

# **PROPOSTA DI REGOLAMENTAZIONE DELLA NAVIGAZIONE DEL KAYAK E DELLA CANOA IN ITALIA**

## **RELAZIONE PRELIMINARE**

**di**

Francesca Gastaldi

La lettura delle fonti sotto riportate e il confronto con la normativa degli stati Europei e oltre oceano, hanno rilevato grosse differenze con l'Italia per la navigazione del kayak e della canoa. Emerge che il complesso di norme e di interpretazioni che contraddistinguono il nostro paese ci penalizzano rispetto ai nostri colleghi europei e d'oltre oceano e, alla fine dei conti, palesano una realtà ben lontana dal garantire un'adeguata sicurezza della navigazione.

- 1) Per quanto riguarda le nostre acque interne ed esterne si evidenzia una normativa frastagliata e sperequativa. Esiste infatti un'ordinanza per ogni bacino di acqua lacustre e una per ogni tratto di zona costiera. Dove per tratto costiero si intendono poche decine di miglia). In alcuni casi esistono regolamentazioni diverse della navigazione riguardo ad uno stesso bacino lacustre (si veda i laghi condivisi con i paesi adiacenti presso il confine). L'effetto che si raggiunge è opposto alla volontà di semplificare e uniformare le norme nazionali come originariamente era stato dettato dalle stesse. Ciò non garantisce l'osservanza della legge, né da parte di chi esercita questo sport, né da parte di chi deve applicare le norme. Inoltre impedisce la crescita di un settore che potrebbe dare lavoro e sostegno in azioni di recupero ambientale e soccorso marino fluviale e lacustre.

Nello specifico l'attuale navigazione dei kayak e delle canoe è regolata:

- a) dalle ordinanze che ci obbligano a navigare entro 300 (o 400 o 500 a seconda del tratto costiero) metri dalle coste marine e lacustri. Il concetto di sicurezza della navigazione lungo le coste per i kayak e le canoe è stato stravolto: mentre essi POTEVANO navigare entro i 300 metri dalla costa (perché prive di motore e quindi non pericolose per i bagnanti) oggi DEVONO navigare entro i 300 metri.

La giurisprudenza ha lamentato più volte il ricorso smodato alla Ordinanza in deroga alla legge primaria. Questo smodato ricorso crea confusione in chi deve rispettare le norme e in chi deve operare per farle rispettare. Per di più, lasciando margine arbitrario di interpretazione ne facilita il non rispetto da parte dei più indisciplinati. La natura dell'Ordinanza, secondo quanto dichiarato dalla giurisprudenza, non sarebbe quella di legiferare ma piuttosto quella di intervenire in casi di eccezionalità quando sia ravvisato uno stato di allerta dovuto ad eventi eccezionali e occasionali.

- b) dalla L.171/2005, sovente scalcata dall'ordinanza di zona. Questa, secondo quanto asserisce la Guardia Costiera, ci impone di navigare entro un miglio in quanto i kayak e le canoe sarebbero inclusi nel p.to c) dell'art.27. Essi sarebbero assimilati dunque ai natanti da spiaggia (pattini, pedalò, yole, sandolini ecc...).

Da notare che i sandolini, yole e canotti sono imbarcazioni a propulsione umana tipicamente da spiaggia. Il sandolino è ormai anche fuori produzione.

Esiste una sostanziale differenza di capacità di navigazione tra imbarcazioni a propulsione umana di tipo da spiaggia e imbarcazioni rispondenti a certe caratteristiche. Queste ultime presentano caratteristiche tali da consentire la navigazione oltre i 300 metri o il miglio in sicurezza. Il riconoscimento di questa differenza pone il dettato della legge 171 sotto una diversa luce. Poiché, infatti, la L.171 non nomina i kayak e le canoe assieme ai sandolini nel p.to c) art.27, li farebbe di conseguenza ricadere nel p.to a), cioè nella navigazione consentita entro 6 miglia dalla costa e, qualora dovessero disporre della documentazione richiesta ( "dichiarazione di conformità" non essendo imbarcazioni a motore) anche oltre le sei miglia (p.to b dell'art.27).

Da non dimenticare che la navigazione d'altura, per determinate imbarcazioni a pagaia, è cosa praticata da millenni e in acque ben più tempestose del Mediterraneo. Nel corso degli anni numerose imprese, compiute da semplici cittadini allenati e avvezzi alla pagaia, e le stesse maratone organizzate a livello mondiale dalla ICF (Federazione Internazionale di Canoa) hanno dimostrato le capacità di navigazione di queste imbarcazioni.

- 2) Ulteriori considerazioni possono essere fatte se allarghiamo le vedute a livello internazionale europeo e d'oltre oceano. Gli organi europei preposti alla emanazione delle Direttive che abbiamo contattato

sostengono che se non c'è una direttiva che regola la navigazione del kayak e della canoa tale navigazione è libera. Un sondaggio effettuato con gli enti e le federazioni europee di canoa e kayak dimostra che effettivamente funziona così in Germania, Inghilterra, Scozia, Belgio, Norvegia, Svizzera e in parte Francia. Funziona così persino negli accordi presi sugli specchi d'acqua interni comuni (vedi Germania, Austria, Svizzera). Paradossalmente, la stessa Italia, nella convenzione sottoscritta con la Svizzera (per la navigazione del lago di Lugano e del Lago Maggiore), lascia libera la navigazione in quelle acque.

Dunque perché questo proibizionismo? A questa domanda la Guardia Costiera ci ha più volte risposto che alle nostre imbarcazioni mancano i requisiti previsti nell'allegato II della L.171. "Requisiti essenziali" per le imbarcazioni di altura. A quanto dichiaratoci dagli uffici preposti di Bruxelles, appare inconfutabile che tali requisiti siano richiesti solo ed esclusivamente per le unità da diporto a motore allo scopo di contenere le emissioni di gas e acustiche.

In ogni caso, a ben vedere, limitatamente al loro utilizzo e alla loro categoria, quella cioè di imbarcazioni che non generano emissioni di gas e acustiche, kayak e canoe rispondono anche a tali requisiti.

Oltre alle considerazioni tecniche qui fatte (siamo a disposizione per eventuali dimostrazioni e approfondimenti) volendo ragionare anche solo intuitivamente viene da chiederci: c'è per caso una legge che impedisce ad un cittadino di compiere a piedi la traversata dell'appennino o delle alpi o di fare il giro dell'Italia in bicicletta o a piedi? O ancora - per rimanere in ambito "marino" – di avventurarsi a nuoto a più di sei miglia dalla costa?

E' da queste considerazioni, da approfondito studio della normativa e da confronti con realtà italiane e non che ci apprestiamo a presentare questa proposta di navigazione del kayak e della canoa in Italia.

## **PROPOSTA DI NAVIGAZIONE DEL KAYAK E DELLA CANOA IN ITALIA**

*Redazione di*

Francesca Gastaldi

Marco Ferrario

Vittorio Pongolini

Marco Lipzier

I natanti a propulsione umana possono essere distinti in due classi:

- a) "imbarcazioni da spiaggia": mezzo di svago o da bagno costituiti o da una o più camere d'aria collegate, ovvero costituiti da materiale plastico o in legno con scafi galleggianti privi di supporti e con propulsione a pedali o a remi. Materassini pneumatici, pedalò, pattini o simili sono considerati imbarcazioni da spiaggia. Essi e ogni altra imbarcazione di lunghezza inferiore a 2,5 metri devono navigare entro 300 metri dalla costa.
- b) "imbarcazione a pagaia" (che per semplicità chiameremo *unità* nel prosieguo) indica un natante a propulsione umana mosso da una o più pagaie doppie o semplici. Sono considerati imbarcazioni a pagaia in particolare i kayak, le canoe, i surfski, e natanti analoghi. Essi, quando rispondono alle caratteristiche di seguito esposte possono navigare oltre i trecento metri dalla costa.

**Caratteristiche richieste per consentire alle unità di navigare oltre i 300m dalla costa:**

*STABILITA'*

Le unità con ponte coperto continuo o con riserve di aria chiuse e stagne\*, hanno un bordo libero adatto alla propria categoria di progettazione in grado di garantire la stabilità sufficiente. I test di stabilità sono fatti dal fabbricante.

Sui natanti con ponte coperto continuo il punto più basso del ponte non deve essere immerso nelle condizioni di carico limite previste dal fabbricante.

\* per “stagno” si intende che nelle condizioni di utilizzo abituale la quantità d’acqua che può penetrare all’interno della riserva d’aria è considerata insignificante.

### *GALLEGGIABILITÀ STRUTTURALE*

L’unità è costruita in modo da garantire caratteristiche di galleggiabilità adeguate alla propria categoria di progettazione e alla portata massima consigliata dal fabbricante. Sottoposta al test di galleggiabilità (pozzetto e gavoni allagati) deve garantire una spinta idrostatica ulteriore di almeno 15KG per persona ammessa.

### *APERTURE NELLO SCAFO , NEL PONTE E NELLA SOVRASTRUTTURA*

Eventuali aperture nello scafo, nel ponte e nella sovrastruttura non devono pregiudicare la resistenza strutturale dell’unità e la sua resistenza agli agenti atmosferici quando si trovano in posizione chiusa.

### *ALLAGAMENTO*

In caso di allagamento completo l’unità deve restare a galla in posizione orizzontale, completamente equipaggiata e non danneggiata.

### *ANCORAGGIO, ORMEGGIO; E RIMORCHIO*

Le unità devono essere munite di uno o più attacchi per punti di ancoraggio o di altro dispositivo atto a reggere, in condizioni di sicurezza, i carichi di ancoraggio, di ormeggio e di rimorchio.

### *DOTAZIONI A BORDO*

Equipaggiamento minimo in dotazione per la navigazione delle unità *entro un miglio*:

- a) sassola, o pompa di sentina (fissa o a mano) o sistema di auto-svuotamento,
- b) corno da nebbia o fischietto.

*oltre un miglio*: (in aggiunta)

- a) boetta fumogena a mano, due fuochi a mano a luce rossa, cartina geografica della zona navigata.

*Oltre sei miglia*: (in aggiunta)

- a) due razzi a paracadute a luce rossa, bussola e VHF-DSC.

Nel caso di navigazione in gruppo (di due o più canoisti) il possesso delle dotazioni di bordo (nello specifico: le segnalazioni luminose, la cartina geografica della zona e il VHF-DSC) è da riferirsi al gruppo come unica entità e non ad ogni singolo individuo.

### *SICUREZZA*

Nel caso di natanti in difficoltà le segnalazioni convenzionali da mostrare sono:

- agitare, con movimento circolare, una bandiera rossa, un fanale o un qualsiasi oggetto adatto a fare la stessa funzione;
- lanciare razzi rossi o mostrare altri segnali luminosi rossi;
- emettere un suono efficiente ad intervalli regolari ;
- eseguire lenti movimenti e ripetuti dall’alto verso il basso delle braccia allargate lateralmente o movimenti con la pagaia mossa dall’alto verso il basso;

Gli oggetti dell’equipaggiamento di sicurezza che lo richiedono, come i fuochi e le boette fumogene, devono essere pronti all’uso e trovarsi in un luogo stagno e completamente asciutto.

### *MEZZI DI SALVATAGGIO*

Per le unità in questione è obbligatorio trasportare l'equipaggiamento individuale di aiuto al galleggiamento e/o cinture di salvataggio. Attualmente sono considerati equipaggiamento individuale di aiuto al galleggiamento i giubbotti di salvataggio a 50N CE fino ad un miglio, e cinture di salvataggio i giubbotti a 100N CE fino a 6 miglia, 150N CE oltre sei miglia. L'equipaggiamento individuale di aiuto al galleggiamento e/o la cintura di salvataggio deve corrispondere alla taglia della persona che lo indossa e alla normativa ISO in vigore.

La disposizione non si applica alle unità che circolano entro i 300 metri dalla costa (come da tabella di salvataggio e dotazioni di sicurezza minime da tenere a bordo di imbarcazioni e natanti diporto in relazione alla distanza dalla costa o dalla riva - Guardia Costiera)

### *VISIBILITÀ E SEGNALI ACUSTICI*

Di notte, in condizione di buona visibilità, durante la navigazione, le unità devono portare un fanale ordinario a luce bianca visibile a 360° gradi a una distanza di almeno 1 miglio.

In condizioni di scarsa visibilità (nebbia, pioggia battente, nevischio) i natanti devono essere dotati di segnalatori acustici e di una bussola per poter navigare in sicurezza. Le unità che non possono emettere questi segnali non devono uscire in caso di scarsa visibilità. Quando, durante la navigazione il tempo si offusca, essi devono raggiungere, non appena le circostanze lo permettono, un porto o avvicinarsi alla riva.

I segnali acustici devono essere emessi sotto forma di suoni di intensità costante. Un suono breve deve avere la durata di circa un secondo, un suono prolungato una durata di circa quattro secondi. L'intervallo tra due suoni successivi è di circa un secondo.

### *NORME DI COMPORTAMENTO*

Le imbarcazioni a motore devono tenersi distanti dalle unità a propulsione umana (50 metri).

Le unità non devono ostacolare l'entrata e l'uscita da un porto. E' perciò vietata la sosta in prossimità dell'imboccatura di un porto.

Le unità non devono ostacolare la manovra delle imbarcazioni in servizio regolare che vogliono approdare ad un imbarcatoio o scalo oppure che si allontanano da questo.

Il conduttore deve accertarsi che la navigazione sia possibile senza pericolo. Egli adotta la rotta in base alle condizioni locali e prende tutte le misure precauzionali che il dovere di vigilanza richiede, in special modo per evitare:

- a) di mettere in pericolo o di molestare le persone,
- b) di causare danni ad unità o imbarcazioni, alla proprietà altrui, alle rive e alla vegetazione, o alle installazioni di qualsiasi natura che si trovano in acqua o sulle rive,
- c) di intralciare la navigazione o la pesca,
- d) di inquinare le acque o di alterare le sue proprietà.

### *RICHIAMO DELLE NORME INTERNAZIONALI DELLA NAVIGAZIONE (COLREG)*

- 1) Le unità devono agire in maniera da evitare la collisione, anche se si trovano con la precedenza di marcia
- 2) Le unità non devono usare le rotte delle navi. Se devono attraversarle devono farlo attraversandole a 90°
- 3) Le unità devono sempre tenersi pronte a cambiare linea di navigazione e farlo nella maniera più ovvia in modo che possa essere visto e che le sue intenzioni possano essere comprese.

Per la redazione della presente documentazione sono state analizzate le seguenti fonti:

- Direttiva 2013/53/UE
- Direttiva 94/25/CE
- Direttiva 2003/44/CE
- Direttiva 2001/95/CE
- Decisione 768/2008/CE
- Order no. 848 of 14 October 1992: issued by the Danish Maritime Authority
- Danish Maritime Authority L-Construction and equipment etc. of Recreational Craft.
- Ordinanza sulla navigazione delle acque Svizzere 08/11/1978 aggiornata al 01/01/2013.
- Convenzione Svizzera-Italiana per la navigazione del lago di Lugano e del lago Maggiore 16/12/1993 aggiornata al 01/03/2012.
- Modifiche alla Convenzione fra l'Italia e la Svizzera per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano. (<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=1432>)

- Role & Responsibilities Local Coastal Advisor and Local Waterways Advisor (21/03/2012): fonte: Canoe England Web site: waterways & environmental section.
- Access Arrangements for the shared use of non-tidal waters by manually powered craft: fonte Canoe England Web site: waters & environmental section.
- Paddlers' Access Code: fonte Canoe England Web site: waters & environmental section
- COLREGS for kayaking aide memoire: fonte <http://brittany-kayaking.com/>
- COLREG International Regulation for Preventing Collision at Sea: Lloyd's Register Rulefinder 2005 version 9.4
- D 224 28/10/2004: Ministère de l'équipement, des transports, de l'Amenagement du territoire, du tourisme et de la mer – Arrêté du 30 septembre 2004 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité de navires
- Where do the kayaks and Canoes fit into the Navigation Rules? Fonte: [www.gocoastguard.com](http://www.gocoastguard.com)
- L.171/2005 Codice della navigazione da di porto
- Decreto 29/07/2008 n.146 per l'attuazione dell'art 65 della L.171.
- mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza minime da tenere a bordo di imbarcazioni e natanti diporto in relazione alla distanza dalla costa o dalla riva  
([http://www.guardiacostiera.it/maresicuro/downloads/dotazionidisicurezza\\_upd20042010.pdf](http://www.guardiacostiera.it/maresicuro/downloads/dotazionidisicurezza_upd20042010.pdf))
- Circolare Ministeriale del 18/03/2009
- L.172 08/07/2003
- L.50 11/02/1971
- L.478/1999
- L.387 29/11/1999
- Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n. 26131/2009
- Il Conflitto tra autorità e regole: il caso del potere dell'ordinanza. Fonte: rivista dell'Associazione Italiana dei Costituzionalisti n. 00 del 02/07/2010 di Giuseppe Marazzita.
- Regolamento per la navigazione di acque interne Provincia di Roma – Dipartimento XIV Trasporti e Mobilità
- Ordinanze emanate dagli uffici marittimi dei vari tratti costieri italiani
- Ordinanza (accordo tra Germania, Austria e Svizzera) sull'approvazione e modifica del Regolamento della navigazione sul Lago di Costanza del 23/10/2013.
- Circolare Ministero Infrastrutture e Trasporti n. 0068485 del 28/07/2009