

SICUREZZA DEI SUBACQUEI E COMPETENZE DELLE CAPITANERIE DI PORTO, ALLA LUCE DEL NUOVO REGOLAMENTO SULLA NAUTICA DA DIPORTO

DAN Europe ed ADISUB hanno organizzato un incontro con la capitaneria di Porto per chiarire i dubbi suscitati dalla norma entrata in vigore di recente



Sabato 28 febbraio 2009, in occasione dell'EUDI Show di Roma, si è svolta la conferenza dal titolo: **“Sicurezza dei subacquei e competenze delle capitanerie di porto, alla luce del nuovo regolamento sulla nautica da diporto”** organizzata da DAN Europe con la collaborazione di ADISUB.

Sul palco, oltre al moderatore Alessandro Marroni (DAN Europe), erano presenti i rappresentanti delle altre organizzazioni aderenti ad ADISUB: Giovanni Cozzi (SSI), Gaetano Occhiuzzi (IDEA Europe), Massimo Zarafa (PADI Europe), ed il Capitano di Corvetta Cosimo Nicastrò, dell'Ufficio Relazioni Esterne del Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

Il prof. Marroni, dopo aver ringraziato gli intervenuti, ha detto: *“è un onore per me partecipare a questo incontro con istituzioni amiche il cui scopo è quello di garantire la sicurezza dei cittadini!”*

È stata, quindi, la volta di Nanni Cozzi, presidente dell'ADISUB per l'anno in corso, che ha elencato gli scopi sociali dell'associazione, evidenziandone l'importanza anche per il ruolo assunto nella definizione del nuovo regolamento di sicurezza per le imbarcazioni.

Cozzi ha citato brevemente alcune iniziative di ADISUB. Oltre a quelle di carattere ecologico, avviate con istituti universitari, da notare anche l'impegno profuso per una migliore definizione della legge che regola le attività subacquee in Liguria e poi le interazioni continue e costruttive con i rappresentanti

delle istituzioni: *“nessun intervento può risolvere ogni problema”* ha detto, *“ma parlare con uomini e istituzioni può aiutare a risolvere i problemi”*.

Cozzi ha concluso il suo intervento informando il pubblico sul ruolo centrale assunto da ADISUB all'interno della RSTC.

Il discorso del relatore successivo, Massimo Zarafa, ha rinforzato quanto già asserito da Nanni Cozzi: *“unire le forze e rappresentare un certo numero di subacquei per cercare di arrivare a dei risultati concreti, questo è l'obiettivo di ADISUB!”*.

Gaetano Occhiuzzi, nel precisare che ADISUB ha a cuore tutti i sub, non solo le singole didattiche, ha spiegato che ogni componente dell'associazione, in base alle proprie competenze, si occupa di determinati argomenti, cercando di arrivare ad un risultato utile per l'intero settore della subacquea. Infatti, lo stesso Occhiuzzi, nel 2005, in occasione della prima Convention di ADISUB, si assunse il compito di iniziare i contatti con il comando centrale delle capitanerie di porto, per avviare un dialogo costruttivo che ponesse fine alle annose contrapposizioni tra il mondo subacqueo ed alcune capitanerie. Il primo passo fu quello di chiarire i ruoli e le competenze delle capitanerie di porto; successivamente, si diede il via ad una proficua collaborazione fra ADISUB e l'ufficio relazioni esterne del Comando Centrale delle Capitanerie, per tentare una omogeneizzazione delle ordinanze emanate da queste ultime, a livello locale (ad esempio, le caratteristiche che doveva avere l'unità per

la somministrazione di ossigeno, prescritta in quasi tutte le ordinanze, erano spesso diverse tra una capitaneria e l'altra).

L'intento di ADISUB era quello di eliminare i problemi di carattere burocratico, fornendo o chiedendo spiegazioni ma, soprattutto, cercando le soluzioni attraverso un confronto collaborativo, non immediatamente conflittuale. *“Grazie a questo tipo di approccio”, ha concluso Occhiuzzi, “siamo giunti anche all'incontro di oggi, che fornirà dei chiarimenti su una norma fondamentalmente positiva ma scritta, in alcuni punti, in maniera da suscitare dubbi interpretativi”.*

Ha poi ripreso la parola Marroni dicendo: *“ la giornata di oggi segue un lavoro durato diverso tempo. Il comandante Nicastro illustrerà la nuova normativa sulla nautica da diporto, un regolamento che tutti noi siamo tenuti a rispettare ed a far rispettare”.*

Nicastro ha, quindi, evidenziato l'importanza che la Capitaneria di Porto e la Guardia Costiera attribuiscono alla comunicazione. *“Proprio con lo scopo di comunicare, ha detto, è nata **Rtl Radio Guardia Costiera**, primo network nazionale di servizi, gestito direttamente da un'Amministrazione dello Stato, finalizzato ad un aggiornamento costante e continuo dei fatti che interessano gli utenti del mare in generale, compresi i subacquei”.*

Dopo questa premessa, Nicastro è passato all'argomento oggetto del convegno, illustrando le competenze delle Capitanerie di Porto e specificando che il nuovo regolamento è una norma nazionale, disposta con un decreto ministeriale, in applicazione del nuovo codice sulla nautica da diporto. Una disposizione nuova, dunque, ma esecutiva dal 22 dicembre 2008 per l'intera Italia.

Detto regolamento vuole rappresentare un unico riferimento per chi va per mare (l'attività subacquea, ad esempio, era disciplinata, anche in maniera diversa, da zona a zona, dalle ordinanze delle capitanerie) ed ha lo scopo precipuo di garantire maggior sicurezza ai subacquei ed ai diportisti nautici. Il comandante ha anche evidenziato la novità costituita dal fatto che, per la prima volta, nella fase preliminare alla stesura definitiva della norma, sono state coinvolte le figure professionali interessate e le associazioni di settore, fra le quali ADISUB. Dopo aver specificato che gli articoli 90 e 91 della norma riguardano la subacquea, Nicastro è passato a chiarire alcuni punti del regolamento che si prestano ad interpretazioni controverse.

Prima di passare ai chiarimenti forniti dal Comandante Nicastro, è opportuno ricordare che il via a questo chiarimento, a livello ministeriale, era stato dato da ADISUB; infatti, subito dopo la pubblicazione del regolamento sulla Gazzetta Ufficiale (settembre 2008), si rilevò che alcuni punti erano stati scritti in maniera lievemente diversa da come concordato negli incontri tecnici avuti al Ministero, forse a causa del tempo trascorso fra le riunioni e la stesura del regolamento, nonché del cambio del funzionario addetto al servizio. Poiché queste variazioni potevano suscitare problemi di carattere interpretativo, ADISUB chiese al Comando

Centrale delle Capitanerie di Porto una “interpretazione autentica della norma”, ribadendo però la propria posizione, coerente a quella avuta nei lavori preparatori. Il Comando Centrale recepì positivamente la richiesta di ADISUB, infatti, nel trasmettere il quesito all'ufficio competente del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, aveva concordato in pieno con la linea di ADISUB; il Ministero, a sua volta, si dichiarò d'accordo con la posizione di ADISUB ed invitò il Comando Centrale delle Capitanerie di Porto a diramare le opportune chiarificazioni non solo ai comandi periferici ma anche alle altre autorità impegnate nei controlli in mare e nelle acque interne.

Tornando all'intervento di Nicastro, quest'ultimo ha precisato che le norme dell'art. 90 del regolamento di sicurezza della nautica da diporto, non riguardano i privati, ma solo i centri di immersione e di addestramento (*che per comodità definiremo diving in questo articolo*). Passando poi alla parte relativa all'iscrizione in appositi registri delle unità utilizzate dai diving, in appoggio alle immersioni ed attività didattiche, è stato ribadito che i **natanti** da diporto (cioè le unità non immatricolate), non devono essere iscritti in detti registri, anche quando utilizzati come unità appoggio alle immersioni ed attività didattiche. La regolamentazione dell'uso di questi natanti è competenza delle varie Capitanerie di Porto.

Ma, sia i natanti, sia le imbarcazioni usati dai diving, sono obbligati ad avere, oltre alle dotazioni previste per la navigazione da diporto in generale, anche le dotazioni di sicurezza indicate dall'articolo 90.

In sintesi, una bombola di riserva in acqua ogni 5 subacquei, una stazione decompressiva nel caso di immersioni che, già in fase di programmazione, prevedono la decompressione, un'unità ossigeno, una cassetta di primo soccorso, una pocket mask, un VHF anche per le sole chiamate di emergenza.

Inoltre, è richiesta la presenza a bordo di una persona abilitata “al primo soccorso subacqueo” e questo punto è stato oggetto di un opportuno chiarimento, perché la dizione aveva suscitato varie interpretazioni. È stato, quindi, precisato che tale persona non deve essere obbligatoriamente dotata di un brevetto subacqueo, ma deve aver ricevuto un idoneo addestramento al primo soccorso ed alla gestione dei possibili incidenti da immersione. Il titolo può essere rilasciato da una delle varie organizzazioni che si dedicano a questo addestramento (tra cui il DAN Europe). Il programma deve necessariamente comprendere la parte relativa agli incidenti in immersione, argomento che, in genere, non viene trattato nei corsi di primo soccorso.

L'ultimo chiarimento ha riguardato l'impiego del pedagno o segnale di superficie gonfiabile, contemplato nell'articolo 91, comma 3. Il comandante ha spiegato che un uso abituale del pedagno, al momento della risalita in superficie, prevede una sanzione, mentre non è sanzionabile l'uso del pedagno da parte del sub che, accidentalmente, si è distaccato dal gruppo di subacquei in immersione. Anche per le immersioni effettuate individualmente, il pedagno non deve essere inteso come un segnale alternativo che può

sostituire il galleggiante di segnalazione previsto dallo stesso art. 91, comma 1. In conclusione, il pedagno è considerato una dotazione di emergenza da utilizzare quando, per cause tecniche o di forza maggiore, il sub si sia allontanato dal segnalamento principale.

Infine Nicastro ha annunciato importanti novità per i natanti, tra queste, alcune riguardano i natanti che vogliono dotarsi di un identificativo SAR; gli atolli dovranno essere sostituiti con idonee zattere, perché non consentono una sopravvivenza in mare prolungata; per i natanti non omologati, il numero di persone trasportabili si basa sulla lunghezza degli stessi, il peso dell'attrezzatura subacquea può far diminuire il numero dei trasportabili; infine una novità recentissima: l'avvio di accertamenti in mare per verificare l'assunzione di alcool (mediante etilometro) e droghe, con sanzioni che prevedono la sospensione della patente nautica ed ammende fino a 16.000 euro.

"Il canale aperto con ADISUB e con i diportisti sub rimane tale – ha concluso Nicastro – Le norme sono facili da scrivere, ma poi ci scontra con la realtà... Esorto, quindi, tutti i subacquei che abbiano dubbi, quesiti o segnalazioni da fare, ad utilizzare il seguente indirizzo: guardiacostiera@guardiacostiera.it

Marroni ha chiuso il convegno ringraziando il comandante Nicastro per aver eliminato dubbi e perplessità sulla nuova regolamentazione della nautica da diporto *"in fondo – ha detto - non si tratta di una norma vessatoria ma sembra ragionevole e rispettabile da tutti"*.

Su SCUBAPORTAL puoi leggere l'intervista al comandante Nicastro:

<http://www.scubaportal.it/intervista-al-comandante-nicastro.html>

Il nuovo regolamento di sicurezza per la nautica da diporto è pubblicato sul sito di ADISUB: <http://www.adisub.org/codice.html>

Abbiamo intervistato Gaetano Occhiuzzi che, come rappresentante ADISUB, ha seguito i lavori di predisposizione del regolamento di sicurezza sulla nautica da diporto.

D. Pensa che questo incontro sia stato efficace?

R. Certamente! Molti punti "oscuri" degli articoli del regolamento di sicurezza che interessano la subacquea sono stati chiariti. Mi auguro anche che sia stato compreso come determinati risultati si possano ottenere cercando la collaborazione con le autorità preposte, non la contrapposizione, che irrigidisce solo le posizioni e rischia di chiudere il dialogo ancora prima di cominciarlo.

Ci vuole pazienza! Io ricordo bene le difficoltà incontrate quando furono avviati i primi contatti nel 2005... E poi c'è bisogno di tempo: solo ora stiamo raccogliendo i frutti del nostro lavoro!

In ogni caso, l'essere riusciti ad ottenere una norma univoca, sul territorio nazionale, non vessatoria, che

lascia pochi spazi ad interpretazioni alternative e risolve molti problemi incontrati dai subacquei e dai diving, mi rende veramente orgoglioso.

D. Durante la conferenza si è parlato dell'uso "commerciale" dei natanti e delle unità da diporto, cioè del principio che fa rientrare queste imbarcazioni fra quelle tenute ad avere a bordo le varie dotazioni previste dall'art. 90 del regolamento di sicurezza. Ma i circoli o le associazioni non-profit sono anche soggetti a queste norme?

R. Ebbene sì, perché il codice non fa riferimento all'uso commerciale da un punto di vista "fiscale", cioè al fatto che ci sia un utile dall'attività, ma dichiara a priori che qualsiasi imbarcazione o natante utilizzati come unità appoggio alle immersioni o all'addestramento, vengono considerati impegnati in una attività commerciale. Insomma, non bisogna considerare la dizione "commerciale" come riferita solo alla barca di una impresa, quindi, anche le associazioni no-profit devono rispettare questa norma.

D. Secondo lei, il fatto che la disciplina sull'utilizzo dei natanti, quindi le unità non immatricolate, rimane fra le competenze delle varie Capitanerie di Porto cosa può comportare?

R. Sicuramente non significa che, se la capitaneria competente non ribadisce quali sono le dotazioni di sicurezza da portare a bordo del natante, non si debba calare la bombola di riserva, non sia necessario l'ossigeno e così via.

Le varie capitanerie disciplineranno l'uso del natante da un punto di vista amministrativo, ma le dotazioni di sicurezza previste dall'art. 90 devono essere sempre portate a bordo dei natanti destinati ad operare come unità appoggio alle immersioni ed esercitazioni didattiche, come ribadito dal Ministero nella risposta al nostro quesito.

D. La distanza di 100 metri dalla boa di segnalazione del subacqueo, potrebbe rendere impossibile alla barca appoggio, avvicinarsi ai sub per riprenderli a bordo?

R. No, questa interpretazione è completamente sbagliata e deriva da una lettura poco attenta dell'art. 91 del regolamento. La norma dice che devono mantenersi a 100 metri dalla boa le unità da diporto, da traffico o da pesca **in transito, ripeto in transito, cioè che passano nella zona dove ci sono i subacquei in immersione**, non la barca appoggio!

D. Le imbarcazioni attualmente immatricolate come "uso proprio", possono ancora essere utilizzate come unità appoggio alle immersioni?

R. Sinceramente, su questo punto non sono in grado di dare una risposta precisa al 100%, posso solo dire che

il nuovo codice della nautica, all'art. 2 ha creato la categoria delle imbarcazioni destinate ad operare come unità appoggio alle immersioni, che devono riportare questa espressa annotazione sulla licenza di navigazione. Lo stesso codice poi, nell'art. 55, vieta l'uso delle imbarcazioni per un uso diverso da quello risultante sulla licenza di navigazione, prevedendo pesanti sanzioni.

Forse sarebbe necessario un quesito al Ministero anche su questo punto. Comunque, io starei molto attento ad utilizzare imbarcazioni immatricolate "per noleggio" o per altri fini come unità appoggio alle immersioni. L'unica cosa che posso consigliare è rivolgersi alla Capitaneria di Porto competente per territorio e verificare la sua interpretazione della norma, perché alla fine sono loro i principali addetti ai controlli in mare, in quanto decidono anche i ricorsi proposti contro le sanzioni emanate dalle altre autorità preposte ai controlli.

D. Quindi, ci sono ancora dei punti da chiarire?

Ripeto quello che ha detto il Comandante Nicastro durante la conferenza:

siamo all'inizio dell'applicazione della norma, quindi bisogna aspettare "il rodaggio" prima di poter dire che tutto è finalmente stato chiarito.