



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA
VIAREGGIO

TAVOLA ROTONDA

La Nautica riparte: Marine e territori a confronto

Viareggio 12.05.2018

Le principali novità del Codice della nautica da diporto e le nuove disposizioni sulle strutture dedicate alla nautica da diporto

Permettetemi innanzitutto di rivolgere un sentito ringraziamento a tutta l'organizzazione del Versilia Yachting Rendez Vous, a Fiera Milano, a Navigo, a Nautica Italiana non solo per come hanno saputo tradurre in questa realtà l'idea stessa di una esposizione fieristica di Navi da diporto, megayacht di alta gamma, e tantissimi prodotti di accessoristica accomunati nel grande comparto dell'industria nautica, ma anche per la ricchezza di contenuti che i vari eventi collaterali offrono. Alla fin dei conti, il successo di una manifestazione come questa si misura anche in questi termini.

Con questa Seconda edizione, ancora una volta e ancor di più c'è evidenza di un teorema che gioca con le parole, ma nasconde una verità di cui, a mio parere, occorre prendere atto: Viareggio è la Nautica Italiana e l'Industria Nautica italiana è anche a Viareggio.

Le Istituzioni, Comune, Regione, Autorità portuale regionale, la Capitaneria di porto, questo teorema lo hanno compreso e anche in questa edizione abbiamo dimostrato di poter fare sinergia costruttiva, ognuno nel proprio ruolo e con le proprie responsabilità e posizioni di garanzia. A noi quindi l'onore e il privilegio di poter essere ancor di più Autorità, Istituzione al servizio dell'utenza in generale e di quella nautica e cantieristica in particolare. Agli attori principali, agli operatori del settore, l'onere di condividere esperienze e sinergie per fare ancor di più "massa critica unitaria".

Detto questo, vorrei sottolineare come uno dei meriti del rilancio della nautica in Italia sta proprio nella presa di coscienza che le Istituzioni, e parlo innanzitutto dello Stato e del legislatore nazionale, hanno compiuto circa l'importanza strategica di questo settore e della capacità che ha di essere un moltiplicatore della ricchezza nazionale, se è vero come è vero che un euro di fatturato diretto dell'industria nautica, genera almeno 7 euro di fatturato nell'indotto.

Di ciò il legislatore, si è reso conto (devo dire finalmente) ed ha varato una legge delega nel 2015 e da essa il decreto legislativo 229/2017 dello scorso 3 novembre, con il quale è stato varato un vero e proprio codice della nautica da diporto, che ha profondamente modificato quello del 2005. A questo varo, hanno contribuito le principali associazioni di settore, prime fra tutte UCINA, ma anche e soprattutto il



Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e, mi sembra che sia stato fatto un ottimo lavoro. E diciamolo da subito, non sono modifiche di facciata ma vere e sostanziali.

Pensiamo, innanzitutto, alla grandissima novità concernente l'**AMBITO DI APPLICAZIONE** del nuovo Codice della nautica, che dà **pari dignità alla navigazione commerciale da diporto rispetto a quella senza fini di lucro**, e l'altra grande novità secondo cui per le navi da diporto iscritte al Registro Internazionale (Superyacht) – per i quali viene eliminato il limite delle 1000 ton. di stazza – la disciplina generale è quella del nuovo Codice stesso.

Dal punto di vista più squisitamente giuridico, la conseguenza di questa, come di altre disposizioni di questo nuovo codice (vedremo anche quella che riguarda la dichiarazione d'armatore) è la **sempre maggiore autonomia e specialità della disciplina della navigazione da diporto** (sia essa lusoria che per finalità commerciale) rispetto alla disciplina della navigazione mercantile, di cui al codice della navigazione e leggi collegate.

E ancora, l'introduzione della distinzione delle **NAVI da DIPORTO** in navi da diporto **maggiori** (> 500GT), navi da diporto **minori** (fino a 500 GT) e navi da diporto **minori storiche** (quelle costruite prima del 1° gennaio 1967 e fino a 120 GT).

Ma pensiamo soprattutto alla **rivoluzione copernicana** rappresentata dalla definitiva centralizzazione e informatizzazione dell'iscrizione delle unità da diporto nell'**ARCHIVIO TELEMATICO CENTRALE**: spariscono i registri cartacei detenuti da ogni Capitaneria di porto e Ufficio circondariale marittimo, per far posto ad un unico Archivio Centrale telematico

D'ora in poi l'interfaccia tra il diportista e il registro telematico d'iscrizione dell'unità sarà lo **STED**, lo **Sportello Telematico del Diportista**, che sarà rappresentato innanzitutto dagli attuali Uffici diporto e naviglio delle Capitanerie di porto, ma anche – ed è questa un'altra fondamentale novità – da quelli che attualmente svolgono già le funzioni di STA ossia di Sportelli telematici dell'automobilista.

In tema di **ISCRIZIONE** sono tante le novità, ma soprattutto le semplificazioni che traducono in realtà uno dei principali cardini e principi ispiratori della legge delega, qual è appunto la necessità di maggiore semplificazione delle procedure:

- pensiamo all'**iscrizione provvisoria** per le navi da diporto, ottenibile con la sola attestazione di stazza (provvisoria) rilasciata dal registro di provenienza, con la semplice attestazione dell'avvio delle procedure di cancellazione dal registro di provenienza, e anche senza ulteriore titolo di proprietà (ma con la presentazione di fattura o ricevuta);
- pensiamo alle **procedure semplificate** per l'iscrizione delle imbarcazioni e delle navi da diporto nel **Registro navi in costruzione**;
- pensiamo alla **procedura semplificata** rispetto a quella oggi prevista dal Codice della navigazione per la presentazione di un'altra assoluta novità normativa specifica per il diporto, la **DICHIARAZIONE DI ARMATORE**.



Su quest'ultima ci sarebbe molto da dire e ho di recente anche scritto un articolo apposito per riviste specializzate. In questa sede posso solo dire che anche in tal caso si può parlare di **rivoluzione copernicana** rispetto al passato, ove il passato era una disciplina del codice della navigazione adattata al diporto, ove invece il presente è caratterizzato da una disciplina tipica.

Altra fondamentale novità, sul fronte dei **CONTROLLI**, è l'istituzionalizzazione *ex lege* del **Bollino blu** l'adesivo, a esito favorevole di un controllo, al fine di evitarne la duplicazione prevede: – l'estensione del rilascio anche alle unità commerciali il rilascio anche preventivo la validità per tutta la stagione balneare (giugno /settembre). Il collegamento dei controlli in mare al Registro Telematico e all'Anagrafe Telematica patenti contribuirà a evitarne la ripetizione.

In tema di **UTILIZZO COMMERCIALE** delle unità da diporto è stato previsto un'ulteriore ipotesi, che è quella dell'**assistenza all'ormeggio** nelle strutture della portualità turistica e dell'**assistenza e traino in mare** per natanti e imbarcazioni (< 24m).

Al fine di introdurre anche nella legislazione italiana requisiti e standard per le unità da diporto che trasportano più di dodici, ma non più di trentasei passeggeri, viene prevista l'adozione di un apposito **PASSENGER YACHT CODE ITALIANO**.

Importanti novità anche su fronte delle nuove **FIGURE PROFESSIONALI**, quali l'**“ufficiale di navigazione del diporto di 2^a classe”** specifico per il diporto e semplificato, svincolato dalla convenzione internazionale STCW, che si affianca a quelli esistenti, il **mediatore del diporto**, per i contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio e ormeggio. L'abilitazione è rilasciata a seguito di un esame specifico (non più quello da mediatore marittimo). Si prevede inoltre la possibilità per il mediatore di esercitare anche il ruolo di rivenditore (dealer) per i cantieri, e infine l'**Istruttore di vela**

Per concludere con una norma che proprio pochi giorni fa abbiamo avuto l'onore e il privilegio di inaugurare qui a Viareggio, ossia la celebrazione della prima **GIORNATA DEL MARE E DELLA CULTURA MARINARA**, che grazie anche ad UCINA ed al Comune di Viareggio, ha visto i tanti studenti del Istituto Nautico e del Liceo Piaggia, assistere ad un convegno sulle Professioni del Mare all'interno della splendida cornice della Sala Viani della Galleria di arte moderna e contemporanea di Piazza Mazzini.

Non mi dilungo ulteriormente sulle novità se non per dire che in tema di **SANZIONI**, ci sarebbe da tenere un apposito convegno, tante sono le novità introdotte a cominciare dal generale incremento di tutte le pene pecuniarie, anche della previsione dell'ulteriore riduzione del 30% se la sanzione prevista per il pagamento in misura ridotta viene versata entro 5 gg.

Ma è giunto il momento di parlare della novità sulla quale il mio intervento è incentrato, ossia il tema dei **MARINA**, della **PORTUALITA' TURISTICA**, ovvero delle **“Strutture dedicate alla Nautica da**



diporto”, come meglio la definisce il nuovo **Capo II-quater** del Titolo III del nuovo codice, introdotto dall’art. 35 del decreto legislativo 229/2017.

Un breve excursus storico, servirà a meglio inquadrare la tematica nella sua evoluzione normativa. Di strutture dedicate alla nautica da diporto, si è iniziato organicamente a parlare nel 1997, allorquando il legislatore ha sentito la necessità di semplificare, con la prima legge Bassanini la 59/97 le procedure per il rilascio delle concessioni di beni demaniali marittimi per finalità turistiche, anche quelle legate al diporto. Da tale previsione è quindi scaturito il D.P.R. 509/97, recante **Disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto**, che come noto ha semplificato i procedimenti per la realizzazione di porti turistici” e di “approdi turistici”, ove per i primi si intende il “**complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico**” e per i secondi, invece, si intende “**la porzione dei porti polifunzionali commerciali preesistenti, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico**”.

Già prima di questa disciplina organica, con un circolare del 1996, la Direzione generale per i porti dell’allora Ministero dei trasporti e della navigazione, sempre al fine di favorire il turismo nautico stabili che in ogni approdo turistico gestito in regime di concessione, “*fosse comunque riservata alle unità in transito una quota di posti barca non inferiore al 10%*”, specificando che la **gratuità** della sosta in transito per almeno **12 ore** nella fascia compresa tra **le 08.00 e le 20.00**, con il limite di poter essere effettuata per non più di **3 volte nell’arco di un mese**.

In tema di riserva di posti in transito, seguirono così nel tempo altre **due circolari della stessa Direzione generale**, una nel **2007** e l’ultima in ordine di tempo nel **2009**, la quale ultima, partendo dalla considerazione della sempre maggiore mancata osservanza dell’obbligo di riserva da parte dei concessionari, nel confermare sostanzialmente i termini percentuali e di durata della disciplina dei posti in transito di cui alla Circolare del 1996, si preoccupava sostanzialmente di **come rendere più effettivo tale obbligo**.

In quella del 1996, il problema dell’effettività dell’obbligo era risolto affidando un espresso mandato alle varie Autorità concedenti di trasfondere la disciplina dettata dalla Circolare stessa in **un’apposita clausola da aggiungere e integrare nei vari titoli concessori**, nonché affidandone la verifica del rispetto agli organi di vigilanza – primi fra tutti proprio le Capitanerie di porto – alle quali la Direzione generale dava espresso mandato di arrivare, in caso di rilevata mancata osservanza, anche all’ipotesi estrema della sanzione della decadenza dalla concessione ai sensi dell’art. 47 del codice della navigazione.

La Circolare del 2009, invece, nel prendere atto che forse tale soluzione si era rivelata difficile da attuare, per l’oggettiva difficoltà di una “rinegoziazione” delle clausole della concessione, spostò la garanzia dell’effettività dell’obbligo della riserva del 10% dei posti in transito **nell’Ordinanza del Capo del Circondario di approvazione del regolamento degli ormeggi**, sul duplice presupposto della rilevanza dei posti in transito e in generale **dell’utilizzo delle strutture della nautica anche ai fini della sicurezza**



della navigazione e, quindi, espressione tipica del potere e della competenza che in siffatta materia il legislatore del 1998 (ossia quello del decreto legislativo 112/98) aveva mantenuto in capo allo Stato, nonché della **funzione del demanio marittimo come bene pubblico** che, pur in presenza di un titolo concessorio, non può non riconoscersi come immanente.

Da ciò ne derivava che, anche a prescindere dall'esistenza di un'apposita clausola nel titolo concessorio, la previsione della disciplina dei posti in transito nel regolamento degli ormeggi, in forza dell'Ordinanza ex art. 59 del codice della navigazione, di approvazione dello stesso regolamento, assurgesse a **obbligo specifico di facere ben esigibile in capo al concessionario**, il cui inadempimento certamente da luogo quanto meno ad un avvio del procedimento di **decadenza**.

Uno dei problemi fondamentali dati dalla disciplina dei posti in transito così come introdotta dalle descritte Circolari, oltre al fatto di essere notevolmente afflittiva sia in termini di percentuale che di durata della gratuità, era rappresentato dal fatto che si trattava di una disciplina in **senso meramente orizzontale**, ossia si limitava a stabilire quanta parte di banchina occorreva destinare alla sosta in transito, ma non diceva nulla sotto il **profilo verticale**, ossia circa la durata massima nel tempo entro la quale la sosta doveva essere contenuta per conservare il carattere di sosta in transito.

E così, si è arrivati oggi alla disciplina di cui all'art. **49-nonies del codice della nautica da diporto**, che viceversa disciplina la sosta in transito con una modalità molto meno punitiva per il concessionario ma, a mio parere, creando una vera e propria categoria giuridica di obbligo *di facere* in capo al medesimo concessionario, a cui non può non corrispondere un diritto soggettivo dell'utenza. L'attuale disciplina prevede che:

- intanto viene data una definizione più precisa di posti riservati alla sosta in transito, come quella di ***“tratti di banchina per gli accosti in transito o che approdano per rifugio, commisurati alle dimensioni delle unità da ormeggiare in termini di dimensioni, pescaggio e agitazione residua all'ormeggio e apprestamenti impiantistici;***
- si stabilisce che la sosta per essere considerata “in transito” deve avere una **durata massima di 72 ore** e che è **gratuita fino ad un massimo di 4 ore** nella fascia diurna, compresa **tra le 09.00 e le 19.00**, stabilita dal concessionario stesso.
- è considerata sosta in transito solo se effettuata per **non più di 3 volte nell'arco di un mese**, ovviamente da parte di una medesima unità;
- **dal 15 giugno al 15 settembre**, il numero degli accosti riservato al transito è determinato nell' **8% dei posti barca disponibili;**
- mentre in tutti gli altri periodi dell'anno, questa percentuale scende di molto, collocandosi **tra il 3 ed il 6% a seconda del numero dei posti barca** (ad esempio, fino a 50 posti barca: due; fino a 100: tre, e così via, fino ad arrivare alla fascia da 251 a 500 posti barca che comporta l'obbligo di 15 posti da riservare al transito; da 501 a 750: 20; oltre i 750: 25).



Oltre a questi, l'art. 49-nonies stabilisce l'obbligo *ex lege* in capo al concessionario anche di **riservare un certo numero di accosti** anche al "*transito di unità da diporto, a vela o a motore, condotte da persone con disabilità ovvero con persone con disabilità a bordo*". Tale numero di posti barca dovrà essere:

- non inferiore all' 1% nel periodo compreso tra il 15 giugno ed il 15 settembre;
- in una percentuale che varia tra l'1 e l'1,5% negli altri periodi dell'anno, in funzione del numero totale di posti barca;
- i posti in transito da destinare alla sosta in favore della disabilità devono essere **riconoscibili**, preferibilmente collocati in posizione di **comodo accesso e vicini ai punti di erogazione acqua ed energia elettrica**
- è previsto l'**obbligo per il conduttore dell'unità di prenotazione** con almeno 24 ore di anticipo, a pena di decadenza, dal **diritto di ormeggio**
- ma è anche previsto che i **posti d'attracco riservati** alle persone con disabilità, quando non impegnati a tal fine, **possono essere occupati da altra unità**, con esplicita avvertenza però di poter essere liberato all'occorrenza;
- altra eccezione rispetto alla disciplina generale dei posti in transito è che per quelli riservati alle persone con disabilità è che la durata della sosta in transito, dice il comma 7, è **consentita per un giorno e una notte**, praticamente per 24 ore. Ciò, francamente risulta del tutto incomprensibile come eccezione rispetto alla durata generale della sosta in transito prima descritta delle 72 ore. Probabilmente leggendo la norma con più attenzione, potremmo con uno sforzo di fantasia limitarne l'applicazione a quei soli casi in cui le percentuali così basse dei posti riservati ai disabili portino a dover riservare un unico posto.

Questa per sommi capi la disciplina della sosta in transito di cui all'art. 49-nonies. Ora, la prima domanda che l'interprete o l'operatore del diritto si deve porre riguarda la natura giuridica dell'istituto. Al riguardo la disposizione sembra abbastanza chiara nella perentorietà dell'espressione utilizzata laddove stabilisce che "*i concessionari di porti turistici o approdi turistici devono permanentemente riservare alle unità da diporto, a vela o a motore, tratti di banchina per gli accosti in transito o che approdano per rifugio*". La perentorietà dell'espressione, dicevo, sembra suggerire di trovarsi di fronte ad un vero e proprio obbligo *ex lege* in capo al concessionario, pari a quello del pagamento del canone. **Obbligo immanente a prescindere dalla sua espressa menzione nell'ambito della concessione** o anche del regolamento degli ormeggi. Obbligo, quindi, la cui inadempnza in teoria dà luogo a tutte le conseguenze previste dalla legge.

Ma è proprio a questo punto che sembra sorgere un primo problema: l'ultimo comma dell'art. 49-nonies, in un modo che, apparentemente, potrebbe sembrare del tutto superfluo, stabilisce che in caso di inosservanza delle disposizioni del medesimo articolo **si applicano le sanzioni amministrative previste dal codice della navigazione in materia di uso del demanio marittimo**. Il riferimento è certamente all'art. 1164 che infatti punisce con sanzione amministrativa l'inosservanza di norme sull'uso del



demanio marittimo. Ma cosa vuol dire questa ovvia disposizione? Che quella sanzione amministrativa di cui all'art. 1164 è l'unica sanzione che si applica? E la decadenza che fine ha fatto?

Di fronte alla **perentorietà dell'obbligo** della riserva, che bisogno aveva il legislatore di affermare nell'ultimo comma della disposizione un'assoluta ovvietà? Ha forse voluto introdurre un'eccezione alla disciplina generale degli obblighi del concessionario?

A mio parere la risposta a questa domanda non può che essere **negativa**, per due ordini di motivi: il primo è che non mi sembra ci siano ragioni sufficienti a che l'obbligo della riserva dei posti in transito possa fare eccezione a qualunque altro obbligo del concessionario, né la descritta disciplina di cui all'art. 49-novies sembra contenere segni di tale eccezionalità. Ne consegue che per **ragioni di coerenza e unitarietà dell'ordinamento giuridico** e di uniformità di disciplina non può la violazione dell'obbligo sui posti in transito non dar luogo a tutte le conseguenze che la violazione di qualunque altro obbligo determina, prima fra tutte quanto meno **l'avvio di un procedimento di decadenza**, oltre alla sanzione amministrativa.

Il secondo motivo è che, in fin dei conti **anche la decadenza è definibile in termini di sanzione amministrativa** concernente l'uso del demanio marittimo, solo che invece di consistere nel pagamento di una somma di danaro, può portare alla vera e propria perdita del diritto all'esercizio della concessione.

E si arriva così anche a chiarire alla fine **la natura di quell'obbligo sulla riserva dei posti** in transito: così come la sua violazione può determinare la perdita del diritto soggettivo all'esercizio della concessione, così **la sua immanenza determina un affievolimento di quel diritto**, o meglio un condizionamento circa il modo di esercitare il diritto alla concessione: da oggi, quindi, tra gli altri vincoli che caratterizzano, rendono l'esercizio della concessione conforme alla legge, c'è anche quello dei posti in transito.

Di fronte a tale ipotesi di ricostruzione giuridica dell'istituto – sempre che se ne condivida l'impostazione – ritengo che l'intervento legislativo abbia pienamente raggiunto l'obiettivo di rendere maggiormente effettiva la disciplina del transito, a beneficio del turismo nautico e dello sviluppo del settore.

Su quelle che sono i punti comunque ancora non del tutto risolti, sarebbe forse opportuno un intervento di chiarificazione di cui i regolamenti attuativi di cui si attende l'emanazione potrebbero rappresentare ottima occasione.

Vi ringrazio per l'attenzione.

C.F. (CP) Giovanni CALVELLI