

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 947

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(PRANDINI)

di concerto col **Ministro del Bilancio e della Programmazione
Economica**

(COLOMBO)

col **Ministro delle Finanze**

(GAVA)

col **Ministro del Tesoro**

(AMATO)

e col **Ministro dei Trasporti**

(MANNINO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 MARZO 1988

Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976,
n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla
nautica da diporto

ONOREVOLI SENATORI. - L'attività della nautica da diporto, che pur è testimoniata in Italia fin dalla fine del secolo scorso (anche se ovviamente non nelle dimensioni raggiunte solo in questo dopoguerra), non aveva avuto fino a tempi assai recenti una sua regolamentazione specifica nella legislazione italiana. Se si eccettuano, infatti, il regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, e il decreto ministeriale 31 gennaio 1933 (applicativo del precedente) - che peraltro regolano la circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore ad uso privato, e quindi non solo per diporto -, soltanto alcune norme del codice della navigazione e dei relativi regolamenti di esecuzione erano indirizzate alla materia.

Con la legge 11 febbraio 1971, n. 50, il legislatore ha dettato una normativa ampia e sistematica intesa alla regolamentazione di un fenomeno che aveva intanto raggiunto ampiezza e diffusione tali da potersi ritenere di speciale rilevanza socio-economica.

La normativa di cui alla citata legge n. 50 ha subito nel tempo una serie di affinamenti apportati sia da leggi di modifica, quali la legge 6 marzo 1976, n. 51, e la legge 26 aprile 1986, n. 193, sia da norme applicative di rango inferiore; talchè si è oggi in presenza di un *corpus* ricco ed articolato, tanto che si può parlare di un vero e proprio diritto speciale della nautica da diporto, di cui è in corso un rapido processo di autonomizzazione rispetto al più ampio e tradizionale ambito del diritto della navigazione.

Peraltro con sempre maggiore energia si rappresenta da più parti l'esigenza di un ulteriore e più efficace intervento legislativo per il comparto della nautica da diporto, al fine di sfruttare più incisivamente le notevoli potenzialità ancora inesprese, attesi i grossi risvolti di carattere economico ed occupazionale, oltre che sociale e culturale, che vi sono connessi.

A questo specifico riguardo non può essere trascurata la considerazione di fondo che la

pratica diportistica della nautica è tuttora vista come un'attività essenzialmente voluttuaria, mentre deve costituire una forma razionale e proficua di impiego del tempo libero, stante soprattutto la notevole estensione delle nostre coste, onde il potenziale utente deve essere incoraggiato ad accedere a tale pratica, eliminando, fin dove possibile, quegli ostacoli d'ordine soprattutto burocratico e cartolare che lo inducono a rinunciare alla sua iniziale propensione all'acquisto ed all'utilizzo di una unità da diporto. Ciò è tanto più avvertito per quella utenza potenziale marginale costituita da persone dal tenore di vita e dalle disponibilità economiche modeste, per le quali l'impiego di una parte del proprio risparmio e dei propri redditi nell'acquisto e nel mantenimento di un'unità da diporto non deve costituire una sofferta rinuncia ad altre forme di svago.

Con il presente provvedimento normativo si intende, quindi, conseguire il sopra enunciato obiettivo, operando essenzialmente su tre ordini di fattori che, pur se di diversa natura, appaiono tutti di rilievo determinante.

Essi consistono in:

- 1) snellimento delle procedure;
- 2) alleggerimento del carico fiscale;
- 3) impulso alle iniziative volte a creare condizioni di ricettività logistica.

Ed infatti con un primo gruppo di articoli, di seguito illustrati in dettaglio, si opera una concreta quanto responsabile «deregulation» della materia, nel proposito di ridurre il più possibile le incombenze burocratiche.

In particolare:

con l'articolo 1 si estende la facoltatività della dichiarazione di costruzione, prevista finora per le imbarcazioni fino a cinque tonnellate di stazza lorda, anche a quelle realizzate in serie. La proposta si prefigge l'eliminazione di inutili doppioni: gli adempi-

menti previsti dagli articoli 232, 233, 235 e 236 del codice della navigazione per la dichiarazione di costruzione sono, infatti, sostanzialmente uguali per l'omologazione e la successiva costruzione in serie. Resterebbero scoperti solo gli adempimenti pubblicistici di esclusivo interesse privato (accensione di ipoteca, eccetera) previsti dagli articoli 238 e 242 del codice citato, ma nelle costruzioni in serie in genere difficilmente se ne ravvisa l'esigenza e, comunque, nei rari casi in cui tale esigenza sussista, la dichiarazione di costruzione è resa possibile appunto perché facoltativa;

con l'articolo 2 si chiarisce, senza alcuna modifica nella sostanza, la norma già attualmente vigente di cui al quarto comma dell'articolo 3 della legge n. 50 del 1971 (come modificata dalla legge n. 193 del 1986), che talvolta si è prestata ad interpretazioni restrittive errate: infatti taluno ha ritenuto che il «responsabile della costruzione» dovesse essere munito di titoli professionali abilitanti alla costruzione navale, laddove tale prescrizione non era affatto contenuta nella norma;

con l'articolo 3 si abilitano automaticamente le delegazioni di spiaggia autorizzate dal direttore marittimo a tenere i registri delle navi minori e galleggianti (autorizzazione che viene assentita quando la delegazione disponga di quel nucleo organizzativo e di personale che la ponga nella concreta possibilità di operare), a tenere anche i registri delle imbarcazioni da diporto. Si evita così la necessità di una duplice autorizzazione per fini sostanzialmente analoghi;

con l'articolo 4 si eliminano le difficoltà che qualche volta incontrano gli stranieri per farsi rilasciare certificati di domicilio dai propri consolati, e si prevedono comunque procedimenti particolarmente agili per i medesimi utenti esteri;

con l'articolo 5 si apporta una modifica resasi necessaria in armonia con quella prevista col precedente articolo 3;

con l'articolo 6 si provvede all'abolizione formale del visto di convalida sulla licenza di navigazione, diventato una mera formalità dopo l'abrogazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 121 del 1961, che preve-

deva un'apposita tassa per le licenze di navigazione;

con l'articolo 7 ci si propone di conseguire due distinti scopi:

1) portare a dieci anni l'obbligo della visita periodica come per la revisione delle automobili che, per vero, non solo hanno un'usura di gran lunga superiore alle unità da diporto, ma non sono neanche soggette alle visite occasionali in caso di sinistro, come avviene invece per queste ultime;

2) rendere obbligatoria, di contro, la denuncia all'autorità marittima o della navigazione interna, dei sinistri o delle modifiche apportate allo scafo e/o all'apparato motore;

con l'articolo 8 - mentre si lascia immutata la disposizione contenuta nella norma modificata a riguardo della riduzione alla metà dei cosiddetti tributi speciali, qualora nelle operazioni intervenga il Registro italiano navale - si introduce il principio che il Ministero della marina mercantile, che delega al RINA l'assolvimento di funzioni sue proprie, ne approvi il relativo tariffario;

con l'articolo 9 si rimedia a una lacuna non ancora colmata dalla vigente normativa sul diporto: si tratta, infatti, di uniformare la disciplina delle abilitazioni tra unità da diporto e casi residui di applicazione del solo in parte sopravvivate regio decreto legislativo n. 813 del 1932, regolante i motoscafi «ad uso privato» (adibiti a traffici portuali, servizi dei cantieri, eccetera);

l'articolo 13 risolve il problema dell'autenticazione della firma dell'alienante sugli atti di compravendita di unità da diporto, che oggi è devoluta al solo notaio con esclusione della cosiddetta «autentica minore»;

con l'articolo 15 si prende finalmente atto di una realtà ormai ampiamente diffusa e socialmente utile, quella della locazione e del noleggio di unità da diporto, recependo nella sostanza accoglibili istanze dell'utenza. Il provvedimento appare di particolare valore sociale, consentendo anche a chi non si trovi nelle condizioni economiche di acquistare e mantenere in proprio un'unità da diporto, di accostarsi a tale sana pratica ricreativa affrontando spese di ben più contenuto ordine di grandezza.

Sempre in tema di sburocraizzazione, sembra qui acconcio proporre alla riflessione del legislatore l'ipotesi dell'esclusione dell'abilitazione per il comando delle imbarcazioni da diporto nelle acque interne senza alcun limite o nelle acque marittime fino a sei miglia dalla costa, salvo il requisito dell'età indicato alle lettere a), b) e c) del primo comma dell'articolo 18 della legge n. 50 del 1971, modificato dalla legge n. 193 del 1986; e ciò alla stessa guisa di quanto è già stabilito per la categoria dei natanti. Tale ipotesi è suggerita dalla considerazione che, se questi ultimi - che costituiscono la stragrande maggioranza delle unità che navigano in acque interne ed entro sei miglia dalla costa marittima - non abbisognano di patente per la guida, il comando di unità più sicure (quali indubbiamente sono le imbarcazioni) potrebbe essere anch'esso esercitato senza documento abilitativo. Trattasi, comunque, di materia che per la sua delicatezza è bene sia valutata in tutti i suoi aspetti dal Parlamento.

Il secondo gruppo di norme proposte ha tratto con l'aspetto fiscale. Devesi a questo proposito rilevare come da tempo sia stata richiamata l'opportunità di una profonda revisione dell'istituto del cosiddetto «reddito-metro», che colpendo indiscriminatamente l'utente nautico - senza tra l'altro porre differenza tra il possessore di unità nuova e l'acquirente o possessore di unità usata - appare fortemente deterrente proprio per quella potenziale utenza marginale che andrebbe invece incoraggiata ad affacciarsi al mondo nautico per le varie motivazioni enunciate in esordio.

D'altro canto il problema del reddito-metro, cruciale per le ulteriori fortune del diportismo nautico, può e deve essere risolto a livello amministrativo, e non trova perciò collocazione nell'articolato che qui si presenta. Si è ritenuto, pertanto, di operare intanto su altri fattori particolarmente gravosi per il comparto nautico attraverso i seguenti articoli:

l'articolo 10 elimina, ai fini dell'applicazione dell'IVA, l'attuale discriminazione fra imbarcazioni fino a 18 tonnellate di stazza lorda ed oltre, non giustificata trattandosi di categoria unica (quella delle imbarcazioni,

appunto), la cui sola discriminante sarebbe la stazza che, essendo una misura di volume, attiene al concetto biologico di spazio vitale, necessario ad ogni essere vivente per un'esistenza senza nevrosi. Questo concetto è stato già riconosciuto e recepito nella classificazione delle abitazioni civili che vengono considerate «di lusso» in base a una serie di parametri tra i quali la superficie ha qualche valenza solo se supera i 200 metri quadrati, e comunque in combinazione con altri criteri di giudizio. L'articolo propone, poi, di riconoscere ai natanti una vera e propria funzione sociale di sano quanto modesto impiego del tempo libero, prevedendo per il loro acquisto un'aliquota IVA ridotta al 9 per cento;

gli articoli 11 e 12 sanciscono la peculiare differenza tra unità da diporto e autoveicoli per quanto riguarda la tassa d'iscrizione (già di circolazione). Per le prime si generalizza l'attuale tassa di stazionamento agganciandola alla lunghezza dell'imbarcazione invece che alla stazza, con semplificazione degli accertamenti, soprattutto data l'intercambiabilità dei motori fuori-bordo. Di particolare rilievo si presenta l'esenzione per le unità da diporto straniere: l'esiguità del gettito sembra non giustificare il grave danno al richiamo verso una categoria di turisti generalmente ad alto reddito e quindi apportatori di valuta pregiata, per i quali - oltre tutto - le incombenze per il versamento del tributo si risolvono in un fastidioso rompicapo. D'altro canto l'esenzione prevista si allinea a quanto già praticato oggi per le auto e i «caravan»;

l'articolo 14 stabilisce che la registrazione degli atti riguardanti le unità da diporto avviene a tassa fissa.

È appena il caso di soggiungere che, secondo una stima complessiva, le minori entrate scaturenti dall'applicazione dei predetti articoli di carattere fiscale troveranno adeguata compensazione nei maggiori introiti derivanti dal rilancio della nautica da diporto perseguito dalla presente legge, in disparte la considerazione che il minor gettito derivante dall'articolo 11 (abolizione della tassa di circolazione) trova già compensazione quantitativa con il maggior introito recato dall'articolo 12 (estensione e modifica della tassa di stazionamento).

Seguono due articoli a sè stanti, e precisamente:

L'articolo 16, che sancisce la competenza specifica dell'autorità marittima in tema di polizia di sicurezza della navigazione da diporto, così come del resto è già attualmente stabilito dal regime del codice della navigazione. La nuova norma, quindi, in nulla innovando, viene formulata soltanto in vista del processo di autonomizzazione del diritto della nautica da diporto già in atto. L'attività di polizia giudiziaria resta anch'essa ovviamente regolata dal quadro normativo attualmente vigente;

L'articolo 17, che abroga l'articolo 52 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 14 agosto 1974, n. 378, per poter sanare alcune situazioni pregresse venutesi a creare in seguito all'emanazione del decreto ministeriale 28 febbraio 1977, concernente, tra l'altro, norme per la sostituzione delle patenti rilasciate anteriormente all'entrata in vigore del decreto stesso.

Il terzo gruppo di norme, costituito dagli articoli 18 e 19, prevede forme d'incentivo alla ricettività per la nautica da diporto. In proposito, si è ritenuto che - tenuto conto che nell'attuale momento non appare possibile disporre di quantità di risorse tali da affrontare la complessa problematica nella sua globalità - occorresse fare una scelta mirata, orientandosi verso una forma di sostegno per la realizzazione e l'attrezzamento di punti di ormeggio e di impianti di rimessaggio e insilamento a terra, in modo da favorire il costume di non tenere permanentemente in mare unità facilmente trasportabili, al fine di riservare il massimo spazio di acque portuali ad unità di maggiori dimensioni od in transito.

Sarà il programma previsto al comma primo dell'articolo 18 a consentire lo sviluppo di una adeguata strategia che, tenendo conto dei vari elementi di situazione e dei vincoli finanziari influenti sulla problematica, soddisfi le esigenze di quella nautica minore che ha caratteristiche particolari di promozione sociale.

RELAZIONE TECNICA

Con il presente provvedimento s'intende promuovere un efficace ed organico intervento sul comparto della nautica da diporto al fine di sfruttare le notevoli potenzialità del Paese in un settore che presenta importanti aspetti di carattere economico ed occupazionale oltre che sociale e culturale.

Per il perseguimento di tale obiettivo il provvedimento opera su tre ordini di fattori:

- a) snellimento delle procedure burocratiche;
- b) alleggerimento del carico fiscale;
- c) concessione di contributi a sostegno della realizzazione di impianti di servizio per il settore.

Poichè la rilevanza di questo provvedimento ne fa auspicare la più sollecita approvazione del Parlamento, sono stati considerati gli effetti finanziari - oltre alla stima a regime - con un primo riferimento già al secondo semestre 1988.

Passando all'esame dei singoli articoli che contengono aspetti di carattere finanziario, premesso che le stime relative alle norme di carattere fiscale sono state concordate con il Ministero delle finanze, si rileva quanto segue.

Articolo 10. - Si prevede una riduzione dell'aliquota IVA per le imbarcazioni (dal 38 per cento al 18 per cento) e per i natanti (dal 18 per cento al 9 per cento) determinandosi una minore entrata stimata in complessivi 10 miliardi così calcolati: il gettito IVA sulle cessioni ed importazioni di navi, con aliquota 38 per cento è attualmente calcolato su un imponibile di circa 12 miliardi (stimato su dato Istat 1986) e comporta un'entrata di lire 4,5 miliardi.

La riduzione dal 38 per cento al 18 per cento dell'aliquota IVA con riguardo alle sole imbarcazioni (tra le 18 e le 50 tonnellate di stazza lorda) determina una perdita di gettito di circa 1 miliardo su un imponibile stimato in 5 miliardi.

Per i natanti (fino a 3 tonnellate di stazza lorda) l'imponibile relativo alle cessioni ed importazioni è calcolato in circa 100 miliardi annui con un gettito IVA pari a 18 miliardi (18 per cento). La riduzione dell'aliquota al 9 per cento comporta una diminuzione di entrate pari a lire 9 miliardi circa, che per l'anno 1988 si limita a circa 3 miliardi (un terzo) tenuto conto che la campagna acquisti è già realizzata prima della stagione estiva.

Imponibile:

7 miliardi	=	navi da diporto (aliquota invariata 38 per cento)
5	»	= imbarcazioni da 18 a 50 tonnellate di stazza lorda (aliquota da 38 per cento a 18 per cento) - 1 miliardo
50	»	= imbarcazioni da 9 a 18 tonnellate di stazza lorda (aliquota 18 per cento invariata)
100	»	= natanti (aliquota da 18 per cento a 9 per cento) - 9 miliardi
100	»	= natanti e imbarcazioni usate (scambi tra privati esenti da IVA)
—		
262	»	= (dato Istat 1986)

Le statistiche e le esperienze degli altri Paesi europei (ad esempio la Gran Bretagna) dimostrano che la minore entrata iniziale dovuta alla riduzione del prelievo fiscale nel settore della nautica da diporto è in breve tempo compensata e superata dall'incremento delle vendite, già ipotizzabile per l'anno 1989.

Ciò nonostante, a maggior garanzia, il provvedimento già prevede una compensazione della minore entrata iniziale mediante parziale utilizzo del maggior gettito di cui all'articolo 12.

Articoli 11 e 12. - L'attuale regime di tassazione delle unità da diporto prevede il pagamento di una tassa di stazionamento - per le unità abilitate oltre sei miglia e solo per i giorni di sosta in porto - e di una tassa di circolazione per le unità munite di motore.

Nel 1987 la tassa di stazionamento ha prodotto un'entrata di circa 3 miliardi (di cui 1 miliardo pagato da stranieri) mentre la tassa di circolazione ha prodotto un'entrata stimata in circa 6 miliardi di lire.

Con l'applicazione dell'articolo 12 tutte le unità da diporto saranno assoggettate ad una unica tassa annuale di stazionamento (con esclusione degli stranieri) calcolata non più sull'apparato motore ma sulla lunghezza dell'unità navale.

Tale nuovo sistema di tassazione produrrà un introito di circa 18 miliardi così calcolati:

al 31 dicembre 1986, il parco nautico risulta costituito da:

a) unità a vela inferiori a 7,5 mt.	55.270
(lunghezza media 5 mt.)	
» » da 7,5 a 12 mt.	8.500
(lunghezza media 10 mt.)	
» » superiori a 12 mt.	3.000
(lunghezza media 15 mt.)	
	66.770

Entrata stimata lire 3 miliardi (n. unità × lunghezza media × 150 : 2);

b) unità a motore entrobordo:	
- inferiore a 7,5 mt.	51.430
- tra 7,5 e 12 mt.	12.000
- superiori a 12 mt.	4.650
(lunghezza media 10,5 mt.)	
	67.080

Entrata stimata lire 5,3 miliardi (n. unità × lunghezza media 10,5 × 150);

c) fuoribordo	236.090
gommoni	150.330
(lunghezza media 5 mt.)	
	390.420

Entrata stimata in lire 9,7 miliardi calcolata solo sul periodo d'uso (n. unità × lunghezza media × 150 : 3).

Da quanto sopra rappresentato si evidenzia che le minori entrate determinate dall'abolizione della tassa di stazionamento (3 miliardi) e della tassa di circolazione attualmente vigente (6 miliardi) sono compensate dai maggiori introiti che potranno derivare dall'applicazione della norma di cui trattasi con un maggior gettito per l'Erario di circa 9 miliardi (di cui perlomeno 4,5 per il 1988), atto a compensare il minor gettito sia dell'articolo 10 sia dell'articolo 14.

Articolo 14. - Per l'anno 1987, come desunto dalle «Richieste di registrazione cod. 1109», le cessioni di unità usate da diporto sono state circa 6.500 con un imponibile di circa 100 miliardi ed una imposta di registro (in luogo dell'IVA) corrispondente (3 per cento) di lire 3,6 miliardi (tenuto conto che per gli importi minimi la tassazione è comunque di lire 50.000).

La normativa indicata dall'articolo 14 produrrà un gettito di 1 miliardo annuo che, sulla base dei valori delle tasse ivi previste e del numero delle unità interessate (circa 2.000 natanti e 4.500 imbarcazioni, riguardo alle navi un'entità irrilevante) che, rispetto all'attuale tassazione in misura proporzionale, determinerà una minore entrata di 2,6 miliardi (di cui circa 1 miliardo per il 1988). Anche tale minore entrata è compensata dal maggiore gettito derivante dall'applicazione dell'articolo 12, così come precisato nel punto precedente.

Articolo 18. - Mira ad incentivare lo sviluppo della nautica da diporto attraverso la realizzazione di un programma triennale di costruzione e di attrezzamento di punti di ormeggio e di impianti di insilamento e rimessaggio per unità da diporto sulle aree del demanio marittimo.

Le opere necessarie saranno affidate in concessione demaniale marittima con provvedimento del Ministro della marina mercantile. Per la loro esecuzione si è valutato un volume complessivo di investimenti di lire 20 miliardi e si è prevista la possibilità di concedere, in favore dei concessionari delle opere stesse, un contributo in misura pari al 5 per cento, per ogni semestre e per la durata di quindici anni, della spesa per investimenti individuata secondo criteri da stabilirsi con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto col Ministro del tesoro.

Avuto riguardo alle esigenze specifiche di rimessaggio dei natanti da diporto più diffusi e alle opere indispensabili per soddisfarle, si è potuto calcolare che un impianto *standard* è realizzabile al costo di circa 500 milioni di lire.

Tenuto conto della necessità di localizzare impianti di tale tipo lungo tutta la Penisola, peraltro con varia intensità da zona a zona e con particolare attenzione ai punti più interessati dal fenomeno del turismo nautico, si ritiene ottimale realizzare un programma nell'anno di quaranta impianti aventi la complessiva capacità di insilamento di 12.000 natanti, ottenendosi il previsto volume di investimento di 20 miliardi per il 1988.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. L'articolo 2 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

«Art. 2. - 1. Per le imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle cinque tonnellate e per quelle costruite in serie la dichiarazione di costruzione è facoltativa».

Art. 2.

1. Il quarto comma dell'articolo 3 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«Il titolare della ditta costruttrice deve indicare un responsabile della costruzione non necessariamente abilitato alle costruzioni navali».

Art. 3.

1. Il secondo comma dell'articolo 5 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«Tali registri sono tenuti dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dagli uffici locali marittimi, dalle delegazioni di spiaggia autorizzate dal direttore marittimo a tenere i registri delle navi minori e galleggianti, e dagli uffici della motorizzazione civile».

Art. 4.

1. Il secondo comma dell'articolo 7 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modifica-

to dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dai seguenti:

«Gli stranieri e le società estere che intendano iscrivere imbarcazioni e navi da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 5, se non hanno domicilio in Italia, devono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono o possono nominare un proprio rappresentante, che abbia il domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.

Nel caso che il rappresentante scelto sia straniero, deve trattarsi di persona regolarmente soggiornante in Italia».

Art. 5.

1. Il terzo comma dell'articolo 8 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«La licenza che abilita le imbarcazioni da diporto alla navigazione, di cui alla lettera *a*) del primo comma del presente articolo, è rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dagli uffici locali marittimi, dalle delegazioni di spiaggia autorizzate dal direttore marittimo a tenere i registri delle navi minori e galleggianti e dagli uffici della motorizzazione civile».

2. Il quinto comma dell'articolo 8 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«La licenza che abilita le imbarcazioni da diporto alla navigazione, di cui alla lettera *b*) del primo comma del presente articolo, è rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dagli uffici locali marittimi e dalle delegazioni di spiaggia autorizzate dal direttore marittimo a tenere i registri delle navi minori e galleggianti».

Art. 6.

1. Il terzo comma dell'articolo 9 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato

dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«La licenza di cui al primo comma dell'articolo 8 è rinnovata in caso di modifica della stazza, del numero e dell'ufficio d'iscrizione, ovvero del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore dell'imbarcazione o nave da diporto».

Art. 7.

1. Il terzo comma dell'articolo 12 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dai seguenti:

«Le visite periodiche sono effettuate ogni dieci anni; quelle occasionali quando, a seguito di danni subiti dall'imbarcazione o nave da diporto, o per mutamenti apportati allo scafo o all'apparato motore di propulsione, siano mutate le condizioni di navigabilità o di sicurezza.

Ricorrendo le circostanze indicate nel comma precedente, il proprietario ha l'obbligo di chiedere l'effettuazione delle visite periodiche o di quelle occasionali all'autorità marittima o della navigazione interna presso cui l'unità è iscritta o a quella nella cui giurisdizione essa si trova».

Art. 8.

1. Il quarto comma dell'articolo 44 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

«Per le operazioni che richiedono l'intervento del Registro italiano navale, secondo le norme vigenti, le tariffe per l'intervento dello stesso sono approvate con decreto del Ministro della marina mercantile. Tali spese sono a carico degli interessati. Per le operazioni previste dalla tabella allegata alla presente legge i tributi in essa stabiliti sono ridotti della metà se è richiesto l'intervento del Registro italiano navale».

Art. 9.

1. I motoscafi ad uso privato, di cui al regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, convertito dalla legge 20 dicembre 1932, n. 1884, sono equiparati, ai fini dell'abilitazione al comando e della relativa tassa sulle concessioni governative, alle unità da diporto.

Art. 10.

1. L'articolo 15 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

«Art. 15. - *1.* Per le cessioni e le importazioni delle imbarcazioni e dei natanti da diporto, così come definiti all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni e integrazioni, l'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto è rispettivamente stabilita nella misura del 18 e del 9 per cento».

Art. 11.

1. L'articolo 16 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

«Art. 16. - *1.* Il penultimo comma della nota alla tariffa E di cui all'allegato 1 al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni, è così modificato:

“Le unità da diporto, come definite all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, non sono soggette alle tasse stabilite dalla presente tariffa”».

Art. 12.

1. L'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, come sostituito dall'articolo 2 della legge 20 aprile 1978, n. 153, è sostituito dal seguente:

«Art. 17. - *1.* Le navi, le imbarcazioni e i natanti (a motore o a vela con motore

ausiliario) da diporto nazionali sono soggetti al pagamento della tassa di stazionamento.

2. La tassa di stazionamento è stabilita in base alla lunghezza fuoritutto dell'unità da diporto a prescindere dalla potenza installata, ed è pari a lire 150 per ogni centimetro di lunghezza.

3. Per le unità a vela con motore ausiliario la tassa di stazionamento calcolata come previsto al comma precedente è ridotta alla metà.

4. Le modalità di riscossione della tassa di stazionamento sono stabilite con decreto del Ministro della marina mercantile, emanato di concerto con i Ministri delle finanze e dei trasporti.

5. La tassa di stazionamento è annuale per le imbarcazioni e navi da diporto, mentre è dovuta solo per il periodo d'uso per i natanti con un minimo di quattro mesi».

Art. 13.

1. L'autenticazione della firma dell'alienante sugli atti comprovanti l'acquisto di unità da diporto, di cui all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni e integrazioni, da esibire dal proprietario in occasione dell'iscrizione delle unità medesime nei registri di cui all'articolo 5 della legge predetta, può essere effettuata a cura di notaio, o di segretario comunale, o dei funzionari degli uffici preposti alla tenuta dei registri ai sensi del citato articolo 5.

2. L'autenticazione può essere fatta anche con la semplice formula «vera la firma di...», senza che occorra la iscrizione in repertorio.

Art. 14.

1. Agli atti di natura traslativa o dichiarativa, aventi per oggetto le unità da diporto, di cui all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 7, parte prima, della tariffa allegata al testo unico delle disposizioni concernenti l'imposta di registro, approvato con decreto

del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131.

2. All'articolo 7 di cui al comma 1 è aggiunta la seguente lettera:

«f) unità di diporto:

- | | | |
|-----------------------|----|-------------|
| 1) natanti | L. | 70.000 |
| 2) imbarcazioni | » | 200.000 |
| 3) navi | » | 1.000.000». |

Art. 15.

1. In deroga a quanto stabilito dal secondo comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, le imbarcazioni e i natanti da diporto possono essere utilizzati mediante contratti di locazione o di noleggio.

2. Presso le autorità marittime e della navigazione interna sono istituiti registri in cui vengono iscritte le unità da diporto adibite alla locazione e al noleggio.

3. Presso le stesse autorità indicate nel comma 2 sono istituiti ruoli speciali delle ditte operanti nel settore della locazione e del noleggio di unità da diporto.

4. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti, stabilisce con decreto norme e regolamenti relativi all'attività di locazione e noleggio delle unità da diporto.

Art. 16.

1. L'autorità marittima, nell'ambito della propria competenza, esercita la polizia della nautica da diporto.

Art. 17.

1. L'articolo 52 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 14 agosto 1974, n. 378, è abrogato.

Art. 18.

1. Al fine di incentivare la nautica da diporto il Ministro della marina mercantile

formula, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, un programma, per il triennio 1988-1990, di costruzione e attrezzamento di punti di ormeggio e di impianti di insilamento e rimessaggio per unità da diporto sulle aree del demanio marittimo.

2. Il programma deve contenere le localizzazioni di massima, la priorità e i tipi di intervento in relazione alla peculiarità dei luoghi, i tempi di attuazione ed i mezzi finanziari occorrenti.

3. Il Ministro della marina mercantile affida in concessione demaniale marittima la realizzazione e la gestione delle opere previste nel programma di cui ai commi 1 e 2.

4. I titolari delle concessioni sono autorizzati a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche in relazione ad un volume complessivo di investimenti di lire 20 miliardi.

5. Il Ministro della marina mercantile può concedere, in favore dei concessionari di cui al comma 4, un contributo in misura pari al 5 per cento, per ogni semestre e per la durata di quindici anni, della spesa per investimenti individuata secondo criteri da stabilirsi, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro.

Art. 19.

1. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 18, valutato in lire 2 miliardi annui a decorrere dal 1988, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1988-90, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento «Industria cantieristica e armatoriale (direttiva CEE n. 87/167)».

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