



Diritto e politica dei trasporti
rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo I/2018

Promossa da

demetra
CENTRO STUDI

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli studi "G. Marconi" di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma
info@demetracentrostudi.it
www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione.

Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra
Pubblicato nel mese di aprile 2019

Comitato di direzione/Executive Editors

Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” - Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees' Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” - Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Assaeroporti)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martin Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Dott.ssa Adele Scarani Pesapane (Fondazione 8 ottobre 2001)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè	Avv. Anton Giulio Pietrosanti
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott. Marco Ragusa
Avv. Luigi De Propris	Avv. Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Marco Di Giugno	Avv. Emanuela Lanzi	Prof.ssa Martina Sinisi
Avv. Fabrizio Doddi	Dott.ssa Francesca Miceli	Dott.ssa Veronica Sordi
Dott. Simone Francario	Avv. Andrea Nardi	Dott.ssa Sabrina Tranquilli
Avv. Raissa Frascella	Dott. Simone Paoli	

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it).

The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed.

Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Indice

Fascicolo I/2018

PRESENTAZIONE DELLA RIVISTA/PRESENTATION OF THE JOURNAL

Francesco Gaspari

ARTICOLI E SAGGI/ARTICLES AND ESSAYS

Michele M. Comenale Pinto

Spunti in tema di nuove tecniche di trasporto e di accesso alle infrastrutturepag. 1

Umberto La Torre

Assistenza e traino nella nautica da diportopag. 22

Marco Ragusa

I rapporti negoziali degli enti di gestione dei porti e il Codice dei contratti pubblici.....pag. 34

Ruggiero Dipace

Le reti di trasporto fra disciplina europea e nazionale per la realizzazione di una mobilità sostenibile.....pag. 59

Pierluigi Di Palma, Emanuela Lanzi

Dalle Zone Economiche Speciali (ZES) alla Port Authority.....pag. 80

NOTE A SENTENZA/LAW NOTES

Fabrizio Doddi, Francesco Gaspari

I servizi di handling aeroportuale nella recente giurisprudenza.....pag. 96

Assistenza e traino nella nautica da diporto*

Umberto La Torre

*Ordinario di Diritto della navigazione
nell'Università «Magna Græcia» di Catanzaro*

Abstract

Assistance and Towing in Pleasure Craft.

On 3 November 2017, in legislative decree n. 229, Italian law provided for the “Revision and integration of legislative decree 18 July 2005 n. 171” and modernized the so-called Pleasure Craft Code.

Reformulated art. 49-duodecies regulates the “assistance and towing service”: assistance consists of small repairs, at sea, of pleasure vessels and pleasure boats; towing allows for these crafts to be moved to a special structure, when it is impossible to repair the crafts on site.

The towing mentioned in the reformulated law is different from the towing service regarding inland navigation (regulated by navigation code under articles 225- 231): under art. 49-duodecies the service is a true “tug”, even if carried out by mooring workers.

Parole chiave: assistenza, traino, nautica da diporto, obblighi assicurativi, d.lgs. 3 novembre 2017 n. 229.

Sommario — 1. Premessa: qualche precisazione sull’art. 49-*duodecies* del d. lgs. 3 novembre 2017 n. 229 — 2. Il rapporto tra “assistenza e traino” — 3. *Segue.* Il concetto di “assistenza” ex art. 49-*duodecies* — 4. Il traino c.d. terrestre e nella navigazione aerea, marittima ed interna — 5. La “trazione” come anello di congiunzione fra “traino” e “rimorchio” — 6. *Segue.* Il traino nell’art. 49-*duodecies* — 7. Gli obblighi assicurativi — 8. Conclusioni.

1. Premessa: qualche precisazione sull’art. 49-*duodecies* del d. lgs. 3 novembre 2017 n. 229

Il legislatore, con il d. lgs. 3 novembre 2017 n. 229, ha provveduto alla “Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005”. L’intervento ha inciso profondamente sulla trama del c.d. codice della nautica da diporto, modificato o riscritto in quasi ogni sua parte¹. In questo ampio disegno di ammodernamento della materia è stato introdotto, tra gli altri, l’art. 49-*duodecies*.

* Questo lavoro riprende, con integrazioni e modifiche, la relazione presentata il 27 aprile 2018 al Convegno di studi (svoltosi presso la sede dell’Autorità Marittima di Civitavecchia) sul tema “*La riforma del codice della nautica da diporto: una risposta alle istanze del settore*”, organizzato dalla Direzione Marittima del Lazio, con la collaborazione dell’Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro

Tale articolo (sotto la rubrica “*assistenza e traino per imbarcazioni e natanti da diporto*”) “*al fine di migliorare le condizioni di sicurezza nella navigazione e di prevenire l’inquinamento in mare*” (comma 1), prevede l’istituzione di un servizio di assistenza e traino.

La sfera di applicazione (individuata dallo stesso comma 1) riguarda:

a) assistenza e traino in mare, con esclusione di acque fluviali e lacuali; b) “imbarcazioni da diporto” intendendosi per tali (arg. *ex art.* 3 del d. lgs. 18 luglio 2005 lett. *f*, come modificato dall’art. 3 del d. lgs. 3 novembre 2017 n. 229) le unità da diporto “*con scafo di lunghezza superiore a 10 metri sino a 24 metri*”, e i “*natanti da diporto*”, ovvero (arg. *ex art.* 3 del d. lgs. 18 luglio 2005, come modificato dall’art. 3 lett. *g* del d. lgs. 3 novembre 2017 n. 229), “*ogni unità a remi o di lunghezza pari o inferiore a 10 metri con esclusione delle moto d’acqua*”.

L’estromissione delle moto d’acqua dalla sfera di applicazione dell’art. 49-*duodecies* lascia adito a qualche perplessità, sia per le caratteristiche tecniche del mezzo nautico, sia per la diffusione di questa versatile categoria di “unità da diporto”, largamente utilizzata da un considerevole numero di appassionati per la economicità e la semplicità del suo impiego².

Inoltre, per le prestazioni erogate, le moto d’acqua non presentano elementi di particolare diversità rispetto ai natanti ed alle imbarcazioni da diporto considerati nell’alveo di applicazione dell’art. 49-*duodecies*, tali da giustificare l’esclusione. Peraltro, mentre i diportisti di una imbarcazione o di un natante da diporto in difficoltà, dopo aver richiesto assistenza, possono agevolmente ripararsi a bordo del mezzo nautico ed attendere con tranquillità l’arrivo degli operatori, la moto d’acqua, nelle stesse avverse circostanze, offre minori opportunità di proteggersi (dai raggi solari, dal mare, dal vento ecc.) ai suoi utilizzatori, i quali non potranno avvalersi delle opportunità offerte dalla recente modifica legislativa.

L’estromissione della moto d’acqua dall’applicazione della norma in commento appare contraddittoria rispetto alla finalità della medesima, mentre è apprezzabile la scelta di

Settentrionale, in partenariato con la cattedra di Diritto della navigazione dell’Università di Cassino. Il medesimo contributo si inserisce nel quadro di un progetto di ricerca internazionale dal titolo “*El transporte como motor del desarrollo socio-económico: soluciones legales*”, approvato dal *Ministerio Español de Economía y Competitividad* e dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (Ref. DER2015-65424-C4-1).

¹ Il d. lgs. 3 novembre 2017 n. 229 rivede in modo sostanziale la materia mediante “Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005 n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell’articolo 6 della legge 8 luglio 2003 n. 172, in attuazione dell’articolo 1 della legge 7 ottobre 2015 n. 167”. Una interessante presentazione del d. lgs. *supra cit.*, si legge nella corposa (oltre 130 pagine) *Relazione illustrativa* (http://documenti.camera.it/apps/nuovosito/attigoverno/Schedalavori/getTesto.ashx?file=0461_F001.pdf&leg=XVII) che contiene anche un commento agli articoli modificati o *ex novo* immessi nel tessuto del c.d. codice della nautica da diporto.

² La “*moto d’acqua*” è stata introdotta nel codice della nautica da diporto dall’art. 5 del d. lgs. 18 luglio 2005 lett. *b*) il cui contenuto è stato riprodotto, con modifiche, dall’art. 3 del d. lgs. 3 novembre 2017 n. 229. Tale articolo definisce infatti la moto d’acqua non più un “*natante da diporto*”, ma “*ogni unità da diporto con lunghezza dello scafo inferiore a quattro metri, che utilizza un motore di propulsione con una pompa a getto d’acqua come fonte primaria di propulsione e destinata a essere azionata da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno*”. Il recente intervento legislativo ha così creato una *species* a se stante dell’ampio *genus* delle “*unità da diporto*”, intendendosi per tale, art. 3 lett. *a*), “*ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto*”, lasciando sostanzialmente inalterata la definizione già formulata dal legislatore nel 2005.

escludere altre categorie di unità da diporto, per ragioni inerenti alla ragguardevole stazza e alle non meno rilevanti dimensioni, dal servizio di cui si discute³.

L'art. 49-*duodecies* (comma 2) ammette la possibilità che il servizio, oltre ad essere fornito “dalle cooperative e gruppi ormeggiatori di cui all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84”, possa essere svolto anche da “privati, singoli o associati”, ed in tal modo pare emergere la volontà di aprire un varco verso una timida liberalizzazione in questa *tranche* del mercato⁴.

Fatte queste osservazioni appare utile un ulteriore rilievo.

La norma non considera compresa, nella “assistenza”, il “traino”. Il legislatore tratta l'una e l'altro nel medesimo contesto, ma al tempo stesso opportunamente li tiene distinti tramite la congiunzione “e”; si aggiunga, come avremo modo di precisare nel prosieguo del presente lavoro, che la disciplina è in parte differenziata. Ciò non deve sorprendere, sia perché i due concetti hanno poco in comune l'uno con l'altro, sia perché il nesso fra traino ed assistenza è, per così dire, mediato e comunque indiretto.

A volere trovare un collegamento, il traino potrebbe rivelarsi, al ricorrere di determinate circostanze, la modalità tecnica che consente di spostare, ossia, in senso lato di

³ Si allude alle navi da diporto maggiori (con scafo superiore a 24 metri e di stazza lorda superiore a 600 tonnellate di stazza lorda), alle navi da diporto minori (con scafo superiore a 24 metri e di stazza lorda superiore fino a 600 tonnellate di stazza lorda) e alle navi da diporto storiche (di lunghezza analoga alle precedenti, di stazza lorda sino a 100 tonnellate e costruite in data anteriore al 1 gennaio 1967. Si veda l'art. 3 del codice della nautica da diporto nella formulazione oggi vigente, rispettivamente lett. c), d), e).

⁴ Al pari degli altri servizi tecnico nautici (pilotaggio, rimorchio e battellaggio), l'ormeggio, nei porti ove è istituito, riveste le caratteristiche di servizio pubblico, ossia l'universalità, la continuità, il soddisfacimento di esigenze di interesse pubblico, la regolamentazione e la sorveglianza da parte dell'autorità (come ribadito anche nelle decisioni del Tar Catania, sez. IV, n. 495/2015, 946/2015 e 947/2015, in questa *Rivista*, 2016, 814 ss., con nota di A. MARINO, *Spunti sui servizi di pilotaggio e di ormeggio*, ivi, p. 839 ss.), e garantisce la sicurezza della navigazione e dell'approdo (cfr. art. 14, comma 2, l. 28 dicembre 1994 n. 84). La funzione marcatamente pubblicistica dei servizi tecnico nautici “giustifica le restrizioni poste all'accesso al servizio e il carattere monopolistico dell'offerta”: A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2016, p. 157. Quanto alla prestazione, il servizio di ormeggio rende sicuro l'attracco e lo stazionamento della nave in porto, da intendersi, quest'ultimo, nell'ampia accezione oggi dettata dall'art. 14-*bis* comma 1-*quater* della l. 84/94, introdotto dalla l. 1 dicembre 2016 n. 230 (su cui si rinvia a E. G. ROSAFIO, *Il quadro dei servizi tecnico nautici alla luce della l. 1 dicembre 2016, n. 230 e del reg Ue 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017: prime osservazioni*, in *Dir. maritt.*, 2017, p. 996 ss.). Il servizio è svolto da personale specializzato, iscritto in appositi registri (art. 212 reg. nav. mar., n. 1-7) che la locale autorità marittima può costituire in “gruppo” (art. 209, comma 2 reg. nav. mar.), limitandone il numero (arg. ex art. 208 reg. nav. mar., ult. comma) in relazione ad esigenze del traffico. La costituzione dell'unico gruppo rende, di fatto, monopolistica l'erogazione del servizio (M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Riflessioni sui servizi tecnico nautici alla luce della giurisprudenza*, in *Dir. maritt.*, 2009, p. 313 ss., spec. 320), configurazione ritenuta non contraria al diritto europeo della Corte di giustizia Ce, 18 giugno 1998, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 849 ss., con nota di P. PORTACCI, *La posizione della Corte di giustizia CE sull'ordinamento italiano del servizio di ormeggio* (ivi, p. 859 ss.). Tuttavia, secondo App. Genova 8 marzo 1999, in *Dir. trasp.*, 2000, p. 164 ss. (con nota di C. DE MARZI, *Non obbligatorietà del servizio di ormeggio e diritto all'autoproduzione*, ivi, p. 168 ss.) manca, nel nostro ordinamento, una fonte primaria che giustifichi alcuna riserva di esclusiva in materia di servizio di ormeggio, ritenendo quindi inammissibile il monopolio. Tale orientamento non è condiviso da Cass., sez. un., 7 maggio 2002, n. 6488 (in *Dir. maritt.*, 2003, p. 813, con nota di C. MONTEBELLO, *Verso la liberalizzazione dei servizi tecnico nautici del diritto comunitario della concorrenza?*, p. 814, secondo cui “la liberalizzazione [...] della legge 28 gennaio 1994 n. 84 in materia portuale [...] non si è estesa ai servizi nautici (tra cui è compreso l'ormeggio), in ordine ai quali il legislatore ha confermato il potere di regolamentazione attribuito all'autorità amministrativa includendovi espressamente quello di organizzazione del servizio”.

“assistere”, traendolo così d’impaccio, un mezzo nautico che per un motivo o per l’altro sia impedito a muoversi. Se questo appare il *trait d’union* tra “assistenza e traino”, si tratta allora di capire come si atteggia il rapporto tra le due ipotesi normativamente previste dalla nuova legge.

2. Il rapporto tra “assistenza e traino”

Che il *traino* sia differente dall’assistenza e che ad esso si riservi un trattamento diverso si deduce non tanto dalle osservazioni di cui sopra è cenno, quanto dall’art. 49-*duodecies* (comma 5), ove si legge che “è consentito il traino fino alla struttura per la nautica da diporto [...]”.

La formula “è consentito”, ossia è permesso, o, se si preferisce, non è vietato, proibito o precluso, tiene ad avvertire che il traino, in quanto tale, non ricade *ex se* nell’“assistenza”.

Ad ulteriore riscontro la legge lo sottopone a determinate condizioni. Ossia che si versi: a) nell’“impossibilità a risolvere il problema sul posto”, e, in aggiunta, b) “laddove [...] non comporta alcun pericolo per la sicurezza della navigazione”; da ciò si evince che il traino potrebbe dare adito a maggiori rischi rispetto all’assistenza e si pone, rispetto ad essa, c), non tanto come un *aliud* quanto, piuttosto, come un *quid pluris*.

Sono così giustificate le precisazioni sul “pericolo” e sulla “sicurezza”.

Inoltre il traino potrebbe anche richiedere mezzi nautici *ad hoc*, di cui gli operatori, che si avvalgono per l’adempimento dei loro compiti di “imbarcazioni”, potrebbero non disporre: e non a caso l’art. 49-*duodecies* (comma 7) stabilisce che “con il regolamento di attuazione del presente codice sono stabiliti i criteri e le modalità di svolgimento [...], i requisiti tecnico-professionali degli operatori [...] e i requisiti dell’imbarcazione utilizzata per il servizio”⁵.

Su queste basi si rende necessario, preliminarmente, comprendere in quali termini debba intendersi, ai sensi del citato art. 49-*duodecies* la parola “assistenza”, per ricavare poi la nozione di “traino”, e risalire, così, alla *ratio legis* dell’intervento legislativo.

3. Segue. Il concetto di “assistenza” ex art. 49-*duodecies*

Il concetto di “assistenza” previsto dall’art. 49-*duodecies* non appare in alcun modo collegato alle norme dettate dal diritto interno sull’assistenza e salvataggio (artt. 489 e 490 c. nav.) a nave “in pericolo di perdersi” e dalla disciplina uniforme, ossia la convenzione *Salvage* di Londra del 1985, allorquando venga in rilievo, ai sensi dell’art. 1 lett. a) della medesima una “*salvage operation*” ovvero una “*opération d’assistance*”

⁵ In tal modo la formula legislativa si collega all’art. 210 reg. nav. mar., secondo cui “il comandante del porto determina il numero e le caratteristiche delle imbarcazioni degli ormeggiatori”, con la precisazione, tuttavia, che per il codice della navigazione e per il reg. nav. mar., il termine “imbarcazione” non riveste il significato (di unità della lunghezza da dieci a ventiquattro metri) assunto in tempi successivi. A ciò si aggiunga che, ai sensi del novellato art. 2 del testo oggi vigente in materia di nautica da diporto, per “unità da diporto utilizzate a fini commerciali”, si intendono anche, lett. c)-*bis*, quelle “[...] di cui all’art. 3 nell’ambito delle strutture dedicate al diporto”. Inoltre, secondo l’art. 2.2, “L’utilizzazione a fini commerciali delle imbarcazioni e navi da diporto è annotata nell’Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), con l’indicazione delle attività svolte e dei proprietari o armatori delle unità, imprese individuali o società, esercenti le suddette attività commerciali e degli estremi della loro iscrizione, nel registro delle imprese della competente camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura. Gli estremi dell’annotazione sono riportati sulla licenza di navigazione”.

secondo la perifrasi utilizzata, rispettivamente, nel testo inglese e francese della medesima⁶.

Rispetto al codice della navigazione ed alla Convenzione di Londra le innovazioni apportate al c.d. codice della nautica da diporto si collocano in una più semplice prospettiva: il fine che ha animato il legislatore con l'introduzione dell'art. 49-*duodecies* deve individuarsi nel sicuro prosieguo dell'attività ludica, interrotta da piccole avversità facilmente superabili piuttosto che da un incombente pericolo per *res e personae*⁷.

Il fatto che il "servizio di assistenza" sia ben diverso dall'assistenza *tout court* (arg. ex art. 489 c. nav.), è dimostrato dalle evenienze che delimitano il campo di applicazione dell'art. 49-*duodecies*, comma 4, lett. a) - d), ossia: a) riparazioni; b) consegna di pezzi di ricambio e forniture di bordo; c) interventi di ausilio alla navigazione (es. disincaglio, riavvio motori, carica delle batterie). Infine, lett. d) altre attività che consentano di risolvere sul posto problemi tecnici di varia natura⁸.

Ne consegue che l'assistenza, secondo quanto previsto dall'art. 49-*duodecies*, si sostanzia in una semplice locazione d'opera, la cui esecuzione consiste nel disbrigo di attività (dalla consegna di pezzi di ricambio, alla riparazione dei motori ecc.), che, oltre a non trovare alcun riscontro con le mansioni "tipiche" degli ormeggiatori, non espone l'operatore a quei rischi per la sua incolumità che sono latenti al soccorso prestato a nave in pericolo⁹.

⁶ In dottrina si rinvia a F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 459 ss., spec. 463 ss.; M. P. RIZZO, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996, p. 143, che esclude la piena equivalenza tra il termine inglese e quello francese utilizzato dal legislatore uniforme. A ciò si aggiunga che, ad avviso di M. P. RIZZO, *op. ult. cit.*, p. 145, non è nemmeno certo che la Convenzione di Londra possa applicarsi a piccole imbarcazioni.

⁷ Il legislatore, come è noto, estende l'istituto dell'assistenza e salvataggio (artt. 489- 500 c. nav.) eseguiti da nave marittima a quello effettuato da navi della navigazione interna: la *ratio legis* poggia sulla assoluta identità della situazione, caratterizzata dalla presenza del pericolo. L'"assistenza" ricorre quando il mezzo passivo conserva la capacità di manovra, mentre se tale capacità è perduta, il più gravoso compito della nave soccorritrice sfocia nel "salvataggio".

⁸ In tale ultima ipotesi potrebbe rientrare anche la carenza di carburante, negligenza a quanto pare abbastanza diffusa tra i diportisti che si avventurano in mare a bordo di imbarcazioni e natanti dotati di apparato propulsore senza verificarne, con adeguata cura, il consumo. Le contingenze di cui è cenno *supra*, nel testo, che non è esagerato definire "spicciole" (fatta eccezione, forse, per lo "scioglimento delle eliche", operazione più complessa e tale da richiedere particolari abilità), sono ben diverse dallo "stato di pericolo" che coinvolge "any other property in danger" ovvero da "ou tout autre bien en dangers", per richiamare le ipotesi prospettate dalla Convenzione di Londra (art. 1, lett. a), nella versione in lingua inglese ed in lingua francese. L'art. 358 della *Ley de navegación marítima* 14/2014 parla di "cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro": sul tema cfr. J. M. MARTÍN OSANTE, *Los accidentes de la navegación*, in A. B. CAMPUZANO, E. SANJUÁN (a cura di), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Valencia, 2016, p. 401. Per rientrare in seno al nostro ordinamento la *Relazione illustrativa*, cit., p. 25 ss. premette che è compito della capitanerie di porto salvare le persone e non le unità in avaria e richiama l'art. 491 c. nav., ove è prescritto che il soccorritore ha diritto ad una indennità proporzionata al valore dei beni salvati, rapportata "al valore commerciale dell'unità e dei beni che si trovano a bordo": la *ratio legis* pertanto (ivi, p. 26), deve individuarsi nel regolare in modo più equilibrato la materia e "superare le criticità emerse dalla prassi di questi anni".

⁹ Solo per eliminare ambivalenze interpretative, si deve rammentare che per la Convenzione *Salvage* di Londra del 1985 l'esposizione a pericolo ex art. 1 lett. a) riveste "un carattere essenziale" (F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., p. 467), ed è considerato molto lontanamente, dall'art. 49-*duodecies*. La sfera di operatività della Convenzione, prevista dall'art. 2 (sul punto si veda *amplius* M. P. RIZZO, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996, p. 43 ss.), è tale da sostituire, secondo la dottrina pressoché concorde, le norme del codice della navigazione sull'assistenza e salvataggio (artt. 489 e 500 c.

Tuttavia nulla esclude che nel corso di una inattuata o inattuabile assistenza possano presentarsi circostanze realmente avverse al punto da paventare rischi, per diportisti, ormeggiatore e/o acque marine.

Con provvida previsione il novellato codice per la nautica da diporto (art. 49-*duodecies*, comma 3), non trascura il caso in cui “*sussista un pericolo attuale o presumibile per l'incolumità delle persone a bordo*” ovvero “*vi è la presenza o la possibilità di inquinamento*”.

Ove tali frangenti dovessero avverarsi (ed il prudentiale impiego del predicato “*presumibile*” pare non trascurare tale ipotesi) “*è fatto obbligo anche all'operatore chiamato per l'assistenza di contattare immediatamente l'autorità marittima*”.

Riemerge, in tal modo, il prevalente valore della tutela sicurezza e della protezione ambientale, che non può rimettersi in capo all'operatore privato. Costui, per quanto esperto e professionalmente qualificato nell'arte nautica, non può assurgere al ruolo di supremo garante della sicurezza della vita umana in mare e di altri interessi pubblici sottesi alla fattispecie esaminata.

Pertanto, in caso di potenziale pericolo, grava anche sull'ormeggiatore il dovere di avvertire senza indugio l'autorità marittima: e sarà questa, nell'esercizio delle sue prerogative, a valutare i necessari rimedi. Ad ulteriore riprova di quanto la sicurezza si ponga quale valore fondante della disciplina in oggetto, l'art. 49-*duodecies* (comma 5, ultimo inciso), prescrive che l'autorità marittima deve essere informata di tutte le attività svolte, siano esse di assistenza o di traino. Il che appare perfettamente in linea con le finalità di salvaguardia delle persone e di prevenzione dall'inquinamento cui è improntata la legge.

4. Il traino c.d. terrestre e nella navigazione marittima, aerea ed interna

Chiarito cosa si intenda per assistenza, un discorso più complesso merita il traino, operazione mediante la quale un veicolo è trascinato da un mezzo ad energia animale o meccanica.

Nella circolazione terrestre, il c.d. codice della strada (d. lgs. n. 285/1992, recante “Nuovo codice della strada”, a più riprese modificato da interventi di aggiornamento irrilevanti ai fini del presente scritto), non manca di regolarlo agli artt. 63 (traino dei veicoli) e 105 (traino di macchine agricole), mentre l'art. 165 (traino di veicoli in avaria), lo considera “*un solido collegamento tra veicoli attuato a mezzo aggancio con barre, cavi o altri analoghi attrezzi*” e lo consente nel rispetto di ben determinate condizioni di sicurezza.

Di traino si parla anche nella navigazione aerea e consiste nell'operazione, indispensabile all'involo dell'aliante, che, ad avvenuto rullaggio sulla pista di involo ed ultimata, in aria, la fase di ascensione, si sgancia dal cavo che lo collega all'aeromobile trainante, sì da librarsi in modo autonomo nello spazio aereo¹⁰.

nav.) con essa incompatibili. La concreta applicabilità dell'art. 49-*duodecies* alla disciplina del soccorso non sembra interessare le norme del codice della navigazione sull'assistenza e salvataggio, compatibili o meno che siano rispetto alla *Salvage*. Tuttavia, ove il natante (o l'imbarcazione da diporto) da assistersi o da trainarsi possa mettere a rischio persone e cose o esporre le acque marine a contaminazione inquinanti, le norme della Convenzione di Londra (e/o gli artt. 489 e 490 c. nav.) potrebbero di entrare in gioco, ma in tal caso il ristretto spazio applicativo dell'art. 49-*duodecies* rimarrebbe esautorato dall'ampiezza della fattispecie. Si veda, per altri chiarimenti, *infra*, nel testo.

¹⁰ In giur., per una questione originata dall'incidente occorso ad un aeromobile da turismo adibito al traino di un aliante e verificatosi durante la fase di sgancio del cavo, si veda Trib. Tivoli, 29 dicembre

Quanto alla navigazione per acqua, il traino è compiutamente regolato, nel capo V, “Dei servizi della navigazione interna”, agli artt. 225-231 del codice della navigazione, insieme al rimorchio.

Il traino si svolge (al pari del servizio di rimorchio) in regime di concessione, e prevede l’impiego di mezzi meccanici (arg. ex art. 225 c. nav., comma 2), esplicitamente richiamati anche dal reg. nav. int. (cfr. artt. 99 e 103), che non lesina qualche riferimento (artt. 112 e 113 reg. nav. int.) ai “trattori”.

Questi ultimi non sono mezzi nautici, né fluviali o lacuali, né tantomeno atti ad operare in acqua, trattandosi di mezzi terrestri che imprimono, da terra, l’energia necessaria ad assolvere alla funzione, c.d. “alaggio”, che si concreta nel trascinare, mediante utilizzo di funi, cavi e gomene, navi, galleggianti e chiatte lungo fiumi, canali e corsi d’acqua navigabili.

La dottrina tradizionale ritiene che il traino con mezzi terrestri, oltre ad essere istituto tipico della navigazione lacuale e fluviale, fuoriesce totalmente dal rimorchio di nave, istituto diverso, dissimile e con esso non confondibile¹¹. Lungo questa linea di pensiero vi è univocità di vedute nel considerare l’“alaggio” estraneo dal *genus* rimorchio nautico (arg. ex artt. 103-105 c. nav.) e ricadente, invece in quello terrestre. Pertanto, allorquando un mezzo nautico (o anche un relitto) è tirato (mediante trazione animale, meccanica, elettrica ecc.), a mezzo funi, dall’argine di un fiume o di canale ecc., si applicano “le norme sul contratto di appalto e non quelle speciali del codice della navigazione”¹².

E fino a questo punto “rimorchio” e “traino” nulla sembrano avere in comune, così confermando la scelta del legislatore di regolarli in modo diverso e distinto.

5. La “trazione” come anello di congiunzione fra “traino” e “rimorchio”

Tuttavia, se si allarga lo sguardo verso le riposte valenze lessicali della parola “traino”, si apre il varco verso considerazioni di più ampio respiro rispetto a quelle esposte nel precedente paragrafo e non scevre da conseguenze sul piano giuridico.

In primo luogo la radice etimologica della parola “traino” è la medesima di “trazione” (dal lat. tardo *tractione* (*m*), deriv. di *tractus*, part. pass. di *trahere*, ossia “trarre”) e richiama l’idea della forza necessaria (sia essa umana, animale, meccanica, elettrica ecc.) per mantenere in moto un veicolo onde agevolarne lo spostamento.

2015, in *Riv. dir. nav.*, 2016, p. 371 ss., con nota di F. CONTARTESE, *Il traino di aeromobili: una fattispecie di difficile identificazione*, ivi, p. 382 ss.

¹¹ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto della navigazione*, I, t. 1, Milano, 1987, p. 207, ed ivi richiami anche agli artt. 99, 100, 103, 104, 129, 136 reg. nav. int. Per qualche cenno si veda S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell’aeromobile*, Roma, 1947, p. 251.

¹² M. DEIANA, *Il Contratto di rimorchio*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, II, Milano, 2008, p. 565 ss., spec. 567, così confermando la tesi di G. RICCARDELLI, *Il contratto di rimorchio*, Roma, 1957, p. 53. La dottrina aveva già considerato “alaggio” la trazione meccanica a mezzo “trattori su rotaie, su strada, funicolari, trattori aerei installati cioè sulla volta di una chiusa o di un canale sotterraneo”: così E. SPASIANO, *Il rimorchio nella navigazione interna*, in *Atti del I Congresso di diritto fluviale e della navigazione interna*, Milano, 1962, p. 297 ss., spec. 297 ss. Secondo A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, p. 106, si ravvisa l’alaggio (cui non si applicano le norme del rimorchio) “quando due mezzi (trattori e, in passato, copie di buoi), trainano un battello o una chiatte lungo un canale navigabile, muovendosi lungo le rive dello stesso”. La tesi testé espressa appare sostanzialmente confermata da S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2016, p. 357.

In secondo luogo, la nomenclatura sul «traino» è tutt'altro che esclusa dal rimorchio, istituto tipico del diritto della navigazione (e dal legislatore disciplinato *ex artt.* 101-107 c. nav.), ancor più ove si osservi che durante questi interventi le navi sono tenute insieme e tra loro agganciate a mezzo di apposite funi, denominate, per l'appunto, “*cavi di traino*”¹³.

Inoltre, dato ancor più rilevante, la “*trazione*” mediante la quale si imprime, si rallenta o si arresta il moto degli elementi rimorchiati, è tale da includere il concetto (non certo la disciplina) del traino e potrebbe rivelarsi l'elemento caratterizzante e distintivo del contratto di rimorchio. Si è infatti osservato che “*il traino comprende le varie ipotesi di trazione di una nave da terra. Si differenzia dal rimorchio per la natura del mezzo di trazione e per l'ambiente nel quale questo si muove*”¹⁴. Ciò significa che, se la trazione è erogata da terra, ci troviamo, tecnicamente, nel traino, con relativa applicazione della disciplina di questo istituto¹⁵. Ma se la trazione proviene da nave a nave (che secondo la prevalente dottrina ricade nel c.d. rimorchio trasporto), come si verifica, ad es., per risparmiare il carburante nella navigazione fluviale, siamo di fronte ad una ipotesi molto somigliante, per non dire coincidente rispetto a quella dell'art. 49-*duodecies* in commento¹⁶.

6. Segue. Il traino nell'art. 49-*duodecies*

L'art. 49-*duodecies* del d. lgs. 3 novembre 2017 n. 229 parla di traino da svolgersi “*in mare*”, e “*fino alla struttura più idonea tecnicamente ad accogliere l'unità*”. La precisazione relativa ad ambiente (mare) e luogo dello spostamento (struttura) libera il campo da ambiguità interpretative ed è individuante e delimitativa della fattispecie.

Le congiunture cui allude la legge paiono scaturire dalla impossibilità di una efficace assistenza *in loco* (arg. *ex* 49-*duodecies*, comma 5), al punto da necessitare lo spostamento dell'imbarcazione o del natante da diporto verso strutture dedicate. Tale trasferimento si concreta in un intervento che, se pur effettuato non da una nave destinata al rimorchio (con tanto di comandante ed equipaggio, arg. *ex* art. 136 comma 1 e art. 104 comma 4 c. nav.) ma dalla più semplice imbarcazione degli ormeggiatori, si avvicina, sino a confondersi, con il rimorchio *tout court*¹⁷.

¹³ Si veda, in dottrina, A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., p. 627, ove si precisa che il termine “*trazione*” deve intendersi in modo estensivo, sì da farvi ricadere ogni operazione destinata a imprimere, rallentare o arrestare il moto degli elementi rimorchiati.

¹⁴ Così E. SPASIANO, *Il rimorchio nella navigazione interna*, cit., p. 298.

¹⁵ In dottrina, per tutti, G. RIGHETTI, *op. ult. e loco cit.*

¹⁶ L'esempio del convoglio nella navigazione fluviale è tratto da E. SPASIANO, *Il rimorchio nella navigazione interna*, cit., p. 301 ss. Quanto al c.d. rimorchio trasporto, si distingue dal c.d. rimorchio manovra (arg. *ex* art. 105 c. nav.) in relazione alla consegna degli elementi rimorchiati, che manca nella prima ipotesi ed è presente nella seconda.

¹⁷ Il traino, infatti, richiede aggancio a mezzo cavi, manovre prodromiche a porli in tensione prima di dare inizio al trascinarsi tramite trazione del mezzo nautico in acqua per attuarne lo spostamento. La nave che rimorchia, secondo E. SPASIANO, *Il rimorchio nella navigazione interna*, cit., p. 298, non si limita a trainare ma “*tira o molla i cavi, aiuta in vario modo la manovra dell'altra, integrandone la capacità di spostamento [...]*”; se invece il rimorchio ha per oggetto una nave incapace di manovrare od un galleggiante di limitata autonomia, la nave che effettua il rimorchio traina l'altra nave. La sola differenza col traino è che si svolge con un mezzo acqueo. Inoltre, *ibidem*, p. 301, “*le norme sul rimorchio non sono applicabili al traino poiché la fattispecie è diversa: la trazione è esercitata da terra e con mezzi terrestri*”. Il che trova conforto, sia pur con argomentazioni più succinte, anche nella dottrina più recente: cfr. A. ANTONINI, *op. ult. e loco cit.*

E sotto questo aspetto non potrà negarsi che il traino è una componente della più complessa operazione di rimorchio, che lo include senza esaurirlo, ponendosi, rispetto ad esso, in rapporto di *species a genus*¹⁸.

La dottrina, in mancanza di una nozione di “rimorchio” (il legislatore, come è noto, la omette), è concorde nel ritenere che nel suo schema causale minimo il rimorchio consiste nella “trazione” degli elementi rimorchiati¹⁹. E si è pure affermato che “*il “minimo indispensabile” che individua il tipo nel contratto di rimorchio risulta dallo spostamento degli elementi rimorchiati mediante trazione, operazione sempre diretta al raggiungimento di un risultato ulteriore, consistente o nel compimento delle manovre o nel trasporto*”²⁰.

Nel rimorchio per acqua la trazione può caratterizzarsi in modo diverso: ora nell'imprimere al mezzo nautico rimorchiato la forza che ad esso manca tramite spinta in avanti (*pushing*), ovvero trattenendolo (*holding*) o, ancora, mediante traino a mezzo funi per attuare il trascinarsi (*towing*), così da facilitare lo spostamento²¹. E la nuova legge sul diporto pare riferirsi proprio a quest'ultima tipologia di rimorchio.

Inoltre nel rimorchio rientra pure la fornitura di forza motrice, ma ciò, lungi dall'esaurire l'oggetto della prestazione, ne costituisce una delle modalità di attuazione, in quanto quest'ultima è eseguita mediante un'attività di navigazione o di cooperazione del rimorchiatore diretta appunto al conseguimento di quel risultato²². Identico discorso vale per il “traino” dell'imbarcazione o del natante da diporto, che la legge in commento finalizza al raggiungimento di un fine determinato, ossia, art. 49-*duodecies* (comma 5),

¹⁸ Il traino “*comporta l'assunzione del trasferimento dell'oggetto trainato, [e] pone in essere un trasporto*”: così E. SPASIANO, *op. ult. cit.*, p. 301. Ove si guardi al fenomeno, empirico, dello spostamento del mezzo nautico, il rimorchio, distinto dal traino, si può confondere col trasporto, ma la differenza dal punto di vista giuridico è più netta. Infatti la trazione attuata col rimorchio (v. artt. 103-106 c. nav.) non tende al risultato del trasporto che consiste nel trasferire (persone o cose) da un luogo a un altro (arg. ex art. 1678 cod. civ., e, sul punto, si veda G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, p. 30). Ciò non si verifica neppure nella particolare disciplina (v. art. 105 c. nav.) del c.d. “*rimorchio-trasporto*”, poiché anche in questa fattispecie resta fermo l'elemento caratterizzante della “*trazione*”, tipico del rimorchio, potendo semmai parlarsi di una variante nei limiti di elasticità della causa del contratto. E proprio per non confondere rimorchio e trasporto, il codice della navigazione richiama sempre la figura dell’*“armatore del rimorchiatore”* (cfr. artt. 103 e 104 c. nav.) con ciò alludendo all'attività di “*trazione*”, che è propria dell'impresa di navigazione e non del vettore. Inoltre nel rimorchio l'elemento rimorchiato resta fuori del mezzo rimorchiatore e non è mai su di esso imbarcato, come avviene, invece, nel trasporto. Non vi è rimorchio nemmeno nel caso di un veicolo cui è stabilmente agganciato un carro o un vagone per far parte, con esso, di un'unica cosa composta (cui accenna A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 106), come il treno, e lo stesso vale per lo sci nautico (su cui v. A. L. M. SIA, *Lo sci nautico e il wakeboard*, in F. MORANDI, U. IZZO (a cura di), *La responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, Torino, 2015, p. 278 ss.), essendo, a parte tutto gli sci semplici attrezzi e non veicoli.

¹⁹ U. LA TORRE, *Riflessioni sul contratto di rimorchio*, in *Dir. maritt.*, 2010, p. 664 ss., spec. 669 s., e, nel medesimo senso, v. *ex plurimis*, M. DEIANA, *Il contratto di rimorchio*, cit., p. 567.

²⁰ M. L. CORBINO, *Questioni in tema di rimorchio e di assistenza e salvataggio*, in *Trasp.*, 6, 1975, p. 86 ss., spec. 92 e 94.

²¹ Sul punto si veda M. CASANOVA, *Rimorchio (contratto di)*, in M. DEIANA (a cura di), *Diritto della navigazione*, Milano, 2010, p. 372, spec. 373, ed analogamente si esprime M. DEIANA, *Il Contratto di rimorchio*, cit., p. 567, che, in nota, richiama G. RIGHETTI, *Nave*, in *Nss. dig. it., App.*, V, Torino, 1984, p. 189; A. MARINO, *Il rimorchio*, in *I contratti del trasporto*, t. I, opera diretta da F. MORANDI, Torino, 2013, p. 841.

²² M. CASANOVA, *Il contratto di rimorchio* in G. SILINGARDI, A. ANTONINI, F. MORANDI (a cura di), *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, Milano, 1996, p. 119 ss., spec. 130.

“fino alla struttura della nautica da diporto più idonea tecnicamente ad accogliere l’unità”.

Pertanto, sebbene il c.d. traino di cui si discute ricada, dal punto di vista tecnico giuridico, nel “rimorchio”, si è preferito optare per una diversa, attenuata e meno impegnativa nomenclatura, non immune da effetti sul piano della disciplina. Ed essa è volta a consentire agli ormeggiatori l’opportunità di venire incontro alle esigenze dei diportisti, sgravando al contempo gli erogatori dei servizi di rimorchio da richieste “bagatellari” (inerenti a piccole riparazioni, lievi approvvigionamenti) ovvero ad attività di traino da attuare con mezzi nautici, ossia i “rimorchiatori” propriamente detti, la cui potenza il più delle volte potrebbe dimostrarsi spropositata per trainare una imbarcazione o un ancor più modesto (per dimensioni e peso), natante da diporto.

7. Gli obblighi assicurativi

L’art. 49-*duodecies* (comma 2) subordina lo svolgimento del servizio di assistenza e traino all’adempimento dell’obbligo di assicurazione. La norma infatti impone la “*sottoscrizione di una polizza assicurativa che copra i rischi derivanti dall’attività*”: la dizione comprende sia i danni cagionati ai terzi (come è proprio dell’assicurazione della responsabilità civile), sia quelli sofferti dagli stessi operatori del servizio (assicurazione contro gli infortuni). Si dispone inoltre (nello stesso comma 2), che nella polizza assicurativa deve farsi “*comunicazione alla Capitaneria di porto competente*”, precisando che la medesima “*consente agli operatori di intervenire per l’assistenza alle imbarcazioni da diporto fino alla lunghezza di metri 24*”.

Da ciò dovrebbe discendere che l’operatore del servizio, pur se munito di regolare polizza assicurativa, ma non (o non ancora) comunicata alla Capitaneria di porto non sarebbe legittimato a prestare la sua attività.

Tale deduzione non sembra conciliabile col disposto (dettato dal successivo comma 3) secondo cui, ove “*sussista un pericolo attuale o presumibile per l’incolumità delle persone a bordo [...]*” o si paventa pericolo di inquinamento, “*è fatto obbligo anche all’operatore chiamato per l’assistenza di contattare immediatamente l’autorità marittima*”. Del resto sarebbe davvero illogico, per non dire assurdo, che l’operatore, presente sul luogo del pericolo ed in grado di prestare l’immediata e necessaria assistenza, dovesse astenersi perché non ha ancora comunicata alla Capitaneria di porto la già stipulata polizza assicurativa.

8. Conclusioni

Quando il legislatore sceglie, tra i possibili schemi definitivi, non sempre descrive la fattispecie nominata nel titolo o nel testo della norma. Così avviene nel caso del “rimorchio”, che il codice della navigazione nomina, all’art. 103 c. nav., ma senza esplicitamente definirlo, limitandosi, per implicito, a farne emergere la nozione. Ed essa consiste nella “trazione” degli elementi da rimorchiare, con ciò individuando (arg. ex art. 103 c. nav.) “*gli obblighi derivanti dal contratto di rimorchio*”. Con la revisione ed integrazione del c.d. codice della nautica da diporto del 2005, attuata dal d. lgs. 3 novembre 2017 n. 229, è stato introdotto, tra le altre nuove norme che formano il tessuto normativo così rinnovato, l’art. 49-*duodecies*. Questo articolo disciplina, oltre all’assistenza in mare, consistente nella riparazione, *in loco*, a piccole *impasse* di imbarcazioni da diporto (ed escluse le moto d’acqua), il traino, operazione da attuare in

caso di inefficace assistenza. Il traino consente alle medesime unità da diporto di esser trasferite presso strutture dedicate.

Il traino di cui parla la nuova legge non ha nulla in comune con il “*servizio di traino*” svolto in concessione ed effettuato lungo i fiumi tramite il quale navi, chiatte, imbarcazioni ed altri mezzi nautici sono tirati a mezzo funi da terra con mezzi meccanici (trattori agrari ecc.).

Si tratta invece di attività affine, per non dire identica al “*rimorchio*”, poiché la prestazione essenziale e caratterizzante del contratto rimane esattamente la medesima. Essa è la “*trazione*”, che si estrinseca, tanto nel “*traino*” di cui all’art. 49-*duodecies*, quanto, e più chiaramente, nell’art. 103 c. nav., in quel complesso di attività con le quali si imprime, ad una unità natante che da sola ha difficoltà o è comunque incapace a muoversi, la spinta necessaria al suo spostamento nell’acqua. Il rimorchio, per l’appunto, serve per farla navigare, non diversamente dal “*traino*” di cui parla la nuova legge sul diporto.

Tale attività sarà svolta (secondo quanto stabilito dall’art. 49-*duodecies* comma 2), “*da soggetti privati, singoli o associati, dalle cooperative e gruppi ormeggiatori di cui all’articolo 14 della legge 28 gennaio 1994 n. 84*”, nonostante rientri nel novero di quelle prestazioni che, nei porti marittimi nazionali, sono erogate dai servizi di rimorchio²³.

A riprova del fatto che di rimorchio trattasi (nonostante l’utilizzo della parola “*traino*”), se la stessa operazione fosse svolta a favore di “*navi da diporto*”, dovrebbero intervenire i “*rimorchiatori*”, ed il traino sarebbe denominato per quello che è: ossia, ripetesì, “*rimorchio*”²⁴. Il legislatore, in sede di modifiche ed integrazioni al c.d. codice della nautica da diporto, si è ben guardato, nell’art. 49-*duodecies*, dal pronunciare, il *nomen*, ossia “*rimorchio*”, individuante la fattispecie, non immemore del fatto che all’armatore del rimorchiatore fa capo l’esercizio di un servizio tecnico nautico previsto dal codice della navigazione (cfr. artt. 101 – 107 c. nav.), ben differenziato da quelli di pilotaggio, ormeggio e battellaggio, richiamato, insieme a questi ultimi, anche dall’art. 14 della legge di riforma dei porti, a più riprese novellato per le importanti ricadute sia sul versante della sicurezza della navigazione e dell’approdo, sia di quelle della concorrenza di cui al regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del

²³ Sebbene la stessa esuli da quelle che ricadono tra le mansioni degli ormeggiatori (cfr. artt. 62 e 63 c. nav.), non può negarsi che presenti i connotati caratterizzanti il rimorchio. A ciò si aggiunga che l’art. 211 reg. nav. mar., dopo aver premesso che gli ormeggiatori non possono pilotare le navi, stabilisce che gli stessi possono prestare la loro opera “*soltanto quando la nave sia stata condotta nel punto di ormeggio*”, e non prima, quindi. Ne discende che gli ormeggiatori, sul presupposto che non possono iniziare la prestazione dovuta se non quando la nave si trova in prossimità del punto di ormeggio, a maggior ragione non possono trainare, o rimorchiare, in mare, ossia distanti dal molo ove è prevista quella stabile sosta che essi sono tenuti ad assicurare. Si veda la nota che segue.

²⁴ Il rimorchio portuale è un servizio disciplinato dagli artt. 101-107 c. nav., e da due norme regolamentari, sull’atto di concessione e sul canone (rispettivamente artt. 138 e 139 reg. nav. mar.). L’art. 101 c. nav. ne subordina l’esercizio al rilascio, da parte del capo del compartimento marittimo, di una concessione recante il numero e le caratteristiche dei mezzi da adibire al servizio; la medesima deve inoltre indicare (art. 138 reg. nav.) i limiti entro cui il rimorchiatore può svolgere l’attività ed il massimo tonnellaggio delle navi da rimorchiare, “*nonché le altre condizioni del servizio*”: in dottrina cfr., *ex plurimis*, A. ZAMPONE, *I servizi tecnico-nautici ancillari alla navigazione*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Demanio marittimo e porti. Spunti di studio*, Cagliari, 2014, p. 395 ss. Su queste basi, e ad ulteriore conferma che rimorchio ed ormeggio sono servizi non confondibili, l’art. 1171 c. nav. prevede una sanzione amministrativa a carico di chiunque esercita il servizio di rimorchio senza la concessione prescritta dall’art. 101 o con mezzi non rispondenti alle caratteristiche determinate dall’autorità competente.

DIRITTO E POLITICA DEI TRASPORTI I/2018

Consiglio del 15 febbraio 2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti²⁵.

²⁵ Il regolamento (UE) 2017/352 *supra cit.*, all'art. 2 n. 17, considera il rimorchio come “*l’assistenza prestata alle navi a mezzo di rimorchiatori per garantire l’ingresso e l’uscita sicuri dal porto o la sicurezza della navigazione all’interno del porto, durante le manovre necessarie a tal fine*”, definizione non esattamente inquadrabile nello schema previsto dal nostro legislatore: in argomento si vedano M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Corso breve di diritto dei trasporti*, Milano, 2017, p. 42 ss. Quanto all’ormeggio, il medesimo regolamento, art. 2 n. 6, lo definisce come “*i servizi di ormeggio o disormeggio, compreso lo spostamento lungo banchina, che sono necessari all’operatività in sicurezza di una nave in un porto o in una via navigabile di accesso al porto*”. Sulle ricadute, in termini più ampi rispetto alla nautica da diporto, e tali da coinvolgere la concreta operatività, negli anni a venire, dei servizi tecnico nautici, interessati dall’applicazione del regolamento (UE) 2017/352, si veda E. G. ROSAFIO, *Il quadro dei servizi tecnico nautici alla luce della l. 1 dicembre 2016, n. 230 e del reg Ue 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017: prime osservazioni*, cit., p. 996 ss. Il regolamento si applicherà (secondo quanto previsto dall’art. 22), dal 24 marzo 2019, a tutti i porti marittimi della rete transeuropea del trasporto, elencati nell’allegato II del regolamento (UE) 1315/2013, compreso, tra gli altri, il porto di Civitavecchia.

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI