

RAPPORTO

della Commissione della legislazione  
sul messaggio 26 novembre 1985 concernente la modificazione di al-  
cune norme della legge cantonale di applicazione alla legge fede-  
rale del 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna

del 9 gennaio 1987

1. Premessa

Malgrado non abbia più, gli onori della cronaca, la vicenda dell'inquinamento dei nostri laghi, ed in particolare del Ceresio, occupa sempre un posto di rilievo nelle preoccupazioni ecologiche del nostro Cantone.

I considerevoli sforzi profusi nell'opera di risanamento, ed in particolare nell'azione di depurazione delle acque luride, se sono finora riuscite a frenare il costante degrado dei bacini lacuali, non sono però giunte ancora ad avviare un'inversione di tendenza significativa.

Secondo le conclusioni del rapporto sugli aspetti lincologici sull'evoluzione del lago di Lugano, la qualità dei corsi d'acqua immissari del Ceresio nel 1985 risulta generalmente migliorata rispetto agli anni precedenti; tuttavia le acque dei fiumi Vedeggio, Laveggio e Scairolo presentano uno stato di grave compromissione in dipendenza dagli scarichi degli impianti di depurazione delle città di Lugano, Mendrisio e di Pian Scairolo. Il carico dei nutrienti convogliati complessivamente al lago si è mantenuto su livelli stazionari.

Nel bacino nord del Ceresio si è vista confermata la tendenza ad un progressivo miglioramento dello stato delle acque, almeno per quanto riguarda lo strato superiore (0-100 m): indici di questo andamento sono l'aumento dei valori estremi di trasparenza dell'acqua, della concentrazione media dell'ossigeno disciolto, e la diminuzione delle concentrazioni di fosforo; nello strato trofogeno si assiste ad una diminuzione nei valori di parametri biotici quali la clorofilla, la biomassa fitoplanctonica e l'attività fotosintetica.

Nel bacino sud del Ceresio la lieve tendenza alla riduzione nelle concentrazioni di fosforo non è invece ancora accompagnata da evidenti sintomi di miglioramento a livello dei fenomeni biologici delle acque lacustri.

Per questi motivi è necessario perseguire coerentemente nell'opera di intervento di risanamento, potenziando però nel contempo l'azione di prevenzione di influssi potenzialmente negativi sullo stato dei bacini lacuali.

Infatti le recenti immissioni di cianuro ad opera di sconsiderati nelle acque del Laveggio e il continuo stillicidio di inquinamenti puntuali da idrocarburi, stanno a dimostrare che una larga fetta di incoscienza ecologica continua a incombere sulla salute del nostro ecosistema.

Si evidenzia dunque la necessità di riorientare l'attenzione della opinione pubblica su di un tema tanto importante per la qualità del nostro ambiente di vita. Anche per dare nuovo slancio, dopo quattro anni, ad una risoluzione che il nostro Parlamento aveva assunto sotto il pungolo instancabile di Paolo Poma per favorire un'azione capillare di salvaguardia e rigenerazione delle nostre acque.

La revisione della legislazione sulla navigazione interna consente di riaprire questo capitolo, soprattutto dal profilo formativo. Si tratta infatti di definire anche attraverso una legge fiscale in che misura rendere compatibile un'attività di svago, rispetto al compito prioritario di tutela e promozione dell'ambiente naturale.

## 2. La rilevanza ecologica della navigazione a motore

Che l'uso di natanti a motore provochi effetti nocivi sulla salubrità delle acque è fuori discussione. Gli ampi studi e gli aspri dibattiti che hanno accompagnato l'introduzione di misure di limitazione della navigazione a motore sul lago Bodanico hanno dato un responso definitivo su questa questione.

Infatti sulla base delle risultanze emesse dall'ampio materiale raccolto, i Governi di Svizzera, Austria e Germania sono giunti all'elaborazione di una norma che vieta espressamente la circolazione a natanti dotati di motore a due tempi di potenza superiore ai 10 CV (7,36 kw).

I motori a due tempi usano infatti un carburante composto di benzina ed olio (al 2 % in generale) e rilasciano dunque nell'ambiente oltre alle sostanze tossiche prodotte dalla combustione ed agli idrocarburi incombusti, anche parte dell'olio da miscela.

Ma se per questi motivi i motori a due tempi vanno fortemente limitati, ciò non deve far dimenticare il carico ambientale provocato dai motori a quattro tempi.

Questi ultimi infatti espellono i loro gas di scarico direttamente nell'acqua provocando seri inconvenienti alla sua salubrità.

In effetti un litro di benzina produce in un motore di questo tipo circa 12 mc. di gas di scarico.

Calcolando per un battello di circa 100 CV (73,6 kw) un consumo orario di circa 10/15 litri, è facile immaginare quale sia il carico inquinante provocato da questo tipo di circolazione.

Infine, il problema della navigazione a motore si pone in termini più generali, anche in rapporto al disturbo alla naturale evoluzione dell'ecosistema. Si pensi ad esempio alle onde artificialmente sollevate dal passaggio di natanti di grosse prestazioni, che rovinano le rive e disturbano la flora e la fauna lacustre.

Rimangono inoltre aperti dei possibili conflitti, tra questa attività e altre forme di uso del lago (barca a vela, surf, pesca, nuoto, distensione ...) che per il loro contenuto sociale ed ecologico meritano di essere tutelate da un'eccessiva invadenza della navigazione a motore.

### 3. La concentrazione di natanti a motore e gli effetti di un'eventuale riduzione del loro numero

Rispetto agli altri laghi svizzeri di una certa dimensione, la situazione ticinese denuncia un singolare primato.

Nel nostro Cantone la quota parte dei natanti a motore rappresenta la fetta di gran lunga più ampia del numero totale delle imbarcazioni immatricolate: 73 % sia sul Ceresio che sul Verbano, contro il 47 % del Lemano e del Bodanico, il 45 % del lago di Neuchâtel ed il 51 % del lago di Zurigo.

Questa particolarità motoristica si riflette anche nella concentrazione di battelli motorizzati per km<sup>2</sup> di superficie.

In effetti il Ceresio con 78 battelli per km<sup>2</sup> dispone di una densità inferiore solo al lago di Zurigo (86 battelli per km<sup>2</sup>), ma ben superiore a quella dei restanti laghi (Lemano 30 battelli/km<sup>2</sup>, Neuchâtel 18 battelli/km<sup>2</sup>, Bodanico 21 battelli/km<sup>2</sup>), ma in un quadro ecologico ben più disestato.

Il lago Maggiore dimostra una minor tendenza polarizzante rispetto al Ceresio (41 battelli al km<sup>2</sup>), ma comunque superiore ai bacini elvetici citati.

E' evidente dunque la necessità di agire tempestivamente per ridurre un carico ambientale che sembra squilibrato rispetto alle possibilità di smaltimento del bacino.

Una valutazione prodotta dall'ing. Ruchti della Sezione energia del Dipartimento dell'ambiente ha dimostrato quali benefici per le emissioni totali sul lago avrebbero una proibizione, rispettivamente una limitazione di motori a due tempi.

#### a) Divieto totale dei natanti muniti di motore con fattori d'emissione più elevati (motori a due tempi)

La sostituzione dei due tempi con i quattro tempi; apporterebbe il seguente cambiamento nelle emissioni:

- Idrocarburi leggeri:	- 60 %
- Idrocarburi pesanti:	- 40 %
- Monossido di carbonio:	- 25 %
- Ossidi d'azoto:	+ 20 %
- Anidride solforosa:	+ 0 %
- Piombo:	+ 50 % (piccola quantità)

b) Divieto parziale dei natanti muniti di motore a due tempi

Dai dati contenuti nello studio si può constatare che una sostituzione dei motori a due tempi con una potenza superiore ai 7,36 kw (10 CV) con degli altri a quattro tempi comporterebbe una riduzione del carico come segue:

- Idrocarburi leggeri:	- 40 %
- Idrocarburi pesanti:	- 25 %
- Monossido di carbonio:	- 25 %
- Ossidi d'azoto	+ 25 %
- Anidride solforosa:	+ 0 %
- Piombo:	+ 45 % (piccola quantità)

Un primo passo verso una minor concentrazione di natanti sui nostri specchi d'acqua è stata prospettata con l'art. 12 del Regolamento 14 maggio 1985 della legge cantonale d'applicazione alla legge federale sulla navigazione interna, con l'obbligo per chi intenda ottenere una licenza di navigazione e relativi contrassegni, di disporre di un luogo di stazionamento autorizzato.

Con questa misura si intende anche risanare l'attuale disordine nello stazionamento dei natanti promuovendo la costruzione di nuove infrastrutture portuali che consentano la revoca dei campi di boe precedentemente concessi e un disciplinamento dei punti d'attracco.

4. Le misure più incisive di limitazione della navigazione a motore

Appare comunque evidente che semplici misure pianificatorie non sono in grado da sole a frenare l'attuale evoluzione del mercato, né di indirizzarla verso obiettivi compatibili con le esigenze di tutela ecologica.

Occorre dunque un intervento più efficace da parte delle autorità cui compete la regolamentazione delle acque ticinesi. Siccome i nostri bacini ricadono sotto la giurisdizione Svizzera ed Italiana, ogni misura di intervento sulla navigazione a motore deve essere assunta nel quadro della convenzione e regolamento internazionale per la navigazione sul lago di Lugano e Maggiore del 5 agosto 1927, che è attualmente in fase di revisione.

Secondo il messaggio la nuova convenzione dovrebbe entrare in vigore nel prossimo anno.

Finora però la delegazione italiana non ha accettato un divieto generale per i natanti a due tempi con più di 7,36 kw (10 CV), malgrado le pressioni del Consiglio di Stato ticinese, che si rifà alla risoluzione votata dal Gran Consiglio nel 1983.

"Nell'ambito della revisione dell'accordo italo-svizzero e relativo regolamento per la navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano, il Consiglio di Stato è invitato ad agire affinché venga sancita la possibilità di una limitazione numerica delle imbarcazioni a motore sul Ceresio (incluse le licenze provvisorie e temporanee), nonché il divieto di navigazione ai natanti con motore a due tempi, superiore ai 10 CV".

Comunque ai singoli Stati contraenti dovrà essere lasciata facoltà di vietare o limitare la navigazione limitatamente alle loro rispettive acque territoriali.

La Commissione ritiene che l'approvazione del presente rapporto sia un'esplicita riconferma degli intendimenti espressi in quella occasione, ed invita il Consiglio di Stato a richiamare l'attenzione dell'Autorità federale su questa ribadita volontà politica d'azione.

#### 6. Commento ai singoli articoli

Vista la lentezza e la difficoltà della revisione del trattato internazionale sulle acque promiscue la Commissione ha inteso modificare la proposta del Consiglio di Stato in modo da introdurre una prima griglia di limitazioni al proliferare della navigazione a motore.

Si è certamente consapevoli dei limiti operativi di questa norma, una legge fiscale non può sostituirsi ad una legge specifica, come pure che questo intervento comporterà un aggravio per gli utenti ticinesi. Ma come detto la tutela dell'ambiente è un obiettivo primario che supera di gran lunga il diritto di disporre di un mezzo di svago a prezzi modici.

#### Articolo 2 cpv. 1 lett. a

Si è preferito mediare tra il precedente sistema scalare e la proposta lineare del Consiglio di Stato, prevedendo un aggravio della tassa per kw a seconda delle classi di potenza considerato.

Con la normativa proposta si favoriscono le piccole imbarcazioni fino a 10 CV (7,36 kw), e si penalizzano i natanti con potenza superiore ai 100 CV (73,6 kw), che la Commissione, sentito il parere del Dipartimento, ritiene meno compatibili per la sicurezza della navigazione e la sua qualità ecologica.

Questa valutazione è condivisa anche dall'Autorità federale che sta procedendo ad una campagna di studi per un ulteriore disciplinamento dei battelli con più di 100 CV (73,6 kw) per il lago Bodanico.

Il salto al di sopra dei 380 CV (279,7 kw) è stato consegnato in modo da evitare la divaricazione proposta dal messaggio col grafico di pagina 21, per cui a partire da quella potenza i proprietari incassavano un guadagno non giustificabile rispetto alla tassazione precedente.

Dal profilo finanziario il sistema proposto dalla Commissione prevede, secondo una proiezione effettuata, un'entrata di fr. 180'326.-- con un aumento di fr. 6'400.-- rispetto al progetto del Consiglio di Stato..

Si rispettano dunque gli intendimenti del Consiglio di Stato che desiderava contenere gli aumenti con l'introduzione del nuovo tipo di tassazione entro un limite accettabile.

#### Articolo 2b

La Commissione non ha ritenuto utile estendere a tutti i natanti a due tempi il raddoppio della tassa di circolazione. Tenuto conto delle esperienze del lago Bodanico, e delle citate proposte di limitazione previste dalla risoluzione sul Ceresio, si è deciso di far valere questa clausola, unicamente al di sopra dei 10 CV (7,36 kw).

Si è inoltre procrastinato di un anno l'entrata in vigore di questa norma per consentire a coloro che hanno acquistato imbarcazioni di questo tipo negli ultimi anni un periodo più lungo di ammortamento.

### 7. Altre modifiche proposte

#### Articolo 2 cpv. 3

Nell'ambito della navigazione esistono attualmente due tipi di targhe diverse: metalliche ed autocollanti. Le prime vengono utilizzate per i natanti con e senza motore, mentre le seconde per i natanti a vela con deriva e velatura sino a 15 m<sup>2</sup> (cfr. art. 14 del Regolamento cantonale). La distinzione si è resa necessaria per ragioni di sicurezza; in effetti l'applicazione di targhe metalliche comporta la perforazione dello scafo e potrebbe causare degli inconvenienti soprattutto per le garanzie d'inaffondabilità dei natanti a vela. La disposizione così com'è contenuta nell'attuale legge rende di fatto inapplicabile la concessione di targhe trasferibili fra natanti di diverso genere. Ciò che potrebbe essere invece interpretato con il testo attuale. La nuova formulazione precisa quindi che la trasferibilità delle targhe può avvenire fra natanti dello stesso genere (a motore, a vela, a remi, ecc.) per le ragioni tecniche sopraindicate.

#### Articolo 2 cpv. 5

Modifica formale essendo la frase stralciata implicita nello spirito della legge.

#### Articolo 3 lett. b e c

Modifica formale intesa a definire secondo una scala di priorità diversa i casi di riduzione.

Per quanto riguarda la nuova lettera b) si è inteso riformulare il testo per rendere evidente che la norma si applica al singolo natante e non al suo proprietario, che può possedere nel contempo più imbarcazioni.

#### Articolo 6 cpv. 1

Nuova redazione per permettere al Cantone di disciplinare attraverso un proprio regolamento gli aspetti generali della gestione degli stabilimenti balneari.

Ai Municipi rimane la competenza di autorizzare l'apertura e di svolgere compiti di sorveglianza sull'applicazione del Regolamento.

Da questa normativa restano esclusi, secondo le indicazioni del Dipartimento che la Commissione condivide, piscine e spiagge (lidi) di esercizi pubblici (alberghi, campeggi, ecc.) di edifici di abitazione, di condomini immobiliari e di altre attività e strutture la cui utilizzazione rientra nell'ambito di prestazioni previste da specifico rapporto contrattuale, le piscine scolastiche come pure le piscine di istituti di cura.

#### Articolo 6a

Come ampiamente illustrato nel messaggio del Consiglio di Stato che accompagna il progetto delle modifiche, lo Stato promuove una politica tendente a raggruppare gli attracchi di natanti in porti situati in luoghi idonei.

Tra altri vantaggi, da questa politica, dovrebbe risultare una maggiore sicurezza per la navigazione e una diminuzione dei rischi di inquinamento delle acque. Per far sì che questi vantaggi possano unificarsi è tuttavia necessario che i porti siano dotati delle relative attrezzature e che sia garantita una permanente sorveglianza.

Per quanto riguarda la sicurezza pensiamo soprattutto alla segnalazione delle rotte d'accesso ai porti, in particolare all'illuminazione delle loro entrate in modo che gli stessi possono essere raggiunti senza difficoltà anche di notte o in occasioni di cattive condizioni con scarsa visibilità.

Inoltre fa parte di queste misure la posa di fari per l'avvertimento di tempeste.

Per quel che riguarda invece le opere per la prevenzione contro l'inquinamento delle acque, è indispensabile che tutti i porti o porticcioli dispongano dei mezzi per intervenire immediatamente contro eventuali fuoriuscite di (carburanti) sostanze oliose e per evitare la loro diffusione.

Al momento attuale mancano pure gli impianti necessari per l'evacuazione delle acque di scarico e di sentina raccolte (formatesi) nei rutenili. A tale scopo dovranno essere installati, in almeno due luoghi centrali di ogni lago, delle relative pompe da allacciare alla rete di canalizzazioni.

Le misure di sicurezza e quelle per la prevenzione contro l'inquinamento delle acque, evidentemente, dovranno essere introdotte anche in porti esistenti e non solo in quelli nuovi.

Considerate che la maggior parte di queste misure servono esclusivamente agli utenti riteniamo, per principio, che le relative spese devono essere a carico di chi realizza il porto, rispettivamente dell'utente.

Per le infrastrutture di uso più generale, come per esempio la posa di segnali all'entrata di porti che, in casi di emergenza, possono servire anche come riparo per terzi o all'installazione di pompe per l'evacuazione delle acque luride stoccate in natanti, si prevede la possibilità di contributi cantonali fino a un massimo del 50 % dei costi.

Per la Commissione della legislazione:

Paolo Rossi, relatore

Bacciarini - Ballabio - Bizzozero -

Bonetti-Lepori - Borella -

Catenazzi - Lepori - Pedotti -

Sganzi - Valsangiacomo -

von Wyttenbach

Allegati: - altre disposizioni cantonali;  
- numero di natanti immatricolati per categorie.



SISTEMA DI IMPOSIZIONE NEGLI ALTRI CANTONI

VAUD	cilindrata fino a 100 cm' fr. 30.--; per ogni 100 cm' fr. 10.--
GINEVRA	fino a 10 CV fr. 30.--; per ogni CV in più fr. 3.--
NEUCHÂTEL	fino a 6 kw fr. 30.--; per ogni kw in più fr. 8.--
Friburgo	fino a 10 CV fr. 40.--; per ogni CV in più fr. 5.--
Berna	fino a 10 CV fr. 20.--; per ogni CV in più fr. 2.--
LUCERNA	tassa base differenziata a dipendenza del genere di natante; per ogni CV fr. 3.50
SOLETTA	tassa base fr. 40.--; per ogni kw in più fr. 3.--
SAN GALLO	tassa base fino a 6 CV fr. 30.--; più di 6 CV fr. 40.--; per ogni CV in più fr. 3.--
ARGOVIA	tassa base fr. 40.--; per ogni kw in più fr. 3.--
TURGOWIA	fino a 6 CV fr. 30.--; più di 6 CV fr. 40.--; per ogni CV in più fr. 3.--
URI	tassa base fr. 30.--; per ogni kw in più fr. 3.--
SCHWYZ	tassa base fino a 6 CV fr. 30.--; più di 6 CV fr. 40.--; per ogni CV in più fr. 3.--
NIDVALDO	tassa base fr. 30.--; per ogni kw in più fr. 3.--

**NUMERO DI NATANTI IMMATRICOLATI PER CATEGORIE**

	<b>Numero natanti</b>
fr. 20.-- + (3.-- x kw) sino a 7,36 kw ( 10 CV)	2'184
fr. 20.-- + (3,50 x kw) sino a 72,86 kw ( 99 CV)	667
fr. 20.-- + (3,75 x kw) sino a 147,20 kw (200 CV)	1'094
fr. 20.-- + (4.-- x kw) sino a 279,68 kw (380 CV)	549
fr. 20.-- + (5.-- x kw) oltre 279,68 kw (380 CV)	100

Disegno di

LEGGE

cantonale di applicazione alla legge federale 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna; modificazione

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 26 novembre 1985 .. 2995 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

### Articolo 1

La legge cantonale di applicazione alla legge federale 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna è modificata come segue:

### Articolo 2

*Imposte di navigazione*

<sup>1</sup> Il rilascio della licenza di navigazione è soggetto alle seguenti imposte annue di navigazione:

a) natanti a motore con potenza propulsiva:

fr. 20.- + (3.-- x kw) sino a 7,36 kw

fr. 20.- + (3,50 x kw) sino a 72,86 kw

fr. 20.- + (3,75 x kw) sino a 147,20 kw

fr. 20.- + (4.-- x kw) sino a 279,68 kw

fr. 20.- + (5.-- x kw) oltre 279,68 kw

b) natanti a vela:

fr. 25.-- con deriva e superficie velica fino a 15 mq

fr. 40.-- con deriva e superficie velica superiore a 15 mq

fr. 50.-- con chiglia e superficie velica fino a 15 mq

fr. 70.-- con chiglia e superficie velica superiore a 15 mq;

c) immutato;

d) immutato.

<sup>2</sup> immutato.

<sup>3</sup> Più natanti dello stesso genere appartenenti ad un solo proprietario possono essere usati alternativamente con la medesima targa di controllo se il detentore paga l'importo dovuto per il natante oggetto all'imposta più elevata.

<sup>4</sup> Ad un natante a vela munito di motore ausiliario, oltre all'importo previsto secondo il cpv. 1 lett. b), viene pure prelevata l'imposta concernente tale motore, ridotta del 50 %.

<sup>5</sup> Quando ad un natante viene applicato nel corso dell'anno un motore di potenza superiore viene percepita la differenza che intercorre fra le imposte previste per le due categorie di natanti.

#### Articolo 2b

##### *Motori a due tempi*

Ai natanti muniti di motore a due tempi, con potenza propulsiva superiore a 7,36 kw, l'imposta annua di navigazione è raddoppiata.

#### Articolo 3

##### *Riduzioni*

Le imposte annuali sono ridotte del 50 % quando riguardano natanti:

- a) immutato.
- b) i cui detentori sono autorizzati dalle autorità competenti a esercitare il trasporto delle persone quale attività lucrativa prevalente;
- c) non immatricolati altrove e usati dai turisti esteri per un periodo massimo di un mese.

#### Articolo 4

##### *Esenzioni*

Sono esenti da imposte:

- a) immutato;
- b) immutato;
- c) immutato;
- d) immutato;
- e) i natanti per i quali si rinuncia all'immatricolazione entro il 30 aprile di ogni anno.

#### Articolo 6

##### *Stabilimenti balneari*

<sup>1</sup> I Municipi sono competenti ad autorizzare l'apertura degli stabilimenti balneari nella loro giurisdizione ed a vegliare sulla loro gestione.

<sup>2</sup> Il Consiglio di Stato stabilisce norme generali vincolanti.

<sup>3</sup> Restano riservate le norme cantonali contenute in legislazioni speciali.

#### Articolo 6a

*Impianti di sicurezza e opere di prevenzione contro l'inquinamento*

<sup>1</sup> I porti devono essere provvisti di un'adeguata segnaletica per la sicurezza della navigazione e delle necessarie opere per la prevenzione contro l'inquinamento delle acque.

<sup>2</sup> Gli impianti sono a carico di chi realizza il porto e devono essere eseguiti secondo le direttive del Cantone.

<sup>3</sup> Il Cantone può concedere sussidi fino al 50 % dei costi tenuto conto dell'interesse generale e nella misura in cui gli impianti non sono destinati ai soli utenti del porto.

<sup>4</sup> La presente disposizione è applicabile anche ai porti esistenti che devono adeguarsi entro tre anni dall'entrata in vigore della modifica legislativa.

#### Articolo 7a

*Disposizioni diverse*

*1) Rimozione forzata di natanti*

<sup>1</sup> Il Dipartimento competente può ordinare la rimozione di natanti stazionati illecitamente.

<sup>2</sup> In caso di inosservanza di questo ordine da parte del detentore il Dipartimento competente, previa diffida, vi provvede direttamente.

<sup>3</sup> Se l'illecito stazionamento è di grave intralcio alla sicurezza della navigazione o alla protezione dell'ambiente o della natura il Dipartimento competente può provvedere direttamente alla rimozione del natante.

<sup>4</sup> Nei casi di cui ai cpv. 2 e 3 le spese di rimozione sono a carico del detentore.

#### Articolo 7b

*II) Obbligo di informare*

<sup>1</sup> Se richiesto il detentore di un natante ha l'obbligo di fornire agli organi di polizia le informazioni necessarie al fine di identificare l'autore di un'infrazione alla legislazione sulla navigazione commessa con il suo natante.

<sup>2</sup>Sono applicabili per analogia le norme della procedura penale cantonale relative ai testimoni.

Articolo 7c

III) *Contravventori non domiciliati in Svizzera* Al contravventore non domiciliato in Svizzera responsabile di un'infrazione alle norme della navigazione, può essere chiesto un deposito cauzionale proporzionato alla gravità dei fatti oppure un'altra garanzia adeguata.

Articolo 8 (nuova marginale)

*Provvedimenti amministrativi e penali*

Articolo 2

Decorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum la presente modificazione è pubblicata nel Bollettino Ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi. Essa entra in vigore con effetto al 1. gennaio 1987 ad eccezione dell'art. 2b che entra in vigore il 1. gennaio 1988.