

2995
POLIZIA

MESSAGGIO

concernente la modificazione di alcune norme della legge cantonale di applicazione alla legge federale del 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna

del 26 novembre 1985

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

con il presente messaggio ci preghiamo sottoporre al vostro esame un nuovo sistema di tassazione dei natanti a motore rispettivamente la proposta di demandare la competenza a legiferare in materia di stabilimenti balneari ai Comuni.

a) Premessa

I. Convenzione e regolamento internazionale

Dal 1. aprile 1979 sono in vigore la legge federale sulla navigazione interna del 3 ottobre 1975 e la relativa Ordinanza di applicazione che, se da una parte ordinano in maniera uniforme la materia in tutta la Confederazione, d'altro canto ribadiscono il principio della prevalenza delle convenzioni internazionali sul diritto nazionale (cfr. art. 1 cpv. 3 LF).

Sulle acque dei nostri due principali laghi sono formalmente in vigore le norme della convenzione e regolamento internazionale per la navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano del 5 agosto 1927.

Questa legislazione, particolarmente inadeguata in relazione allo sviluppo della tecnica e della navigazione, è attualmente in fase di revisione. I lavori delle due delegazioni sono iniziati nel giugno del 1983 e quantomeno in Svizzera si è già conclusa la procedura di consultazione.

Presumibilmente, tenuto conto della procedura di approvazione, la nuova convenzione ed il suo regolamento d'applicazione dovrebbero entrare in vigore nel corso del 1987.

Possiamo in questa sede anticipare che i rappresentanti ticinesi nella delegazione svizzera, si sono impegnati per introdurre nella convenzione e nel regolamento d'applicazione norme intese a salvaguardare le nostre acque.

Infatti i progetti di tali atti legislativi non si limitano alle sole normative di polizia relative alla navigazione sulle acque internazionali ma disciplinano anche le conseguenze dirette della

navigazione sulle acque e sull'ambiente circostante. Un'efficace repressione delle immissioni provocate dai natanti come pure la tutela di interessi pubblici preponderanti, quali la protezione dell'ambiente in generale e quelle delle acque in particolare, richiedono che i problemi vengono affrontati nel loro complesso.

Tutte le proposte sono state accettate dalla delegazione italiana ad eccezione di quella concernente il divieto di navigazione per i natanti a due tempi con più di 7,4 kw (10 CV). Quest'ultima proposta faceva d'altronde seguito ad un vostro preciso mandato conformemente alla risoluzione 22 marzo 1983 e riconfermata il 6 febbraio 1984 durante la discussione sul preventivo del Dipartimento dell'ambiente.

Non abbiamo comunque mancato di ribadire tale richiesta nella nostra risposta alla procedura di consultazione.

II. Politica cantonale in materia di navigazione

Sul lago Maggiore e sul lago Ceresio sono immatricolati 2'567 natanti rispettivamente 3'444. Le tabelle annesse (cfr. allegati 1, 2, 3, 4, 5 e 6) specificano in modo preciso il genere dei natanti immatricolati rispettivamente il loro luogo di stazionamento (dati al 30 settembre 1985).

Sulla problematica del luogo di stazionamento riteniamo opportuno evidenziarvi i principi perseguiti dallo Stato in quest'ambito.

La situazione esistente è caratterizzata da una netta prevalenza di singoli impianti d'attracco rispetto ad ormeggi collettivi in porti. L'eccessivo numero di tali attracchi (darsene, scivoli, pontili, boe, ecc.) sparsi ovunque lungo le rive, creano dei problemi di varia natura, tanto più che un efficace controllo e sorveglianza si rende pressoché impossibile.

Ne risultano in particolare: una degradazione del paesaggio e della natura, difficoltà per il libero accesso e transito sulla riva e ostacoli o addirittura pericoli per la navigazione, la pesca, il nuoto e altre attività di svago. Inoltre la dispersione dei natanti a motore nelle zone rivierasche, crea dei disturbi fonici, aumenta le possibilità di inquinamento delle acque e favorisce l'erosione delle rive.

Per questi motivi, da diversi anni, lo Stato non autorizza più attracchi singoli e promuove invece la realizzazione di porti o di altre simili infrastrutture collettive. La concentrazione degli attracchi in luoghi idonei, dotati delle dovute attrezzature e sotto una permanente sorveglianza, ridurrà sensibilmente gli inconvenienti e conflitti sopra citati. Inoltre la formazione di porti, soprattutto se gestiti da enti pubblici, permetterà a una più ampia cerchia di persone di poter disporre di un attracco, ciò che meglio risponde ad un equo uso del demanio pubblico.

A meno che la configurazione della riva o altri interessi preponderanti non lo escludano, in ogni Comune rivierasco dovrebbe essere installato almeno un porto di piccola o media dimensione (circa 50-120 posti d'attracco). Questi porti comunali dovrebbero soddisfare, nel limite del possibile, almeno il fabbisogno locale e permettere il riordino dei natanti stazionati lungo le rive del relativo Comune. Oltre ai porti locali dovrebbero essere realizzati 3 o 4 porti regionali su ognuno dei due laghi con una capienza di circa 150-250 posti ciascuno. In questi dovrà esserci posto anche per natanti di persone residenti nell'entroterra e dei turisti, rispondendo così al principio dell'uso comune dei laghi.

Questo auspicio non significa però ancora un aumento di un uguale numero di natanti, in quanto come detto sopra, la maggior parte dei posti servirà a sistemare le imbarcazioni stazionate attualmente in luoghi o con sistemi non idonei.

Benché non escludiamo a priori promotori privati, preferiamo che i porti vengano realizzati e gestiti da enti pubblici o eventualmente da cooperative o altre forme di società che operano senza scopo di lucro. Ciò per evitare speculazioni e per poter meglio controllare l'assegnazione degli attracchi e l'esercizio dell'impianto. Considerato tuttavia che i porti sono sempre di uso esclusivo di una limitata cerchia di persone e che i costi di realizzazione e di gestione non sono indifferenti, siamo dell'avviso che gli stessi, anche se realizzati da enti pubblici, debbano autofinanziarsi.

Qualora gli enti locali non dovessero dimostrarsi particolarmente interessati a questo genere di iniziativa non escludiamo già sin d'ora la possibilità di intervenire quali promotori o quantomeno sotto forma di partecipazione alla loro costruzione (già in atto per esempio nei Cantoni di Lucerna e Berna). Rimane comunque acquisito il principio che anche in simili ipotesi i porti dovranno autofinanziarsi.

Al proposito rimandiamo agli art. 22-30 del regolamento 14 maggio 1985 della legge cantonale d'applicazione alla legge federale sulla navigazione interna del 3 ottobre 1975 (R.A.).

Da sottolineare a questo punto che conformemente all'art. 12 cpv. 1 del regolamento testè citato, chi intende ottenere la licenza di navigazione e le relative targhe ufficiali deve possedere un luogo di stazionamento autorizzato.

Questa misura intende perseguire un duplice scopo:

- portare ordine ad uno stazionamento di natanti attualmente alquanto disordinato, e che non può più essere ulteriormente tollerato;
- limitare progressivamente l'immatricolazione di natanti sui due laghi principali del nostro Cantone.

Siamo comunque dell'opinione che la paventata saturazione di natanti sui nostri laghi non sia ancora raggiunta premesso che siano risolti i problemi del loro stazionamento e quelli attinenti all'inquinamento di certi tipi di motore. Infatti come risulta dall'annessa tabella (cfr. allegato 7) il numero di natanti per ha di superficie d'acque è sul Verbano di 0,57 mentre sul Ceresio è di 1,06 quando sul lago di Zurigo lo stesso indice è di 1,67. Riferito alla lunghezza delle rive, criterio più attendibile per quel che riguarda le possibilità di stazionamento, il numero dei natanti sui laghi ticinesi risulta sempre notevolmente inferiore rispetto ad altri laghi svizzeri.

Infatti il numero dei natanti per un chilometro di lunghezza di riva su alcuni laghi svizzeri è attualmente il seguente:

lago Lemano (CH):	173
lago di Zurigo:	164
lago di Thun:	120
lago di Hallwil:	86
lago Maggiore:	76
lago di Lugano:	59
lago di Zugo:	44

(dati al dicembre 1984).

Da annotare ancora che solo in pochi giorni dell'estate il numero dei natanti naviganti contemporaneamente sul lago raggiunge il 40 % di quelli immatricolati e che le durate delle uscite sono mediamente piuttosto brevi.

b) Imposizione dei natanti

Con messaggio 14 aprile 1931, influenzato dalla situazione finanziaria in cui si dibatteva il Cantone, avevamo in particolar modo proposto un adeguamento dell'importo delle imposte di navigazione - non più ritoccate sin dal 1966 - mantenendo però invariato il sistema di imporre i natanti.

Alla luce di quanto è stato fatto in questi ultimi anni nell'ambito dell'imposizione dei veicoli a motore, ricerca e applicazione di una formula che raggiungesse fra i tanti obiettivi quello principale dell'equità, riteniamo doveroso proporvi una nuova formula anche nel settore della navigazione, e meglio:

$$\text{Imposta} = \text{tassa base} + (\text{tassa per kw} \times \text{potenza in kw})$$

Da annotare al proposito quanto segue:

- ogni detentore di natante a motore pagherà un importo corrispondente all'effettiva potenza propulsiva sviluppata dal motore (potenza misurata all'asse dell'elica), ciò che il sistema attuale delle "fasce" non permette di ottenere (cfr. allegato 8);
- il sistema di tassazione che vi proponiamo è già stato adottato, con sfumature diverse, nei Cantoni di Vaud, Ginevra, Neuchâtel, Friburgo, Berna, Lucerna, Soletta, San Gallo, Argovia, Turgovia, Uri, Svitto e Nidvaldo);

- gli importi previsti nella formula, fr. 20.-- per la tassa base, e fr. 3,50 per ogni kw in più, dovrebbero comportare un leggero aumento delle imposte di navigazione (circa fr. 40'000.--).

I. Motori a due tempi

E' un dato acquisito e incontestabile che i motori a due tempi emettono sostanze inquinanti nelle nostre acque (idrocarburi pesanti e leggeri, monossidi di carbonio, zolfo ed azoto, piombo).

E' pure notorio che sul mercato esistono già da tempo motori a quattro tempi notevolmente meno inquinanti (attualmente ne sono globalmente immatricolati 60 con potenza inferiore ai 7,4 kw e 32 con potenza superiore).

Per ovvi motivi di gerarchia delle norme internazionali su quella dei rispettivi diritti nazionali la problematica dell'eventuale divieto dei motori a due tempi, quantomeno di quelli di potenza superiore ai 7,4 kw, deve essere risolto sui nostri laghi con norme di diritto internazionale.

Tenuto quindi conto che il margine di manovra dello scrivente Consiglio è assai limitato, abbiamo pensato nello spirito della vostra risoluzione del 22 marzo 1983 e per accelerare la sostituzione dei motori a due tempi con quelli a quattro tempi, e nell'attesa che ne venga sancito il divieto a livello internazionale, di proporvi di raddoppiare l'importo del genere di motori oggetto del presente capitolo (cfr. art. 2b).

Da annotare inoltre che il Dipartimento di polizia, per il tramite del suo Servizio navigazione, ha richiamato al collaudo, all'inizio del 1984 circa 500 detentori di natanti con motori fuoribordo di vecchia data invitandoli a volerli sostituire entro la fine del 1985 e possiamo già sin d'ora affermare che tale invito è stato positivamente recepito dall'utenza.

II. Riduzioni e esenzioni delle imposte

Per quanto attiene questo capitolo rileviamo innanzitutto che le stesse sono state riprese, adeguandole ai disposti della legislazione federale sulla navigazione interna, dagli art. 6 e 7 della ormai abrogata legge sulla polizia lacuale e fluviale e sugli stabilimenti balneari aperti al pubblico del 20 giugno 1966. Per più ampie considerazioni vi rimandiamo al precedente messaggio N. 2515 del 14 aprile 1981, pagina 3. Annotiamo al proposito che i timori manifestati nel rapporto commissionale del 10 novembre 1982 non si sono manifestati. Infatti non abbiamo constatato nessun abuso al proposito.

Per quanto attiene l'art. 3 concernente le riduzioni delle imposte specificiamo che l'Associazione dei noleggiatori ha postulato la reintroduzione della riduzione delle imposte annuali quando i natanti sono di proprietà di coloro che fanno del trasporto delle persone la loro unica attività lucrativa. Esaminate le motivazioni addotte per l'abrogazione di tale normativa e rilevato che nel frattempo con la collaborazione dell'ACC siamo in

grado di conoscere chi ossequia integralmente questa condizione, (nel 1983 erano 7 quelli che avrebbero potuto usufruire di tale riduzione) non ci sembra inopportuno riconsiderare la nostra precedente presa di posizione accogliendo la proposta sicuri di compiere un doveroso gesto di comprensione nei riguardi di cittadini che esercitano un mestiere reso insicuro come pochi altri dal variare delle condizioni atmosferiche e turistiche (cfr. art. 3 lett. c).

Per creare una chiara ed inequivocabile base legale all'attuale art. 15 R.A. (riconsegna delle targhe) abbiamo inserito all'art. 4 (esenzione delle imposte) una nuova lettera e).

III. Commento ad altre modifiche

Art. 2 cpv. 1 lett. b) e 3 lett. b)

Si tratta unicamente di modifiche formali che chiarificano l'applicazione delle norme.

Art. 2 cpv. 4

Quanto previsto attualmente concerne unicamente i natanti a vela muniti di motore. La formulazione e le relative conseguenze pratiche non sono soddisfacenti se solo si pone mente che alcuni di essi, pagano un'imposta "ecologica" e di favore (cfr. le motivazioni contenute a pag. 2 in fine del messaggio 16 aprile 1981) pur essendo muniti di un motore, magari anche particolarmente inquinante (due tempi) e che qualche volta viene pure usato in assenza dell'elemento naturale essenziale cioè il vento. Proponiamo quindi che ai natanti a vela muniti di motori oltre a far pagare l'importo richiesto per la loro categoria venga prelevata l'imposta concernente il motore, ridotta del 50 %.

Art. 2 cpv.5 (nuovo)

Con tale proposta viene completata la casistica prevista nei cpv. 2-4.

Art. 7a (rimozione forzata di natanti)

L'esperienza concreta di fronte a talune manifestazioni di indisciplina da parte di alcuni conduttori o detentori di natanti, ha imposto l'introduzione di una precisa base legale che conceda la facoltà di rimuovere i natanti stazionati illecitamente. Il disposto colma un'evidente lacuna e permetterà al competente Dipartimento, per il tramite della Polizia locale, di far spostare in particolare i natanti che sono di grave intralcio alla sicurezza della navigazione o di grave pregiudizio alla protezione dell'ambiente o della natura.

Art. 7b (obbligo di informare) e art. 7c (contravventori non domiciliati in Svizzera)

Le motivazioni a sostegno dell'introduzione di tali normative sono identiche a quelle contenute nel messaggio concernente il progetto di legge cantonale di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale del 24 luglio 1984 alle quali integralmente si rimanda (cfr. commento ad art. 20 e 21, pag. 9 e 10).

Art. 8

E' stata modificata la marginale per renderla più consona ai contenuti dell'articolo.

c) Stabilimenti balneari

Nel messaggio accompagnante il disegno di nuova legge cantonale di applicazione alla legge federale 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna del 14 aprile 1981 sulla problematica affermavamo quanto segue: "l'annesso disegno di legge, proprio perché riunisce disposizioni d'applicazione, rimane strettamente nel campo regolato in sede federale. Non tratta perciò la materia degli stabilimenti balneari aperti al pubblico e del coordinamento e del disciplinamento delle attività e degli interventi delle Società di salvataggio e delle persone che svolgono attività analoghe: silenti in proposito i disposti federali, ci occuperemo separatamente di questa problematica in proseguo di tempo, rivedendo le attuali norme alla luce delle esperienze fatte nei circa 15 anni di loro validità".

Durante i dibattimenti parlamentari del 22 novembre 1982 vennero tuttavia inseriti gli attuali art. 6 e 7, ripresi integralmente dagli art. 1 e 2 della ormai abrogata legge sulla Polizia lacuale e fluviale e sugli stabilimenti balneari aperti al pubblico del 20 giugno 1966. Da allora, lo scrivente Consiglio ha ripensato la posizione del Cantone nei confronti dei Comuni. Infatti nel rapporto sugli indirizzi da noi presentatovi il 16 giugno 1982 testualmente dicevamo:

"La generale tendenza alla centralizzazione ha segnato anche da noi, nel periodo del dopo guerra, un trasferimento di competenze dal Comune al Cantone, favorito dalla debolezza demografica e strutturale di parecchi Comuni (i 3/4 contano meno di 1'000 abitanti e circa 40 meno di 100). Per altri compiti il Comune si limita alla funzione di organo esecutore di decisioni prese a livello cantonale.

Le difficoltà finanziarie dello Stato hanno tuttavia anticipato la maturazione di un processo di ripensamento delle reciproche funzioni.

Ci sembra provvido, dal profilo istituzionale e della maggiore partecipazione dei cittadini, dare un più qualificato contenuto all'autonomia comunale nel segno di un ponderato decentramento. E ciò a prescindere dai pure importanti condizionamenti di

natura finanziaria. Non si tratta di un principio di valore assoluto bensì di un orientamento preferenziale da esaminare per ogni singola funzione, nell'ambito di un'analisi sistematica da avviare rapidamente, alla ricerca della soluzione che meglio soddisfi i bisogni del cittadino sia dal profilo della qualità del servizio sia dal profilo costo" (cfr. pag. 26 e 27).

Nello spirito di quanto testè evidenziato ed inoltre tenuto conto che in questi ultimi anni si è fatta sempre più insistente la richiesta dei Comuni di poter ottenere maggiori competenze da parte del Cantone il Dipartimento di polizia nel corso del mese di dicembre dell'anno scorso ha interpellato i Comuni sulla cui giurisdizione è autorizzata la gestione di uno stabilimento balneare chiedendo loro di esprimersi sull'eventuale possibilità di demandare loro la facoltà di legiferare, in questo particolare settore.

I Comuni interpellati e le relative risposte sono evidenziate nell'annesso allegato 9.

In considerazione del positivo riscontro ottenuto durante la fase della procedura di consultazione, siamo giunti alla conclusione che si rivela assai opportuno dar concretamente seguito alla proposta formulata dal Dipartimento di polizia.

La formulazione del nuovo art. 6 merita alcune precisazioni. Si è preferito delegare la competenza di disciplinare la materia oggetto del presente messaggio al Comune, e per esso al Legislativo comunale.

Si tratterà di inserire convenientemente la materia in un regolamento comunale, come esplicitamente richiesto al cpv. 2 del progetto di art. 6 modificato, che dovrà evidentemente essere adottato secondo la procedura degli art. 157 e seguenti LOC.

E' pacifico che il regolamento comunale potrà riservare compiti esecutivi e tecnici all'Esecutivo, come pure resteranno demandati al Cantone le competenze stabilite da leggi speciali siano esse federali o cantonali (per esempio legislazione sul demanio pubblico, legge edilizia, legge sulla protezione del paesaggio e della natura, legge sulla pianificazione del territorio, ecc.).

d) Conclusioni

Conformemente a quanto auspicato nel rapporto commissionale del 10 novembre 1982 non vi abbiamo unicamente illustrato le proposte di modifiche legali ma anche, limitatamente alle poche competenze che la legislazione federale e la convenzione internazionale ci demanda, la nostra politica in materia di navigazione.

Vi invitiamo quindi, per quanto precede di voler dare la vostra adesione all'allegata proposta di modifica legislativa.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, C. Generali
Il Cancelliere, A. Crivelli

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 n. 2995 del CConsiglio 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 modificato come segue:

Articolo 2

*imposte di
navigazione*

¹Il rilascio della licenza di navigazione è soggetto alle seguenti imposte annue di navigazione:

- a) natanti a motore con potenza propulsiva:
fr. 20.-- + (3,50 x kw)½
 - 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 mq½
 - c) immutato;
 - d) immutato.
- ²Immutato.
- ³Immutato.

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

⁵Quando 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. Questo principio si applica pure in caso di sostituzione di un natante di potenza differente.

Articolo 2b

Motori a due tempi

Ai natanti muniti di motore a due tempi, l'imposta annua di navigazione è raddoppiata.

Articolo 3

Riduzioni

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

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

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 aperti al pubblico

¹La regolamentazione dell'apertura e della gestione degli stabilimenti balneari è di competenza dei Comuni.

²Il permesso può prevedere in particolare:

- a) l'obbligo per il titolare di organizzare un posto di pronto soccorso;

b) l'obbligo di garantire la presenza di un bagnino

³ Restano riservate le norme cantonali contenute in legislazioni speciali.

⁴ I Comuni devono emanare il regolamento comunale previsto al precedente cpv. 2 entro il 1. gennaio 1987.

Articolo 7a

Disposizioni diverse

1) Rimozione forzata di natanti

¹ Il Dipartimento competente può ordinare la rimozione di natanti stazionati illecitamente.

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

³ 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.

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

Articolo 7b

II) Obbligo di informare

¹ 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.

² 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 1986, ad eccezione dell'art. 6 che entra in vigore il 1. gennaio 1987.

UFFICIO CANTONALE DELLA NAVIGAZIONE STATO: SET 1985 09.09.85

STATISTICA PER LUOGO DI STAZIONAMENTO
E PER GENERE NATANTE

LS (SOPRACENERI)	GENERE NATANTE *								TOT	
	90	91	92	93	94	95	96	97		98
30 ASCONA	19	21	107	30	154	57	82	10		480
31 BRISSAGO	1	6	54	19	84	5	23	3		195
32 CAV RAN DIP		5	26	6	24	4	7	2		74
33 GERRA		8	36	3	29	1	10	6		93
34 LOCARNO	9	14	180	35	164	18	33	5	4	462
35 MAGADINO		21	122	42	132	10	15	7		349
36 MINUSIO		16	116	17	62	37	44	13		305
37 MURALTO	16	6	39	6	7		9	1		84
38 PORTO RONCO	1	4	19	7	60	1	13	3		108
39 S NAZZARO	1	9	42	13	23		19	4		111
40 TENERO	6	19	39	6	57	9	2			138
41 VIRA	1	11	55	13	51	8	22	7		168
TOTALE	54	140	835	197	847	150	279	61	4	2567

* DESCRIZIONE GN:

- 90 BARCHE A PEDALI
- 91 BARCHE A REMI
- 92 BARCHE A MOTORE
- 93 FUORIBORDO
- 94 ENTROBORDO
- 95 BARCHE A VELA
- 96 BARCHE A VELA CON CHIGLIA FISSA
- 97 BARCHE A VELA CON MOTORE
- 98 BARCONI DA TRASPORTO

UFFICIO CANTONALE DELLA NAVIGAZIONE STATO: SET 1985

09.09.85

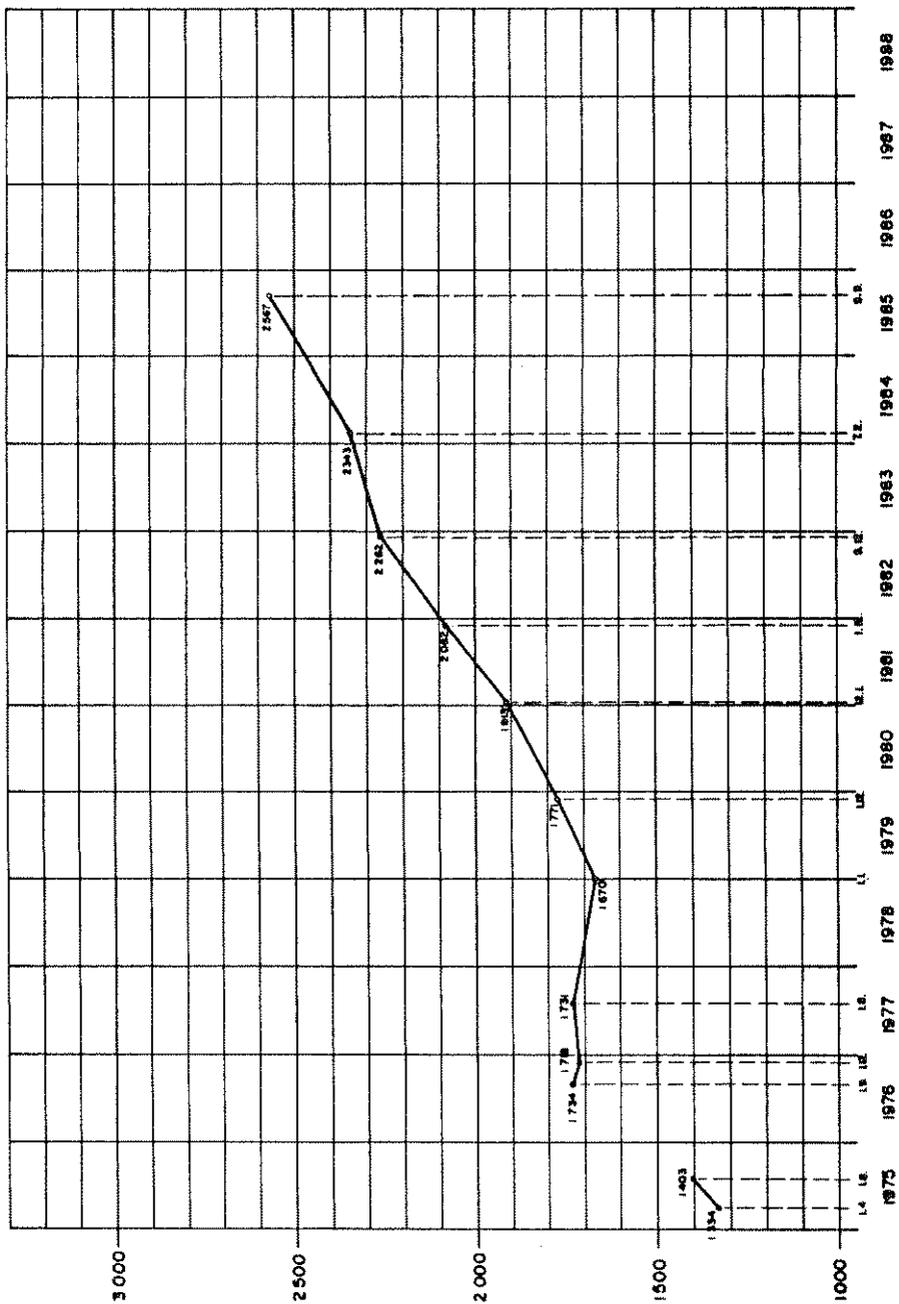
STATISTICA PER LUOGO DI STAZIONAMENTO
E PER GENERE NATANTE

LS (SOTTOCENERI)	GENERE NATANTE *									
	90	91	92	93	94	95	96	97	98	TOT
01 AGNO		28	62	15	35	14	8	13		175
02 BISSONE		4	55	13	56	7	2	4		141
03 BRUSINO	1	10	125	29	63	13	7	2		250
04 CAPOLAGO	1	4	46	10	6	4	1	1		73
05 CARABIETTA	1	15	29	9	41	7	5	10		117
06 CASLANO	5	31	87	21	109	21	11	23		308
07 CASTAGNOLA		3	37	6	23	3	2	3		77
08 FIGINO	4	17	38	5	41	11	5	3		124
09 GANDRIA		15	47	10	41	4	2	2		121
10 GENTILINO			4	1	2					7
11 LUGANO	62	22	312	114	174	138	66	22	2	912
12 MAGLIASO	1	27	38	9	8	6	1	5		95
13 MAROGGIA		3	22	10	20	1	1	1		58
14 MELANO		7	33	8	14	26	2	3		93
15 MELIDE		7	95	17	68	3	2	4		196
16 MONTAGNOLA		7	9	6	16	4	3	1		46
17 MORCOTE		9	44	17	74	10	2	10		166
18 MUZZANO	2	3	14	3	4		4	3		33
19 PARADISO	12	7	25	7	34	1	2	3		91
20 PONTE TRESA	1	5	30	12	24	3	5	2		82
21 RIVA S V		23	133	24	38	11	1	4		234
22 VCOMORCOTE		3	15	3	22	1		1		45
TOTALE	90	250	1300	349	913	288	132	120	2	3444

* DESCRIZIONE GN: 90 BARCHE A PEDALI | 95 BARCHE A VELA
 91 BARCHE A REMI | 96 BARCHE A VELA CON CHIGLIA FISSA
 92 BARCHE A MOTORE | 97 BARCHE A VELA CON MOTORE
 93 FUORIBORDO | 98 BARCONI DA TRASPORTO
 94 ENTROBORDO

NATANTI IMMATRICOLATI SUL LAGO MAGGIORE

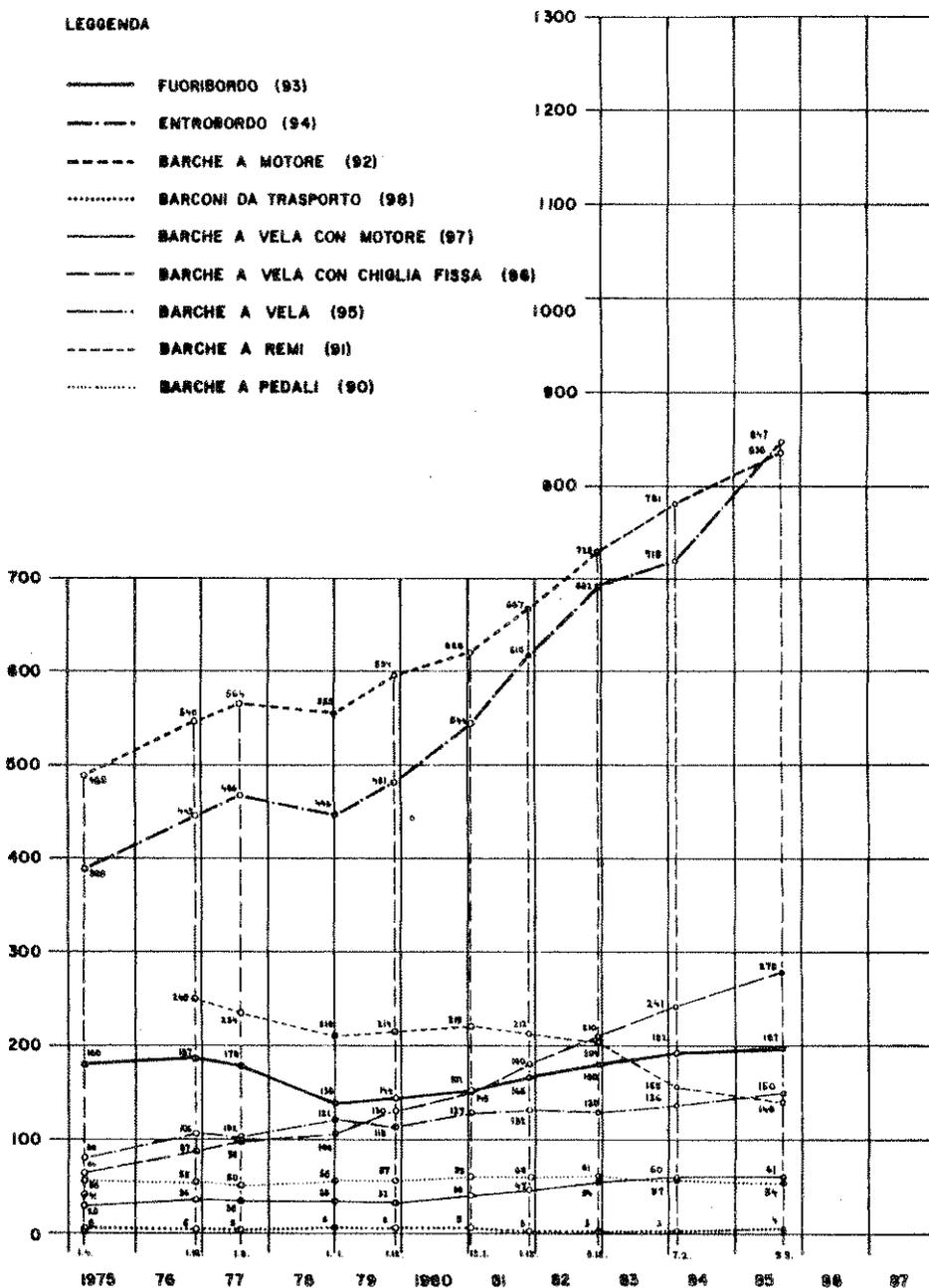
Allegato 3



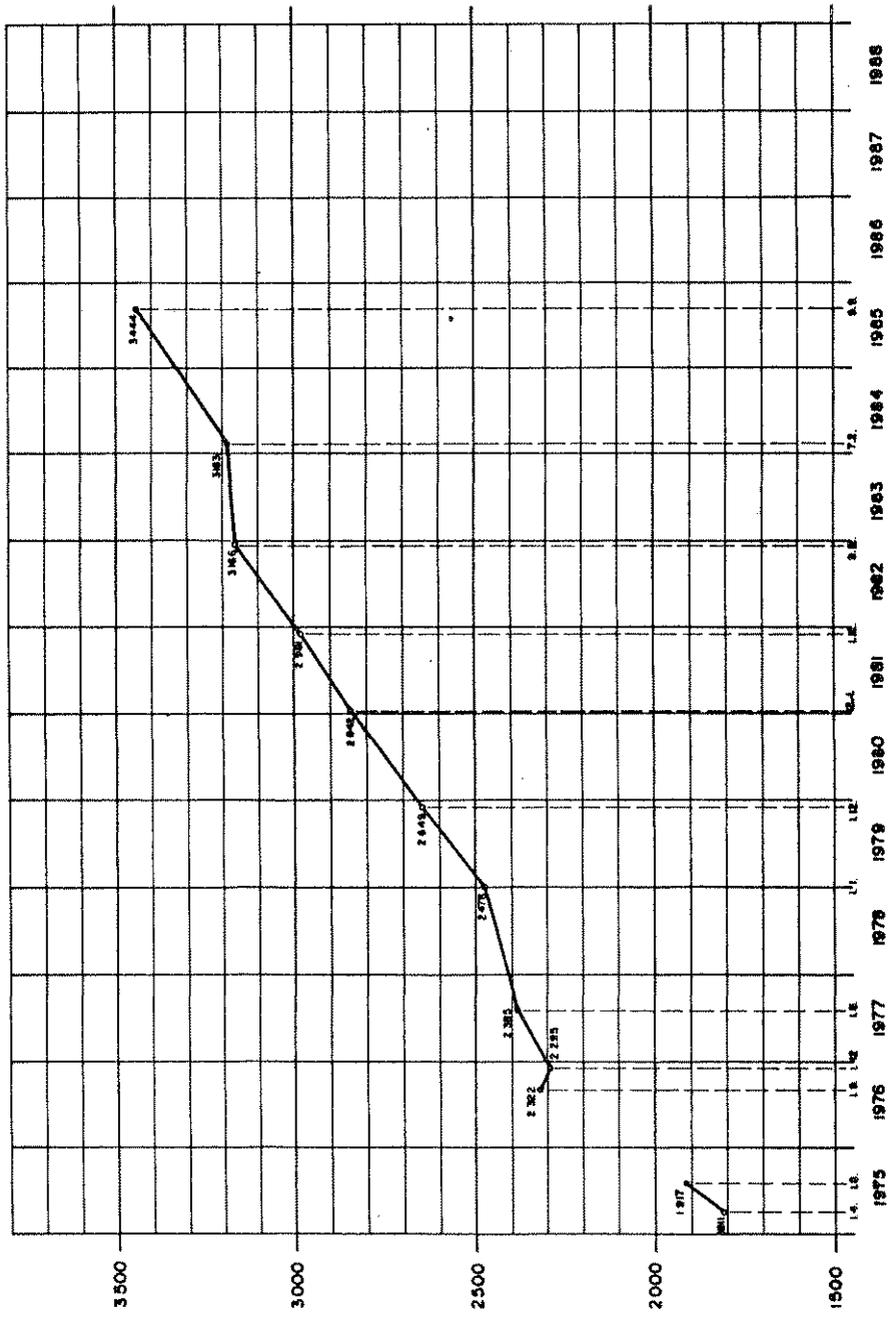
TIPI DI NATANTI SUL LAGO MAGGIORE

LEGGENDA

- FUORIBORDO (93)
- - - - ENTROBORDO (94)
- BARCHE A MOTORE (92)
- BARCONI DA TRASPORTO (98)
- BARCHE A VELA CON MOTORE (97)
- - - - BARCHE A VELA CON CHIGLIA FISSA (96)
- BARCHE A VELA (95)
- BARCHE A REMI (91)
- BARCHE A PEDALI (90)



NATANTI IMMATRICOLATI SUL LAGO DI LUGANO

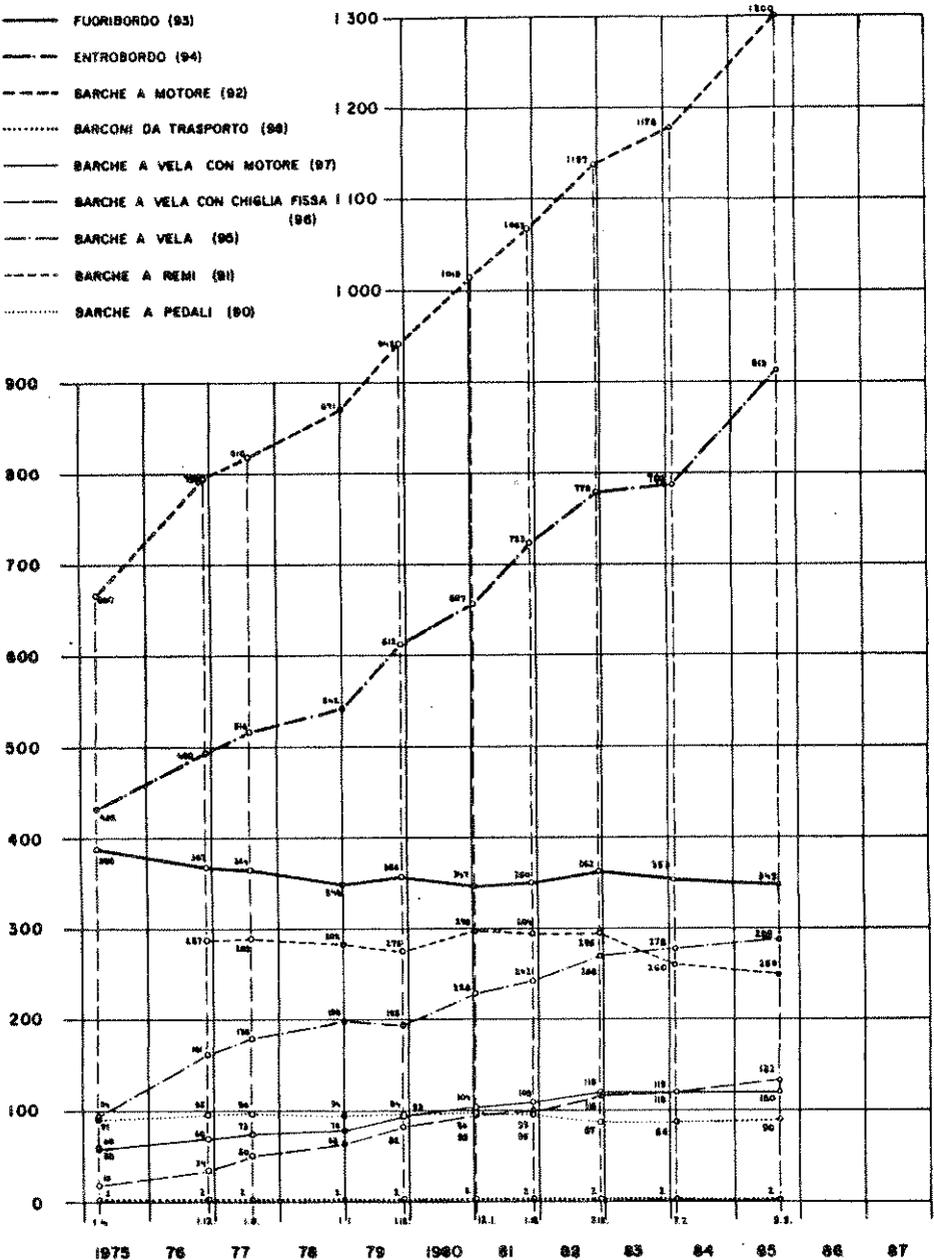


TIPI DI NATANTI SUL LAGO DI LUGANO

Allegato 6

LEGGENDA

- FUORIBORDO (93)
- - - ENTROBORDO (94)
- - - - BARCHE A MOTORE (92)
- BARCONI DA TRASPORTO (98)
- BARCHE A VELA CON MOTORE (97)
- BARCHE A VELA CON CHIGLIA FISSA (96)
- BARCHE A VELA (95)
- - - BARCHE A REMI (91)
- BARCHE A PEDALI (90)



STATISTICA DEI NATANTI SUI LAGHI SVIZZERI, DICEMBRE 1984

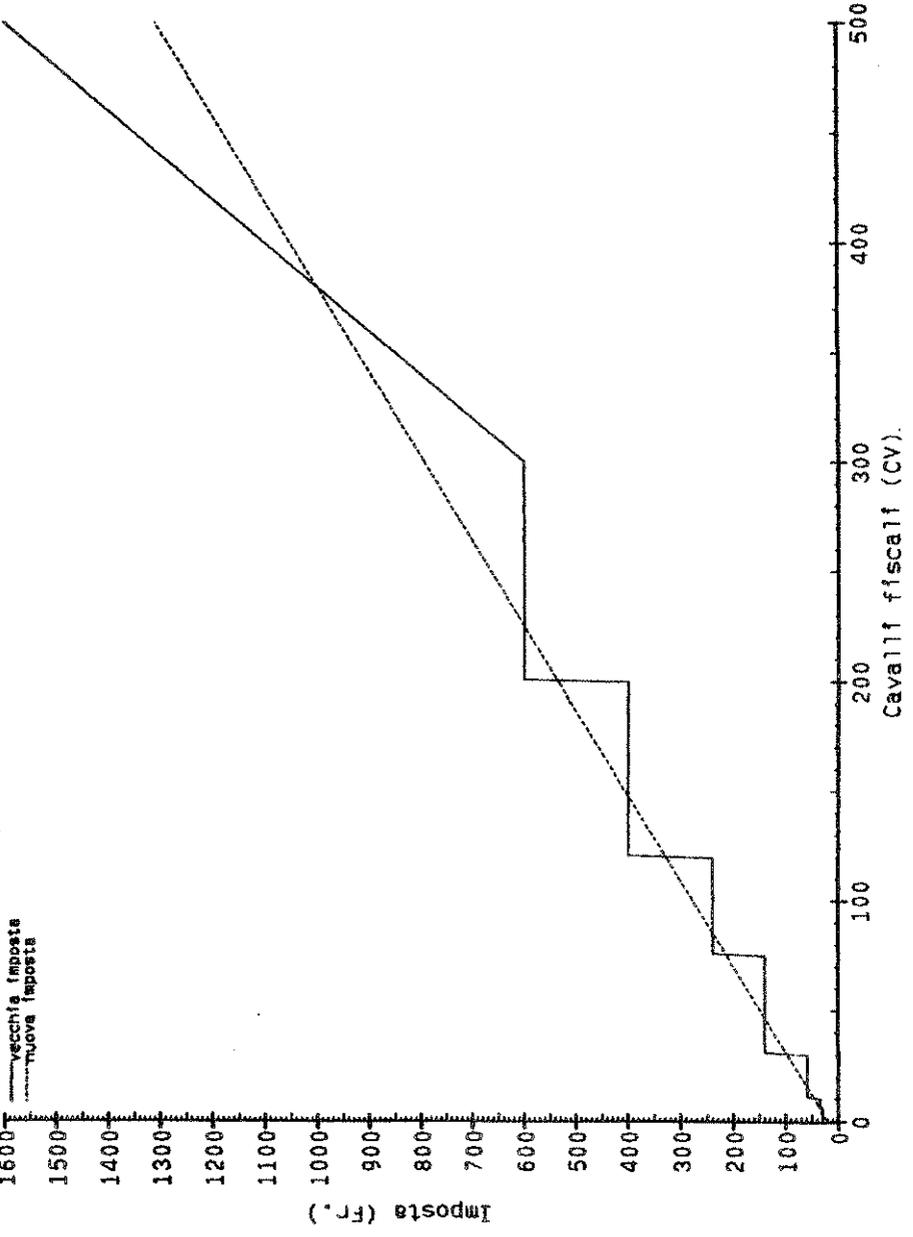
LAGO	SUPERFICIE	TOTALE BATELLI		TIPI DI NATANTI							
				BATELLI NON MOTORIZZATI		BATELLI MOTORIZZATI		BATELLI A VELA NON MOTORIZZATI		BATELLI A VELA MOTORIZZATI	
	in km ²	numero	per ha	numero	%	numero	%	numero	%	numero	%
Le Léman (CH)	342,1	21'610	0,63	1'267	6	10'240	47	2'247	11	7'716	36
Bodensee (CH)	200'0	9'028	0,45	539	6	4'203	47	1'573	17	2'691	30
Lac de Neuchâtel	266,1	11'102	0,49	479	4	4'945	45	1'830	16	3'795	34
Lago Maggiore (CH)	43,0	2'444	0,57	195	8	1'781	73	142	6	321	13
Vierwaldstättersee	112,6	5'971	0,53	337	6	3'662	61	675	11	1'203	21
Zürichsee	87,8	14'721	1,67	1'065	7	7'514	51	2'659	18	3'447	23
Lago di Lugano (CH)	30,9	3'266	1,06	337	10	2'397	73	282	9	246	13
Thunersee + Aare	47,8	5'391	1,13	851	16	1'843	34	1'540	28	1'157	21
Bielensee + Aare	39,2	5'635	1,44	441	8	3'487	62	890	16	817	14
Zugersee	39,4	1'779	0,45	112	6	856	48	438	25	369	21
Brienzersee	29,2	1'020	0,35	214	21	662	65	101	10	43	4
Walensee	23,7	958	0,40	28	3	614	64	170	18	143	15
Murtensee	22,5	3'391	1,51	407	12	1'811	53	613	18	559	16
Sempachersee	14,5	849	0,59	169	20	376	44	269	32	35	5
Sihlsee	11,0	744	0,68	45	6	533	72	147	20	19	3
Hallwilersee	10,2	1'720	1,68	205	12	405	24	810	47	300	17
Greifensee	8,6	1'161	1,31	374	32	7	1	764	66	16	1
Sarnersee	7,5	487	0,65	97	20	341	70	32	7	12	2
Aegerisee	7,2	635	0,88	63	10	428	67	126	20	18	3
Pfäffikersee	3,3	404	1,22	218	54	4	1	175	43	7	2

NOTA: Nel numero totale dei battelli sono pure riportati quelli delle categorie "impianti galleggianti" e "natanti di costruzione particolare".

SOURCE: Associazione Svizzera degli Ispettori di Navigazione

Confronto imposte di navigazione vecchie con nuove

(formula nuova imposta: $20 + 3.5 * 0.736 * CV$)



LEGISLAZIONE SUGLI STABILIMENTI BALNEARI

	<u>FAVOREVOLI</u>	<u>CONTRARI</u>
Minusio	X	
Melano	X	
Riva San Vitale	-	
Bissone	X	
Agno	-	
Paradiso	X	
Lugano	X	
Locarno	X	
Ascona	X	
Brissago	-	
Tenero	X	
Bellinzona		X
Mendrisio	X	
Chiasso	X	
Caslano	X	
Massagno	X	
Maroggia	X	
Savosa	X	
Carona	X	
Melide	X	
Astano	X	
Bignasco	X	
Quinto	-	
Vira Gambarogno	X	
Caviano *	X	
St. Abbondio *	X	
Magadino *	X	
Gerra Gambarogno *	X	
San Nazzaro *	X	

La risposta per i Municipi contrassegnati con l'asterisco (*) è stata fatta dall'Ente turistico del Gambarogno.