ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2024 - Anno XXXVII n. 3

INTERVENTI

IL SERVIZIO DI TRAINO-RIMORCHIO NEL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO E NEL DECRETO 133 DEL 2024

Rita Tranquilli Leali

Legislative decree no. 229 of 2017 (art.49-duodecies) and decree no. 133 of 2024 (art.83) jointly regulate the assistance and towing service although they are different and autonomous services. In particular, towing, being attributable to the «tug», regulated by the Navigation Code under articles 101-107, requires differentiated regulation

Sommario: 1. Contenuti, finalità e qualificazione giuridica del servizio di traino – 2. Rilievi critici alla disciplina del codice della nautica da diporto e del relativo regolamento di attuazione del 2024 alla luce della tutela della sicurezza della navigazione – 3. Considerazioni conclusive.

1. Contenuti, finalità e qualificazione giuridica del servizio di traino – L'art. 49-*duodecies* del d.lg. 3 novembre 2017 n. 229 (1) ha introdotto il servizio di traino delle unità da diporto e, in specie, ha riservato il suddetto servizio alle imbarcazioni ed ai natanti da diporto (2). Invero, ha utilizzato una dizione unificata «servizio di assistenza e traino», sebbene si tratti di due fattispecie diverse, che richiedono discipline differenziate, pur se mosse dalla medesima finalità di migliorare le condizioni di sicurezza nella navigazione e di prevenire l'inquinamento in mare.

Il *discrimen* assorbente è dato dalla loro riconducibilità o meno all'istituto del rimorchio (art. 101-107 c.nav.) e, in particolare, al rimorchio-manovra (nella

(1) Il d.lg. 229 del 2017, come è noto, ha provveduto alla revisione ed integrazione del cosiddetto codice della nautica da diporto (d.lg. 18 luglio 2005 n. 171). Da ultimo, è intervenuto il regolamento di modifica al decreto 29 luglio 2008 n. 146, di cui al decreto 17 settembre 2024 n. 133, pubblicato in G.U. 21 settembre 2024 n. 222. L'art. 83 ha introdotto gli art. 91-*quinquies*, *sexies*, *septies*, *octies* e *nonies*, come previsto del resto dall'art. 49-*duodecies* (comma 7) del citato d.lg. 229/2017.

(2) Il d.lg. 229 ne detta la definizione all'art. 3, comma 1, lett. *f* (imbarcazione da diporto) e lett. *g* (natante da diporto). Con riguardo all'esclusione delle moto d'acqua, si vedano le considerazioni di U. La Torre, *Assistenza e traino nella nautica da diporto*, in *Riv. dir. nav.* 2018, 46.

pratica, rimorchio portuale), ove si considerino gli ambiti acquei e portuali, nei quali le attività di assistenza e traino vengono di regola effettuate (3).

Con riguardo al servizio di assistenza, tale servizio non può essere ricondotto alla figura del rimorchio, in quanto tende a risolvere «*sul posto*» i problemi tecnici che impediscono la normale navigazione (art. 49-*duodecies*, comma 5) e, comunque, le attività che lo contraddistinguono esulano dalle tipiche attività di rimorchio (4). Eventualmente, può costituire, in taluni casi, una fase preliminare, ma pur sempre autonoma, all'attività di traino.

Il servizio di traino, per converso, rientra nel *genus* rimorchio (5), essendo caratterizzato dal comune elemento della «trazione», ai sensi dell'art. 103, comma 1, c. nav. (6), attuata in acque marine («in mare»), mediante un mezzo nautico e con la medesima finalità di prestare ausilio all'elemento da rimorchiare (ovvero da trainare) al quale situazioni particolari impediscono una navigazione autonoma e, dunque, per consentirgli di navigare. Naturalmente, ne è una *species* e, in quanto tale, sorretta da una disciplina semplificata, in aderenza ai criteri del codice della navigazione (rel. min. c. nav., n. 123), nonché alle finalità di semplificazione, perseguite dal cosiddetto codice della nautica da diporto (7)

---

(3) Non può escludersi, infatti, l'ipotesi di un rimorchio d'altura.

(4) Il precedente comma quarto specifica quali attività rientrano nell'ambito del servizio di assistenza e, cioè, le riparazioni meccaniche, idrauliche ed elettriche; la consegna di pezzi di ricambio e forniture di bordo in genere; interventi di disincaglio, scioglimento delle eliche, ravvio dei motori, ricarica delle batterie. È da ricordare, inoltre, che nella pratica l'attuale servizio di assistenza è già presente con la cosiddetta officina mobile. Sulla tematica, è A. Raiola, *Manuale di diritto della navigazione da diporto,* II ed., Pisa, 2019, 114.

(5) Con riguardo a tale impostazione e per le relative motivazioni, si concorda con U. La Torre, *Assistenza e traino*, cit., 55-57, 59. Giova sottolineare che il servizio di assistenza invece non è riconducibile, di regola, all'istituto del soccorso. Si rinvia ancora allo stesso Autore (p. 50 e 51). Si veda altresì, M.M. Comenale Pinto, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2018, 823; S. Zunarelli, M.M. Comenale Pinto, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, IV ed., Milano, 2020, 241; G. Benelli, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, Milano, 2022, 87.

(6) Naturalmente, nella sua articolata accezione, così da ricomprendere ogni operazione tesa ad imprimere, rallentare o arrestare il moto degli elementi rimorchiati (S. Pollastrelli, *Il contratto di rimorchio,* in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale* (a cura di P. Cendon), XVII - *Trasporto* (coordinato da F. Morandi), Torino, 2004, 425; M. Deiana, *Il contratto di rimorchio*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), Milano, II, 2008, 565; U. La Torre, *Riflessioni sul contratto di rimorchio*, in *Dir. mar.* 2010, 372; A. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano, 2015, 105; A. Lefevre d'Ovidio - G. Pescatore - L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione,* XIV ed., Milano, 2016, 627). Per una nozione più aderente all'istituto in esame, U. La Torre, *Assistenza e traino,* cit., 56 e 57. In specie, per tale ultimo Autore, il traino *ex* art. 49-*duodecies* rientra nella tipologia del trascinamento (*towing*), 57.

(7) Il cosiddetto codice della nautica da diporto è un codice di settore, in base ai criteri e principi introdotti dall'art.1 legge 29 luglio 2003 n. 229 (Cons. St., ad. gen. n.

per agevolare lo svolgimento e lo sviluppo del settore. In tale contesto, condivisibilmente l'art. 49-*duodecies* (comma 2) ha escluso dall'ambito del servizio di traino le navi da diporto, sia maggiori (art. 3, comma 1, lett. *c*, d.lg. 229/2017) che minori (successiva lett. *d*), trattandosi di unità con scafo superiore a ventiquattro metri, così da trovare applicazione la disciplina del codice della navigazione in tema di rimorchio. Tale unitarietà concettuale tra servizio di traino-rimorchio e servizio di rimorchio-manovra, pur se correlata a modalità e mezzi nautici più o meno complessi (nel rimorchio-manovra, un tipico rimorchiatore; nel traino-rimorchio, una unità da diporto ([8])), caratterizzata dalla peculiarità di fornire un ausilio alla navigazione in massima sicurezza, conferma, anche sotto tale ulteriore profilo, l'evidenziata appartenenza al medesimo *genus* del rimorchio disciplinato dal codice della navigazione.

In virtù dell'appartenenza al *genus* rimorchio, il servizio di traino è correlativamente da qualificare, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 84 del 1994, *servizio tecnico-nautico di interesse generale per la nautica da diporto* ([9]).

2/2004). Appare consentito qualificare tale codice come un testo unico di coordinamento, con carattere innovativo.

([8]) L'esigenza che l'attività di traino sia svolta da unità da diporto si evince dal combinato disposto dell'art. 49-*duodecies*, comma 7, d. lg. 229 e dell'art. 91-*septies*, comma 1, nonché dell'art. 91-*quinquies*, comma 1-lett. *a*, reg. att. Il citato comma 7, infatti, sembra porre un'espressa limitazione, in quanto «l'imbarcazione» deve possedere «i requisiti» stabiliti dal regolamento di attuazione. Di conseguenza, occorre fare riferimento a tale regolamento e, quindi, al solo mezzo nautico («unità da diporto») prescritto dall'art. 91-*septies* e come, del resto, confermato dall'art. 91-*quinquies*, comma 1-lett. *a*, che impone ai soggetti, che svolgono il servizio di traino, «la disponibilità giuridica di almeno un'unità da diporto iscritta nell'ATCN». Naturalmente, oltre alla suddetta iscrizione, necessita che siano dotate del certificato di idoneità di cui all'art. 91-*septies*-lett. *d*, nonché dell'annotazione sulla licenza di navigazione dell'uso commerciale «imbarcazione utilizzata per il servizio di assistenza e traino di imbarcazioni e natanti da diporto in mare» (lett. *b*). In considerazione della destinazione del servizio di traino ad unità da diporto «fino alla lunghezza di 24 metri» (art. 49-*duodecies*, comma 2), potrebbe tuttavia prospettarsi che possano essere ammesse a svolgere il suddetto servizio anche unità navali (navi), purché siano idoneamente predisposte per l'attività di traino di unità da diporto ex art. 49-*duodecies*, con una loro sostanziale equiparazione alla categoria delle unità da diporto. Sarebbe opportuno che tale idoneità sia certificata in base alla *ratio* dell'art. 91-*septies*. Del resto, la finalità del servizio di traino-rimorchio, inerente alla sicurezza della navigazione, dovrebbe indurre a privilegiare non una determinata tipologia del mezzo nautico, bensì il perseguimento della finalità stessa, senza dover ricorrere ai tipici rimorchiatori. È stato correttamente evidenziato, tra l'altro, che la potenza di tali specifici mezzi «potrebbe dimostrarsi spropositata» (U. La Torre, *Assistenza e traino*, cit., 57). Rileva, inoltre, sottolineare che l'attività di traino può essere svolta da unità da diporto a controllo remoto (art. 91-*decies*, comma 2, reg. att.), i cui requisiti tecnici saranno disciplinati da un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (art. 91-*duodecies*, comma 2, reg. att.).

([9]) Ai fini di tale qualificazione, rileva la prevalenza della tutela dell'interesse pub-

È evidente, pertanto, la prospettata differenziazione che intercorre tra le due fattispecie del traino-rimorchio e dell'assistenza, nonché la connessa autonomia giuridica di tali servizi (10). L'art. 49-*duodecies* sembra presupporlo, imponendo, in caso di «un pericolo attuale o presumibile per l'incolumità delle persone a bordo (11), o vi è la presenza o la possibilità di un inquinamento», «*anche*» all'operatore «chiamato per l'assistenza» l'obbligo di contattare immediatamente l'Autorità marittima (comma 4) (12). Non è da escludere peraltro che la suddetta imposizione possa essere stata dettata dalla competenza dell'Autorità marittima, in quanto la valutazione del grado di pericolo e, correlativamente, l'adozione dei connessi provvedimenti decisori spettano in via esclusiva a tale Autorità (art. 26-*bis* c.dip.), oltre che dal principio generale di tutelare i soccorritori (13). Tuttavia, rileva al riguardo che il secondo comma dell'art. 49-*duodecies*, richiamando espressamente le due fattispecie, si riferisca

---

blico alla sicurezza della navigazione ed alla sicurezza in ambito portuale (nell'ampia nozione che si evince dall'art. 3 della legge n. 230/2016 e dall'art. 2-n. 16 reg. Ue 2017/352), rispetto ai connessi aspetti d'ordine commerciale. Il profilo pubblicistico (servizio di interesse generale), sebbene coesista con il profilo privatistico (rapporti tra l'operatore che effettua il servizio di traino e il navigante diportista), assume rilevanza assorbente in quanto costituisce la stessa ragione giuridica dell'istituzione del servizio, avvalorata dalla competenza dell'Autorità marittima con riguardo al suo corretto svolgimento, in aderenza, del resto, al tipico servizio di rimorchio. In tema di servizi tecnico-nautici, S. Zunarelli, *Servizi portuali di interesse generale nella disciplina della legge 28 gennaio 1994, n. 84,* in *Dir. trasp.* 1995, 441; S.M. Carbone - F. Munari, *I servizi portuali ancillari alla navigazione tra esigenze di mercato e regole di sicurezza*, in *Dir. mar.* 1995, 941; F. Pellegrino, *Sicurezza nei porti e servizi tecnico-nautici*, in *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi nel Mediterraneo* (a cura di F. Pellegrino), Napoli, 2013, 245; A. Zampone, *Servizi tecnico-nautici ancillari alla navigazione* in *Demanio marittimo e porti. Spunti di studio* (a cura di L. Tullio e M. Deiana), Cagliari, 2014, 397; E.G. Rosafio, *Il quadro dei servizi tecnico-nautici alla luce della l. 1 dicembre 2016, n. 230 e del Reg.(UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017: prime osservazioni*, in *Dir. mar.* 2017, 996; U. La Torre, *I servizi tecnico-nautici dopo la legge istitutiva dell'Autorità di sistema portuale*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 449; A. Xerri, *I servizi tecnico-nautici alla luce della riforma portuale,* in *Riv. dir. nav.* 2020, 1183; L. Ancis, *Il pilotaggio – Un istituto in evoluzione,* Napoli, 2022, 48.

(10) Per la medesima tesi, U. La Torre, *Assistenza e traino,* cit., 46.

(11) In tema di soccorso di persone in mare, A. Marino, *Il rifiuto di prestare soccorso a persone in pericolo di perdersi in mare: inosservanza del dovere e profili di responsabilità*, in *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione,* cit., 307.

(12) Tale obbligo «di contattare immediatamente l'Autorità marittima» comporta, nel contempo, la possibilità di dare «notizia» di un'unità da diporto in pericolo, in modo da consentire a detta Autorità di adempiere al dovere di intervenire, ai sensi dell'art. 69 c. nav.

(13) Il suddetto principio, infatti, è applicabile a tutte la graduazioni del pericolo, indipendentemente dalla riconducibilità alle fattispecie di cui agli art. 489 e 490 c. nav. e dalle situazioni di pericolo, come intese da tali disposizioni o dalla Convenzione di Londra-*Salvage* (art. 1, lett. *a*).

indeterminatamente alla «assistenza». La suddetta indeterminatezza ha inevitabilmente condotto ad una disciplina non coerente con la finalità primaria di perseguire un più intenso grado di sicurezza della navigazione da diporto. In particolare, la valenza pubblica derivante dalla intrinseca e peculiare qualificazione di *servizio tecnico-nautico di interesse generale per la nautica da diporto* avrebbe dovuto indurre il legislatore a dettare una disciplina autonoma ed adeguata per il servizio di traino-rimorchio.

2. Rilievi critici alla disciplina del codice della nautica da diporto e del relativo regolamento di attuazione del 2024 alla luce della tutela della sicurezza della navigazione – L'assenza di una corretta impostazione ha determinato che, per effettuare il servizio di traino-rimorchio, sia richiesta una mera «*comunicazione* alla Capitaneria di porto», anche nell'ipotesi dell'esercizio da parte di soggetti privati «associati», che, dunque, operano con apposita organizzazione. Detta organizzazione, per la sua permanente destinazione all'attività di traino, non può comportare la sola comunicazione per «l'immediato avvio dell'attività» (art. 91 *quinquies*, comma 2, reg. att. del 2024) (14), bensì deve essere sottoposta a *preliminari* controlli dell'Autorità marittima, essendo coinvolta la sicurezza della navigazione (15), tanto più che, come rilevato, questa non solamente costituisce, insieme alla prevenzione dell'inquinamento in mare (16), la specifica finalità dell'istituzione del servizio di traino-rimorchio, ma è a fondamento della qualificazione di servizio tecnico-nautico di interesse generale. È da considerare, inoltre, che viene altresì coinvolta la sicurezza di un ambito portuale. Luogo di destinazione del traino-rimorchio, infatti, deve essere «una struttura per la

(14) La disposizione inequivocabilmente sancisce che la presentazione della comunicazione di inizio attività «consente l'*immediato* avvio dell'attività». Comunque, il proposto principio è da applicare anche nei confronti di qualsiasi soggetto (pur se singolo) che svolga il servizio di traino-rimorchio.

(15) Si vedano, in specie, l'art. 3 legge n. 84 del 1994, l'art. 9, comma 1, legge n. 172 del 2003 e l'art. 26-*bis* del cosiddetto codice della nautica da diporto. Occorre nel contempo specificare che, proprio per essere coinvolta la sicurezza della navigazione, non può rivestire rilievo determinante l'iscrizione alla Camera di commercio industria artigianato e agricoltura (art. 91-*quinquies*, comma 3, lett. *d*).

(16) Nell'ambito della nozione unitaria «sicurezza», debbono essere ricompresi non solamente la navigazione, il porto e la nave, ma anche il profilo ambientale, cioè la tutela delle acque marine e dell'ambito marino, nel più lato senso di sostenibilità ambientale, che coinvolge pur sempre tutti gli elementi sopra ricordati. In sintesi, un *interesse pubblico unitario* (R. Tranquilli Leali, *La sicurezza in ambito portuale e poteri dell'Autorità marittima*, cit., 516). È stato osservato che i beni ambientali costituiscono una proprietà «di terzo grado», non più privata e neppure statale, con l'ulteriore conseguenza «che non tutto può essere governato dalla logica proprietaria e che si allargano le frontiere della non appropriabilità» (S. Rodotà, *Repertorio di fine secolo*, Roma-Bari, 1992, 143).

nautica da diporto» (art. 49-*duodecies*, comma 5), che, in base al combinato disposto dell'art.2, lett.*a* e *b*, d.P.R. 509/1997 e, più specificatamente, dell'art.4, comma 3, lett.*e*, legge n.84/1994, appartiene alla categoria dei porti([17]).

Non si vuole certamente sostenere che debba essere assentita una concessione come previsto dall'art. 101 c.nav. ([18]), ma che sarebbe da prevedere, oltre ad una *preliminare* attività di controllo dei requisiti tecnico-professionali degli operatori che intendono svolgere il servizio e dei requisiti dei mezzi utilizzati, altresì un'*espressa* autorizzazione, in conformità alla *ratio* dell'appena citato art.101 c. nav., nonché in base al principio generale enucleabile dall'art.1171 c.nav., che sanziona l'esercizio abusivo del servizio di rimorchio (cioè, svolto «senza» la prescritta concessione) ([19]). La proposta autorizzazione garantirebbe, in ogni fase del servizio, una maggiore tutela dell'interesse pubblico alla sicurezza della navigazione, senza compromettere l'esigenza di semplificazione perseguita dal codice della nautica da diporto. Infatti, non inciderebbe sulle attività nautiche dei diportisti e, in ogni caso, è da ricordare che il richiamato interesse pubblico alla sicurezza della navigazione significativamente costituisce la *sola* condizione in grado di vietare lo svolgimento del servizio di traino-rimorchio (art. 49-*duodecies*, comma 5, d.lg. 229 del 2017). Per il perseguimento di tale interesse pubblico, di conseguenza non pare idonea una vigilanza *ex post*, che sembra invece emergere dall'obbligo di «comunicare tempestivamente» all'Autorità marittima le attività svolte (art.49-*duodecies*, comma 5) e che trova conferma nell'art. 91-*quinquies*, comma 8, del regolamento di attuazione del 2024, laddove demanda alla Capitaneria di porto di accertare il possesso dei requisiti richiesti entro il termine di sessanta giorni dal ricevimento della comunicazione di inizio attività. Nel periodo intercorrente tra la comunicazione ed i controlli, il servizio di traino potrebbe essere svolto anche in assenza di requisiti essenziali, con grave nocumento per la sicurezza della navigazione, così come per l'ambiente marino, in violazione non solamente dell'innovativa disciplina introdotta nel cosiddetto codice della nautica da diporto, ma altresì del dettato

---

([17]) La ricomprensione nella classificazione dei porti non è stata modificata dalla novella, di cui al d.lg. 13 dicembre 2017 n. 232. L'esclusione riguarda i soli punti di ormeggio (previsti nella successiva lett. *c* del citato d.P.R. 509).

([18]) L'emanazione di un provvedimento autorizzatorio risponde anche allo scopo di evitare che si formi, relativamente all'idoneità dei requisiti, il silenzio assenso e, dunque, l'applicazione di un istituto incompatibile con il potere discrezionale attribuito all'Autorità marittima in materia di sicurezza della navigazione. Tale generale principio è stato ribadito dal giudice amministrativo (Cons. St. 7 giugno 2022 n. 4660).

([19]) È configurabile, comunque, nel servizio di traino-rimorchio, un esercizio abusivo qualora non sia stata effettuata la «comunicazione» all'Autorità marittima, oppure non sia utilizzata un'unità da diporto iscritta nell'ATCN, od in assenza del prescritto certificato di idoneità.

costituzionale, in virtù del quale l'iniziativa economica privata, sebbene libera, non può essere svolta in modo da recare danno alla salute, all'ambiente ed alla sicurezza (art. 41, commi 1 e 2). Ne deriva che, senza che siano stati effettuati i suddetti controlli, non si può consentire di svolgere («intervenire») l'attività di traino, prevista dal d.lg. 229/2017. Ne rimarrebbe compresso lo stesso potere conferito all'Autorità marittima (art.68, comma 1, c.nav.), in quanto sarebbe condizionato, sia pure temporaneamente, dall'arbitraria volontà di soggetti privati, anche se non qualificati per un servizio tecnico-nautico di interesse generale. L'esigenza di una specifica qualificazione e, dunque, il possesso dei requisiti essenziali, d'altra parte, si rinviene nell'art. 91-*quinquies* (comma 7, reg. att.) che impone l'obbligo dell'esercizio del servizio in via diretta e con l'espresso divieto di affidamento ad altri soggetti.

In applicazione del secondo comma del citato art. 68 c. nav., correttamente l'art. 91-*quinquies* (comma 10, reg. att.) ha previsto l'iscrizione, in un apposito registro, delle «imprese» e, cioè, dei «soggetti privati, singoli o associati» ovvero delle «cooperative e gruppi ormeggiatori» di cui all'art. 14 della legge n. 84 del 1994 (art. 49-*duodecies*, comma 2), che effettuano il servizio di traino, come del resto emergeva chiaramente nella *Relazione illustrativa* allegata allo schema del decreto legislativo ([20]). L'art. 91-*nonies* (comma 1, reg. att.) ribadisce la rilevanza dell'iscrizione, prescrivendo che il servizio deve iniziare nella zona marittima di giurisdizione della direzione marittima di appartenenza della Capitaneria di porto di iscrizione al registro. Sebbene l'art. 91-*quinquies* preveda la suddetta iscrizione «in un apposito registro» al comma 10 e, quindi, dopo il comma 8, nel quale è demandato, sempre alla Capitaneria di porto, di accertare il possesso dei requisiti richiesti, il regolamento di attuazione non è tuttavia esplicito sulla sequenza temporale. In assenza di chiarezza, pare consentito ritenere che non sia stata recepita la sottolineata essenzialità di un'iscrizione precedente all'effettivo esercizio del servizio, così da privilegiare l'avvio dell'attività correlato alla sola comunicazione di inizio dell'attività stessa. In tal modo, può tra l'altro verificarsi che siano adottati, da parte dell'Autorità marittima, provvedimenti «di divieto di *prosecuzione* del servizio», prima ancora dell'accertamento del possesso dei requisiti richiesti. Siffatti provvedimenti, invece, debbono interve-

([20]) La *Relazione illustrativa* (allegata allo schema del decreto legislativo, dal quale è poi originato il d.lg. 229/2017) prevedeva testualmente «L'attività può essere svolta da soggetti privati, singoli o associati […] *iscritti nei registri di cui all'articolo 68, secondo comma,* del Codice della navigazione». Nel testo definitivo, dell'art. 49-*duodecies*, invece, si rinviene, al secondo comma, la diversa formulazione «previa […] e comunicazione alla Capitaneria di porto competente *per le attività di cui all'articolo 68 del codice della navigazione.* La citata *comunicazione consente* agli operatori *di intervenire* …». Come già evidenziato, anche il regolamento del 2024 ribadisce tale impostazione.

nire soltanto nella specifica ipotesi (comma 9 dell'art. 91-*quinquies*) «di *perdita* anche di uno solo dei requisiti previsti», accertata nel corso del potere di vigilanza, attribuito alla competenza dell'Autorità marittima, in ordine alla *permanenza* di tali requisiti.

La mera comunicazione di inizio di attività, per converso, può valere per il servizio di assistenza, considerate le ricordate attività individuate dal legislatore (lett. *a-d*, comma 4, art.49-*duodecies* d.lg. 229/2017) sostanzialmente ricollegabili a quelle di un'officina mobile. La differenziazione trova fondamento, come in precedenza evidenziato, nell'essere l'assistenza e il traino-rimorchio due istituti diversi ed autonomi.

3. Considerazioni conclusive – È indubbiamente da condividere l'introduzione, nel cosiddetto codice della nautica da diporto, di una disciplina indirizzata ad una migliore tutela della sicurezza della navigazione da diporto e dei naviganti diportisti. Necessitava, peraltro, delineare una disciplina più aderente alle diverse fattispecie del servizio di traino-rimorchio e del servizio di assistenza, in conformità ai principi che reggono la materia «navigazione». Sebbene il settore della navigazione da diporto richieda una disciplina semplificata, questa non può sottrarsi ai principi caratterizzanti gli istituti delineati dal codice della navigazione, ai quali possono essere ricondotte le fattispecie del servizio di traino-rimorchio e di quello dell'assistenza. La navigazione da diporto, infatti, è inserita nel fenomeno unitario della «navigazione» e, dunque, nel sistema organico del codice della navigazione (21). Le disposizioni del cosiddetto codice della nautica da diporto, invece, sembrano sovente ispirarsi più alla disciplina del settore della circolazione stradale che a quella della navigazione marittima (22). Eppure la stessa giurisprudenza ha posto in evidenza l'autonomia giuridica che sussiste tra codice della navigazione, legislazione di carattere speciale, e le disposizioni che disciplinano la circolazione stradale, che costituiscono una normativa a sua volta di carattere speciale (23). Diversi, d'altro canto, sono gli ambiti, nei quali si svolge l'attività di traino: l'uno acqueo («in mare»), l'altro terrestre. Così come sono sottoposte a diverso rigore le esigenze di sicurezza che debbono essere garantite dal

---

(21) Per tutti, A. Antonini, *La legislazione sulla navigazione da diporto nel sistema del diritto della navigazione,* in *Il diporto come fenomeno diffuso* (a cura di M.M. Comenale Pinto, E.G. Rosafio), Roma, 2015, 27.

(22) In via generale, è stato autorevolmente affermato che la «operazione di trapianto» di norme del codice civile «deve essere molto accorta» (G. Pescatore, *Sintesi conclusiva*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, a cura di L. Tullio e di M. Deiana, Cagliari, 1993, 459).

(23) Sul presupposto di tale autonoma specialità, è stata esclusa l'applicabilità in via analogica alla materia della navigazione delle disposizioni che disciplinano la circolazione stradale. In termini, Cass. 21 giugno 2022 n. 19928.

soggetto che effettua l'attività in questione. In base al combinato disposto degli art. 101-107 c.nav. e dell'art. 49-*duodecies* c.dip. nonché dell'art. 91-*quinquies* e 91-*septies* del relativo regolamento di attuazione, sono richiesti precisi requisiti, relativamente ai soggetti ed ai mezzi. Sono poi previsti costanti controlli da parte dell'Autorità marittima, in quanto l'attività di traino-rimorchio è indirizzata, come più volte rilevato, alla specifica sicurezza della navigazione marittima (in specie, comma 5 del citato art. 49-*duodecies*), che coinvolge nel contempo il principio cardine e tradizionale della salvaguardia della vita umana in mare, oltre che l'interesse pubblico alla tutela dell'ambiente marino, anche alla luce del novellato art. 9 cost. (24). Gli art. 63 (*traino di veicoli*), 105 e 165 (*traino di veicoli in avaria*) c. strada (d.lg. 285/1992), invece, sono prioritariamente indirizzati alle modalità di svolgimento del traino e agli alternativi sistemi di segnalazione (25), anche per il motivo che qualsiasi «autoveicolo può trainare un veicolo», senza che sia imposto il possesso di requisiti professionali o tecnici ai soggetti ed agli autoveicoli che effettuano tale operazione. È altrettanto diversa la tipologia dei mezzi che attuano il traino (26): un'imbarcazione da diporto (mezzo nautico), necessariamente iscritta nell'ATCN, nel traino-rimorchio; un autoveicolo (mezzo terrestre) nel traino terrestre. L'unico elemento comune è dato dall'inidoneità a navigare o a circolare dell'elemento da trainare, ma tale presupposto, anche per le considerazioni suesposte, non consente di ricondurre il traino-rimorchio al traino terrestre.

La sottolineata autonomia dovrebbe quindi indurre il legislatore a maggiore prudenza, anche perché, si ribadisce, semplificazione non può essere intesa quale recepimento di una disciplina non attinente alla «navigazione», come quella relativa alla circolazione stradale, bensì come semplificazione delle norme proprie del fenomeno «navigazione». Un richiamo, anche se solo implicito, alla circolazione stradale, tra l'altro, finisce per riflettersi di fatto sul regime delle competenze, inducendo altre Autorità, che istituzionalmente non sono chiamate ad operare *in mare* (27), ad attribuirsi l'esercizio di poteri, che spettano

---

(24) È altresì da considerare che l'ausilio per il traino-rimorchio di un'unità da diporto è dato ad una particolare categoria di naviganti, che non sono in possesso dell'esperienza e delle conoscenze tecniche degli armatori degli elementi da rimorchiare nel tipico servizio di rimorchio-manovra.

(25) L'art. 105 riguarda la fattispecie del traino di macchina agricola. Con riguardo al traino cosiddetto terrestre, si rinvia a U. La Torre, *Assistenza e traino*, cit., 52.

(26) Sulla rilevanza della tipologia del mezzo che effettua il traino-rimorchio, U. La Torre, *Assistenza e traino*, cit., 53.

(27) Diverse, del resto, sono le attribuzioni in materia di sicurezza *del mare*, anche ai sensi del d. 15 agosto 2017 del Ministro dell'interno, che comunque detta una clausola di salvaguardia dei compiti e delle funzioni riservati dalle vigenti normative al Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera.

esclusivamente all'Autorità marittima.

In sintesi, il legislatore avrebbe dovuto disciplinare il servizio di traino-rimorchio tenendo presente i principi informatori dell'istituto del rimorchio, riconoscendo correlativamente la qualificazione di servizio tecnico-nautico di interesse generale, e non riferirsi, come in precedenza rilevato, ad un'indeterminata «assistenza», molto vicina al traino terrestre. Ne sarebbe conseguito un esercizio effettivamente informato a garantire, in ogni sua fase, la sicurezza della navigazione, soprattutto se sulla base di un preliminare atto formale, pur se semplificato (autorizzazione) rispetto all'obbligatorio provvedimento concessorio richiesto dall'art. 101 c.nav., così come dall'art. 225, comma 2, c. nav. per il traino nella navigazione interna ([28]).

Da ultimo, in considerazione della categoria dei destinatari del servizio (i naviganti diportisti), è da segnalare l'assenza, anche nel regolamento di attuazione, di qualsiasi riferimento a criteri per l'individuazione delle tariffe, nonostante l'opportuno richiamo all'art. 491 c.nav. presente nella citata *Relazione illustrativa* (p. 25). Queste sembrano, quindi, essere rimesse al solo soggetto che attua l'attività di traino-rimorchio ([29]), sebbene la loro entità costituisca da sempre una delle questioni più vivaci, proprio in riferimento alla navigazione da diporto ([30]).

([28]) In materia di traino nella navigazione interna, cfr., U. La Torre, *Assistenza e traino*, cit., 53 e 59.

([29]) Naturalmente, a condizione che siano rispettate le regole previste dal codice della nautica da diporto e dal relativo regolamento di attuazione.

([30]) È una scelta non aderente alla *ratio* di agevolare il diportista, che dovrebbe essere rispettata soprattutto in un momento di difficoltà nella navigazione. Quando il servizio di traino-rimorchio sarà svolto con carattere di continuità, è presumibile che gli operatori tenderanno, sulla base dei buoni di servizio del rimorchio-manovra, a predisporre condizioni generali che, in assenza dei richiamati criteri, ridurranno ancor più la tutela dei naviganti diportisti.