

PARTE PRIMA**LEGGI E REGOLAMENTI REGIONALI**

(Codice interno: 581920)

LEGGE REGIONALE 05 maggio 2026, n. 6

Modifiche alla legge regionale 1 dicembre 1989, n. 52 "Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda" in materia di obbligo di sanificazione delle imbarcazioni provenienti da un bacino acqueo estraneo al lago di Garda.

Il Consiglio regionale ha approvato

Il Presidente della Giunta regionale

p r o m u l g a

la seguente legge regionale:

Art. 1**Modifiche all'articolo 17 della legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52
"Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda".**

1. Al comma 1 dell'articolo 17 della legge regionale 1 dicembre 1989, n. 52 dopo le parole: "*e gli impianti delle stazioni di servizio*" sono aggiunte le seguenti: "*, nonché di sanificare e di applicare la vernice antivegetativa su ogni opera viva dello scafo e sull'unità di propulsione motore, visibile a occhio nudo, delle navi e dei galleggianti, di cui all'articolo 136 del Codice della navigazione, nonché delle unità da diporto, di cui all'articolo 3 comma 1 lettera a) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 "Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172", provenienti da un qualsiasi bacino acqueo estraneo al lago di Garda. Le modalità relative alla effettuazione, alla certificazione e alla dimostrazione della sanificazione sono individuate nell'Allegato A della presente legge. Il Comitato permanente d'intesa di cui all'articolo 3 ovvero, fino all'istituzione dello stesso, l'Autorità Interregionale del Garda può adottare prescrizioni di carattere tecnico ulteriori rispetto a quanto previsto al punto 3.1 dell'allegato A dandone tempestiva comunicazione agli enti preposti.*".

Art. 2**Modifiche all'articolo 28 della legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52
"Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda".**

1. L'articolo 28 della legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52 è così sostituito:

*"Art. 28
Sanzioni.*

1. *Chiunque violi le disposizioni di cui al Titolo III della presente legge, è soggetto alla sanzione amministrativa da euro 414,00 a euro 2.066,00. Alle violazioni delle disposizioni di cui agli articoli 14, 17 e 18 e dell'allegato A, si applica il massimo della sanzione. Se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto, di cui all'articolo 3 comma 1 lettera g) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, la sanzione è ridotta alla metà.*

2. *Chiunque violi le disposizioni degli articoli 25 e 26 della presente legge, è soggetto alla sanzione amministrativa da euro 276,00 a euro 1.377,00.*

3. *Per l'applicazione delle sanzioni di cui al presente articolo si osservano le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689 "Modifiche al sistema penale" e delle leggi regionali vigenti in materia.*"

Art. 3**Inserimento dell'allegato A nella legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52
"Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda".**

1. Nella legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52 è inserito il seguente allegato A:

"Allegato A - Linee Guida per la sanificazione di ogni opera viva delle navi, dei galleggianti e delle unità di diporto sul lago di Garda (articolo 17, legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52).

1. Modalità di sanificazione.

1.1 La sanificazione delle navi, dei galleggianti e delle unità di diporto è effettuata mediante idonee soluzioni tecnologiche, senza l'utilizzo di detergenti o prodotti chimici, avendo cura di interessare l'opera viva dello scafo e l'unità di propulsione motore (qualora esterna), anche e soprattutto nei vani e nelle griglie di aspirazione per il raffreddamento.

1.2 La sanificazione può essere effettuata dalle nautiche, rimessaggi o porti privati, comunque denominati, che erogano servizio di rimessaggio, alaggio e/o varo nonché dai distributori di carburanti, che siano in possesso dei requisiti individuati dal Comitato permanente d'intesa di cui all'articolo 3 della presente legge regionale ovvero, fino all'istituzione dello stesso, dall'Autorità Interregionale del Garda, ed iscritti nell'apposito elenco di soggetti abilitati alla sanificazione, istituito e tenuto dal Comitato permanente d'intesa di cui all'articolo 3 della presente legge regionale ovvero, fino all'istituzione dello stesso, dall'Autorità Interregionale del Garda; ad avvenuta sanificazione, sono rilasciate la certificazione e la vignetta adesiva.

1.3 Lo scolo delle acque residuali della sanificazione non può essere convogliato direttamente a lago.

1.4 La sanificazione è obbligatoria e non è sostituibile dal normale lavaggio dello scafo, anche se effettuato con prodotti detergenti.

1.5 Il proprietario della nave o del galleggiante o dell'unità di diporto procede al varo nel lago di Garda solo dopo aver eseguito la sanificazione e/o essere in possesso del certificato di sanificazione.

2. Certificazione di sanificazione e vignetta adesiva.

2.1 Il certificato di sanificazione, rilasciato secondo le modalità di cui al paragrafo 1, mantiene validità finché la nave o il galleggiante o l'unità di diporto staziona senza soluzione di continuità nelle acque del lago di Garda o presso la nautica, il rimessaggio o il porto privato, comunque denominati, dove è stato effettuato il varo, l'alaggio o il rimessaggio e comunque per un tempo non superiore a 12 mesi dal rilascio. Per le navi o i galleggianti o le unità di diporto con certificazione di avvenuta sanificazione che vengono varate ad ogni utilizzo, la certificazione di sanificazione mantiene validità previa dichiarazione autocertificata che gli stessi non provengano da un bacino acqueo estraneo al lago di Garda e che, dopo la certificazione, gli stessi non siano stati varati in altre acque, e comunque per un tempo non superiore a 12 mesi dal rilascio.

2.2 La certificazione di sanificazione è sempre esibita su richiesta dei competenti organi di vigilanza e controllo, pena l'applicazione delle relative sanzioni amministrative ai sensi degli articoli 28 e 29 della presente legge.

2.3 La vignetta adesiva viene consegnata all'atto della sanificazione assieme al certificato e va collocata in vista.

2.4 La tariffa della sanificazione comprende il rilascio della certificazione cartacea e la consegna della vignetta adesiva.

2.5 Della verifica della certificazione di avvenuta sanificazione e della corretta esposizione della vignetta sono competenti gli Enti preposti ai controlli previsti dalla normativa regionale e nazionale.

3. Disposizioni attuative

3.1 Il Comitato permanente d'intesa di cui all'articolo 3 della presente legge ovvero, fino all'istituzione dello stesso, l'Autorità Interregionale del Garda individua, dandone tempestiva comunicazione agli Enti preposti:

- a) i requisiti tecnici che devono possedere le nautiche, i rimessaggi o i porti privati, comunque denominati, nonché i distributori di carburanti;*
- b) il modello della certificazione di sanificazione;*
- c) la vignetta adesiva, con il relativo logo da collocare in vista;*
- d) le modalità di fornitura e consegna della stessa ai soggetti certificatori;*
- e) le tariffe per la sanificazione, diversificate in ragione della dimensione, e da applicarsi in misura omogenea in tutto il bacino acqueo del lago di Garda.*

3.2 Il Comitato permanente d'intesa di cui all'articolo 3 della presente legge ovvero, fino all'istituzione dello stesso, l'Autorità Interregionale del Garda istituisce e tiene l'elenco di soggetti abilitati alla sanificazione di cui al paragrafo 1.2.

4. Disposizioni transitorie

4.1 Fino all'individuazione del modello della certificazione di sanificazione, della vignetta adesiva e dei requisiti, le nautiche, i rimessaggi o i porti privati, comunque denominati, nonché i distributori di carburanti che effettuano la sanificazione, secondo le modalità di cui ai paragrafi 1 e 2, rilasciano una dichiarazione sostitutiva di avvenuta sanificazione che tiene luogo del certificato e della vignetta adesiva.

4.2 In fase di prima applicazione e fino all'individuazione delle tariffe di sanificazione, le tariffe sono fissate in: euro 20 per le navi o i galleggianti o le unità di diporto inferiori ai 12 metri, in euro 40 per quelli da 12 metri a 24 metri e in euro 70 per quelli superiori a 24 metri."

Art. 4

Efficacia della legge.

1. Le disposizioni di cui alla presente legge sono efficaci a partire dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore dell'ultima legge regionale o provinciale che apporta modifiche di analogo contenuto alla disciplina della navigazione del lago di Garda.

Art. 5

Clausola di neutralità finanziaria.

1. All'attuazione della presente legge si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio della Regione del Veneto.

Art. 6

Entrata in vigore.

1. La presente legge entra in vigore in data 1° novembre 2026.

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

Venezia, 5 maggio 2026

Alberto Stefani

INDICE

Art. 1 - Modifiche all'articolo 17 della legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52 "Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda".

Art. 2 - Modifiche all'articolo 28 della legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52 "Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda".

Art. 3 - Inserimento dell'allegato A nella legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52 "Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda".

Art. 4 - Efficacia della legge.

Art. 5 - Clausola di neutralità finanziaria.

Art. 6 - Entrata in vigore.

Dati informativi concernenti la legge regionale 5 maggio 2026, n. 6

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:

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

1. Procedimento di formazione

- La proposta di legge è stata presentata al Consiglio regionale in data 29 dicembre 2025, dove ha acquisito il n. 14 del registro dei progetti di legge su iniziativa dei Consiglieri Pressi, Bozza e De Berti;
- Il progetto di legge è stato assegnato alla Seconda Commissione consiliare;
- La Seconda Commissione consiliare ha espresso parere sul progetto di legge in data 9 aprile 2026;
- Il Consiglio regionale, su relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Matteo Pressi, e su relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatrice la consigliera Anna Maria Bigon, ha esaminato e approvato il progetto di legge con deliberazione legislativa 28 aprile 2026, n. 6.

2. Relazione al Consiglio regionale

- Relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Matteo Pressi, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

la presente proposta di legge propone una modifica alla legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52 “Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda” con lo scopo di salvaguardare il delicato ecosistema del lago di Garda attraverso la prevenzione, la riduzione dell’inquinamento, l’utilizzo sostenibile delle acque e la protezione ambientale.

La modifica indicata dispone, infatti, l’introduzione dell’obbligo di pulizia e sanificazione delle carene delle imbarcazioni prima che vengano introdotte nel lago di Garda. Le imbarcazioni provenienti da altri specchi d’acqua, infatti, sono potenziali portatrici di microrganismi estranei che, possono essere molto pericolosi per l’ecosistema del lago e causare danni di tipo ambientale.

Si è reso necessario, pertanto, come del resto avviene in tutti i laghi d’Europa, inserire l’obbligo di pulizia e sanificazione delle carene e di ogni opera viva, visibile a occhio nudo, delle imbarcazioni provenienti da un qualsiasi bacino acqueo estraneo al lago di Garda, nell’ottica di preservare il bacino gardesano.

L’intervento legislativo qui proposto va ad integrare l’attuale normativa inserendo sia l’obbligo di sanificazione delle imbarcazioni provenienti da un qualsiasi bacino acqueo estraneo al lago di Garda sia delle specifiche linee guida contenenti le modalità relative alla effettuazione, certificazione e dimostrazione della sanificazione. Tale proposta assume, quindi, particolare rilevanza per la tutela delle acque e dell’ecosistema del lago, nonché in considerazione del fatto che il lago di Garda costituisce un’importante meta turistica internazionale che garantisce un fondamentale contributo all’economia del territorio.

Si è ritenuto, quindi necessario proteggere questa particolare realtà, inserendo nella modifica normativa qui proposta, le predette azioni al fine di garantire, assicurare e conservare la salubrità delle acque del lago.

Il provvedimento all’esame dell’Assemblea è stato presentato alla Presidenza del Consiglio il 29 dicembre 2025 ed ha assunto il numero 14 tra i progetti di legge della dodicesima legislatura.

In data 15 gennaio 2026 è stato assegnato alla Seconda Commissione in sede referente e alla Prima Commissione in sede consultiva ai sensi dell’articolo 66 del Regolamento del Consiglio regionale.

Il progetto di legge, così come presentato, si componeva di tre articoli:

- l’articolo 1 modifica l’articolo 17 “Manutenzioni e rifornimenti” della legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52, introducendo l’obbligo di sanificare e di applicare la vernice antivegetativa sulle imbarcazioni prima che vengano introdotte nel lago di Garda, qualora provenienti da un bacino estraneo;
- l’articolo 2 sostituisce l’articolo 28 “Sanzioni”, della medesima legge;
- l’articolo 3 introduce l’allegato A, alla legge regionale 52/1989, che detta, come detto, linee guida per la sanificazione di ogni opera viva delle navi, dei galleggianti e delle unità di diporto sul lago di Garda.

In data 2 febbraio 2026 il Consiglio delle autonomie locali ha espresso parere favorevole all’unanimità.

Nella seduta del 12 febbraio 2026, la Seconda Commissione ha apportato alcune modifiche al testo presentato, in accoglimento di specifiche proposte emendative.

Tali modifiche tengono conto del particolare regime giuridico cui è sottoposta la disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda, che richiede la ratifica mediante legge di intesa tra le regioni interessate - Regione Veneto, Regione Lombardia e Provincia autonoma di Trento - al fine di assicurare un esercizio coordinato delle rispettive funzioni.

A tal riguardo, l'articolo 2 della legge regionale 52/1989 stabilisce, al comma 1, che l'efficacia delle disposizioni oggetto dell'intesa, contenute nei Titoli II, III e IV della legge medesima, è subordinata all'approvazione, da parte di ciascun ente competente, di provvedimenti legislativi di identico contenuto, con decorrenza dalla data di entrata in vigore dell'ultimo di essi. Il comma 2 prevede inoltre che ogni integrazione o modifica delle suddette disposizioni debba essere adottata secondo le medesime forme e modalità.

In coerenza con tale quadro normativo, l'articolo 6 fissa l'entrata in vigore della legge al 1° novembre 2026, mentre l'articolo 4 ne differisce l'efficacia al sessantesimo giorno successivo all'entrata in vigore dell'ultima legge regionale o provinciale recante disposizioni di analogo contenuto in materia di navigazione sul lago di Garda.

Ne consegue che, in applicazione del combinato disposto delle richiamate disposizioni, l'efficacia delle previsioni di cui alla presente legge decorrerà dall'anno 2027, avendo recentemente la Provincia autonoma di Trento e la Regione Lombardia provveduto a novellare le rispettive discipline in materia con leggi di identico contenuto.

La Prima Commissione consiliare ha espresso, in data 8 aprile 2026, parere favorevole, ai sensi dell'articolo 66 del Regolamento, invitando la Seconda Commissione ad inserire nel testo del progetto di legge n. 14 una clausola di neutralità finanziaria (articolo 5).

Acquisiti, come detto, i pareri favorevoli del Consiglio delle autonomie locali e della Prima Commissione, ed essendosi avvalsa, in sede d'esame, dell'assistenza giuridica garantita dal Servizio affari giuridici e legislativi del Consiglio regionale e dell'assistenza tecnica delle strutture regionali competenti, la Seconda Commissione nella seduta del 9 aprile 2026 ha concluso i propri lavori in ordine al progetto di legge regionale n. 14 e lo ha licenziato a maggioranza.

Hanno espresso voto favorevole: il Presidente De Berti ed i Consiglieri Bevilacqua con delega Vianello e Marcon (Lega - Liga Veneta), Martini (Stefani Presidente), Leso con delega Calligaro (Fratelli d'Italia - Giorgia Meloni), Bozza e Patron (Forza Italia - Berlusconi - Autonomia per il Veneto - PPE) e Lovat (Szumski Resistere Veneto).

Astenuti: i Consiglieri Bigon con delega Dalla Pozza e Manildo con delega Galeano (Partito Democratico).";

- Relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relattrice la consigliera Anna Maria Bigon, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

il progetto di legge oggi all'esame dell'aula è continuità con la proposta di legge n.119 “Modifiche alla legge regionale 1° dicembre 1989, n. 52 "Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda", presentata nella scorsa legislatura e decaduta per conclusione della stessa. Come per la precedente proposta, anche l'attuale è funzionale alla tutela della salubrità delle acque del lago di Garda, inserendosi peraltro nelle finalità già espresse dall'articolo 1 della medesima legge regionale n. 52 del 1989, il cui impianto dispositivo, per espressa previsione, è teso a “garantire la sicurezza della navigazione e della balneazione, la salvaguardia dell'ambiente naturale e il miglioramento dello sviluppo turistico”

La tutela dell'ambiente e la protezione della salute umana sono strettamente interconnesse. Gli ecosistemi acquatici svolgono un ruolo fondamentale nel mantenimento dell'equilibrio biologico e nella qualità della vita delle popolazioni. L'inquinamento delle acque e l'alterazione degli habitat naturali possono avere effetti diretti e indiretti sulla salute, favorendo la diffusione di agenti patogeni, contaminanti chimici e fenomeni come le proliferazioni algali dannose. Ebbene, si tratta di un legame, ancora oggi troppo spesso non visto o sottovalutato, formalizzato nell'approccio One Health, che riconosce l'interdipendenza tra salute umana, animale e ambientale, ponendo le basi per politiche integrate di prevenzione.

Nel contesto italiano, tale principio trova un importante fondamento nella Costituzione. In particolare: l'articolo 9, come modificato nel 2022, stabilisce che la Repubblica tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni; l'articolo 32 tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività; l'articolo 41 prevede che l'iniziativa economica privata non possa svolgersi in modo da arrecare danno alla salute e all'ambiente. Questi principi costituzionali rafforzano l'idea che la protezione dell'ambiente non sia solo una scelta politica o tecnica, ma un vero e proprio dovere giuridico, strettamente connesso alla tutela della salute pubblica.

Nel caso dei laghi, che rappresentano risorse essenziali per il turismo, l'approvvigionamento idrico e le attività ricreative, la salvaguardia dell'ambiente si traduce direttamente in prevenzione sanitaria. In questo contesto, la corretta gestione delle attività nautiche assume un ruolo centrale.

La crescente diffusione della navigazione da diporto e delle attività turistiche nei laghi italiani ha determinato un aumento significativo delle pressioni ambientali sugli ecosistemi acquatici. In questo contesto, la pulizia dell'opera viva dello scafo e dell'unità di propulsione motore, visibile a occhio nudo, delle navi e dei galleggianti rappresenta una pratica fondamentale per la tutela ambientale. Il Lago di Garda, il più grande lago italiano con una superficie di circa 370 km², è un caso emblematico per comprendere l'interazione tra attività umane ed ecosistemi lacustri.

Il biofouling consiste nell'accumulo di organismi (alghe, batteri, molluschi) sulle superfici immerse, in particolare sull'opera viva dello scafo e sull'unità di propulsione, ma va detto che tale fenomeno riguarda in generale tutte le superfici sommerse o esposte all'acqua. Studi scientifici dimostrano che il biofouling può aumentare la resistenza idrodinamica fino al 40%, con conseguente incremento dei consumi di carburante e delle emissioni; le imbarcazioni sono uno dei principali vettori di diffusione di specie aliene invasive; anche piccoli accumuli biologici possono trasportare migliaia di organismi microscopici.

In ambienti lacustri, il rischio è amplificato dalla limitata capacità di dispersione.

La mancata manutenzione dell'opera viva dello scafo e dell'unità di propulsione comporta diversi problemi:

1. DIFFUSIONE DI SPECIE INVASIVE

Gli organismi aderenti alle superfici immerse possono essere trasportati tra diversi ambienti, alterando l'equilibrio dell'ecosistema.

2. INQUINAMENTO CHIMICO

Le sostanze utilizzate per contrastare il biofouling possono rilasciare composti tossici che si accumulano nei sedimenti e incidono sugli organismi acquatici.

3. ALTERAZIONE DELLA QUALITÀ DELL'ACQUA

Residui organici contribuiscono all'eutrofizzazione e alla riduzione dell'ossigeno disciolto.

Il Lago di Garda è una delle principali destinazioni turistiche europee:

- circa 14,7 milioni di presenze annue;
- oltre l'80% di turisti stranieri;
- crescita superiore al 25% negli ultimi 10 anni.

Questo comporta:

- aumento del traffico nautico;
- maggiore rischio di diffusione biologica;
- incremento dell'inquinamento;
- forte pressione sugli ecosistemi.

Stando ai dati ISTAT rielaborati Legambiente: tra il 2014 e il 2024, nei 23 comuni rivieraschi del lago di Garda, distribuiti tra Lombardia, Veneto e Trentino-Alto Adige, le presenze turistiche hanno registrato un incremento complessivamente del 27%, con la sponda veneta che ha subito il maggior picco di crescita turistica (+32%), seguita da quella lombarda (+23%) e da quella trentina (+19%). In particolare, a conferma della pressione crescente sul versante veneto del lago, è stato presentato uno specifico focus sui comuni rivieraschi del Garda veronese, che evidenzia un aumento medio del 49% delle presenze turistiche tra il 2009 e il 2024. Particolarmente significativi gli incrementi registrati nei comuni di Lazise (+65%) e Peschiera del Garda (+59%), ben oltre la media complessiva.

L'intensificazione del turismo nautico rende fondamentale la corretta gestione dell'opera viva dello scafo e dell'unità di propulsione:

- più imbarcazioni - maggiore rischio di contaminazione;
- uso frequente - maggiore accumulo biologico;
- spostamenti continui - diffusione tra aree diverse.

Le disposizioni oggetto della proposta di legge oggi all'esame dell'aula introducono un sistema obbligatorio di sanificazione mirato proprio all'opera viva dello scafo e all'unità di propulsione motore, visibile a occhio nudo, delle navi e dei galleggianti.

L'obbligo di utilizzare tecnologie senza prodotti chimici è coerente con la necessità di ridurre l'inquinamento delle acque. L'attenzione a zone critiche come griglie e sistemi di raffreddamento riflette le evidenze scientifiche sul biofouling.

L'affidamento delle operazioni a operatori autorizzati garantisce standard elevati e controlli efficaci, mentre la certificazione e la vignetta introducono un sistema di tracciabilità fondamentale.

Il divieto di scarico diretto delle acque reflue nel lago rappresenta una misura essenziale per prevenire contaminazioni.

Fondamentale è la distinzione tra sanificazione e semplice lavaggio: solo la prima garantisce l'eliminazione degli organismi invasivi. L'obbligo di sanificazione prima del varo costituisce una misura preventiva particolarmente efficace in un contesto di elevata pressione turistica.

La validità limitata della certificazione (12 mesi) e i controlli rafforzano ulteriormente il sistema.

Nel complesso, queste disposizioni rappresentano una risposta concreta alle criticità ambientali del Lago di Garda, coerente anche con i principi costituzionali di tutela dell'ambiente e della salute. Tuttavia, la loro efficacia dipende dall'applicazione concreta e dalla collaborazione degli utenti.

Per una gestione sostenibile è necessario:

- effettuare la sanificazione in strutture autorizzate;
- utilizzare tecnologie ecocompatibili;
- evitare scarichi nel lago;
- promuovere la consapevolezza ambientale.

I dati scientifici e turistici evidenziano una forte pressione sul Lago di Garda. La corretta gestione dell'opera viva dello scafo e dell'unità di propulsione rappresenta un elemento chiave per la tutela dell'ecosistema e, in linea con l'approccio One Health e con i principi costituzionali italiani, anche della salute umana.

Le normative introdotte costituiscono un passo importante verso la sostenibilità, ma devono essere accompagnate da controlli efficaci e comportamenti responsabili per garantire la conservazione a lungo termine dell'ambiente lacustre.

Questo intervento normativo rappresenta, nel suo impianto generale, un passo nella giusta direzione sul piano della tutela ambientale del lago di Garda, un bene comune di straordinario valore ecologico e sociale. L'introduzione dell'obbligo di sanificazione delle imbarcazioni provenienti da altri bacini risponde infatti a una logica preventiva fondamentale per contrastare la diffusione di specie invasive e agenti inquinanti, che sempre più spesso minacciano gli ecosistemi acquatici.

In sintesi, la legge coglie un'esigenza reale e urgente di protezione ambientale, ma necessita di essere integrata con strumenti di equità sociale, governance pubblica e partecipazione, affinché la difesa del lago di Garda sia davvero un progetto collettivo e non un onere scaricato sui singoli. In tal senso, proprio per tracciare almeno un minimo di presidio e verifica rispetto all'efficacia degli importanti obblighi che il presente progetto di legge introduce, ritengo, ed è questo il senso del mio emendamento, che una informativa biennale alla competente commissione consiliare permanente sia quantomeno opportuna, così da fotografare, con periodicità congrua, gli output (in termini di violazioni accertate) e i risultati, in termini di riduzione dell'inquinamento, conseguiti per il tramite degli obblighi di sanificazione, e tanto anche per valutare le eventuali misure correttive.”.

3. Note agli articoli

Nota all'articolo 1

- Il testo dell'art. 17 della legge regionale n. 52/1989, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

“Art. 17 - (Manutenzioni e rifornimenti).

1. Per ridurre l'inquinamento, è fatto obbligo di mantenere in perfetta efficienza i motori di tutte le unità di navigazione e gli impianti delle stazioni di servizio, *nonché di sanificare e di applicare la vernice antivegetativa su ogni opera viva dello scafo e sull'unità di propulsione motore, visibile a occhio nudo, delle navi e dei galleggianti, di cui all'articolo 136 del Codice della navigazione, nonché delle unità da diporto, di cui all'articolo 3 comma 1 lettera a) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 “Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172”, provenienti da un qualsiasi bacino acqueo estraneo al lago di Garda. Le modalità relative alla effettuazione, alla certificazione e alla dimostrazione della sanificazione sono individuate nell'Allegato A della presente legge. Il Comitato permanente d'intesa di cui all'articolo 3 ovvero, fino all'istituzione dello stesso, l'Autorità Interregionale del Garda può adottare prescrizioni di carattere tecnico ulteriori rispetto a quanto previsto al punto 3.1 dell'allegato A dandone tempestiva comunicazione agli enti preposti.*

2. Le operazioni di manutenzione e rifornimento devono essere effettuate in modo da evitare perdite o spargimento in acqua di olio, carburanti o altri detriti, adottando mezzi o attrezzature idonei.”.

4. Struttura di riferimento

Direzione Infrastrutture e Trasporti