

Oggetto: Motori marini due tempi ad iniezione diretta. Obbligo di patente.
Firma sulle dichiarazioni di potenza.

La problematica legata all'utilizzo dei motori marini in oggetto a bordo delle unità da diporto, ha iniziato ad avere una precisa trattazione già con l'emanazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (Codice della nautica) quando all'articolo 39, nello stabilire l'obbligatorietà della patente nautica si è tenuto conto delle innovazioni tecnologiche nel campo dei propulsori marini, introducendo il concetto dei motori a due tempi ad iniezione diretta all'interno della citata norma. Tale tipologia di motore va quindi ad aggiungersi ai tradizionali motori a carburazione ed a ciclo diesel.

Peraltro lo stesso Codice della nautica nel recepire le disposizioni della direttiva comunitaria 2003/44/CE di modifica della direttiva 94/25/CE, stabilisce dei parametri obbligatori sia per le emissioni acustiche che per i gas di scarico dei motori commercializzati. Ed è proprio per consentire il rispetto dei parametri adottati che infatti l'art. 13 del codice della nautica ha vietato, a partire dal 1 gennaio 2007, la commercializzazione dei motori a scoppio a due tempi (a carburazione classica) che hanno maggiori difficoltà a rispettare i nuovi requisiti ambientali date le elevate emissioni di incombusti.

Tornando al nocciolo del problema si rileva come la struttura dell'articolo 39, nello stabilire l'obbligo della patente, tiene conto oltre che della tipologia del propulsore anche del parametro della cilindrata (compresi i motori ad iniezione diretta), creando una sorta di "gradualità" nello stabilire tale obbligo, in considerazione del grado di pericolosità connesso al rendimento ed alla potenza sviluppata dal motore stesso.

In ultima analisi, pur riconoscendo alla norma in esame una formulazione di non immediata interpretazione, si ritiene che il legislatore abbia voluto comunque esprimere la volontà di stabilire obbligo di patente al di sopra dei 1000 cc. per i motori ad iniezione diretta.

La questione rappresenta in ogni caso una interpretazione che ha bisogno del necessario coordinamento con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, al fine di evitare eventuali contenziosi sulla materia originati dall'azione di controllo in mare, per cui questa amministrazione centrale con il concerto del citato Comando Generale si adopererà per fornire direttive in tal senso agli uffici dipendenti.

Per quanto riguarda la questione connessa alla firma in originale delle dichiarazioni di potenza si ritiene che la produzione del documento possa ricalcare la procedura seguita per il rilascio della dichiarazione di conformità, rilasciata dal

costruttore o dal mandatario stabilito nella comunità, responsabile della costruzione e dell'immissione in commercio delle unità e dei componenti destinati al diporto. La dichiarazione di conformità, secondo quanto stabilito dall'allegato VIII al Codice della nautica, deve contenere, tra gli elementi previsti, nome e indirizzo del costruttore o del suo mandatario ovvero l'identificazione della persona autorizzata a firmare a nome del costruttore o del suo mandatario senza prevedere la firma autografa originale dei soggetti legittimati al rilascio del documento.

L'applicazione della firma stampata non pregiudica peraltro la possibilità da parte dell'amministrazione o di altri organi accertatori di effettuare le opportune verifiche nel caso sorgano dubbi sull'autenticità dei documenti rilasciati, per cui, nell'ottica di favorire l'acquisizione della documentazione tecnica da parte dell'utenza interessata sembra percorribile anche la soluzione più snella della stampa diretta della firma sul documento in questione.

Roma, 3 ottobre 2007