



Lettera n. 36 del 25 Agosto 2008

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

Gent.mo. Dr. **Enrico Maria Pujia**
Dir. Generale Min. dei Trasporti e Navigazione
Viale dell'Arte, 16
00144 Roma

Ill.mo Ammiraglio. Isp. Capo
Raimondo Pollastrini
Comando Generale delle Capitanerie di Porto
Viale dell'Arte, 16
00144 Roma

Gent.mo C.A. (CP)
Felicio Angrisano
Comando Generale delle Capitanerie di Porto
Viale dell'Arte, 16
00144 Roma

Onorevole Senatore
Dott. Altero Matteoli
Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti
Piazza della Croce Rossa n. 1
00161 Roma

Roma, 25 Agosto 2008 , Prot. n. 36

Oggetto : Utilizzo commerciale delle unità da diporto: Analisi sulle ricadute in termini di sicurezza e tutela dell' Utenza, qualificazione delle maestranze e degli operatori del settore, opportunità di creazione di posti di lavoro e ritorno economico delle imprese, in relazione all' attuale status normativo , ovvero alle "Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto".

Gentili Signori,

Desideriamo innanzitutto ringraziare le amministrazioni in indirizzo per il puntuale riscontro alle ns precedenti, riportando di seguito una circostanziata analisi su quelli che sono i reali effetti dell' attuale impianto normativo nell' ambito dell' utilizzo commerciale delle unità da diporto ed i titoli professionali ad esso connessi.

Con la presente si desidera fare una panoramica a 360 gradi, dando evidenza:

- 1) Alla tutela giuridica ed alla sicurezza per l' utenza del settore
- 2) Alla necessaria eccellenza del prodotto e del servizio offerti dalle Aziende del settore
- 3) Alle reali opportunità di creare nuovi posti di lavoro e qualificazione delle maestranze (Marittimi)



Lettera n. 36 del 25 Agosto 2008

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

- 4) Alla necessità di porre tutti gli operatori su un medesimo livello competitivo
- 5) All' attrazione turistica e conseguenti risvolti economici che il settore può promuovere sull' intero territorio
- 6) Modifica degli Artt. 2 e 42 del D.Lvo 171/2005
- 7) Titoli Professionali

ANALISI:

Punto 1)

In relazione alla tutela giuridica dell' Utenza, va evidenziato come sia ormai consolidata la pratica che la maggior parte degli Operatori non propongono, a chi lo richieda, contratti di Noleggio, bensì contratti di Locazione sottoscritti dal cliente, al quale viene indicato di pagare autonomamente uno "Skipper" proposto dall' Azienda.

Ne consegue che il Cliente è chiamato a rispondere di qualsiasi danno od infrazione conseguenti la navigazione , senza che questi ne sia stato preventivamente informato, inoltre questa pratica verrebbe a compromettere qualsiasi copertura assicurativa avendo affidato la conduzione contro compenso a chi privo di titoli adeguati e regolare imbarco.

A suffragio di quanto sopra, basta verificare che presso l' IPSEMA sono assicurate in tutta Italia, solo 27 imbarcazioni a Vela impiegate in attività commerciale, contro una offerta di oltre 3.500 unità proposte indistintamente con e senza Skipper, sui diversi canali di promozione (Internet e riviste di settore).

Per quanto riguarda la sicurezza si evidenzia che l' attuale impianto normativo prevede un " certificato di idoneità" unicamente per le unità impiegate in Noleggio.

Si evidenzia come invece, proprio le imbarcazioni date in locazione (vera) al cliente, per un Week-end o per una settimana, debbano garantire la massima sicurezza ed efficienza, in considerazione del breve tempo che il cliente ha a disposizione per prendere padronanza del mezzo, non conoscendone i limiti di impiego e lo stato di manutenzione.

Proprio in questo caso è vitale garantire un perfetto funzionamento degli strumenti, e dei sistemi di sicurezza attiva (pompe di sentina, indicatori di carburante, Batterie, salpaancora ecc..) ed una manutenzione affidata a cantieri qualificati.

Riceviamo troppo spesso lamentele da parte dell' utenza, sui disagi sofferti da chi prende imbarcazioni in locazione in pessime condizioni e sovente è costretto a richiedere un rimorchio od assistenza.

Punto 2)

Molti paesi membri impongono per le unità adibite ad attività commerciali un "Certificato di Classe" e tale andrebbe previsto anche in Italia, per tutte le unità utilizzata in qualsiasi attività contro corrispettivo, ovvero diversa dal diporto puro, utilizzate esclusivamente dal proprietario.

Sarebbe utile l' applicazione, in posizione ben visibile sull' Unità, di un adesivo (tipo bollino blu delle autovetture) che permetta un facile riconoscimento delle unità certificate.

Alla stessa stregua, le unità proposte anche in noleggio, dovrebbero preventivamente avere una posizione IPSEMA, ovvero pronte ad arruolare un equipaggio.

Punto 3)

Questo è il punto più critico: ci si dibatte tanto sui titoli professionali del diporto, mentre non ci si sofferma sul regolare arruolamento delle maestranze, sia che abbiano mansioni di Coperta, macchina o personale ausiliario: Hostess, Marinaio, Cuoco.

Come precedentemente detto è eclatante l' evidenza nel comparto delle imbarcazioni a Vela per il Charter, in cui solo 27 unità hanno una posizione IPSEMA, le uniche quindi pronte ad imbarcare marittimi.



Lettera n. 36 del 25 Agosto 2008

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

Queste 27 imbarcazioni sono tutte imbarcazioni in cui il Proprietario-Armatore ricopre anche il ruolo di Comandante.

I dati in ns possesso ci dicono che, escluse queste 27 imbarcazioni, ogni fine-settimana circa 400 unità lavorano a fronte di un contratto di locazione, o per attività di scuola vela, regata di Associazioni sportive dilettantistiche o su imbarcazioni adibite a scuola nautica, con uno Skipper irregolarmente pagato dal cliente, non titolato, non arruolato e non assicurato.

Quattro sono le motivazioni di questo stato di cose:

- a) Carenza di controlli ed adeguato impianto sanzionatorio, ma soprattutto di precise disposizioni di polizia giudiziaria, tanto che la risibile probabilità di incorrere in sanzioni giustifica ampiamente il rischio di operare in modo illegale.
- b) La maggior parte delle imbarcazioni proposte in locazione e noleggio vengono gestite da operatori che non hanno una regolare “dichiarazione di armatore”, ma una scrittura privata sotto forma di “contratto di gestione” oppure di un contratto di locazione (allotment), senza quindi avere possibilità di arruolare autonomamente un marittimo.
- c) La pratica di arruolamento non tiene conto della reale necessità del settore, che vive oggi privo di qualsiasi programmazione. I clienti sono sempre più avvezzi al “Last-Minute” ed a periodi di noleggio brevi, quindi si è costretti a reperire un comandante disponibile ad un imbarco di pochi giorni, provvedere alla visita preventiva ed imbarcarlo, spesso in orari o giorni in cui gli addetti degli uffici marittimi non sono disponibili.
- d) Analizzando la realtà di un Azienda che dispone di più unità di caratteristiche diverse, proposte sia in locazione che in noleggio, avviene che un cliente che ha noleggiato, con Comandante, una imbarcazione di 4 cabine sbarca il Sabato sera, mentre un successivo equipaggio deve imbarcare la stessa sera su un' altra unità con 3 cabine, con lo stesso comandante assunto dall' Azienda.

L' Azienda armatrice deve sbarcare il comandante dall' unità A), fargli fare la visita preventiva ed imbarcarlo sull' unità b) : Ben si comprende quanto questo sia impossibile specie se si considera che i due imbarchi potrebbero avvenire in due compartimenti Marittimi diversi, orari improbabili e giorni festivi !

Da quanto sopra si evince che, a fronte di difficoltà oggettive della gestione burocratica, si è sovente costretti ad avvalersi di manodopera irregolare.

Per far fronte a tale difficoltà si sottolinea quanto sarebbe di primaria istituzione, prevedere la possibilità che, marittimi assunti da una medesima Azienda armatrice possano, dopo un iniziale imbarco convenzionale, essere imbarcati (rotazione) senza alcuna ulteriore formalità, se non con una semplice comunicazione via Fax, su imbarcazioni diverse del medesimo Armatore.

La stessa procedura dovrebbe essere prevista anche per gli imbarchi su unità di Armatori diversi costituiti in “Consorzio di Impresa”.

Nel contempo andrebbe totalmente eliminato il tributo per la convenzione di Arruolamento, almeno per gli imbarchi per periodi brevi.

Un simile provvedimento costituirebbe sicuramente un maggiore stimolo per gli armatori ad arruolare regolarmente i marittimi, con conseguente riscontro occupazionale e previdenziale, innalzamento della professionalità, tutela e sicurezza dell' utenza, regolarità fiscale.



Lettera n. 36 del 25 Agosto 2008

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

È facile intuire che, qualora il numero dei marittimi regolarmente imbarcati tendesse a crescere, quelle Aziende che lavorano sistematicamente avvalendosi di manodopera irregolare, sarebbero conseguentemente obbligate a mettersi in regola.

A nostro avviso, qualsiasi persona che svolge una attività contro compenso a bordo di una unità, dovrebbe essere inquadrato come marittimo, avere iscrizione alla gente di mare , titoli ed addestramento adeguati e posizione previdenziale marittima, a prescindere che operi nel noleggio, nella scuola nautica, assistenza alle immersioni o scuola vela ecc.

Punto 4)

Vi sono Aziende che dispongono di unità da diporto regolarmente autorizzate a svolgere attività commerciale, pagando circa il doppio di premio assicurativo, garantendo una manutenzione accurata e specialistica, arruolando marittimi titolati ed arruolati, alle quali si contrappongono operatori avventizi le cui imbarcazioni non sono assicurate con l' estensione all' attività commerciale, che propongono Skippers irregolari per i quali non sono gravate da alcun onere, su imbarcazioni la cui sicurezza e lo stato di manutenzione è spesso discutibile.

Non si vuole in questa sede fare alcuna oziosa retorica, ma si chiede che codeste Amministrazioni intervengano urgentemente con strumenti chiari ed efficaci, finalizzati a posizionare tutti gli Operatori del settore del turismo nautico che propongono unità da diporto contro corrispettivo, ad essere messi su un medesimo piano concorrenziale, rischiando altrimenti lo svilimento della qualità del servizio che viene proposto all' utenza, minandone la credibilità e la crescita.

Punto 5)

Una imbarcazione che svolge attività commerciale, sia di Locazione, Noleggio, Scuola Nautica od assistenza alle immersioni, porta sul territorio un grande numero di persone che conseguentemente fruiscono dei servizi a terra quali Ormezzi, Bar, Ristoranti, Abbigliamento, escursioni , noleggio vetture ecc...

Sarebbe auspicabile che le Capitanerie favorissero gli operatori in regola dando disponibilità degli ormeggi riservati al traffico commerciale e predisponendone di nuovi.

Se Comuni e Regioni si rendessero conto di tale opportunità economica e del concreto ritorno commerciale, potrebbero sottoscrivere accordi con le marine private, tesi a rifondere in parte i costi di ormeggio, per mezzo di appositi Voucher.

Ormai da diverse stagioni, proprio a causa degli elevati costi di ormeggio, la clientela straniera (quella che negli anni passati noleggiava imbarcazioni da Aprile ad Ottobre allungando così la stagione) non viene più in Italia, scegliendo, come gli stessi italiani, i servizi eccellenti ed economici di Croazia, Grecia e Francia.

Punto 6)

Con lettera Prot. 4763 del 14 Marzo 2007 venimmo invitati dalla Div. 6 del Ministero dei Trasporti, a formalizzare "proposte attinenti alla modifica al codice della nautica da diporto", prevedendo una riunione tecnica che mai venne convocata.

Si allega all' uopo la [nota](#) da noi inoltrata in data 30 Marzo 2007 al Ministero, in risposta alla richiesta e copia del "Bozzone" di proposta di modifica consegnatoci dalla Dott. Rebuffat a Gennaio 2008 e relative ns ulteriori note.



Lettera n. 36 del 25 Agosto 2008

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

Punti salienti delle modifiche sono:

1) **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 l' uso dell' unità sia nuda che munita di equipaggio, a prescindere dalla tipologia dei servizi o prestazioni accessorie erogati a bordo.

Più precisamente:

a) dovrà essere oggetto di contratto di locazione quando una delle parti si obbliga, dietro corrispettivo, a cedere il godimento dell'unità da diporto, nuda, per un periodo di tempo determinato.

Con l'unità da diporto locata, il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi

b) dovrà essere oggetto di contratto di noleggio quando una delle parti si obbliga, dietro corrispettivo del nolo pattuito, a mettere a disposizione dell'altra l'unità da diporto munita di almeno una persona di equipaggio, per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo , sportivo, culturale o di apprendimento della navigazione e marineria, in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni, prestazioni e servizi accessori, specificati nel contratto.

L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio che necessariamente deve essere imbarcato dall' armatore e munito degli adeguati titoli professionali marittimi.

Ricadono quindi nel noleggio le seguenti attività: 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

2) CAPO I

LOCAZIONE DI UNITA DA DIPORTO

Art. 42

Locazione

- 3 Colui che prende in locazione l'unità da diporto deve essere munito di patente nautica ed esercita personalmente la navigazione da diporto dell'unità e ne assume la responsabilità e i rischi.
- 4 L'attività lavorativa su un imbarcazione o nave da diporto locata è svolta da personale in possesso dei titoli professionali del diporto.

Punto 7)

Sempre a Gennaio 2008 riconsegnammo alla Dott.ssa Rebuffat nota di commento al “Bozzone” di modifica al D.M. 10/05/2005 n. 121, documento condiviso appieno anche dal Collegio dei Capitani ed allegato alla presente.

Il punto fondamentale è quello di creare una figura professionale di livello inferiore a quello di Ufficiale di navigazione del Diporto denominato “Comune di Guardia del Diporto” di cui al punto 37 quater, abilitante al comando di imbarcazioni fino a 18 metri, anche adibite al noleggio, ed entro 50 miglia dalla costa, a fronte di un periodo di addestramento di 12 mesi.



Lettera n. 36 del 25 Agosto 2008

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

Motivazione di quanto sopra è , stante quanto riportato al punto 3 della presente, l' impossibilità di collezionare 36 mesi di imbarco di cui 24 su unità adibite al noleggio di cui all' Art. 5 del D.M. 121.

Con l' occasione si vuole porre all' attenzione di codesti Enti, la sperequazione che oggi insite sulle abilitazioni professionali del Diporto, secondo le quali, chi in possesso del vecchio titolo di “Conduttore” conseguito a suo tempo, per dire “d' Ufficio” ha i medesimi benefici di chi , con impegno ben più pesante, ha conseguito il titolo di “Ufficiale del Diporto” sostenendo gravosamente i costi della preparazione all' esame, Basic Training, GMDSS, Radar e MAMS, attestati diversamente non necessari per svolgere lo stesso lavoro con la qualifica di Conduttore.

Va inoltre evidenziato che chi in possesso del titolo di Ufficiale del Diporto ben difficilmente riuscirà a conseguire il titolo successivo di Capitano del Diporto, sulla base della previsione di una navigazione internazionale breve su navi adibite al noleggio, imbarcato come Ufficiale di grado inferiore al primo, considerato che ben difficilmente riuscirà a trovare una simile opportunità.

In breve sembrerebbe più logico riunificare le carriere professionali del Mercantile e del Diporto, lasciando per quest' ultimo solo la qualifica iniziale quale quella ipotizzata di “Comune di coperta del diporto”, senza possibilità di passaggio diretto ad altra qualifica, ma con la sola validazione del periodo di imbarco.

Questa soluzione, oltre ad essere di facile attuazione, risolverebbe definitivamente il problema della doppia qualifica e conseguentemente la tutela della conservazione del titolo, minata altrimenti dagli effetti del decreto Bianchi di Dicembre 2007.

Ringraziando per il tempo che vorrete dedicare alla lettura della presente, nel confermare la ns totale disponibilità ad uno scambio costruttivo ed a partecipare qualsiasi tavolo tecnico,

In attesa di un cortese riscontro,

Auguriamo Buon lavoro

U.N.I.C.A. Nautica
Il Presidente
G. Accardi