

21/04/22 18:25

Il Codice della navigazione compie 80 anni e per associazioni e giuristi è arrivato il momento per un check-up

A Roma la prima tappa dell'evento itinerante, "Gli 80 anni del Codice della navigazione: passato, presente e futuro". Al centro del dibattito le innovazioni da apportare alla raccolta di leggi



di Marco Valentini

**Roma** - La giornata inaugurale della serie di incontri prevista per la celebrazione degli ottanta anni del Codice della navigazione, si è svolta a Roma nel giorno del suo Natale. Per l'evento, organizzato presso la sede della Facoltà di Giurisprudenza della Sapienza, è stato scelto il nome: "Gli 80 anni del Codice della navigazione: passato, presente e futuro". Il messaggio che si è voluto veicolare e che è, infatti, emerso dal dibattito è quello dell'imprescindibile legame che deve agganciare la storia del nostro Paese, marittimo per collocazione geografica e per tradizione, alle sfide che l'Italia si trova a dover fronteggiare nel presente e nel futuro prossimo. Partendo dall'ottima base che rappresenta il testo del Codice, tutti gli intervenuti hanno concordato nel ritenere necessario un check-up a cui va sottoposto.

Un tagliando attraverso il quale individuare i punti da migliorare per consentire sistema di essere maggiormente pronto agli enormi e rivoluzionari cambiamenti che si prospettano o che sono già in atto.

A sottolineare con una certa enfasi questa urgenza riformatrice, sono stati i rappresentanti delle associazioni degli armatori: Luca Sisto, Direttore generale di Confitarma, e Alberto Rossi, Segretario generale di Assarmatori. "Oggi festeggiamo il compleanno di un ottantenne, in splendida forma e concepito da maestri del diritto e illuminati giuristi", ha esordito Sisto. "Non possiamo però chiedere a un ottantenne, che ha dimostrato di essere un grande maratoneta, di gareggiare per i cento metri. E noi ci troviamo in un contesto economico e industriale in cui stiamo correndo i cento metri. E lo facciamo in una competizione globale che ci vede clamorosamente perdenti in termini di regolamentazione", ha proseguito il Direttore generale di Confitarma. "Ci avviciniamo a un momento delicato - ha poi spiegato il rappresentante di categoria rivolgendosi al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini - in cui non saremo più "costretti" ad avere il tricolore a poppa e, quindi, ad utilizzare la straordinaria bellezza del Codice della Navigazione. Questo perché si potrà cambiare nazionalità, basandosi su un altro Codice (maltese, cipriota, portoghese etc.) Allora, per permettere a questo splendido ottantenne di superare anche i cento anni di longevità, noi dobbiamo semplificare, sburocratizzare e digitalizzare. Dal punto di vista politico, rivendicare autonomia e specificità del Codice della navigazione, riformandone il testo, significherebbe rivendicare e riconoscere la marittimità del Paese", ha concluso Sisto.

Diverse le preoccupazioni espresse da Rossi, ma medesima la richiesta di revisione del Codice e di attenzione da parte della politica al mondo dello shipping: "La transizione energetica comporta un percorso che tenga conto dei pilastri della sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Quindi deve essere una transizione che non sia una rivoluzione che miete vittime nel ceto marittimo e portuale". Nello specifico, il Segretario generale di Assarmatori, ribadendo di credere nella bontà del progetto che vuole l'Europa come epicentro della lotta contro i gas climalteranti, ha invitato i dirigenti politici "a meditare sulla proposta della Commissione Europea, in questo momento all'attenzione della commissione Trasporti del Parlamento Europeo, che ha sottolineato l'importanza di non applicare determinate regole al trasporto insulare. Su questo specifico punto c'è l'evidente possibilità di una violazione del principio di proporzionalità, che è uno dei pilastri del diritto dell'Unione, perché l'Italia è il Paese che ha il più grande numero di persone che vivono nelle isole e di conseguenza rischia di pagare il prezzo più alto di questa pur giusta e corretta transizione energetica".

Rivendicando con orgoglio il ruolo svolto da AIDIM (Associazione Italiana di Diritto Marittimo) nel contribuire all'impulso per l'unificazione delle norme all'interno del Codice di Navigazione, anche il presidente dell'associazione, l'avvocato marittimista genovese Giorgio Berlingieri, ha sottolineato l'importanza di guardare al futuro. "Si parla di possibile revisione di un Codice che festeggia gli 80 anni, ed è normale, ci sono però anche altre leggi che andrebbero riformate e che rientrano nel corpo del Codice civile o che comunque non fanno di quello della navigazione. Ad esempio quella sulla difesa del mare. Occorrerebbe, poi, pensare anche a una migliore incorporazione delle convenzioni internazionali nel Codice per cercare di ratificarle in modo più armonioso", ha rilevato il numero uno di AIDIM.

La necessità di una spinta riformatrice è esigenza rimarcata anche da Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti. Il leader dell'associazione che raggruppa le AdSP italiane ha iniziato il suo intervento ricordando le integrazioni già apportate in passato, anche recente, in ambito portuale: "Tra i grandi momenti di novità troviamo la legge 841994, che ha introdotto le Autorità portuali o quella del 2016 che ha portato la novità delle Autorità di sistema portuale. Tutte regole che hanno attualizzato le necessità organizzative della portualità. Ora viviamo un momento in cui l'aggiornamento diventa ancora più fondamentale. Il mondo sta cambiando profondamente e in maniera "violenta" si procede alla modernizzazione del Paese. Sono in corso mutamenti che hanno bisogno di essere accompagnati da norme che in qualche modo permettano di gestire il più possibile i fenomeni. C'è bisogno di semplificazioni, di presa di responsabilità di tutti per superare i colli di bottiglia che possono rallentare il percorso".

Una risposta a questo tipo di istanze ha provato a fornirla il titolare del MIMS Giovannini, spiegando il tipo di approccio che, a suo modo di vedere, si dovrebbe tenere per apportare modifiche utili alla legislazione attuale. Secondo il ministro, di fronte alla velocità con cui procede l'innovazione tecnologica, c'è bisogno di andare per gradi. "Non sono convinto che si debbano approntare grandi riforme, ma indubbiamente il Codice ha bisogno di un rinnovamento perché la realtà che stiamo vivendo è in continua evoluzione e intreccia sempre di più la navigazione marittima con quella aerea. La potenziale assenza del comandante, possibile grazie ad algoritmi sempre più avanzati, ad esempio ci imporrà di confrontarci con tutta una serie di effetti che saranno da regolamentare. Più in generale, invece, bisogna capire che siamo di fronte a delle scelte sistemiche ben precise da compiere. Dobbiamo essere in grado di delimitare il perimetro dei problemi e di comprendere quali grandi tematiche possono essere affrontate innovando il Codice della navigazione. Parlando di transizione energetica, ad esempio, non credo che le criticità possano essere superate in quel contesto. Dobbiamo stare attenti a non mettere tutte le uova nello stesso paniere", ha concluso il ministro.

Per riformare il Codice della navigazione in maniera adeguata, ci sarà dunque bisogno di una visione politica che sappia indirizzare l'opera dei giuristi. Ma è agli stessi esperti di diritto che sarà richiesto il compito arduo di essere all'altezza dei grandi maestri che hanno concepito quella raccolta di leggi nel lontano 1942. E questa capacità di andare oltre la mera competenza tecnica, è insita in chi si occupa di diritto della navigazione, secondo il preside di Facoltà di Giurisprudenza della Sapienza Oliviero Diliberto. L'ex Guardasigilli, infatti, ha detto che "questa disciplina richiede il multiforme ingegno del giurista, non la semplice tecnicità".

Insieme ai molti interventi volti principalmente a immaginare quale possa essere il futuro del Codice, nel corso dell'incontro sono state ripercorse anche le tappe che hanno portato al concepimento della raccolta. I contributi di Leopoldo Tullio, Emerito di Diritto della navigazione dell'Università Sapienza di Roma, e di Alfredo Antonini, Ordinario di Diritto dei trasporti dell'Università degli studi di Udine, hanno ricordato il grande contributo offerto da personalità accademiche di spicco come ad esempio Antonio Scialoja e Gabriele Pescatore. A fornire un esempio, invece, di come ancora oggi si possano trovare nel Codice della navigazione le risposte a temi di stringente attualità, è stato il Comandante generale del

Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera, Nicola Carlone. L'Ammiraglio ha spiegato che "un collega a Genova, durante la pandemia si è posto il problema di evitare le lunghe file dei marittimi che venivano imbarcati in capitaneria. Lui si è chiesto: 'Ma il Codice ci dà la soluzione?' La risposta è sì, e quindi abbiamo adottato un provvedimento, che sta per diventare ormai norma consolidata, suggerito dalla raccolta del 1942".

Altre occasioni per rinnovare il dibattito e, magari, discutere di eventuali proposte di aggiornamento che nel frattempo potrebbero essere state avanzate, saranno le altre tre tappe dell'evento, previste a Cagliari il 9 giugno, a Trieste il 16 settembre e di nuovo a Roma nel prossimo autunno.