



CIRCOLARE N. 18
9 Novembre 2006

Borsa del Turismo Nautico – Napoli 9 Novembre 2006

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

UNICA Nautica – NEWS & ATTIVITA – CIRCOLARE N. 18

Borsa del Turismo Nautico – Napoli 9 Novembre 2006
Convegno: Nuovo Codice della navigazione del Diporto

“Le necessità di modifica per lo sviluppo del Charter Italiano”

Intervento di Giuseppe Accardi, Presidente UNICA Nautica

L'Italia, membro NATO e della Comunità Europea, ha aderito nel 1995, alla convenzione IMO STCW 78/95, che prevedeva un progressivo adeguamento delle norme Italiane, armonizzandole con quelle sottoscritte in convenzione, fino a loro definitiva attuazione entro l' anno 2005.

Con il solito, indolente ritardo Italiano, solo allo scadere dei termini, in gran fretta e senza un adeguata, progressiva programmazione, sono stati emanati i seguenti dispositivi:

8 Luglio 2003 Legge n. 172, Disposizioni per il riordino ed il rilancio della nautica da diporto ed il Turismo Nautico.

10 maggio 2005, decreto n.121, Regolamento recante l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto.

18 luglio 2005 Decreto Legislativo, n. 171: Codice della nautica da Diporto.

Una attente lettura della legge 172 del 2003, ci indicava chiaramente quali fossero gli orientamenti in materia di utilizzo commerciale delle unità da diporto, con particolare riferimento a locazione, Noleggio e titoli professionali per il personale imbarcato.

Purtroppo a quella data non c'era alcuna organizzazione od Associazione degli Operatori del Settore della Locazione e del Noleggio, che abbia saputo comprendere e confrontarsi fattivamente con il legislatore, per offrire il proprio contributo nella stesura di quel regolamento che entro 120 giorni dalla pubblicazione sulla gazzetta ufficiale si sarebbe dovuto emanare.

Tutti noi sappiamo come invece UCINA, (non interessata ne alla locazione ne al noleggio), abbia già all' epoca saputo cogliere l' occasione, attivandosi nei confronti del legislatore, ottenendo la semplificazione di tantissime procedure e norme oltre a significativi benefici fiscali per i grandi Yachts.

La latitanza di organizzazione in grado di rappresentare adeguatamente gli operatori del settore Charter, ha reso necessaria la costituzione di UNICA Nautica ad Ottobre del 2004 e successivamente, nei primi mesi del 2005, di ASSOCHARTER.

Il 2005 è stato un anno di forte fermento in vista delle emanandi nuove disposizioni.

Tutti voi siete stati raggiunti dalla comunicazioni di ISYBA e di UNICA Nautica che, già nella primavera 2005, hanno redatto e promosso l' adozione dei nuovi contratti di Locazione e Noleggio in Italiano ed in Inglese.

Proprio questo grande fermento ha stimolato un continuo scambio di vedute tra tutti i rappresentanti attivi del settore: AMADI, Assonautica, Assocharter, ISYBA, UNICA Nautica ed infine la stessa UCINA.

Proprio quest' ultima, in considerazione degli sbocchi commerciali che il turismo nautico avrebbe offerto alla cantieristica, si è fatta parte attiva per la costituzione di “APT” il 10 febbraio 2006 e di “Agenzia per lo Yachting” l' 8 febbraio 2006 .



CIRCOLARE N. 18
9 Novembre 2006

Borsa del Turismo Nautico – Napoli 9 Novembre 2006

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

In breve tempo ci si è resi conto della necessità di istituire di un “**Gruppo di Lavoro Tecnico Interassociativo**” al quale sono state sollecitate a partecipare tutte le Associazioni del settore, per mezzo del quale ci si è potuti confrontare e fruire dello specifico contributo e competenza di ciascuna organizzazione.

Al “Gruppo di lavoro” hanno aderito in ordine alfabetico: AMADI, APTN, Assocharter, Assonautica, ISYBA, UCINA ed UNICA Nautica. E’ stato partecipato da: Prof. Comenale Pinto docente diritto della navigazione c/o Università di Sassari, Avv.to Cimmino Consulente legale UCINA, Agenzia per lo Yachting, e Viareggio Fucina, ,

I Membri del Tavolo tecnico si sono riuniti in 4 occasioni: una a Roma e tre a Viareggio e continuano a confrontarsi con continuità e spirito collaborativo, in ogni occasione.

Siamo stati convocati dal Ministero dei trasporti settore Marittimo, in quell’ occasione abbiamo presentato il Gruppo di Lavoro, rendendoci disponibili, in veste di Tecnici, alla valutazione delle modifiche al testo dei decreti legge n. 171 e 121 ed all’ attesissimo regolamento attuativo.

Molti si meravigliano del fatto che vi siano così tante diverse Associazioni e ne auspicerebbero la fusione.

Va detto innanzitutto che la costituzione del Tavolo di lavoro è un significativo messaggio di coesione.

Al momento, in relazione al carattere schizofrenico dei dispositivi di legge vigenti, l’ incertezza è tale per cui ciascuna organizzazione deve mantenere capisaldi su taluni argomenti strategici per la tipologia degli operatori che vuole rappresentare.

Per meglio chiarire:

- 1) **UNICA Nautica** rappresenta gli Armatori di unità da diporto adibite a fini commerciali (Locazione, Noleggio, Scuola Nautica ed assistenza alle immersioni). Promuove una elevata professionalità degli Operatori Italiani e del personale imbarcato, strumenti necessari alla qualificazione di eccellenza del comparto del **Turismo Nautico Italiano**, a tutela del cliente, vero patrimonio degli imprenditori del settore.
- 2) **Assocharter**, emanazione di Assonautica, ha intenti condivisi e molto simili a quelli di UNICA Nautica
- 3) **Assonautica** , emanazione di Union Camere è impegnata nella piccola Nautica e portualità per il diporto
- 4) **AMADI** rappresenta i Marittimi imbarcati per lo più su unità di Armatori privati
- 5) **Agenzia per lo Yachting** rappresenta le Agenzie Marittime, ha lo sguardo orientato più alle maestranze del comparto dei Maxi Yachts che non alle Imbarcazioni
- 6) **APTN** vuole rappresentare le agenzie che non avendo necessariamente una propria flotta gestiscono imbarcazioni di terzi, nella fattispecie quelle estere: Moorings, Sun-Sail e Kiriacoulis,
- 7) **ISYBA** rappresenta i Mediatori Marittimi, esortandoli a promuovere il mercato degli Operatori più seri qualificando il settore a tutela dell’ utenza
- 8) **UCINA** Associazione dei costruttori, auspica il dilagare delle società di Locazione e noleggio , auspicando con ciò di aumentare le vendite di imbarcazioni, favorendo i cantieri.

Fatto questo preambolo, vediamo quali sono i punti critici del D.Lvo n.171.

L’ Art. 2 indica con chiarezza che le unità da diporto possono essere utilizzate per lo svolgimento di attività commerciali laddove impiegate per Locazione, Noleggio, insegnamento professionale della navigazione (scuole nautiche) Assistenza alle immersioni.

Il 4° comma cita che è fatto divieto per le suddette unità, ad essere impiegate promiscuamente, ovvero sia per uso commerciale che diportistico puro.

Finalmente, in risposta ad un nostro quesito, il Ministero ha chiarito che nulla osta all’ impiego della medesima unità in tutte le 4 diverse attività commerciali (se così non fosse saremmo costretti per assurdo a rimessare le imbarcazioni da noleggio, una volta terminata la breve stagione estiva).



CIRCOLARE N. 18
9 Novembre 2006

Borsa del Turismo Nautico – Napoli 9 Novembre 2006

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Non comprendiamo perché il legislatore abbia voluto o dovuto fare inutili distinzioni tra Locazione, Noleggio, Insegnamento professionale della navigazione ed assistenza alle immersioni.

Di fatto, esclusa la locazione che si configura in un “trasferimento temporaneo” della disponibilità dell’ imbarcazione “NUDA” al locatore, tutte le altre attività commerciali presuppongono che alla guida del mezzo vi sia un conduttore pagato dall’ armatore.

Se è vero che, chi conduce l’ unità impiegata in attività commerciale quindi lucrativa, la conduce sicuramente a fronte un ritorno economico, deve conseguentemente avere una posizione fiscale e previdenziale, ed obbligatoriamente essere munito di uno dei titoli professionali di cui al **decreto 10 maggio 2005, n.121**

Sarebbe logico quindi che non solo nel noleggio, ma anche turismo nautico, trasporto per finalità turistiche, attività sportive, culturali e naturalistiche, nonché apprendimento della navigazione ed attività di regata, pratica per il conseguimento della patente nautica, assistenza alle immersioni sportive, divulgazione della cultura nautica nelle scuole, come espresso nell’ Art. 52 ecc. chi conduce a pagamento una unità debba essere in possesso dei medesimi titoli IMO, avendo superato i corsi STCW prescritti.

Se non viene richiesto alcun titolo per chi conduce una unità da diporto autorizzata ad esercitare attività di scuola nautica od assistenza alle immersioni, è un invito per chiunque, a mettere a bordo una bombola ed un paio di pinne, e portare a spasso per il mediterraneo e ben oltre, clienti paganti un ipotetico tour di immersione mentre, di fatto, stiamo parlando di noleggio vero e proprio.

L’ art. n. 2 del D.Lvo dovrebbe pertanto venire modificato chiarendo che::

Art. 2.

Uso commerciale delle unità da diporto

1. L’unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando il suo utilizzo da ferma od in navigazione avviene a fronte di un qualsiasi corrispettivo ricevuto, che preveda sia l’ uso dell’ unità nuda che munita di equipaggio, **a prescindere dalla tipologia dei servizi o prestazioni accessorie erogati a bordo.**
 - a. Chi a bordo svolge attività dietro corrispettivo, deve necessariamente essere **imbarcato dall’ armatore ed essere munito degli adeguati titoli professionali marittimi.**

IL Comma 3) Deve chiaramente specificare che :

- 1) Qualora si intenda svolgere l’ attività commerciale di cui al comma 1 con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell’Unione europea, ove a bordo vi sia personale pagato, l’ Armatore è obbligato ad imbarcare, presso il consolato dello stato di bandiera, personale marittimo il cui titolo IMO sia riconosciuto dal paese di bandiera e dallo Stato Italiano.

Il comma 4) deve essere chiaramente specificare che: Le unità da diporto adibite ad uso commerciale, possono essere utilizzate esclusivamente per l’ esercizio dell’ attività commerciale: è pertanto escluso l’ utilizzo promiscuo commerciale e diportistico puro.

Quanto detto, vuole ribadire che le attività commerciali di cui al punto 1 dell’ Art. 2 devono essere svolte in termini professionali ed imprenditoriali e non diversamente finalizzate da chi privato, avendo acquistato una imbarcazione, intenda trovarne una forma di ritorno economico.

Questo offrirebbe maggiori spazi all’ imprenditoria più seria, creando al contempo quell’ indotto di professionisti che oggi, tutti, lamentiamo non esserci.

Occorre inoltre precisare che:

- 1) Un privato che Loca una imbarcazione, contrariamente a talune interpretazioni, non diviene di fatto Armatore: la “Nomina di Armatore” è un preciso atto amministrativo che coinvolge due figure giuridiche e non fisiche.



- 2) La “locazione con Skipper” oltre a ravvisare il reato di intermediazione di mano d’ opera” se pagato in nero dal locatore dell’ imbarcazione, produce danno ai marittimi titolati che restano a terra o che non trovano adeguato sbocco alla crescita professionale.
- 3) Le stime ci dicono che, a fronte del lavoro nero, vengono perse circa 14.700 potenziali giornate di lavoro a discapito dei marittimi regolarmente titolati ed iscritti a Gente di Mare, per un importo pari ad €1.220.000,00.

Un occhio alla professionalità ed alla sicurezza:

- 1) L’ elevato numero di bocciati agli esami di patente nautica, dimostra chiaramente come non si possa affidare l’ istruzione e l’ insegnamento a coloro che sono in possesso della sola patente nautica, rispettivamente da 3 o 5 anni, senza alcuna garanzia che:
 - a) abbiano mai navigato
 - b) siano in possesso di titoli marittimi
 - c) abbiano seguito corsi di basic training
 - d) conoscano i fondamenti della navigazione astronomica o di primo soccorso,(argomenti comunque citati nel programma di esame)
- 2) Come possiamo accettare che circoli nautici, sbiadite Associazioni Sportive e culturali e non di meno riviste e portali di settore, promuovano iscrizioni a pagamento per la partecipazione a regate anche di lunga percorrenza.
- 3) Ci sono siti Internet che pubblicano inserzioni di Skipper privi di qualsiasi titolo marittimo adeguato e senza avere mai avuto il libretto di navigazione, che vendono entusiasmati traversate Oceaniche a clienti sprovveduti, senza che alcuno si ponga il problema degli incerti risvolti assicurativi in caso di sinistro.
- 4) Quotidianamente ci imbattiamo in imbarcazioni (anche con bandiera estera) che, per eludere la normativa, trovano impiego in: “Team-building”, “Whale-watching”, “sport e formazione linguistica”, “ Zen e vela d’ altura”, “Vela-Benessere”, “Vela e gourmet” e chi più ne ha più ne metta..., facili escamotage per insinuarsi nelle maglie normative troppo larghe che creano spazio ad interpretazioni fantasiose.

Continuiamo a puntare il dito sul lavoro nero in Italia ma poi sembra che il sistema lo premi
Continuiamo a lamentare laconicamente la carenza di opportunità di crescita professionale e poi vengono boicottati o vanificati i titoli professionali

Guardia di Finanza , Cassa Marittima, AMADI e noi tutti dovremmo avere uno sguardo più attento fenomeno dell’ Abusivismo e del lavoro nero che danneggia tutti.

Per concludere:

- a) La legge c’è, anche se necessita di urgenti modifiche,
- b) Il Know-How dei rappresentanti del settore è di elevatissimo livello !
- c) Siamo costantemente creando e con grande sforzo, le opportunità per dare visibilità e coesione agli Operatori, BTN, questa manifestazione, ne è la dimostrazione
- d) Le potenzialità offerte dal nostro territorio ci sono tutte !

Mancano gli strumenti (o le volontà?) a supporto degli operatori professionali per far crescere l’ imprenditoria e qualificare le maestranze:

I porti turistici stanno ostacolando gli Armatori, negando l’ ormeggio A PAGAMENTO delle unità adibite ad attività commerciali nei marina turistici!

Chiediamo allora perché, se inquadrati nel settore commerciale marittimo, non si promuova una specifica portualità per noi operatori, magari costituiti in piccoli consorzi locali!



CIRCOLARE N. 18
9 Novembre 2006

Borsa del Turismo Nautico – Napoli 9 Novembre 2006

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Questo favorirebbe :

- 1) Il rapporto tra enti locali ed operatori commerciali, spunto per creare iniziative utili a tutto il territorio
- 2) Maggiore controllo e monitoraggio del fenomeno dell' abusivismo e lavoro nero o non qualificato
- 3) Immagine per l' imprenditore e certezze per il cliente
- 4) Sviluppo di attività commerciali diverse, localmente connesse al turismo nautico.

Mentre la finanziaria prevede incentivi per chi passa al digitale terrestre , l' articolo 16 del disegno di legge decreta l'aumento, fino ad un massimo di 10 volte, dei canoni demaniali marittimi con il conseguente, vertiginoso, aumento dei costi di affitto dei posti barca, ! Chi mai può essere così ottusamente interessato a castrare un settore in indiscutibile crescita?

In conseguenza di quanto esposto, il settore commerciale delle unità da diporto non rappresenta oggi, in Italia, un comparto significativo dell' economia, come avviene in altri paesi (Grecia, Turchia e Croazia).

Certo è che:

- 1) norme più chiare
- 2) una adeguata tutela degli operatori
- 3) una maggiore coesione tra noi
- 4) una adeguata collocazione e disponibilità di posti barca
- 5) una corretta attività di controllo da parte degli organismi preposti contro l' abusivismo

concorrerebbero di certo a quella crescita Imprenditoriale che ci meritiamo, qualificando il settore ed offrendo le dovute garanzie e qualità a quella clientela che sempre più sceglie di trascorrere le proprie vacanze in barca all' estero.

Il Presidente
Giuseppe Accardi