

Gianmarco Capece Minutolo

Maltempo estremo in porto: danni ad imbarcazioni e strutture portuali, assicurazioni e best practice.

APPROFONDIMENTO DI SETTORE

Prospettiva del Marina | Contributo: **Salvatore La Mura/Amministratore delegato, Marina di Stabia s.p.a.**



Il maltempo estremo nei porti turistici pone interrogativi concreti su danni a imbarcazioni e strutture portuali, coperture assicurative e responsabilità operative. Il contributo analizza, con taglio pratico, le implicazioni per operatori e armatori, soffermandosi sulla Cat Nat obbligatoria, sulle criticità delle polizze Corpi in caso di danni all'ormeggio e sul ruolo del Marina come hub di prevenzione e coordinamento.

1. Dall'“evento eccezionale” alla gestione del rischio.

Nel mese di gennaio, diversi approdi, porti turistici, imprese ed operatori della Sicilia, Sardegna e Calabria sono stati messi alla prova da condizioni meteo avverse, con mareggiate e raffiche dovute al passaggio del ciclone “Harry” che hanno provocato drammatici ed ingenti danni alle infrastrutture portuali e a numerose unità in sosta. Il punto è evidente: nel Mediterraneo il rischio meteo-costiero assume tratti sempre più ricorrenti, imponendo un cambio di approccio. Nel dibattito pubblico gli eventi meteo estremi vengono ancora letti come “eccezionali”, ma la loro crescente frequenza rende questa qualificazione sempre meno utile sul piano operativo. Benché le scienze meteorologiche e le previsioni meteo diventino sempre più accurate, la variabilità ed intensità locale dei fenomeni naturali resta ancora un aspetto critico. In questo scenario, limitarsi a richiamare l'imprevedibilità rischia di non essere più sufficiente sul piano operativo: la partita si sposta sulla capacità di predisporre misure ragionevoli e replicabili che riducano la severità dei danni o forme di indennizzo.

Di fronte a eventi meteo estremi che incidono su strutture portuali e unità in sosta, la gestione del rischio nei porti turistici si articola su tre livelli strettamente interconnessi:

- il quadro giuridico del rapporto di ormeggio;
- le coperture assicurative di operatori e armatori;
- il ruolo del Marina quale centro di coordinamento e prevenzione.

2. Ormeaggio e tutela dell'unità: una premessa giuridica operativa.

La giurisprudenza qualifica il contratto di ormeaggio come negozio atipico, che può avvicinarsi alla locazione del “posto barca” o, in presenza di specifici servizi, a forme di custodia. In termini pratici, questo significa che la custodia non si presume: dipende da ciò che è pattuito e da ciò che viene concretamente reso. **Per l'armatore, la conseguenza è immediata e molto concreta: la protezione dell'unità parte anzitutto da un presidio attivo personale** (verifica degli ormeaggi, attenzione alle allerte meteo, messa in sicurezza dell'imbarcazione), fermo restando il valore dei servizi che il Marina mette a disposizione.

Questa lettura “realistica” del rapporto di ormeaggio non serve a spostare responsabilità, ma a chiarire dove si gioca la partita della prevenzione: nelle ore che precedono l'evento e nella qualità delle evidenze raccolte subito dopo. (Nota: Il tema è oggetto di approfondimento in un precedente [contributo](#) presente sul sito dello Studio).

3. Lato operatori: Cat Nat obbligatoria e “gap” di copertura per chi opera sulla costa.

La legge di Bilancio 2024 (L. 213/2023) ed il D.M. 30 gennaio 2025 hanno introdotto per molte imprese italiane la copertura assicurativa obbligatoria contro catastrofi naturali (cd. Cat Nat). La ratio è rafforzare la resilienza del sistema produttivo rispetto a calamità come terremoti e alluvioni e spostare parte del rischio dal bilancio pubblico al mercato assicurativo in considerazione della ricorrenza e forte esposizione del paese a tali fenomeni. Tuttavia, il ciclone mediterraneo “Harry”, ha rappresentato il primo vero banco di prova del nuovo sistema. In un Paese peninsulare con oltre 8.000 km di coste, l'evento ha evidenziato che **il rischio “mare/vento” non sia stato (dovutamente) preso in considerazione tra i rischi ricorrenti e strutturali**. Il punto centrale riguarda il perimetro della copertura Cat Nat che individua in modo tassativo gli eventi garantiti: **alluvione, sisma, frana**. Non rientrano invece nella attuale copertura obbligatoria Cat-Nat, gli eventi quali: **mareggiate, marea e fenomeni riconducibili al moto ondoso, eventi meteorologici estremi riconducibili alla combinazione di vento e moto ondoso (quali cicloni o trombe d'aria in ambito costiero)**. Sul piano operativo emerge un dato chiaro: un'impresa costiera che abbia adempiuto all'obbligo assicurativo Cat Nat potrebbe trovarsi esposta a danni derivanti da un evento marino non ricompreso nella definizione di “alluvione”. La Cat Nat rappresenta quindi un primo presidio, ma non necessariamente esaustivo per realtà operanti in ambito portuale e costiero. A ciò

si aggiunge un ulteriore profilo: l'adempimento dell'obbligo assicurativo è collegato all'accesso a contributi e agevolazioni pubbliche. La copertura non è solo una tutela del danno, ma anche un requisito di sistema. Il recente intervento normativo noto come "DL maltempo" si inserisce in questo "gap", rafforzando il coordinamento tra strumenti pubblici di ristoro e meccanismi assicurativi, confermando la centralità della corretta individuazione dell'evento assicurato attraverso l'introduzione della figura dell'esperto assicurativo in materia di calamità naturali chiamato a qualificare l'evento dannoso in relazione alle definizioni contrattuali e normative.

In un contesto di crescente frequenza degli eventi estremi, per un Marina l'adempimento formale non esaurisce la valutazione strategica. La resilienza passa attraverso l'integrazione tra coperture assicurative coerenti, manutenzione delle infrastrutture e protocolli operativi.

4. Lato armatori: polizza Corpi (Hull) e danni in porto – i controlli che contano.

Quando l'unità subisce danni all'ormeggio durante un evento meteo intenso, la copertura di riferimento è la polizza Corpi. La prassi mostra che molte contestazioni nascono da un disallineamento tra rischio reale e perimetro di garanzia. Tre aree meritano una verifica preventiva: (1) la definizione dell'evento assicurato e l'eventuale trattamento del moto ondoso/mareggiata/eventi atmosferici; (2) franchigie e sottolimiti; (3) obblighi dell'assicurato (misure ragionevoli di prevenzione e salvataggio, tempestività della denuncia, collaborazione nella perizia). Una lettura ex ante, riduce l'effetto "falsa sicurezza" e consente di impostare correttamente la strategia documentale fin dal primo momento. In caso di danno, la rapidità e l'ordine nella raccolta delle evidenze fanno spesso la differenza tra un'istruttoria fluida e una gestione conflittuale.

Presidi operativi con rilievo assicurativo

In presenza di allerta meteo, assumono particolare rilevanza – anche ai fini della valutazione del sinistro – alcuni comportamenti:

- verifica e rinforzo degli ormeggi in coerenza con il posto barca;
- controllo dei punti di sfregamento e delle bitte;
- documentazione fotografica preventiva dello stato dell'unità;
- tempestiva comunicazione con il Marina e con l'assicuratore.

La prevenzione tecnica incide non solo sulla probabilità del danno, ma anche sulla gestione della copertura.

APPROFONDIMENTO DI SETTORE

Prospettiva del Marina | Contributo: **Salvatore La Mura/Amministratore delegato, Marina di Stabia s.p.a.**

Nel mutato scenario climatico, il Marina non è più soltanto un'infrastruttura di approdo, ma un nodo operativo nel sistema porto–armatore–assicurazione. La gestione del rischio meteo non si esaurisce nella reazione all'evento, ma si struttura in prassi organizzative replicabili. L'esperienza degli ultimi eventi conferma il valore di alcune scelte organizzative particolarmente apprezzate dagli armatori:

Manutenzione e vigilanza programmata

- controlli periodici di pontili, bitte e sistemi di ormeggio;
- piani di manutenzione tracciabili sulle infrastrutture portuali.

Comunicazione proattiva

- avvisi tempestivi agli armatori in presenza di allerte meteo;
- indicazioni operative sulla messa in sicurezza delle unità.

Cultura della prevenzione

- diffusione di buone pratiche di ormeggio;
- collaborazione con professionisti del settore (broker, tecnici, legali).

Integrazione assicurativa

- dialogo con il mercato assicurativo per aiutare gli utenti a comprendere il perimetro delle coperture.

Questo approccio rafforza la fiducia degli armatori e posiziona il Marina come partner affidabile, orientato alla sicurezza e alla continuità del servizio.

5. Conclusioni: prevenzione, coperture e collaborazione come standard di mercato.

Il maltempo estremo non può più essere letto esclusivamente come evento eccezionale. In questo contesto:

- per gli operatori, la Cat Nat è un primo presidio da integrare con coperture mirate;
- per gli armatori, la polizza Corpi va allineata ai rischi reali dell'ormeggio;
- il Marina può svolgere un ruolo di sistema, promuovendo manutenzione, informazione e cultura della sicurezza.

La resilienza del comparto nasce dall'integrazione tra coperture adeguate, comportamenti consapevoli e best practice condivise.

Disclaimer

WAVES & LAW è una rubrica divulgativa a cura dell'Avv. Gianmarco Capece Minutolo che non costituisce parere legale.