

# Barche d'interesse storico

di Andrea Petragani Ciancarelli

Il riconoscimento di interesse storico per una imbarcazione da diporto d'epoca da parte del ministero dei beni e delle attività culturali è diventato una realtà



**I**n questo secondo numero della presente rubrica ci occuperemo di un argomento che sarà senza dubbio di notevole interesse per i lettori della rivista, in particolare per i responsabili dei cantieri navali che si occupano di refitting delle imbarcazioni d'epoca.

Nel corso dell'ultimo anno chi vi scrive si è occupato per conto di un cliente, armatore di una imbarcazione d'epoca, della possibilità del riconoscimento formale di quest'ultima, in quanto bene di interesse culturale, da parte del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali. Difatti tale riconoscimento è formalmente previsto da parte del «Codice dei beni culturali e del paesaggio», (Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 41), entrato in vigore dal gennaio del 2004. Tale Codice all'articolo 10, comma 4, lettera (i), riconosce tra i beni culturali anche: «le navi e i galleggianti aventi interesse artistico, storico o etnoantropologico».

Tale imbarcazione, dopo una lunga attività di supporto alla procedura, ha ottenuto finalmente il formale riconoscimento di «bene di interesse culturale». È bene sapere che si trattava, secondo fonti dell'Ufficio Centrale Tutele del Ministero a Roma, della prima imbarcazione da diporto in Italia a essere riconosciuta dal Ministero dei Beni culturali. Difatti ciò è stato sancito per la prima volta con un decreto, da parte della Direzione Generale della Soprintendenza Regionale di competenza. L'atto sarà adesso trascritto all'interno del R.I.D. tenuto presso l'ufficio della competente Autorità Marittima.

## **Il riconoscimento formale**

Per chi vi scrive che ha curato la pratica per quasi un anno, ma direi per tutto il settore delle barche d'epoca, si tratta indubbiamente di una notizia degna di nota sotto diversi aspetti. Difatti il riconoscimento formale da parte del Ministero, rappresenta un preciso impegno da parte dello stato a riconoscere e a supportare una importante branca della storia della mariniera italiana, ma si tratta anche, di una notizia di rilievo nei confronti di tutti quei soggetti e operatori professionali coinvolti (cantieri, tecnici, periti). Certamente il merito di tale prestigioso riconoscimento va naturalmente

alla barca ma anche al suo proprietario che ne ha periodicamente curato con la massima dedizione lo stato conservativo.

Il riconoscimento è scaturito sulla base dell'indubbia unicità dell'imbarcazione, nonché in virtù delle originali caratteristiche costruttive dell'unità, oltre che sul suo stato di conservazione. Tutto ciò è stato tecnicamente confermato dalla relazione redatta da un noto consulente storico-navale, formalmente richiesta dalla Soprintendenza incaricata. Di assoluta rilevanza è stato poi il ruolo che ha avuto l'amministrazione centrale, in particolare l'Ufficio Centrale Tutele del Ministero, che certamente ha dimostrato di prendere a cuore la materia delle barche d'epoca, ma anche i vari uffici periferici delle Soprintendenze coinvolte, che hanno dimostrato grande dedizione in un contesto di procedure burocratiche certamente innovative vista la «nuova» materia.

## **Oneri e onori per l'armatore**

Tuttavia, da un punto di vista tecnico, è opportuno ricordare gli effetti scaturenti da tale riconoscimento avvenuto in applicazione del Codice dei Beni Culturali. Difatti allo stato attuale, la barca risulta vincolata così come un palazzo d'epoca o un quadro d'autore. Tutto questo naturalmente comporta delle precise responsabilità in capo al proprietario, non dimenticando che la categoria di «navi o galleggianti», così come sopra detto, va inserita all'interno di un contesto normativo di assai ampia portata, come si evince leggendo l'articolo 10 del Codice in questione.

Per quanto riguarda la procedura di riconoscimento, dobbiamo ricordare che secondo quanto stabilito dal «codice», è la Soprintendenza del luogo

## **■ Andrea Petragliani Ciancarelli**

Di formazione e cultura internazionale, ha compiuto i propri studi in Italia e all'estero. Da sempre diportista, ha navigato in tutto il Mediterraneo. Collabora con lo Studio legale Fogliani dal 2004. Si occupa da anni prevalentemente di Diritto della Nautica da Diporto. Si è dedicato alla revisione dello schema del nuovo Codice per la Nautica da Diporto previsto dalla nuova legge per la nautica del 2003. Consulente di società e associazioni operanti nel settore della nautica da diporto, è membro di associazioni marittime e di diportisti. Autore di articoli in materia di Yachting Law, partecipa sistematicamente ai convegni organizzati da associazioni ed enti operanti nel settore marittimo e del diporto. È docente di yachting law presso Viareggiofucina, the school of yachting.



di iscrizione dell'unità, l'organismo competente a svolgere la prima analisi esplorativa circa la sussistenza dei requisiti richiesti. Tale verifica per il riconoscimento dell'interesse culturale, che rappresenta in un certo senso il primo stadio della procedura di riconoscimento, si instaura quindi a istanza di parte, ed è pertanto l'armatore che deve chiedere formale verifica alla Soprintendenza sulla sussistenza dei requisiti richiesti dal codice. Sarà poi lo stesso ufficio territorialmente competente, che ai sensi dell'articolo 13 del codice, valutata la documentazione ricevuta, deve accertare, con un sopralluogo di un tecnico, l'effettiva sussistenza di

quelle peculiari caratteristiche stabilite dal Ministero. Tali risultanze giustificherebbero quindi tanto la formale dichiarazione di interesse culturale, quanto ancor di più l'emanazione del decreto di vincolo. La procedura si conclude con la Soprintendenza Regionale, che emettendo formalmente il vincolo di tutela, attraverso un decreto, ne comunica la decisione all'Ufficio Centrale Tutela del Ministero dei Beni e le attività Culturali a Roma. Da ciò ne emerge che probabilmente verrà creato un albo nazionale delle unità navali storiche vincolate, il che naturalmente non farà altro che elevarne il prestigio e probabilmente lo stesso valore economico delle stesse. In termini di effetti scaturenti dal decreto di vincolo, il codice prevede una serie di condizioni superabili per il bene navale dichiarato di interesse culturale (autorizzazione agli interventi manutentivi, alla vendita, e altro), ma anche una serie di privilegi in termini economici per la conservazione e il mantenimento dell'unità.

## La seconda fase

Allo stato attuale, relativamente all'imbarcazione di cui ci siamo occupati, successivamente al decreto, si è avviata la seconda fase della procedura, proprio per dar seguito ai due importanti aspetti relativi alla fruibilità e ai contributi per la conservazione. Sul secondo punto di carattere finanziario, probabilmente il più interessante, non ci sentiamo in questa sede di approfondire ulteriormente, proprio alla luce del fatto che la procedura si è appena avviata. Desideriamo invece segnalare che per quanto riguarda i limiti di utilizzo del bene si è avuto un primo incontro anche con l'Ufficio Centrale Affari Giuridici del Comando Generale della Guardia Costiera. Infatti, trattandosi di beni mobili vincolati, di cui lo Stato Italiano si è dichiarato formalmente interessato, si dovrà stabilire un «breviario» di regole per consentirne l'utilizzo al di fuori delle acque nazionali. L'obiettivo è quello di creare un codice di comportamento condivisibile da tutti i soggetti interessati, che possa determinare quindi il pieno utilizzo di queste belle unità non solo in occasione di regate e raduni, ma anche e giustamente per fini di diporto puro. 