

LEGGE REGIONALE 11 luglio 2008, n. 5

Norme sulla sicurezza delle navi adibite alla navigazione marittima e addette al trasporto di persone all'interno della laguna veneta.

Il Consiglio regionale ha approvato
Il Presidente della Giunta regionale
promulga

la seguente legge regionale:

Art. 1

Oggetto

1. La Regione del Veneto, con la presente legge, disciplina ai sensi dell'articolo 117, quarto comma, della Costituzione la sicurezza della navigazione nella laguna veneta.
2. Al fine di cui al comma 1, sono definiti i criteri per la determinazione del numero massimo di passeggeri trasportabili sulle navi adibite alla navigazione marittima addette al trasporto di persone all'interno della laguna veneta, i mezzi di salvataggio collettivi ed individuali nonché le relative dotazioni nautiche.

Art. 2

Definizioni

1. I termini utilizzati nella presente legge devono intendersi secondo le definizioni di cui all'articolo 1 del "Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare" approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, salvo i seguenti termini relativamente ai quali si intende per:
 - a) "autorità marittima": la Capitaneria di porto di Venezia o la Capitaneria di porto di Chioggia, secondo la rispettiva competenza;
 - b) "laguna veneta": il bacino di acqua salsa che si estende dalla foce del Sile (conca del Cavallino) alla foce del Brenta (conca di Brondolo) ed è separata dal mare aperto, da cui si accede attraverso le bocche di porto, da una striscia di terra (lido) più alta dell'alta marea, di cui all'articolo 1 della legge 5 marzo 1963, n. 366 "Norme relative alle lagune di Venezia e di Marano Grado";
 - c) "normativa di servizio": le norme edite dall'esercente il servizio di linea regolarmente depositate presso l'autorità marittima, che integrano la legislazione vigente per quanto riguarda:
 - 1) la sicurezza dei passeggeri e della navigazione nonché le condizioni di trasporto;
 - 2) il personale preposto al comando, il personale di macchina e i marinai con particolare riferimento alle competenze, agli adempimenti, alle incombenze, ai controlli, alla vigilanza, alla loro preparazione ed aggiornamento;
 - 3) l'espletamento del servizio radio sia a bordo che a terra e le misure per evitare gli inquinamenti;
 - 4) le procedure in caso di eventi straordinari, la verifica di danni ed incidenti, l'organizzazione del servizio in casi particolari quali, tra gli altri, nebbia, modifica di orari e di percorso, il trasporto di auto e motoveicoli, il trasporto postale e quant'altro necessario all'organizzazione del servizio prestato;
 - d) "regolamento di sicurezza": il "Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare", approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435;
 - e) "servizio di linea": servizio di trasporto pubblico collettivo di persone effettuato in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e ad offerta indifferenziata e con approdi dedicati esclusivamente al servizio

fornito ed in grado di adattarsi alle tipologie di mezzi cui sono destinati, in armonia con quanto previsto dall'articolo 2 della legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25 "Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale";

f) "servizio non di linea": servizio di trasporto pubblico collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai servizi di linea e che vengono effettuati a richiesta dell'utente, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta ai sensi dell'articolo 3, comma 1, della legge regionale 30 dicembre 1993, n. 63 "Norme per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di servizi di trasporto non di linea nelle acque di navigazione interna e per il servizio pubblico di gondola nella città di Venezia";

g) "tipo approvato": l'equipaggiamento marittimo dichiarato conforme, ai sensi dell'articolo 4, all'allegato A1 del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407 "Regolamento recante norme di attuazione delle direttive 96/98/CE e 98/85/CE relative all'equipaggiamento marittimo" e successive modificazioni, ovvero ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 347 "Regolamento recante semplificazione dei procedimenti di tipo approvato di apparecchi, dispositivi o materiali da installare a bordo delle navi mercantili" e successive modificazioni;

h) "organismo riconosciuto e affidato": l'organismo riconosciuto e affidato così come definito dal decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314 "Attuazione della direttiva 94/57/CE, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, e della direttiva 97/58/CE che modifica la direttiva 94/57/CE" e successive modificazioni.

Art. 3

Passeggeri trasportabili

1. Il numero massimo di passeggeri trasportabili sulle navi è determinato dall'autorità marittima tenendo conto dei computi di stabilità, degli spazi disponibili per i passeggeri e della consistenza dei mezzi collettivi ed individuali di salvataggio.

2. I computi di stabilità sono approvati dall'organismo riconosciuto e affidato secondo i propri regolamenti e le disposizioni contenute nel regolamento di sicurezza.

3. Il numero di passeggeri trasportabili in relazione agli spazi tiene conto delle superfici coperte e scoperte, determinate individuando la dimensione prevista dalla vigente normativa per i posti a sedere, in relazione al tipo di navigazione effettuata e, per le sole navi in servizio di linea, dai posti a sedere sommato ai metri quadrati destinati ai passeggeri moltiplicati per quattro. È escluso dal computo dei metri quadrati destinati ai passeggeri lo spazio occupato dalle panche, dai sedili e dai boccaporti di transito nonché lo spazio necessario intorno agli stessi, le vie di sfuggita, la timoneria e le zone interessate dalle manovre di ormeggio.

4. Il numero di passeggeri trasportabili in base ai mezzi di salvataggio individuali e collettivi è determinato dalla disponibilità a bordo di detti mezzi, secondo le prescrizioni di cui agli articoli 4 e 5.

5. Il numero massimo di passeggeri trasportabili dalla nave è il minore dei numeri individuati in base ai tre parametri di cui ai commi 2, 3 e 4.

6. Il numero massimo di passeggeri trasportabili dalla nave è riportato dall'autorità marittima sul pertinente certificato di sicurezza.

Art. 4

Mezzi di salvataggio collettivi

1. Le navi in servizio non di linea di stazza lorda superiore a 10 tonnellate e quelle in servizio di linea di stazza lorda superiore a 25 tonnellate, devono essere dotate di mezzi di salvataggio collettivi in misura pari al 50 per cento del numero massimo delle persone trasportabili.

2. Le navi in servizio di linea di stazza lorda superiore a 10 tonnellate ma uguale o inferiore a 25 tonnellate devono essere dotate di mezzi di salvataggio collettivi in misura pari al 25 per cento del numero massimo di persone trasportabili.

3. Le navi di stazza lorda uguale o inferiore a 10 tonnellate non hanno l'obbligo di essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio, purché limitino il numero di persone trasportate a meno di venti; diversamente la dotazione è quella prevista dal comma 1, se la nave svolge servizio non di linea, ovvero dal comma 2 se il servizio è di linea.

4. La dotazione di mezzi di salvataggio collettivi, indicata nei commi 1 e 2, è costituita da salvagenti anulari, conteggiati nella misura di uno ogni due persone, o da apparecchi galleggianti, ripartiti per tipologia come accertato dall'autorità marittima in sede di visita per il rilascio del pertinente certificato di sicurezza.

5. Fermo restando quanto disposto dal comma 4, devono inoltre essere presenti a bordo, i seguenti salvagenti anulari:

- a) almeno quattro con boetta luminosa e sagola galleggiante sulle navi di lunghezza fuori tutto superiore a 20 metri;
- b) almeno due con boetta luminosa e sagola galleggiante sulle navi di lunghezza fuori tutto uguale o inferiore a 20 metri ma superiore a 10 metri;
- c) almeno uno con boetta luminosa e sagola galleggiante sulle navi di lunghezza fuori tutto inferiore a 10 metri.

6. Quando la distanza fra il galleggiamento ed il punto più basso dell'opera morta da cui sia possibile risalire a bordo dall'acqua è maggiore di 50 centimetri, le navi devono essere dotate di mezzi per la risalita fissi o manovrabili da bordo.

Art. 5

Mezzi di salvataggio individuali

1. Le navi devono essere dotate di cinture di salvataggio sufficienti per il 100 per cento delle persone trasportabili, più il 10 per cento per bambini. Le cinture di salvataggio per adulti possono essere sostituite con salvagenti anulari nella misura di uno ogni due persone.

2. Le navi di stazza lorda superiore a 10 tonnellate che effettuano servizio di linea possono, in deroga a quanto disposto al comma 1, essere dotate dei seguenti mezzi individuali di salvataggio:

- a) cinture di salvataggio in numero corrispondente al numero dei membri dell'equipaggio tabellare o eccedente tabella;
- b) cinture di salvataggio corrispondenti al 10 per cento del numero massimo delle persone trasportabili (50 per cento per adulti e 50 per cento per bambini o adattabili).

3. La deroga di cui al comma 2 è consentita a condizione che la società esercente il servizio di linea assicuri un servizio di pronto intervento per i casi di emergenza, garantendo la continua disponibilità di unità con relativo equipaggio pronte a muovere all'occorrenza, secondo un piano di emergenza prestabilito. A tal fine la società esercente, nella normativa di servizio, regola l'attività di pronto intervento di cui sopra attraverso la predisposizione di un piano di emergenza da concordare con la autorità marittima di Venezia in qualità di Maritime rescue sub center (MRSC).

Art. 6

Caratteristiche e requisiti dei mezzi di salvataggio

1. Tutti i mezzi di salvataggio devono essere di tipo approvato e devono essere sistemati a bordo in conformità alle disposizioni del regolamento di sicurezza.

2. I mezzi di salvataggio, già esistenti a bordo alla data di entrata in vigore della presente legge, possono essere mantenuti a bordo fino a quando non se ne renda necessaria la loro sostituzione per vetustà o deterioramento, a condizione che siano dotati dei previsti accessori comprese le strisce retroriflettenti.

Art. 7

Segnali di soccorso, fanali e segnali sonori

1. Tutte le navi devono essere dotate di:

- a) segnali di soccorso di tipo approvato sul ponte di comando secondo le seguenti aliquote: quattro segnali a mano a luce rossa su navi di stazza lorda superiore a 25 tonnellate e due segnali a mano a luce rossa su navi di stazza lorda uguale o inferiore a 25 tonnellate;
- b) fanali regolamentari secondo le vigenti norme per prevenire gli abbordi in mare;
- c) un segnale sonoro conforme alle vigenti norme per prevenire gli abbordi in mare.

2. Il posizionamento dei fanali di cui al comma 1, lettera b) può non essere conforme alle prescrizioni della "Convenzione sul Regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG 1972), ratificata con legge 27 dicembre 1977, n. 1085 "Ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972" a condizione che la sistemazione sia ritenuta idonea, per la navigazione intrapresa dalla nave, dall'organismo riconosciuto e affidato. La deroga di cui alla regola 1, lett. e), della COLREG 1972, è rilasciata dall'autorità marittima tenuto conto dei percorsi che la nave è destinata ad effettuare.

3. Il segnale sonoro di cui al comma 1, lettera c) può non essere conforme alle caratteristiche previste dalla COLREG 1972, purché sia ritenuto ugualmente efficace dall'organismo riconosciuto e affidato, in relazione alle zone di mare in cui tale segnale viene utilizzato. La deroga di cui alla regola 1, lettera e) della COLREG 1972 è rilasciata dall'autorità marittima, tenuto conto dei percorsi che la nave è destinata ad effettuare.

Art. 8

Pubblicazioni nautiche, dotazioni nautiche, bussole e documenti di bordo

1. Le navi in servizio non di linea devono essere dotate di una carta nautica della laguna veneta aggiornata. Le navi in servizio di linea possono essere esentate dalla tenuta delle carte nautiche purché i comandanti siano istruiti ed aggiornati sulla conformazione della laguna, dei canali e delle linee esercitate.

2. Le navi in servizio non di linea e le navi in servizio di linea di stazza lorda superiore a 25 tonnellate devono essere dotate di un orologio, di uno scandaglio a mano, di una coperta termica, di una adeguata scaletta per il recupero di "uomo in mare", di una cassetta di medicazione. Le altre navi non hanno l'obbligo di avere le predette dotazioni nautiche né le dotazioni di cui al comma 1, lettera A., punto c) dell'articolo 144 del regolamento di sicurezza.

3. Le navi di stazza lorda pari o superiore a 5 tonnellate devono essere dotate di una bussola magnetica, con sistema di illuminazione, avente funzione di governo principale. Tutte le navi, fermo restando l'obbligo di manutenzione, collaudo e revisione periodiche della bussola, sono esentate dall'obbligo di essere dotate delle tabelle di deviazione.

4. Le prescrizioni dei commi 1, 2 e 3 non si applicano alle navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate.

5. I documenti ed i certificati di sicurezza obbligatori sono conservati a bordo anche in copia autenticata dallo stesso armatore.

Art. 9

Disposizioni correlate

1. Alle navi di cui all'articolo 1, comma 2 non si applicano le seguenti disposizioni del regolamento di sicurezza: articolo 105, commi 3, 4 e 5, articolo 106, comma 1, articolo 107, commi 2 e 3, articolo 110, articolo 136, commi 1 e 3, articolo 137, articolo 138 e articolo 142, comma 4.

2. Fermo restando il comma 1, per quanto non espressamente disciplinato dalla presente legge, le navi di cui all'articolo 1, comma 2 sono sottoposte, alle disposizioni contenute nella legge 5 giugno 1962, n. 616 "Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare" e nel regolamento di sicurezza in quanto applicabili.

Art. 10

Sanzioni

1. In caso di inosservanza delle presenti disposizioni si applicano le sanzioni previste dagli articoli 1224 e 1231 del Codice della navigazione.

Art. 11

Analisi dell'impatto e revisione della regolamentazione

1. La Giunta regionale, acquisiti i dati necessari dalla Direzione marittima di Venezia, predispone una relazione sull'impatto delle disposizioni sulla sicurezza della navigazione di cui alla presente legge, formulando eventuali proposte di modifica della disciplina e la trasmette al Consiglio regionale entro il 31 dicembre di ogni anno.

La presente legge sarà pubblicata nel Bollettino ufficiale della Regione veneta. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione veneta.

Venezia, 11 luglio 2008

Galan

INDICE

Art. 1 - Oggetto

Art. 2 - Definizioni

Art. 3 - Passeggeri trasportabili

Art. 4 - Mezzi di salvataggio collettivi

Art. 5 - Mezzi di salvataggio individuali

Art. 6 - Caratteristiche e requisiti dei mezzi di salvataggio

Art. 7 - Segnali di soccorso, fanali e segnali sonori

Art. 8 - Pubblicazioni nautiche, dotazioni nautiche, bussole e documenti di bordo

Art. 9 - Disposizioni correlate

Art. 10 - Sanzioni

Art. 11 - Analisi dell'impatto e revisione della regolamentazione

Dati informativi concernenti la legge regionale 11 luglio 2008, n. 5

Il presente elaborato ha carattere meramente informativo, per cui è sprovvisto di qualsiasi valenza vincolante o di carattere interpretativo. Pertanto, si declina ogni responsabilità conseguente a eventuali errori od omissioni.

Per comodità del lettore sono qui di seguito pubblicati a cura del direttore:

- 1 - Procedimento di formazione
- 2 - Relazione al Consiglio regionale
- 3 - Note agli articoli
- 4 - Struttura di riferimento

1. Procedimento di formazione

- La Giunta regionale, su proposta dell'Assessore Renato Chisso, ha adottato il disegno di legge con deliberazione 14 giugno 2005, n. 9/ddl;
- Il disegno di legge è stato presentato al Consiglio regionale in data 17 giugno 2005, dove ha acquisito il n. 24 del registro dei progetti di legge;
- Il progetto di legge è stato assegnato alla 2° commissione consiliare;
- La 2° commissione consiliare ha completato l'esame del progetto di legge in data 27 maggio 2008;
- Il Consiglio regionale, su relazione del consigliere Roberto Ciambetti, ha esaminato e approvato il progetto di legge con deliberazione legislativa 25 giugno 2008, n. 7208.

2. Relazione al Consiglio regionale

"Signor Presidente, colleghi consiglieri,

la sicurezza della navigazione e della vita in mare è disciplinata ancora oggi dal regolamento approvato con il DPR 8 novembre 1991, n. 435, emanato in attuazione dell'articolo 35 della legge 5 giugno 1962, n. 616.

Tale regolamento individua i requisiti di sicurezza per le navi adibite esclusivamente alla navigazione tra porti nazionali, variabili a seconda del tipo di navigazione effettuata. Tra i diversi tipi di navigazione nazionale, la più ristretta è quella "locale", definita dall'articolo 1, comma 1 al n. 41), come "la navigazione che si svolge nell'interno dei porti ovvero di rade, estuari, canali e lagune dello Stato, nel corso della quale la nave non si allontana più di 3 miglia dalla costa".

La predetta normativa risulta difficilmente applicabile alla navigazione nella laguna veneta che presenta caratteristiche del tutto peculiari in quanto si svolge, prevalentemente, in canali o zone ristrette, caratterizzate da bassi fondali composti da fango o sabbia, a pochissima distanza dalle banchine o dalla terraferma, in aree di mare costantemente riparate.

Il trasporto passeggeri nella laguna di Venezia è disciplinato non solo dal sopra ricordato regolamento sulla sicurezza di cui al DPR 8 novembre 1991, n. 435, dal DM 9 settembre 2003, n. 279 di attuazione della direttiva europea 2001/53/CE e dal DM 13 ottobre 2003, n. 305 di attuazione della direttiva europea 2001/106/CE, ma anche dal regime derogatorio della Capitaneria di Porto di Venezia e del Ministero della Marina Mercantile.

Ciò premesso è necessario evidenziare che l'integrale applicazione delle disposizioni statali al trasporto di passeggeri in servizio di linea nella laguna di Venezia, si presenta problematico; le navi che svolgono questo servizio infatti sono costruite con caratteristiche di stabilità tali da rendere possibile il trasporto del maggior numero di passeggeri e un'adeguata sistemazione di mezzi di salvataggio non potrebbe che avvenire a detrimento degli spazi per i passeggeri senza peraltro contribuire realmente ad aumentarne la sicurezza.

Ed infatti, premesso che il servizio di linea ha caratteristiche del tutto simili a quello di un autobus urbano, con frequenti fermate ed un gran numero di sbarchi ed imbarchi di passeggeri e che, anche nei percorsi più lunghi, i tragitti non superano comunque mai la durata di trenta minuti tra un approdo e l'altro, è stato rilevato che in caso di una vera emergenza, in un battello carico non ci sarebbero né lo spazio né il tempo materiale per fare indossare le cinture di salvataggio a tutti i passeggeri che sono per lo più impreparati all'uso di tali cinture.

E' stato, inoltre, sottolineato che decine di anni di pratica di trasporto passeggeri hanno messo in luce una sostanziale sicurezza dei mezzi navali e la adeguatezza delle dotazioni di sicurezza impiegate in particolare per il servizio urbano della città di Venezia e che ciò è comprovato anche dallo scarsissimo peso degli incidenti con perdite di vite umane che non siano state causate da eventi naturali cui la forza dell'uomo non si sarebbe comunque potuta opporre.

Resta, infine, da ricordare che il servizio trasporto passeggeri si svolge in laguna entro lo stretto ambito dei canali urbani e quindi a brevissima distanza dall'insediamento abitato e con tutte le infrastrutture di intervento di elevata qualificazione specialistica proprie di una città: si tratta di strutture di emergenza e soccorso sempre operative nell'arco delle 24 ore e in tutti i giorni dell'anno. Ci si riferisce alla Capitaneria di Porto, deputata alla gestione di sicurezza della navigazione nella laguna veneta che può contare, in caso di emergenza, sulla flotta di natanti dei Carabinieri, sulla Polizia di Stato con la propria flotta e sulla base di elicotteri presso l'aeroporto M. Polo di Tessera, sulla Guardia di Finanza con la base navale di Venezia e con la base di elicotteri presso l'aeroporto di Tessera; sulle unità operanti nelle attività portuali; sui Vigili del Fuoco presenti in più zone della Laguna con unità navali specifiche e con base di elicotteri presso l'aeroporto M. Polo di Tessera, sulle ambulanze dei Presidi ospedalieri.

Quanto alla potestà legislativa della Regione in questa materia, si rileva che, secondo il canone ermeneutico dettato dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 407/2002, la disciplina della sicurezza della navigazione non sembra essere ricompresa nella lettera h) del secondo comma dell'articolo 117 Costituzione, e cioè ordine pubblico e sicurezza, di competenza esclusiva dello Stato, né potersi ascrivere alla potestà legislativa concorrente di cui al terzo comma, nel quale figura esclusivamente la disciplina delle "grandi reti di trasporto e di navigazione", e cioè la disciplina delle linee di trasporto e navigazione di portata ed interesse nazionale e comunque sovracomunale. Ne risulta che la regolamentazione delle linee di trasporto e navigazione di portata ed interesse infraregionale, come nel caso di specie, costituirebbe un'ipotesi di potestà esclusiva residuale delle regioni ai sensi del 4 comma del suddetto articolo 117.

Per le considerazioni suesposte la Regione del Veneto, nell'esercizio della potestà legislativa attribuitale dal quarto comma dell'articolo 117 della Costituzione, ritiene di poter operare con il presente progetto di legge per dettare Norme sulla sicurezza delle navi adibite alla navigazione marittima e addette al trasporto di persone all'interno della laguna veneta, con lo scopo principalmente di por fine a un regime derogatorio ormai risalente nel tempo, così rispondendo ad una serie di istanze che principalmente l'ACTV, ma anche altri soggetti, da anni avanzano in questo settore.

Il progetto di legge è costituito da 11 articoli ed in particolare:

Articolo 1: delimita l'oggetto e il campo di applicazione del disegno di legge.

Articolo 2: enuncia le definizioni necessarie ai fini dell'applicazione della legge, e richiama, per quanto non disposto, quelle riportate nell'articolo 1 del "Regolamento di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare" approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435.

Articolo 3: individua i criteri per la determinazione, da parte dell'autorità marittima, del numero massimo di passeggeri trasportabili sulle navi. Con la presente norma si passa dal regime derogatorio della Capitaneria di Porto di Venezia alle disposizioni speciali di cui ai successivi articoli 4, per quanto concerne i mezzi collettivi di salvataggio e 5, per quelli individuali.

Gli Articoli 4 e 5: individuano e descrivono numero e caratteristiche dei mezzi di salvataggio collettivi e individuali, anche in funzione della stazza della nave.

Articolo 6: dispone che tutti i mezzi di salvataggio devono essere di tipo approvato in conformità al regolamento di sicurezza e devono essere sistemati a bordo in conformità a quanto previsto dal DPR n. 435/1991. L'articolo detta altresì una norma transitoria per i mezzi di salvataggio, già esistenti a bordo delle navi alla data di entrata in vigore della legge regionale.

Articolo 7: sono disciplinati i segnali di soccorso, fanali e segnali sonori. Particolare rilievo presentano le deroghe alle prescrizioni del regolamento internazionale, denominato Colreg 1972, che possono essere rilasciate dall'autorità marittima.

Articolo 8: si occupa delle pubblicazioni e delle dotazioni nautiche che devono essere presenti a bordo, differenziandole in funzione del tipo di servizio di linea o non di linea.

Articolo 9: enuncia le disposizioni del regolamento di sicurezza che devono ritenersi derogate dalla legge regionale e richiama per il resto la normativa Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare di cui alla legge 5 giugno 1962, n. 616 e il relativo regolamento di sicurezza.

Articolo 10: individua negli articoli 1224 e 1231 del Codice della Navigazione le sanzioni per l'inosservanza della nuova normativa.

Articolo 11: contiene la clausola per valutare l'impatto della nuova disciplina richiedendo alla giunta regionale una raccolta di dati, da trasmettere annualmente al consiglio regionale, con eventuali proposte di modifica e/o integrazione alla nuova normativa sulla sicurezza della navigazione.

Sul progetto di legge la Seconda Commissione, dopo aver sentito ACTV, RINA S.p.A., (la Società operativa del Registro Italiano Navale), le Capitanerie di Porto di Venezia e Chioggia, nonché le Associazioni delle categorie interessate, ha espresso all'unanimità parere favorevole alla sua approvazione da parte del Consiglio regionale."

1. Note agli articoli

Note all'articolo 2

- Il testo dell'art. 2 della legge regionale n. 25/1998 è il seguente:

"Art. 2 - Trasporto pubblico locale.

1. Per trasporto pubblico locale si intendono i servizi svolti via terra, via acqua ed aerea, anche organizzati per l'integrazione dei vari sistemi di mobilità, e destinati al trasporto collettivo di persone o cose. Tali servizi sono effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e ad offerta indifferenziata, anche rivolta a fasce omogenee di utenti."

- Il testo dell'art. 3 della legge regionale n. 63/1993 è il seguente:

"Art. 3 - Definizione del trasporto pubblico non di linea.

1. Sono definiti servizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai servizi pubblici di linea, e che vengono effettuati a richiesta dell'utente o degli utenti, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

2. Costituiscono servizi pubblici non di linea per via d'acqua:

- a) il servizio di taxi effettuato con natante a motore;
- b) il servizio di gondola nella città di Venezia, assimilato al servizio di taxi;
- c) il servizio di noleggio con conducente effettuato con natante a motore;
- d) il servizio di noleggio con conducente effettuato con natante a remi;
- e) il servizio di rimorchio di persone munite di sci acquatici effettuato per conto terzi;
- f) il servizio di noleggio senza conducente effettuato con natanti di qualsiasi tipo."

4. Struttura di riferimento

Direzione mobilità