

MESSAGGIO
del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
accompagnante il disegno di legge sulla polizia lacuale e fluviale

(del 29 aprile 1966)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

La navigazione, sui nostri laghi, è attualmente soggetta a norme emanate da diverse autorità. Si tratta, più precisamente, dei seguenti testi:

- 1) Ordinanza federale 19 dicembre 1910 sulla navigazione nelle acque svizzere delle imprese in possesso della concessione federale;
- 2) Convenzione e regolamento internazionale 22 ottobre 1923 per la navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano;
- 3) Regolamento cantonale 19 aprile 1926 per la navigazione nelle acque svizzere dei laghi di Lugano e Maggiore;
- 4) Decreto esecutivo 15 marzo 1955 concernente la modificazione di alcuni articoli del regolamento cantonale 19 aprile 1926;
- 5) Decreto legislativo 26 giugno 1962 concernente le imposte e le tasse di navigazione sulle acque dei laghi del Cantone;
- 6) Ordinanza 24 luglio 1964 del Dipartimento di polizia che disciplina la navigazione sui laghi;
- 7) Risoluzione governativa 20 luglio 1965 concernente il traffico lacuale.

Non si può quindi affermare che la navigazione sia regolata da norme unitarie. Né si può certo dire che esse siano in maggioranza adeguate alle attuali esigenze, dato che il traffico lacuale è andato via via aumentando in modo notevolissimo, fino a raggiungere, nelle ultime stagioni estive, punte imprevedibili e pericolose. Proprio per quest'ultima ragione, confortati dalle favorevoli esperienze fatte in altri Cantoni, abbiamo ritenuto di dovervi proporre, con speciale messaggio, l'istituzione di un servizio di polizia lacuale, cui competerà di tutelare l'ordine e la sicurezza dei beni e delle persone sui nostri specchi d'acqua, e di reprimere i troppi abusi che ora vi vengono commessi quasi sempre impunemente.

Siamo nondimeno perfettamente consci del fatto che questa polizia lacuale, se il vostro consenso ci permetterà di crearla, non costituirà un rimedio infallibile per tutte le manchevolezze che oggi giorno si riscontrano nell'ambito della navigazione. Essa potrà infatti essere veramente efficiente soltanto se le sarà data la possibilità di applicare prescrizioni precise e organiche, conformi alle caratteristiche assunte in quest'ultimi anni dalla navigazione. Dovrà cioè poter fondare la sua azione su strumenti legali in grado di consentirle interventi proporzionati a ogni circostanza e informati a chiarezza e indubitabile legittimità.

Il disegno di legge che alleghiamo è appunto stato suggerito, oltre che dalla esigenza e dall'urgenza di fornire all'autorità competente i mezzi per eliminare l'arbitrio e il disordine dai nostri specchi d'acqua, dalla necessità di sostituire gli sparsi testi cantonali citati con un complesso di norme conformi alle attuali caratteristiche della navigazione. Come rileverete, si tratta tuttavia di un pro-

getto rigorosamente circoscritto all'enunciazione di alcuni principi fondamentali: si è cioè preferito rimandare i dettagli alle norme di procedura che il Dipartimento di polizia ha già preparato con l'ausilio di una speciale Commissione di esperti, e che lo scrivente Consiglio di Stato, se la presente legge raccoglierà il vostro consenso, non mancherà di esaminare e di promulgare con sollecitudine.

Questa soluzione, oltre che dalla constatazione che sarà poi più facile adattare il regolamento ai futuri sviluppi della materia, ci è stata consigliata dalla circostanza che anche in sede federale è allo studio una nuova legislazione, dato che l'Ordinanza del 19 dicembre 1910 risulta ormai nettamente superata. Abbiamo cioè ritenuto inopportuno, se non inutile, diffonderci più dello strettamente indispensabile in una legge che dovrà quanto prima essere sostituita da norme conformi al nuovo diritto federale. Quello che veramente conta e urge, secondo noi, è di fornire una sicura base legale a delle norme di procedura che, fatte le necessarie esperienze, potranno domani formare l'ossatura della legge cantonale che dovrà essere emanata in applicazione delle nuove prescrizioni federali.

Quella che vi proponiamo è quindi, in un certo senso, una legge di carattere transitorio, volta a evitare che le carenze legislative rendano ulteriormente difficile alle autorità cantonali d'intervenire con efficacia in un settore che, invece, abbisogna d'essere subito seguito e vigilato con attenzione. Il disegno legislativo, distanziandosi in ciò nettamente dalle vigenti disposizioni, introduce il principio che tutta la navigazione lacuale e fluviale è sottoposta a norme di polizia (art. 1). La ragione per cui si è deciso di non continuare a limitare, in pratica, la sorveglianza ai laghi Verbano e Ceresio è evidente: disinteressarsi oltre degli altri laghi e corsi d'acqua avrebbe significato non solo non tener conto di taluni indicativi dati di fatto che li concernono, ma anche e soprattutto trascurare l'eventualità che il turismo, il progresso tecnico e l'espandersi dei commerci creino nuovi sbocchi alla navigazione e aprano nuove vie di comunicazione.

Nè si poteva certo dimenticare, preparando una legge come questa, la necessità di impedire che l'ormai diffusissima pratica dello sci nautico e degli altri sport acquatici si converta, come già tende a fare, in un turbamento della navigazione in genere, in un danno per coloro che esercitano la pesca e in un pericolo per i bagnanti. Già il 24 luglio 1964, mediante l'Ordinanza accennata di sopra, il Dipartimento di polizia aveva promulgato delle prescrizioni tendenti a imporre in merito un minimo di disciplina. Il moltiplicarsi degli sciatori e la grande varietà dei natanti destinati agli sport acquatici consigliano di riprendere queste norme di emergenza, di ampliarle, di adattarle sia alle esigenze immediate, sia a quelle che sembra lecito di prevedere. La prevista legge offre insomma la possibilità di regolare in maniera giuridicamente corretta anche quest'aspetto della navigazione.

Questo Consiglio di Stato si prefigge pertanto, grazie al testo legislativo che sottoponiamo al vostro esame, di affrontare e di risolvere l'insieme dei problemi sollevati dalla presenza di un crescente numero di natanti sulle nostre acque. Intende pure, come risulta dall'art. 2 del disegno di legge, sottoporre a vigilanza l'esercizio di stabilimenti balneari e di lidi pubblici, a ciò indotto dalla constatazione che le misure di sicurezza, in questo particolare settore, sono generalmente tanto scarse e lacunose da non offrire alcuna vera garanzia alle migliaia e migliaia di bagnanti che nella stagione estiva affollano le nostre spiagge. Assolutamente opportuna ci sembra perciò la proposta introduzione dell'obbligo di predisporre un posto di pronto soccorso e di garantire la costante presenza di un bagnino. Siamo anche dell'avviso che il decreto d'applicazione, richiamandosi per analogia alle norme sui campeggi, dovrà subordinare l'autorizzazione ad altre minori ma non meno necessarie condizioni, a cominciare da quella di rispettare una determinata capienza massima e di delimitare le zone di sicurezza.

La legge sulla polizia lacuale e fluviale, se otterrà la vostra approvazione, potrà per di più avere benefici riflessi sulla meritoria attività che da anni

vanno svolgendo con abnegazione e disinteresse le società di salvataggio ticinesi. Sarà infatti possibile, dopo aver codificato il principio che il Dipartimento competente coordina il lavoro e disciplina l'intervento di questi sodalizi e delle persone che intraprendono azioni similari, trasfondere nelle norme di procedura non solo gli elementi della risoluzione governativa del 20 luglio 1965, ma anche completarli e perfezionarli sulla scorta delle esperienze fatte nel frattempo. Potranno così essere definitivamente evitate, nell'interesse di tutti, quelle dispersioni di forze e quelle molteplicità di valutazioni che nel passato — vedasi ad esempio il caso del cosiddetto « Squalo tigre » — finirono talvolta con influire negativamente, nonostante la buona volontà e lo spirito di sacrificio degli interessati, sulle operazioni di salvataggio e di ricerca e ricupero.

Sempre a proposito delle Società di salvataggio, rileveremo che il progetto di legge stabilisce che esse sono obbligate ad assicurare contro gli infortuni i propri soci impiegati nelle azioni di prevenzione, soccorso e ricupero. Si è cioè giudicato doveroso — data la pericolosità degli interventi richiesti in talune circostanze ai membri di questi sodalizi, soprattutto quando devono agire in qualità di sommozzatori — ribadire pienamente il principio ancorato nella citata risoluzione governativa del 20 luglio 1965.

Il presente disegno legislativo non si limita tuttavia a prevedere norme assicurative per i membri delle società di salvataggio. Esso, ispirandosi all'art. 51 del vigente regolamento 19 aprile 1926 e all'art. 7 del Decreto legislativo 26 giugno 1962 concernente le imposte e le tasse di navigazione, prevede infatti che devono essere assicurati per le conseguenze derivanti dalla responsabilità civile sia i proprietari di natanti a motore e a vela, sia coloro che danno in locazione imbarcazioni di qualsiasi genere. Il medesimo obbligo è stato esteso anche ai titolari di stabilimenti balneari e lidi pubblici, sembrandoci opportuno, per un verso, escludere implicitamente che dal rilascio del permesso dipartimentale possa derivare allo Stato una qualsiasi responsabilità per danni che dovessero accadere ai bagnanti, e, per l'altro, richiamare invece questa precisa responsabilità ai titolari stessi, provvedendo in pari tempo a far sì ch'essi se ne premuniscano.

Più o meno identiche considerazioni ci hanno indotti a sottoporre all'obbligo assicurativo anche gli organizzatori di gare e feste nautiche, che dovranno cautelarsi, a nostro avviso, con una doppia assicurazione: dovranno cioè stipulare un contratto in grado di premunirli sia contro i rischi d'infortuni che dovessero succedere ai gareggianti o ai diretti protagonisti delle feste, sia contro i danni in cui venissero a essere coinvolti dei terzi.

Riteniamo opportuno far rilevare, per finire, che l'annesso progetto legislativo ci ha fornito la possibilità di riesaminare anche la materia delle imposte di navigazione, attualmente regolata dal decreto legislativo 26 giugno 1962. Questo decreto riunisce i natanti a propulsione meccanica in un'unica categoria d'imposta, senza introdurre differenziazioni tra fuoribordo ed entro-bordo. Non ci sembra però che questo concetto unitario vada mantenuto: le caratteristiche degli entro-bordo fanno infatti di questo tipo di natante un'imbarcazione di maggiore importanza, per cui appare più equo applicare alla stessa anche imposte un po' più alte.

Si è per converso giudicato giusto far beneficiare di una maggior riduzione d'imposta sia i natanti di proprietà dei pescatori professionisti, sia quelli usati da coloro che fanno del trasporto delle persone la loro unica attività lucrativa. Portando la riduzione dal 30 al 50% ci è sembrato di compiere un doveroso gesto di comprensione nei riguardi di cittadini che esercitano dei mestieri resi insicuri, come pochi altri, dal variare delle condizioni atmosferiche e stagionali (art. 5).

Queste facilitazioni di natura prettamente sociale non incideranno, comunque, sul gettito delle entrate, le quali, anzi, saranno presumibilmente molto superiori. Oltre ad aumentare le imposte di navigazione degli entro-bordo, prevediamo difatti di aggiornare anche le tasse di rilascio di patenti, d'esame, d'ispezione e di

collaudo dei natanti in genere. Queste tasse, che troveranno posto nel regolamento d'applicazione, sono ora veramente esigue: basterà pensare, per convincersene, al fatto che per il collaudo d'un fuoribordo viene riscossa una tassa di soli 5 franchi, e che per il controllo periodico di un'imbarcazione a remi, a pedali, ecc., si percepiscono soltanto 3 franchi. I pur modesti aumenti in questione, aggiunti ai maggiori incassi che deriveranno dall'accresciuta vigilanza (soprattutto grazie alla prevista creazione di un servizio di polizia lacuale), dovrebbero far aggirare le entrate annue intorno ai 110.000 franchi (incasso totale del 1965: Fr. 84.502). Le modificazioni apportate alle norme che regolano la navigazione si riveleranno così vantaggiose anche dal profilo finanziario, rendendo praticamente autosufficiente il relativo ramo dell'amministrazione cantonale.

Vi invitiamo pertanto ad approvare l'allegato disegno di legge.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione del nostro migliore ossequio.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

F. Ghisletta

p. o. il Cancelliere:

Beati

LEGGE
sulla polizia lacuale e fluviale

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 29 aprile 1966 n. 1364 del Consiglio di Stato,

decreta

Art. 1

Il Consiglio di Stato stabilisce le norme di polizia della navigazione lacuale e fluviale, segnatamente circa la circolazione, l'approdo e la partenza dei natanti dalle rive dei laghi, l'esercizio dello sci nautico e degli altri sport acquatici.

**Navigazione
lacuale e
fluviale**

Art. 2

L'apertura e la gestione di stabilimenti balneari e lidi pubblici sono subordinate all'ottenimento del permesso del Dipartimento competente, il quale fissa i provvedimenti di sicurezza per il pubblico, come, per esempio, l'obbligo per il titolare di organizzare un posto di pronto soccorso, di garantire la presenza di un bagnino e simili.

**Stabilimenti
balneari e
lidi**

Art. 3

Il Dipartimento competente coordina l'attività e disciplina l'intervento delle società di salvataggio e delle persone che intraprendono azioni similari.

Salvataggio

Art. 4

I proprietari di natanti a motore e a vela sono soggetti alle seguenti imposte annue di navigazione:

**Imposte di
navigazione**

a) *fuoribordo*

Fr. 15.—	fino a	3 Cv
Fr. 25.—	da più di 3 a	10 Cv
Fr. 30.—	da più di 10 a	30 Cv
Fr. 40.—	da più di 30 a	75 Cv
Fr. 50.—	da più di 75 a	120 Cv
Fr. 90.—	da più di 120 a	200 Cv
Fr. 110.—	da più di 200 a	300 Cv
Fr. 130.—	oltre	300 Cv

b) *entro bordo*

Fr. 20.—	fino a	3 Cv
Fr. 30.—	da più di 3 a	10 Cv
Fr. 40.—	da più di 10 a	30 Cv
Fr. 50.—	da più di 30 a	75 Cv
Fr. 70.—	da più di 75 a	120 Cv
Fr. 120.—	da più di 120 a	200 Cv
Fr. 150.—	da più di 200 a	300 Cv
Fr. 200.—	oltre	300 Cv

c) *natanti a vela*

Fr. 20.— per canotti e derive con velatura fino a 10 mq.

Fr. 40.— per canotti e derive con velatura superiore a 10 mq.

Fr. 50.— per velieri a chiglia fissa senza distinzione di velatura.

d) *targhe professionali: Fr. 60.—*

² L'imposta di navigazione per un natante sui cui possono essere collocati alternativamente due motori è dovuta soltanto per il motore di maggiore potenza; quando i due motori vengono applicati contemporaneamente, l'imposta è calcolata sommando la potenza di entrambi i motori.

³ Due natanti appartenenti a un solo proprietario e immatricolati con la medesima targa di controllo, possono essere usati alternativamente se il detentore paga l'importo dovuto per il natante soggetto all'imposta più elevata.

⁴ Quando l'imposta corrisponde alla potenza di un motore ausiliario applicato a un natante a vela supera quella stabilita per la velatura o per il natante a chiglia fissa, viene riscossa la somma che si riferisce al motore stesso.

Art. 5

Riduzioni

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

- a) di proprietà di pescatori professionisti;
- b) di proprietà di coloro che sono autorizzati dalle autorità comunali a esercitare il trasporto delle persone quale unica attività lucrativa;
- c) immatricolati dopo il 30 agosto;
- d) non immatricolati altrove e usati dai turisti per un periodo massimo di tre mesi;

Art. 6

Esenzioni

Sono esenti da imposta i natanti:

- a) appartenenti alla Confederazione o alle imprese in possesso di una concessione federale, oppure ammessi a navigare nelle acque italiane del Ceresio e del Verbano;
- b) già immatricolati altrove e usati dai turisti per un periodo massimo di tre mesi;
- c) destinati esclusivamente alle operazioni di salvataggio e ricupero o adibiti a servizi di pubblica utilità.

Art. 7

Assicurazione

¹ I proprietari di natanti a motore e a vela, i locatori di natanti di qualsiasi genere e i titolari di stabilimenti balneari e lidi pubblici devono essere assicurati per le conseguenze derivanti dalla responsabilità civile.

² Le società di salvataggio sono obbligate ad assicurare contro gli infortuni gli addetti alle azioni di prevenzione, soccorso e ricupero.

³ I promotori di gare e feste nautiche sono tenuti a stipulare un'assicurazione collettiva contro gli infortuni e per le conseguenze derivanti dalla responsabilità civile.

⁴ Il regolamento d'applicazione stabilisce i minimi di prestazione.

Art. 8

¹ Le infrazioni alla presente legge e ai regolamenti d'applicazione sono punite dal Dipartimento competente con una multa fino a Fr. 2000, conformemente alle norme della legge di procedura per le contravvenzioni del 29 maggio 1941. Penalità

² Restano inoltre riservati i provvedimenti amministrativi che si rendessero necessari e l'azione penale.

Art. 9

Il Consiglio di Stato fissa per regolamento le norme di procedura e le tasse. Procedura e tasse

Art. 10

Sono riservate le norme del diritto federale, in particolare quelle in materia di navigazione, come pure la Convenzione e il regolamento internazionali per la navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano. Riserva

Art. 11

¹ La presente legge abroga il decreto legislativo concernente le imposte e le tasse di navigazione sulle acque dei laghi del Cantone del 26 giugno 1962, e ogni altra norma contraria o incompatibile. Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, essa è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi. Norme abrogative e finali

² Il Consiglio di Stato stabilisce la data dell'entrata in vigore.

