al rinnovo del contratto d'uso, senza operare un nuovo pagamento al termine della concessione. A tale scopo si accenna che, negli ultimi tempi, nel mondo delle imprese della portualità turistica si stanno diffondendo vendite di posti barca a termine, con scadenza ravvicinata a quella della concessione, ma non coincidente, senza la previsione del rinnovo contrattuale alla scadenza della concessione. In tale ipotesi, liberando gli ormeggi da un possibile contenzioso con i diportisti, il concessionario pone le premesse per richiedere agli stessi acquirenti degli ormeggi un nuovo esborso di somme per il riacquisto dello stesso posto barca. Da questa considerazione scaturisce la necessità di costituire una forma di tutela nei confronti degli acquirenti dei posti barca.

Con l'articolo 17 si stabiliscono le sanzioni per le infrazioni relative all'applicazione delle tariffe ordinarie, di quelle speciali previste per le unità da diporto in transito, nonché per gli utilizzatori che non lasciano l'ormeggio nei termini stabiliti.

Con l'articolo 18 si propone la realizzazione di una rete costiera di comunicazioni, finalizzata alla sicurezza della navigazione e alla salvaguardia della vita umana in mare, utilizzata da parte dell'utenza della nautica minore, costituita da milioni di diportisti e dagli esercenti l'attività professionale della pesca locale nella fascia costiera delle acque territoriali. La configurazione orografica delle coste nazionali e insulari, nonché le peculiarità degli utenti, richiedono che in ogni approdo sussista un centro di diramazione delle informazioni meteorologiche locali. L'individuazione nell'Aeronautica militare quale ufficio centrale con compiti di progettazione, coordinamento e gestione scaturisce dal presupposto di una disponibilità dei dati sinottici e dei processi di elaborazione nell'ambito della meteorologia

generale: compiti, com'è noto, di competenza di tale Forza armata.

L'articolo 19 dispone che i comuni costieri debbano realizzare nel territorio di competenza scivoli pubblici per la nautica carrellabile, praticamente inesistenti lungo tutta la fascia costiera nazionale. Il problema non è più rinviabile poiché la mancanza di scivoli comprime fortemente lo sviluppo della nautica minore, specie quella dei «diportisti della domenica», costituita da utenti di gommoni e barche di modeste dimensioni che trascorrono con la famiglia una breve vacanza al mare e che tanto benessere apportano all'economia delle località rivierasche.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Principi generali).

1. La presente legge disciplina i principi fondamentali per lo sviluppo e l'armonizzazione del sistema della portualità turistica, nel rispetto delle competenze delle regioni e nel quadro del superiore interesse nazionale per quanto concerne la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, la tutela del demanio marittimo e lo sviluppo generale del turismo nautico.

2. Le regioni redigono un piano di sviluppo della portualità turistica territoriale che comprende anche la realizzazione di approdi rifugio nelle zone costiere dove non esistono strutture portuali o punti di ormeggio sicuri. Per l'incremento della portualità turistica il piano individua anche le aree marine in cui possono essere realizzati i campi-boa per gli ormeggi della nautica minore.

3. Le costruzioni riguardanti la realizzazione di porti o di approdi turistici, definiti ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettere a) e b), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, e quelle di particolare importanza per l'entità o per lo scopo, da disciplinare con atto formale pluriennale, possono essere realizzate nelle zone del pubblico demanio marittimo destinate a tali opere dal piano regolatore portuale o dalla delibera dell'ente territoriale competente.

4. Nei porti marittimi commerciali, di cui all'articolo 4, comma 3, lettera a), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, devono essere individuate aree demaniali da affidare in concessione a soggetti privati o associati per la realizzazione di strutture ricettive della nautica con posti barca di medie e grandi dimensioni. Al progetto di sviluppo possono partecipare anche le autorità portuali mediante la costituzione di una società in forma maggioritaria o partecipata.

5. La domanda di concessione è pubblicata nell'albo del comune dove è situata l'area oggetto della richiesta, nella *Gazzetta Ufficiale* e nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea.

6. Alla conferenza di servizi, promossa ai sensi dell'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, e successive modificazioni, per la valutazione del progetto di costruzione dei porti e degli approdi turistici, partecipano con poteri decisionali i rappresentanti delle amministrazioni interessate. Alla terza convocazione, le decisioni definitive sono deliberate a maggioranza dei rappresentanti presenti.

7. Ai fini della trasparenza amministrativa, le ordinanze balneari emanate dai sindaci dei comuni costieri, in materia di disciplina delle spiagge, e quelle emanate dalle Capitanerie di porto, concernenti la circolazione delle unità da diporto, definita ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera a), del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, nella fascia costiera, sono raccolte in modo coordinato e pubblicate in un apposito sito informatico del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera, in diverse lingue, allo scopo di agevolare la conoscenza delle medesime disposizioni all'utenza nazionale e straniera.

Art. 2.

(Progetti di riqualificazione di aree dismesse).

1. Le aree industriali e militari dismesse possono essere affidate in concessione per la costruzione di porti, approdi turistici, punti di ormeggio, silos per il rimessaggio di barche e altre strutture di specifico interesse,

sulla base di un apposito progetto di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST). Per la realizzazione del PRUSST, la regione promuove un accordo di programma tra il comune e le altre autorità interessate, per gli interventi pubblici o di pubblica utilità che possono essere finanziati anche con risorse private mediante la costituzione di una società di scopo.

Art. 3.

(Disciplina delle concessioni demaniali. Disposizioni tributarie).

1. Le concessioni demaniali marittime per la realizzazione dei porti e degli approdi turistici, costruiti anche in parte su terreno di proprietà privata e collegati con le acque pubbliche marittime o interne mediante canali di comunicazione, hanno una durata commisurata al piano di ammortamento dei capitali investiti per la realizzazione delle opere e alla qualità dei servizi offerti all'utenza della nautica, e comunque non superiore a cinquanta anni, decorrenti dall'atto di concessione o, nei casi di anticipata occupazione, dall'atto di sottomissione.

2. Nei porti e negli approdi turistici realizzati dopo la data di entrata in vigore della presente legge devono essere predisposte le strutture necessarie per l'abbattimento delle barriere architettoniche al fine di facilitare il movimento di imbarco e di sbarco dei soggetti disabili, ivi compresi sollevatori elettrici e pedane retrattili di accesso a bordo.

3. Le concessioni di cui al comma 1 possono essere rinnovate per un periodo di pari durata, anche anteriormente alla data di scadenza dell'atto e comunque non prima di cinque anni dalla scadenza stessa, qualora il concessionario provveda a realizzare nuovi posti barca pari ad almeno il 10 per cento del totale, ovvero provveda al miglioramento del complesso portuale realizzando nuovi posti di ormeggio, magazzini di sgombero, strutture per l'abbattimento delle barriere architettoniche, aree di parcheggio e allacci alla rete fognaria pubblica in collegamento funzionale

con le unità da diporto all'ormeggio, per un importo, da documentare, non inferiore al 30 per cento del valore complessivo della struttura portuale.

4. Al concessionario che adempie alla manutenzione periodica ordinaria e straordinaria delle strutture portuali oggetto della concessione, comprovando le spese sostenute, alla scadenza della concessione è attribuito, in caso di svolgimento di una nuova procedura di appalto, uno sconto del 30 per cento sul prezzo di aggiudicazione.

5. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 47 del codice della navigazione, la mancata manutenzione ordinaria ai sensi del comma 4 comporta la decadenza dalla concessione.

6. Le disposizioni dei commi 4 e 5 si applicano anche alle concessioni disciplinate con atto formale in corso di validità alla data di entrata in vigore della presente legge.

7. Le spese per i lavori di manutenzione straordinaria di cui al comma 4 del presente articolo, sostenute dal concessionario nei confronti del quale trovi applicazione l'articolo 4, quinto comma, terzo periodo, lettera a), del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, sono detraibili, ai fini dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), nella misura del 50 per cento dell'importo delle relative fatture.

8. Per la determinazione del reddito complessivo del concessionario, le spese di manutenzione straordinaria, anche se previamente non imputate in conto economico, sono deducibili nella misura del 50 per cento del relativo importo, nell'esercizio in cui sono sostenute. Il residuo importo del 50 per cento, ai sensi dell'articolo 108, comma 3, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, è portato in deduzione negli esercizi successivi.

9. I porti turistici, gli approdi turistici e i punti di ormeggio, definiti ai sensi dell'articolo 2, comma 1, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, sono soggetti all'imposta comunale sugli immobili (ICI). A tal fine sono iscritti in catasto nella categoria D/8.

Art. 4.

(Darsene a secco realizzate su proprietà privata).

1. Le darsene a secco e le infrastrutture di arredamento portuale realizzate su terreni di proprietà privata conservano l'originaria natura giuridica. Esse sono escluse dai beni facenti parte del demanio marittimo, di cui all'articolo 28 del codice della navigazione.

2. Per la realizzazione delle darsene e delle infrastrutture di cui al comma 1, la concessione demaniale è sostituita dalla licenza di costruzione, rilasciata dal comune. Il proprietario ha diritto al rimborso dei canoni e degli altri oneri corrisposti allo Stato in dipendenza dell'atto di concessione.

Art. 5.

(Impianti ecologici per la nautica).

1. I porti e gli approdi turistici destinati a servire la nautica da diporto sono dotati di strutture, di impianti e di mezzi, terrestri o nautici, per la raccolta e l'allontanamento ovvero per il trattenimento delle acque nere e di quelle di sentina. Le strutture sono realizzate nel rispetto dell'ambiente ai fini della prevenzione dell'inquinamento degli specchi acquei portuali.

2. Per le concessioni in corso di validità alla data di entrata in vigore della presente legge, la realizzazione delle strutture di cui al comma 1 deve essere effettuata entro tre anni dalla predetta data.

3. La realizzazione di isole ecologiche e di altre opere finalizzate alla salvaguardia dell'ambiente può essere effettuata, previa autorizzazione dell'Agenzia delle dogane ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, decorsi trenta giorni dalla presentazione della relativa dichiarazione di inizio attività.

4. Nei porti e negli approdi turistici devono essere assicurati il deposito, il ritiro e lo smaltimento di razzi, fuochi a mano, boette fumogeni e altri segnali di soccorso scaduti, con le modalità da stabilire con apposita ordinanza della competente autorità marittima. Il relativo servizio è a titolo gratuito.

Art. 6.

(Direttore del porto o dell'approdo turistico).

1. Per l'espletamento delle funzioni tecniche e operative nell'ambito portuale, il concessionario nomina il direttore del porto o dell'approdo turistico.

2. Il nominativo del direttore e le relative variazioni sono comunicati all'autorità marittima entro dieci giorni dalla nomina.

3. Il direttore del porto o dell'approdo turistico, fatte salve le competenze riservate all'autorità marittima, previste dall'articolo 59 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, vigila sull'osservanza delle disposizioni emanate dall'autorità marittima in materia di entrata e uscita, di movimento, di ancoraggio e di ormeggio delle unità da diporto; cura l'efficienza dei mezzi e dei servizi integrativi antincendio e antinquinamento messi a disposizione dal concessionario e organizza il servizio di pronto intervento; ove ne ricorrano la necessità e l'urgenza, può ordinare l'esecuzione di ogni manovra alle unità da diporto, riferendo subito all'autorità marittima locale i provvedimenti adottati; sorveglia tutto quanto concerne la sicurezza del porto nonché il rispetto del regolamento di cui all'articolo 7 informando tempestivamente l'autorità marittima e quella di pubblica sicurezza qualora si verificano avvenimenti che possano turbare l'ordine pubblico o altri eventi straordinari.

4. Il direttore del porto o dell'approdo turistico ha la funzione di incaricato di pubblico servizio; egli ha l'obbligo di denunciare agli ufficiali di polizia giudiziaria, appena ne ha notizia, i reati per i quali si deve procedere d'ufficio, commessi nel porto o nell'approdo turistico.

5. Il personale addetto ai servizi di banchina dei porti o degli approdi turistici è alle dirette dipendenze del direttore del porto, che ne coordina l'attività e ne assume la responsabilità tecnica per eventuali danni causati a terzi. A tale personale non si applicano le disposizioni del libro primo, titolo IV, capo VI, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione

(Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

Art. 7.

(Regolamento).

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sono stabiliti le linee guida per un atto formale di concessione-tipo, valido per tutto il territorio nazionale, e i criteri generali per l'espletamento delle attività e dei servizi seguenti:

- a) regolamentazione delle aree e delle infrastrutture di uso comune;
- b) disciplina dei parcheggi e della viabilità a terra all'interno delle strutture;
- c) servizio di assistenza agli utenti;
- d) igiene e decoro del porto o dell'approdo turistico;
- e) disciplina delle attività che possono arrecare disturbo o molestie agli utenti;
- f) attività attinenti in genere all'efficienza del porto o dell'approdo turistico;
- g) gestione dei posti di ormeggio riservati alle unità in transito;
- h) smaltimento dei rifiuti da bordo delle unità da diporto.

Art. 8.

(Obblighi dei concessionari).

1. I concessionari dei punti di ormeggio assicurano, in conformità alla vigente normativa dell'Unione europea, i servizi relativi alla fornitura di corrente elettrica, al rifornimento idrico, all'assistenza agli ormeggi, nonché un servizio di ascolto dall'alba al tramonto su frequenza dedicata ai diportisti in arrivo, in partenza e in transito nell'approdo.

Art. 9.

(Contratto di ormeggio).

1. Il contratto di ormeggio è il rapporto tra il concessionario e l'utilizzatore della struttura ricettiva della nautica per un tempo stabilito, verso un determinato corrispettivo. L'atto consiste nella messa a disposizione e utilizzazione delle strutture portuali, con conseguente assegnazione di uno specchio acqueo delimitato e protetto, delle prese d'acqua e della rete telefonica, nonché nella fruibilità delle prestazioni previste dal regolamento del porto turistico.

2. Nel contratto di ormeggio è in ogni caso prevista la custodia dell'unità da diporto, che può essere estesa anche ai mezzi e alle dotazioni di sicurezza della navigazione e alle altre cose imbarcate a bordo. A tal fine, il concessionario si obbliga a custodire l'unità da diporto ricevuta in affidamento dall'utilizzatore e a restituirla nello stato in cui è stata consegnata. Il concessionario è responsabile dei danni causati all'unità da diporto in conseguenza del contratto di ormeggio.

3. In caso di furto dell'unità da diporto ormeggiata in porto, il concessionario è considerato responsabile, fatta eccezione per l'ipotesi in cui dimostri che l'evento sia derivato da causa a lui non imputabile.

4. Per quanto non previsto dal presente articolo si applicano le disposizioni del libro quarto, titolo III, capo XII, del codice civile, in materia di deposito.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le associazioni della portualità turistica, sono stabilite le linee guida per un contratto-tipo di ormeggio, valido su tutto il territorio nazionale.

6. Nei casi di insolvenza del canone dovuto, ovvero di fallimento o di abbandono dell'unità da diporto, il concessionario o il cessionario in uso possono provvedere, per comprovati motivi, alla liberazione del posto di

ormeggio mediante trasferimento dell'unità da diporto in apposita zona della struttura portuale, dandone notizia all'autorità marittima e, quando ricorrano gli estremi, al curatore fallimentare. Le relative spese e quelle di custodia sono poste a carico del debitore insolvente.

Art. 10.

(Accosti per le unità da diporto in transito).

1. I concessionari dei porti e degli approdi turistici devono permanentemente riservare tratti di banchina per gli accosti alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio, per la durata massima di settantadue ore, rinnovabili per un ulteriore periodo di pari durata nei casi di avaria all'unità, salvo che la permanenza oltre tali termini non sia giustificata da ragioni di sicurezza della navigazione. Nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre di ciascun anno il numero degli accosti riservati al transito è determinato nel 10 per cento dei posti barca disponibili, con un minimo di dieci accosti per i porti e gli approdi fino a 250 posti barca. Negli altri periodi il numero dei posti barca è stabilito come segue:

a) fino a 250 posti barca: dieci;

b) da 251 a 500 posti barca: quindici;

c) da 501 a 750 posti barca: venti;

d) oltre 750 posti barca: venticinque.

2. Le richieste e le prenotazioni degli accosti sono annotate in un registro, numerato e siglato in ogni singola pagina dall'autorità marittima locale.

3. In occasione di manifestazioni sportive o di mostre, i punti di ormeggio riservati al transito possono essere utilizzati dalle unità da diporto partecipanti alle gare o presentate per l'esposizione. In mancanza di domande di accosto temporaneo, i posti barca liberi restano nella disponibilità del concessionario.

4. Il direttore del porto o dell'approdo turistico, nel regolare gli accosti delle unità da diporto in transito, deve osservare, di regola, l'ordine di arrivo.

5. Le tariffe di ormeggio delle unità da diporto in transito sono commisurate alla qualità dei servizi resi. Le medesime sono approvate con ordinanza del capo del compartimento marittimo, che esercita anche il controllo sulla conformità di applicazione, d'intesa con i rappresentanti degli enti locali e con le organizzazioni del settore turistico maggiormente rappresentative.

Art. 11.

(Tariffe).

1. Le tariffe dei servizi prestati dai concessionari delle strutture portuali adibite alla nautica da diporto sono comunicate all'autorità marittima che ne esercita la vigilanza. Le medesime devono essere esposte, in modo ben visibile, all'ingresso del porto o dell'approdo e nei locali ove ha sede la direzione della struttura portuale.

2. Le tariffe delle strutture di cui al comma 1 sono formulate con gradualità sulla base dei seguenti parametri:

- a) dimensioni della struttura ricettiva;
- b) investimenti effettuati per la realizzazione della struttura;
- c) durata della concessione;
- d) canone di concessione periodico;
- e) spese per la manutenzione ordinaria;
- f) spese generali di gestione del complesso ricettivo.

3. Le strutture ricettive della nautica si suddividono in tre distinte categorie. A ciascuna di esse è attribuito un marchio di eccellenza, la normazione da parte dell'Organizzazione internazionale (ISO), in relazione

alla qualità dei servizi, costituiti dalla fornitura di energia elettrica adeguata ai consumi ai sensi della vigente normativa dell'Unione europea, dal rifornimento idrico continuo, dall'assistenza all'ormeggio, dalla custodia con esclusione della responsabilità del furto, dal guardianaggio, dal servizio *Very high frequency* (VHF) di ascolto continuo, dai servizi igienici, compresi spogliatoi e docce, dai locali per le attività ricreative, dagli spazi destinati ai cinofili, dai locali di ristoro, dall'illuminazione dell'area portuale che garantisca al navigante il riconoscimento dei fanali di accesso in porto, dalle officine e dagli scali di riparazione e dagli scivoli per la nautica carrellabile.

4. Per assicurare l'unitarietà di indirizzo, ai fini della classificazione di cui al comma 3, i relativi principi di armonizzazione sono definiti in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato sulla base dei predetti principi, è assegnata a ciascun porto, approdo turistico e punto di ormeggio la categoria di appartenenza in base alla quale sono commisurate le relative tariffe.

5. Le prestazioni e i servizi resi all'utenza, di cui al presente articolo, sono assoggettati all'IVA con aliquota del 10 per cento.

Art. 12.

(Competenze dell'autorità marittima).

1. L'autorità marittima è competente a emanare disposizioni in materia di polizia e di sicurezza dei porti, approdi turistici e punti di ormeggio e ad esercitarvi la vigilanza, comprese le strutture realizzate su proprietà privata che costituiscono parte integrante di un unico complesso. La medesima autorità controlla e vigila sull'osservanza di quanto disposto all'articolo 8.

Art. 13.

(Imprese di turismo nautico).

La cessione in uso del posto barca può essere effettuata in forma di quote di partecipazione ovvero, se il concessionario è una società, mediante la partecipazione azionaria.

I contratti di cessione in uso del posto barca hanno la stessa scadenza dell'atto formale di concessione. Non sono ammesse deroghe».

Art. 16.

(Tutela degli utilizzatori dei posti barca).

1. Il concessionario, a garanzia dell'obbligazione assunta ai sensi dell'articolo 47-bis del codice della navigazione, introdotto dall'articolo 15 della presente legge, deve versare una cauzione, in forma di fideiussione assicurativa, in favore dell'utilizzatore, pari all'importo pattuito e alla durata del periodo contrattuale. La cauzione, suddivisa in tante quote parti quanti sono gli anni contrattuali, è diminuita annualmente di una quota fino alla scadenza del contratto. Copia della fideiussione deve essere depositata presso l'autorità che ha assentito la concessione.

2. In caso di fallimento del concessionario, il premio assicurativo è corrisposto interamente all'utilizzatore.

3. La disposizione del comma 1 non si applica alle concessioni assentite agli enti territoriali o alle società costituite in forma di capitale misto, pubblico e privato.

4. L'utilizzatore del posto barca, alla scadenza della concessione, ha il diritto di prelazione al rinnovo del contratto di ormeggio senza corresponsione di ulteriori importi al concessionario per l'acquisizione del posto barca. Al concessionario è comunque dovuto il rimborso della quota parte delle spese sostenute per la manutenzione ordinaria e straordinaria del complesso ricettivo della nautica, ferme restando le spese generali.

Art. 17.

(Sanzioni).

1. L'inosservanza delle tariffe stabilite ai sensi della presente legge o l'utilizzazione dei punti di ormeggio riservati al transito per finalità diverse da quelle indicate all'articolo 10 sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria, a carico del concessionario, da 5.000 euro a 40.000 euro.

2. L'inosservanza da parte del concessionario delle disposizioni dell'articolo 8 è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 20.000 euro. In caso di recidiva la sanzione è raddoppiata.

3. L'utilizzatore del posto barca riservato al transito che non lascia l'ormeggio entro il termine assegnato è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 8.000, nonché con la maggiorazione pari al 100 per cento della tariffa dovuta al concessionario.

Art. 18.

(Meteorologia per la nautica).

1. Nell'ambito del Servizio meteorologico dell'Aeronautica militare è costituito l'ufficio di meteorologia per la nautica e la pesca locale, con il compito di fornire informazioni in tempo reale mediante la realizzazione di una rete costiera di comunicazioni su canale dedicato. Le informazioni meteorologiche locali sono accessibili ai mezzi di comunicazione pubblici e privati.

2. Per le finalità di cui al comma 1, l'ufficio ivi previsto è dotato di mezzi per la rilevazione dei dati meteorologici e di strumenti tecnici e informatici atti a fornire, anche a distanza, per un'area di dimensioni pari o inferiore a 50 miglia quadrate, notizie sulle condizioni meteorologiche e del mare locali nonché previsioni sullo stato del mare e sulle condizioni generali riferite all'area di interesse lungo tutte le coste del territorio nazionale, comprese le isole. Per le isole minori, i mezzi di rilevazione devono essere posizionati sia sopravvento che sottovento alle zone costiere interessate.

Art. 19.

(Scivoli per la nautica carrellabile).

1. I comuni costieri, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, devono realizzare nell'ambito del proprio territorio scivoli pubblici per l'alaggio e il tiro a secco delle unità da diporto trasportate a mezzo di carrelli.