



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
**Comando generale  
 del Corpo delle Capitanerie di Porto**

Reparto II - Ufficio 2

Indirizzo Telegrafico: MARICOGECAP

M. TRA  
 CGCP  
 Comando Generale del Corpo delle Capitanerie  
 di Porto

REGISTRO UFFICIALE  
 Prot: 0011322-10/02/2009-USCITA  
 02.02

00144 - Roma

p.d.c. 06-59084631

AI **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE  
 E DEI TRASPORTI**

Direzione generale per il trasporto  
 marittimo e per vie d'acqua interne

SEDE

E, p.c.

DIREZIONI MARITTIME  
 TUTTE

CAPITANERIA DI PORTO  
 BARI



**ARGOMENTO:** Navigazione con propulsori acquatici. Assimilabilità della stessa alla navigazione da diporto. Quesito.

(Spazio riservato  
 a protocolli, visti  
 e decretazioni)

La Capitaneria di porto di Bari, con l'acclusa nota, ha posto un quesito relativo all'assimilabilità della "navigazione" effettuata con cosiddetti propulsori acquatici - meglio di seguito descritti - alla navigazione da diporto, ai fini dell'assoggettabilità degli stessi agli obblighi assicurativi, di cui al decreto legislativo n. 209/2005.

Si tratta, come meglio si evince dalle schede tecniche allegate alla nota di cui sopra, di propulsori caratterizzati dalla totale assenza di scafo e costituiti esclusivamente da un piccolo motore a scoppio con elica ingabbiata, sormontato da un serbatoio e muniti di due impugnature con le quali il bagnante/nuotatore, nel lasciarsi "trainare" dal propulsore, lo "dirige".

Le stesse schede tecniche citate aggiungono che il predetto propulsore è munito, altresì, di appositi accessori che ne permettono l'aggancio a piccoli gommoni, venendo, così, a configurarsi come un normale motore amovibile "fissato" ad un'unità da diporto.

Al riguardo, quale contributo di pensiero, si formulano le seguenti osservazioni.

La fonte principale di disciplina della materia, il decreto legislativo n. 171/05, contiene una serie di definizioni, la lettura delle quali porta sicuramente ad escludere che i predetti propulsori possano essere assimilati:

a) ad una nave da diporto, ad un'imbarcazione da diporto e ad un natante da diporto, di cui rispettivamente alle lett. b), c) e d) dell'art. 3, perché privi di un

CAPITANERIA DI PORTO  
 BARI

TITOLO: CLASSE

FASCICOLO: 4750

17 FEB. 2009

UFFICIO DI RICEZIONE

PAT.

AB

elemento fondamentale che identifica le predette unità da diporto, ossia lo scafo;

- b) ad una moto d'acqua di cui all'art. 5, comma 1, lett. b), perché non muniti di "pompa a getto d'acqua" quale strumento propulsore;
- c) ad un'unità da diporto soggetta al campo di applicazione delle norme del Capo II del citato decreto legislativo (artt. 4 e ss.), perché, come già evidenziato, privi di quell'elemento che identifica, ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. b), anche le unità da diporto parzialmente completate, ossia lo scafo.

Viceversa, sempre con riferimento alle definizioni contenute nella citata fonte primaria di disciplina, non sembra vi siano particolari difficoltà a ritenere i suddetti propulsori sussumibili nell'ambito del concetto di "motore di propulsione", come definito dall'art. 5, comma 1, lett. c).

Ne consegue che, al di là della predetta assimilazione ai motori di propulsione, dal punto di vista funzionale, l'unica definizione astrattamente applicabile alla fattispecie in esame potrebbe essere quella di cui all'art. 3, comma 1, lett. a), che qualifica unità da diporto *"ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto"*.

Ma, a questo punto, occorre chiedersi se l'attività svolta con i suddetti propulsori acquatici sia una vera e propria "attività di navigazione" e non piuttosto un'attività di nuoto, balneazione o immersione, assistita da mezzo di propulsione artificiale. In altri termini, fintanto che il propulsore esaurisce la sua funzione nel "trainare" il bagnante, non sembra possa parlarsi di "navigazione" in senso proprio, laddove all'espressione "trasporto per vie d'acqua" che ne connota la funzione, si attribuisca un significato empiricamente legato al principio d'Archimede, tale cioè che si realizzi un rapporto indiretto tra la via d'acqua e ciò che è trasportato, attraverso il mezzo con cui avviene il trasporto.

Nel caso della balneazione propulsa con mezzo artificiale, il rapporto tra il corpo del bagnante e la via d'acqua è diretto, nel senso che è la massa corporea immersa a ricevere direttamente la spinta pari al peso del volume del liquido spostato dall'immersione, mentre il mezzo di propulsione artificiale fa solo sì che quel corpo si muova.

Ovviamente, difettando, come sembra, nei suddetti propulsori, in sé e per sé considerati, l'attitudine alla navigazione nel senso predetto, viene

parimenti meno la menzionata astratta possibilità di considerarli sussumibili nell'ambito della definizione generale di "unità da diporto".

Appare, quindi, legittimo ritenere che il propulsore acquatico in questione, se utilizzato quale mezzo per trainare un bagnante, non debba essere assoggettato ad obblighi assicurativi, fermo restando la necessità di apposita disciplina locale delle sue concrete modalità di utilizzo, in linea con le prevalenti esigenze di tutela della balneazione e delle attività balneari.

L'unica possibilità che rimane, sembra, allora, essere quella di considerarli alla stregua di qualunque "motore di propulsione" di tipo amovibile. E difatti, laddove il propulsore fosse in concreto utilizzato come mezzo di propulsione di un'unità da diporto, alla quale fosse fissato, si ritiene che lo stesso non sia diverso da qualsiasi altro motore amovibile, come tale soggetto alle varie norme di disciplina applicabili: da quelle sull'omologazione, a quelle sulla dichiarazione di potenza, nonché, infine, a quelle sull'assicurazione e così via.

Si resta in attesa delle determinazioni di competenza, che, ove ritenuto, potranno costituire oggetto di diffusione a tutti gli Uffici periferici.

IL CAPO REPARTO  
C.A. (CP) Felicio ANGRISANO  
CAPITANO DI VASCELLO (CP)  
Pasquale REVERCHON

De