

ILTRASPORTO PASSEGGERI NON DI LINEA

Cenobio 1° dicembre 2007

Le normative che regolano la costruzione, l'iscrizione delle navi, l'attività di trasporto pubblico non di linea sono quelle che regolano di fatto tutto il settore della navigazione in acque interne a cominciare dal:

* [Regio Decreto del 1° 11 luglio 1913, n° 959](#)

che approvò il testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulle fluitazioni.

Al quale seguì il

* [Regio Decreto del 17 novembre 1913, n° 1514.](#)

per l'approvazione dell' annesso regolamento per l'esecuzione delle opere concernenti la navigazione interna, qualificate nuove.

Il

* [Regio Decreto di Legge del 9 maggio 1932, n° 813.](#)

dettò le Disposizioni sulla circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore ad uso privato e successivamente il

* [Decreto Ministeriale del 31 gennaio 1933](#)

sancì le norme per l'applicazione del Decreto stesso.

La pietra miliare venne posta, però, in pieno conflitto bellico, con il

* [Regio Decreto 30 marzo 1942, n° 327.](#)

Approvando il Codice della Navigazione.

Al termine del conflitto, con il

* [Decreto Presidenziale del 23 agosto 1946](#)

venne costituito il Comitato Superiore della Navigazione Interna e con il

* [Decreto Ministeriale 24 giugno 1948, n° 15999/501,](#)

furono istituite le Sezioni per la Navigazione Interna.

Una spinta decisiva fu data con l'approvazione del Regolamento per la Navigazione Interna sancita con il

* [Decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n° 631](#)

Gi anni che vanno dal 1950 al 1965 furono i più produttivi in materia di provvedimenti per lo sviluppo della navigazione interna in generale con il:

* [D.P.R. del 26 giugno 1950](#)

che ripartì in zone il territorio della Repubblica agli effetti d'ordinamento amministrativo della navigazione interna e istituì gli Ispettorato di porto e, dal 1956 al 1965, una serie di Decreti Ministeriali delimitarono tali zone.

Poi il

* [Decreto Ministeriale 10 agosto 1951](#),

approvò i modelli di alcuni libretti occorrenti per i servizi della Navigazione interna, in attuazione del relativo regolamento approvato con D.P.R. 28 giugno 1949, n° 631.

Il

* [Decreto del Presidente della Repubblica 17 luglio 1951](#),

dettò le direttive per l' applicazione dell' Art. 162 del regolamento per la navigazione interna concernente le norme per l'accertamento del requisito di navigazione.

Il

* [Decreto Ministeriale - 13 dicembre 1951](#),

dettò le norme per l' esercizio dei servizi pubblici non di linea per il trasporto di persone per conto di terzi con navi sulle vie d'acqua interne.

Il

* [Decreto Ministeriale - 1 aprile 1952](#)

approvò il modello delle matricole del personale navigante della navigazione interna in attuazione del relativo regolamento approvato con D.P.R. 28 giugno 1949, n° 631.

Il

* [Decreto del Presidente della Repubblica 10 ottobre 1956, n° 1278](#)

si occupò della stazzatura delle navi adibite alla navigazione interna

Il

* [Decreto del Presidente della Repubblica 19 gennaio 1957, n° 332](#)

dettò le norme relative agli accertamenti sanitari per l' iscrizione nelle matricole del personale navigante della navigazione interna e per il conseguimento dei rispettivi titoli professionali.

Ed il

* [Decreto Ministeriale del 21 luglio 1959](#)

dettò i Programmi d' esame per il conseguimento dei titoli professionali della navigazione interna e i Programmi d' esame per il conseguimento della qualifica di “ Autorizzato ” .

Ma soprattutto, in questo periodo, fu creato l' [Ufficio Speciale della Navigazione Interna](#) che ebbe le mansioni di coordinamento tecnico fra le varie Sezioni, le varie zone della navigazione interna. Fu il punto di riferimento degli uffici periferici preposti.

Il 1971 vide la nascita della

* [Legge del' 11 febbraio 1971, n° 50 – Norme sulla navigazione da diporto.](#)

e del

* [Decreto Ministeriale del 16 febbraio 1971](#)

che istituì il nuovo titolo professionale di pilota-motorista per il personale navigante della navigazione interna.

Ma purtroppo

Gli Art 4, 5, 6, 7, 14, 15 del D.P.R. 14 gennaio 1972, n 5 e gli Art. 7, 14, 15, 87, 98 del D.P.R. 24 luglio 1977, n° 616 trasferirono alle Regioni, a statuto ordinario, le funzioni amministrative già esercitate dallo Stato in materia di navigazione lacuale, lagunare, sui canali navigabili ed idrovie che si svolge nell' ambito territoriale di una regione, nonché le funzioni già esercitate dallo Stato in materia di porti lacuali e di porti della navigazione interna.

L'Ufficio Speciale della Navigazione Interna venne soppresso e con la sua soppressione si perse il coordinamento tecnico e forse legislativo del settore.

Nel frattempo, con il

* Decreto Ministeriale del 28 luglio 1979,

si approvò la tabella riguardante la forza minima e la composizione degli equipaggi delle navi addette alla navigazione sulle acque interne e fu istituito il titolo professionale di timoniere e le qualifiche di marinaio aiuto-timoniere e marinaio aiuto-motorista.

E così, negli anni, si sono, via via, concretizzati due indirizzi, due anime ben distinte della navigazione interna : quella lacuale-lagunare (navigazione effettuata, quasi esclusivamente, per il trasporto passeggeri come la Navigazione Laghi o l' ACTV di Venezia) e quella fluviale (quasi esclusivamente effettuata per escursioni turistiche ambientali, a carattere stagionale.)

Alcuni Comuni si dotarono di un Regolamento. Come esempio, porto all'attenzione il Regolamento adottato dal Comune di Cremona. Mi sembra che possa, degnamente, sintetizzare la disciplina dei servizi non di linea di trasporto di persone, espletati con carattere di imprenditorialità, in forma professionalmente organizzata e a scopo di lucro.

Sono esclusi, quindi, come si può notare:

- i servizi esercitati su percorsi fissi, o con orari fissi, o con periodicità stabilita, o offerti gratuitamente da Associazioni per scopi culturali o sportivi.
- il servizio di trasporto di cose, sia in conto proprio che per conto terzi.
- il servizio di noleggio senza conducente con natanti a remi e a motore, comprese le attività di noleggio delle unità da diporto di cui art. 13 della legge 50/71 e successive modificazione (vedi il Decreto Legislativo del 18 luglio 2005, n° 171)

A questo proposito voglio evidenziare che il recente Decreto Legislativo del 18 luglio 2005 n° 171 , prevedendo l'attività di noleggio dell'imbarcazione da diporto senza il limite delle 12 persone, limite previsto, invece, dalla precedente normativa, ha finito per penalizzare solo il trasporto pubblico non di linea in acque interne perché disciplinato da norme più vincolanti e sottoposto a licenze comunali non previste in acque marittime.

Nel Regolamento allegato si può notare, anche, che l' idoneità professionale , ovvero l' iscrizione al ruolo dei conducenti di natanti adibiti a servizio pubblico non di linea, istituito presso la Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura (art. 6 della Legge n° 21/92) è un requisito richiesto per il rilascio della licenza comunale.

Il programma d'esame per ottenere l'iscrizione al ruolo dei conducenti è identico a quello previsto per ottenere la qualifica di "autorizzato" della navigazione interna. Quindi inutile e dispendioso per chi possiede già la qualifica di "autorizzato".

Sono solo alcuni esempi, ma che denunciano il fatto che è necessaria un maggior coordinamento fra le normative regionali, nazionali e, a questo punto, anche a livello europeo.

E' essenziale, quindi, uniformare le norme ed i Regolamenti in chiave europea, cominciando da quelle che regolano la costruzione e la sicurezza delle imbarcazioni, la tenuta dei documenti di bordo per poi passare ai "Titoli Professionali della navigazione interna".

Ed è a questo ultimo argomento che vorrei dedicare qualche minuto in più per ribadire che è assolutamente necessario portare delle modifiche ai programmi di esame per conseguire i vari Titoli Professionali, fermi ancora alle esigenze del 1959. Che è necessario uniformarli a livello europeo per incrementare il mercato del lavoro, frenato anche da normative penalizzanti ed obsolete relative ai requisiti fisici e ai requisiti per poter accedere agli esami ministeriali stessi.

E che è indispensabile che le Istituzioni abbiano un occhio di riguardo a sostegno non solo delle infrastrutture, ma anche per le attrezzature affinché possono essere adeguate alle mutate esigenze e alla mutata sensibilità dell'utenza al territorio.

Un grazie per la Vostra attenzione