



Il fenomeno di "outflagging", ovvero della fuga verso i registri di altri paesi, è in ascesa in Italia.

## I DOCUMENTI DELL'ARMATORE

di SACHA GIANNINI

Le norme italiane richiedono a chi è proprietario di una imbarcazione da diporto l'espletamento di alcune pratiche nautiche. Vediamo le più comuni e come ottenerle

Secondo fonti del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile e delle Capitanerie di Porto, la consistenza del naviglio costituito da imbarcazioni da diporto immatricolate tra 10,01 e 24 metri (vela e motore) è stimata oggi in circa 45.000 unità registrate. Poco più di 3.000 sono "navi" tra 18 e 24 metri di lunghezza.

Nel mercato ci sono barche per ogni gusto, disponibilità, spesa, utilizzo, età e piacere. L'acquisto deve essere effettuato con serenità, quindi non solo nella certezza della validità tecnica e strutturale di ciò che si compra, ma anche in quella meno visibile della burocrazia, spesso considerata a torto secondaria.

Insomma, dobbiamo essere consapevoli che acquistata la barca, potrebbe essere necessario fare fronte ad alcune prati-

che. Vediamo le più comuni, a cosa servono, come si ottengono e quanto costano in media alla luce del fatto che molte di queste sono state aggiornate e "semplificate" nel 2018 (D. Lgs. 229/2017) e nel 2020 (D.L. 160/2020) con nuove disposizioni che hanno revisionato e integrato il precedente testo del Codice della Nautica da Diporto di cui al D. Lgs. 18 luglio 2005, n. 171.

Secondo il criterio della centralizzazione e armonizzazione

dei dati incrociati sono stati rivisti diritti e doveri nell'acquisto e nella gestione della propria barca. In particolare l'introduzione dello Sted (Sportello telematico del diportista) è diventato pienamente operativo dal 1° gennaio 2021 e interessa tutte le unità nuove o usate, marcate CE o non, nazionali o provenienti da altro paese UE.

Siste (Sistema Telematico Centrale per il diporto), *Atcn* (Archivio telematico centrale delle unità da diporto), *Ucon* (Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto) e *Mims* (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) sono i nuovi acronimi degli uffici e degli archivi spesso telematici dove espletare tutte le "pratiche burocratiche".

Entriamo dunque nel dettaglio di alcune delle pratiche più frequenti.



Lo Sted, lo sportello telematico del diportista, è diventato pienamente operativo dal 1° gennaio 2021.

## DOCUMENTI

## Quali obblighi per barche e natanti

Asseconda che si navighi a bordo di una imbarcazione e di un natante la legge italiana prevede l'obbligo di disporre di alcuni documenti. Ecco quali.

documento	natanti	imbarcazioni
Licenza di navigazione (da aggiornare con nuovo modello A4 al primo cambio di proprietà o al primo rinnovo certificato sicurezza)	no	sì
Certificato di sicurezza in corso di validità (in media scade ogni 5 anni. Comporta una visita di idoneità e una pratica da inoltrare in capitaneria)	no	sì
Licenza di esercizio Rtf (oltre 6 miglia è obbligatorio un vhf fisso o portatile). Scade ogni 10 anni o ad ogni passaggio proprietà barca	se presente Vhf	sì
Certificato limitato Rtf dell'operatore. Non scade mai	se presente Vhf	sì
Polizza e contrassegno di assicurazione per tutti i motori (incluso fuoribordo del tender). In base all'art. 41 del D.L. 18 luglio 2005, n. 171	sì	sì
Patente nautica (navigazione oltre 6 miglia, potenza motore maggiore di 40,8 hp)	se necessario	sì
Certificato d'uso del motore-dichiarazione di potenza	sì	sì
Certificato di omologazione e la dichiarazione di conformità	sì	no
Tabella delle deviazioni della bussola	no	sì

**Il certificato di sicurezza.** Il certificato di sicurezza costituisce un documento di bordo obbligatorio e si ottiene a seguito di visite periodiche (rinnovo quinquennale dopo 8 anni dalla prima immatricolazione) o occasionali (evento straordinario, cambio motore, modifica strutturale) di controllo del mantenimento dei requisiti essenziali di sicurezza.

La visita di rinnovo del certificato di sicurezza, chiamata spesso erroneamente "visita Rina", non è una perizia né pre-acquisto, né assicurativa, ma una revisione di legge che certifica,

attraverso il rilascio di un attestato-dichiarazione di idoneità, la permanenza dello stato generale di sicurezza e di navigabilità nel pieno rispetto delle regole italiane. La visita avviene di norma con la barca a secco ma si può fare anche in acqua a discrezione dell'ente certificatore.

L'efficienza e la validità delle dotazioni di sicurezza non viene controllata, eccetto gli estintori valutati nella sola integrità e conservazione, esclusivamente "a vista".

I controlli di barche marcate CE (post 1998) e non CE (ante

1998) sono sostanzialmente simili, ad eccezione del fatto che nelle barche non marcate CE con entrobordo diesel superiore a 500 kW è obbligatorio un impianto fisso di estinzione incendio in sala macchina azionabile dalla postazione di governo.

**Barche marcate CE.** Nelle barche marcate CE con entrobordo inferiore a 120 kW, è necessario disporre di un impianto fisso antincendio o estintore portatile minimo da 5A 34B per locale motore. Se l'entrobordo è invece superiore a 120 kW è necessario disporre di un impianto fisso antincendio.

Nelle barche marcate CE, poi, si controlla sempre l'esistenza, la correttezza e il posizionamento di:

1. Targhetta CIN Craft Identification Number (o HIN), cioè il numero telaio dello scafo di 14 caratteri, posizionato all'esterno a dritta sullo specchio di poppa. Un secondo CIN è collocato anche in una parte nascosta dell'imbarcazione come controllo di sicurezza che diversi ispettori dovrebbero conoscere.

2. Targhetta costruttore CE che riporta i dati e la categoria di omologazione per cui è stata costruita.

**Barche non marcate CE.** La check list per l'attestato di idoneità di imbarcazioni non marcate CE prevede le seguenti verifiche:

1. Integrità e scadenza del tubo flessibile dell'impianto a gas della cucina e il serraggio delle fascette.

2. Numero ed efficienza estintori, la loro posizione, tipologia e quantità secondo la normativa vigente in funzione dei kW motore;

2. Controllo delle prese a mare (nel caso di sail drive anche quella sulla guarnizione del piede) e tutti gli scarichi sotto il galleggiamento. Apertura e chiusura e presenza fascette stringi tubo integre;

3. Controllo dell'integrità della



*L'intervento di un perito incaricato da un organismo notificato è imprescindibile per il rilascio del certificato di sicurezza. Tra i controlli che dovrà effettuare c'è anche quello relativo alla posizione e all'alloggio della bombola del gas.*

targhetta motore per leggere la corrispondenza della matricola riportata sulla licenza.

4. Controllo della posizione e alloggiamento della bombola del gas (ancoraggio e ventilazione), regolatore di pressione e sistema di chiusura.

5. Controllo visivo in sentina (piede d'albero o puntone, fondo del fasciame, eventuali prigionieri e madieri) e se accessibili attacco lande sottocoperta.

6. Controllo funzionamento delle pompe sentina elettriche e soprattutto dell'esistenza di quella manuale dal pozzetto.

7. Controllo e individuazione della valvola di intercettazione a distanza per bloccare l'erogazione di gasolio (taglianфта);

8. Controllo presenza orifizio va-

no motore per l'utilizzo dell'estintore in caso di incendio in sala macchine.

9. Controllo del vano batterie (stagno), posizione, ancoraggio e ventilazione degli accumulatori e presenza adeguato di stacca-batterie;

10. Controllo presenza della barra di emergenza (obbligatoria per governi con ruota e sistema indiretto). Il costo per il rilascio del solo attestato di idoneità è in funzione della lunghezza e dei cavalli motore (o dei corrispondenti kW). Per un 33 kW (45 cv), fino a 150 cv e un massimo 13 metri, la tariffa per il "rinnovo" è in media 350-400 euro se la visita viene effettuata entro 6 mesi dalla scadenza. In caso contrario

(oltre 6 mesi) si deve prevedere una "convalida" (necessariamente con barca a secco) più scrupolosa a un costo maggiore, pari a circa 450-500 euro. L'eventuale trasferta dell'ispettore, se superiore ad un certo chilometraggio, viene valutata a parte.

Data e ora della visita di idoneità vengono comunicate dall'ente incaricato all'Autorità Marittima competente per territorio, che può inviare un suo rappresentante a controllare lo svolgimento delle corrette ispezioni.

Per ottenere dalla Capitaneria il rilascio del certificato di sicurezza occorre considerare un ulteriore costo di agenzia di circa 150-200 euro comprensivo di pratica, dichiarazione costruzione o importazione (Dci), bollettini e diritti agenzia, nel caso sia stata già aggiornata la licenza di navigazione nel nuovo formato Sted A4 in sostituzione del vecchio libretto (licenza di navigazione blu). Il rilascio della Dci è possibile richiederlo direttamente alla Confindustria nautica al costo di circa 20 euro anche online attraverso il portale dedicato all'indirizzo <dci.confindustrianautica.net>.

La Dci è richiesta anche ai fini del rilascio per il rinnovo del certificato di idoneità al noleggio, per il passaggio dalla registrazione cartacea al Registro telematico, per la variazione dei dati tecnici contenuti nella stessa Dci e per l'autorizzazione all'uso della "targa prova".

Nel caso non sia stata ancora aggiornata la vecchia licenza di navigazione con il nuovo formato e l'inserimento dati della barca nel portale telematico Aten (procedura obbligatoria dal 1° gennaio 2021) il costo è di circa 300 euro (compresi nuova licenza, DCI e rilascio certificato sicurezza dalla Capitaneria).



*Sulle unità marcate CE deve essere presente il Cin (Craft Identification number), un tempo HIN (Hull identification number), ovvero il numero di telaio.*

L'emissione della nuova licenza di navigazione avviene in automatico al primo passaggio di proprietà o al primo rinnovo del certificato di sicurezza, quindi, prima o poi tutti dovremmo adeguarci a questa novità.

A proposito di licenza di navigazione, ricordiamo anche che il vecchio libretto con la copertina blu va in pensione, sostituito dalla Carta di circolazione delle imbarcazioni o navi da diporto. Si tratta di cartoncino A4 con un'ancora su sfondo azzurro, apparentemente simile a quello delle automobili, da cui spariscono tanti dati utili dell'imbarcazione insieme alla sua storia trascritta negli anni da diversi proprietari (passaggi proprietà, rinnovi sicurezza, eventi straordinari, annotazioni varie).

**Cambio motore.** Il cambio di propulsore entrobordo prevede una domanda per sbarco e imbarco e il rilascio della nuova licenza di navigazione.

Anche in questo frangente bisogna però distinguere due categorie di unità: quelle marcate CE e quelle non marcate CE.

*Imbarcazioni marcate CE.* Per le imbarcazioni marcate CE la sostituzione del motore può essere effettuata solo entro i limiti di potenza massima e peso stabiliti dal fabbricante della barca e riportati nella *Dichiarazione di Conformità CE*.

L'imbarco di un motore di potenza e peso superiori (anche solo di 1 hp) o di diversa tipologia comporta una nuova marcatura CE dell'unità. L'iter, nei limiti previsti, prevede questi passaggi:

1. Presentare all'Ufficio di iscrizione (Rid) la richiesta del nulla osta allo sbarco-imbarco motore.

2. Incaricare un Organismo Notificato per l'esecuzione degli accertamenti tecnici ai fini della convalida del certificato di



sicurezza.

3. Presentare all'Ufficio d'iscrizione l'istanza (generalmente è contestuale alla richiesta del nulla osta) per il rilascio della nuova licenza di navigazione (e convalida del certificato di sicurezza), con allegati l'attestazione d'idoneità rilasciata dall'Organismo Notificato e la dichiarazione di potenza rilasciata dal costruttore del nuovo motore.

*Imbarcazioni non marcate CE.* Le imbarcazioni non marcate CE, quindi ante direttiva 94/25/CE iscritte ai Rid, hanno vincoli tecnici meno rigidi in caso di sostituzione del motore. Se non comporta un aumento maggiore del quindici per cento (15%) massimo della potenza del motore esistente ed omologato, tale da essere considerata modifica non rilevante, può essere sottoposta a visita di convalida del certificato di sicurezza sempre che sussistano i requisiti essenziali.

L'Organismo Notificato verifica, sotto la propria responsabilità, che la sostituzione del motore non abbia comportato variazioni sostanziali alla galleggiabilità, nonché al massimo carico trasportabile, in persone e bagagli, o alla manovrabilità e non siano state apportate modifiche alla struttura dell'imbarcazione, tali da inficiarne la sicurezza. In caso contrario, l'unità deve essere sottoposta alle procedure previste per una nuova

marcatura secondo i dettami dell'articolo 9 del citato Decreto Legislativo 171/05 (procedura di post costruzione – Pca).

**Licenza Vhf.** Alla prima iscrizione nei registri italiani per acquisto, immatricolazione di un natante o provenienza da bandiera estera, dove è necessaria una nuova licenza di navigazione, è obbligatorio richiedere al Ministero dello Sviluppo Economico il rilascio della licenza di esercizio Vhf e il codice identificativo Mmsi, in base alla provincia di iscrizione dell'unità, necessario per l'utilizzo delle funzionalità Dsc e Distress. Il certificato Gmdss abilita all'uso di queste funzioni ormai presenti su tutti i modelli in commercio (il costo del corso Src inglese, valido anche in Italia, varia da 150 euro online a 250-300 euro in presenza. I documenti riguardanti l'apparato radio sono sostanzialmente tre:

1. *Licenza di Esercizio Rtf della vhf.* La Licenza di Esercizio Rtf è un documento di bordo obbligatorio per la navigazione oltre le 6 miglia. Scade ogni 10 anni e va aggiornato o sostituito ogni qualvolta cambia la proprietà. Va aggiornato anche in caso di variazione del nome dell'unità, del porto di iscrizione, del numero di matricola e aggiunta o sostituzione degli apparati.

Sulla licenza è riportato il nominativo internazionale (Call Sign), un numero che identifica la barca in tutto il mondo. In alcune nazioni questo viene utilizzato anche per programmare alcuni apparati come l'Epibr in alternativa al Mmsi.

Ai sensi dell'articolo 38, del DPR 445/2000, dichiarando che l'apparato di bordo è utilizzato ai soli fini della sicurezza, non è più necessario sottoscrivere un oneroso canone di abbonamento con Telemar o Siremar. Occorre conservare la dichiarazione di assun-



*Per sostituire il motore entrobordo è necessario presentare una domanda per lo sbarco e imbarco e il rilascio di una nuova licenza di navigazione. Norme e obblighi cambiano a seconda che l'imbarcazione sia o meno marcata CE.*

zione diretta della responsabilità sull'utilizzo limitato della radio di bordo, di cui copia va inviata al competente Ispettorato Regionale per le Comunicazioni.

2. **Certificato Limitato Radiotelefonista.** Il Certificato Limitato Radiotelefonista è un documento personale che completa il corredo di abilitazioni nautiche, non scade mai e si richiede sempre al Mise tramite autocertificazione. Abilita all'uso per trasmissioni d'emergenza (Canale 16).

3. **Certificato Gmdss Src.** Il certificato Gmdss Src abilita tramite esame all'uso della funzionalità Dsc, ormai presente in tutti i Vhf in commercio.

**Immatricolazioni.** Per imbarcazioni da diporto di prima immatricolazione o provenienti da altri registri, oltre ai documenti necessari richiesti e i costi per espletare la pratica, bisogna aggiungere le competenze e i diritti di provvigione di agenzie nautiche eventualmente incaricate.

Battere bandiera italiana per una imbarcazione di 12 metri ha in media un costo della pratica

che varia da 1.600-1.700 euro tramite agenzia nel caso di semplice passaggio proprietà tra privati mantenendo la bandiera italiana, fino ad arrivare anche al doppio in caso di immatricolazione da provenienza estera per l'aggiunta di costi ulteriori: alloggiamento, visita in secco dell'ente per dichiarazione idoneità, rilascio certificato sicurezza, nuova licenza vhf e codice mmsi, antifouling, varo e check dotazioni sicurezza previste. Nello specifico, 1.000 euro circa di spese fisse tra imposta di registro (fino



*Il Certificato limitato di radiotelefonista è personale e non scade mai. Si richiede al Mise tramite autocertificazione.*

a 18 metri, 809 euro), bolli e bollettini vari più 500-700 euro di diritti e competenze d'agenzia per: eventuale stesura atto o scrittura privata autenticata, pagamenti f24 e registrazione atto vendita, rilascio Dci, nuova licenza di navigazione, aggiornamento pratica Vhf, trascrizione proprietà e aggiornamenti vari entro i termini di legge.

In alternativa alle agenzie, risparmiando sui costi per la preparazione dell'atto e dell'autenticata delle firme si può procedere con una semplice dichiarazione unilaterale di vendita con firma autenticata in Comune al costo di una marca da bollo da 16 euro (più copia autenticata per la parte venditrice) e procedere da soli con l'Agenzia delle entrate per la registrazione e il pagamento f24 della tassa registro applicata. Per non smarrirsi tra bollettini, richieste online e formulari vari ai fini della trascrizione-voltura e delle pratiche annesse è comunque consigliabile affidarsi a una agenzia autorizzata Sted.

Ricordiamo che per legge il pagamento della tassa di registro va effettuata entro 20 giorni dall'atto di vendita e la trascrizione entro 60 giorni dalla stessa. La mancata trascrizione nei termini stabiliti, comporta la sanzione amministrativa da 307 a 1.033 euro e il ritiro della licenza di navigazione.

**Dismissione bandiera italiana.** La cancellazione dell'unità dal registro italiano a favore di un altro stato dell'Unione Europea è prevista dal nostro regolamento e dalla convenzione di Montego Bay, consentendo la navigazione alle barche battenti bandiera dei paesi aderenti, anche in acque internazionali e senza alcun limite dalla costa.

Dal 2019, venuti meno i vantaggi delle bandiere belga e olandese, molti diportisti italiani

hanno deciso di migrare verso la bandiera polacca o slovena.

Il fenomeno di *outflagging*, ovvero della presunta fuga verso i registri di convenienza, è in continua ascesa ed è per alcuni l'escamotage per sfuggire alla stringente burocrazia italiana che obbliga comunque, ai soli fini di monitoraggio, alla denuncia in dichiarazione dei redditi del possesso di beni mobili registrati all'estero (quadro rw).

Dal 2016 con l'abolizione della tassa di possesso (ex tassa di stazionamento) molti presupposti per la fuga all'estero avrebbero dovuto cadere, ma così non è stato.

Vediamo di sintetizzare le procedure, i vantaggi e i limiti di chi sceglie di rinunciare alla bandiera italiana per una estera, in particolare per battere bandiera polacca o slovena.

**Bandiera polacca.** Per la bandiera polacca, si spediscono via email la dismissione di bandiera (italiana o straniera), la carta d'identità, un documento di proprietà, eventuale certificato omologazione CE se successivo al 1998, diversamente anche una brochure con descrizione tecnica o una perizia attestante le dimensioni effettive e la dichiarazione di potenza o il certificato uso motore. Il costo tramite agenzia è di 700-800 euro fino a 12 metri comprensiva anche di licenza vhf. Di tale importo circa 400 euro sono i costi fissi, il resto diritti di provvigione e competenze per la pratica.

In cinque giorni circa si ha licenza provvisoria. Inviando marca, modello e certificato di omologazione CE della radio Vhf insieme alla copia del certificato limitato Rtf, si ottiene rapidamente il numero Mmsi che deve però essere rinnovato ogni 5 anni. La bandiera polacca non dà obblighi di residenza e non



*L'iscrizione di un'imbarcazione nei registri polacchi non richiede obbligo di residenza, rinnovi, né tasse periodiche.*

scade nel tempo, quindi non richiede rinnovi né tasse periodiche. Per quanto riguarda l'obbligatorietà delle dotazioni di sicurezza, per barche di lunghezza inferiore ai 15 metri, sono lasciate al "buonsenso" del comandante. Non si può effettuare attività commerciale, per la quale occorre una iscrizione in un apposito registro con altri costi e con ispezione obbligatoria.

**Bandiera slovena.** Per la bandiera slovena si richiede innanzitutto una visita periodica di sicurezza ogni 5 anni, pagare una tassa annuale 50 euro per l'uso del codice Mmsi e le dotazioni in funzione della distanza dalla costa: senza limiti, sono richiesti l'Epirb e la zattera; entro 200 miglia, solo la zattera; entro le 12 miglia nessuno delle due.

Costo di immatricolazione per un 12 metri (fino a 11,99 m) è di circa 700 euro a cui si aggiunge il rinnovo del certificato di sicurezza ogni 5 anni di 260 euro. La licenza di esercizio Vhf costa 100 euro con assegnazione del codice Mmsi. La matricola deve essere apposta su entrambi i lati dell'imbarcazione, con lettere di altezza 10 centimetri e dovrà essere inviata una fotografia una volta applicate le matricole. D'ufficio viene assegnato come porto di re-

gistro Isola o Capodistria.

**Altre bandiere.** La Brexit ha reso oggi complicata la vita di chi aveva scelto la bandiera inglese, Malta impone la cittadinanza maltese o un delegato a cui intestare la barca, la Francia di dimostrare un domicilio fisico e un indirizzo che viene verificato al momento della consegna dei documenti in cassetta postale e il pagamento annuale della tassa di possesso. I controlli sulle bandiere estere sono molto meno frequenti rispetto a quella nazionale forse perché gli organi di polizia non hanno competenze e istruzioni adeguate riguardo le normative straniere.

**Conclusioni.** Le norme ci mettono spesso in apprensione per la paura di non essere mai pienamente in regola e quindi sanzionabili. Sono molte volte complicate, contorte, poco intuitive e in continuo aggiornamento, ma rappresentano l'unico riferimento con obiettivi imparziali per e nel rispetto della collettività.

La burocrazia è il mezzo attraverso il quale si applicano le leggi e il potere degli uffici lo strumento per farle rispettare. Noi armatori italiani tra costi, documenti e procedure spesso farraginose ma risolvibili, dimentichiamo spesso di essere l'unico paese che prevede l'esistenza di due "identità giuridiche", le imbarcazioni e i natanti. Lontano da controlli, fisco e bandiere, da molti anni la legge italiana consente tutt'oggi a circa 30.000 natanti una libertà che comunque nessun altro paese offre, quella dell'anonimato. All'estero diversamente ogni unità sopra i 2,5 metri deve essere registrata. L'esodo di massa verso "paradisi giuridici" è più una questione di forma che di sostanza. Viva l'Italia che mantiene molti ancora invisibili e al largo della burocrazia. ■