

MATERIALI

TURISMI DEL MARE E NUOVE UTILIZZAZIONI DELLE UNITÀ DA DIPORTO (*)

ALFREDO ANTONINI - FIORENZA PRADA

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La progressiva estensione dell'utilizzazione commerciale delle unità da diporto. – 3. La problematica qualificazione giuridica delle nuove fattispecie. – 4. La possibile apertura normativa alle utilizzazioni commerciali delle unità da diporto. – 5. L'occasionalità dell'utilizzazione. – 6. Conclusioni.

1. *Premessa* – Le brevi osservazioni che seguono si riferiscono alla tematica dei «Turismi del Mare» e, in particolare, agli argomenti che il «Piano del Mare» ⁽¹⁾ tratta ai punti 2.13.4 (nautica da diporto), 2.13.7 (turismo nautico) e 2.13.8 (turismo sportivo). Agli argomenti suddetti viene dedicato un approfondimento per l'aspetto della contrattualistica nella nautica da diporto riferita all'utilizzazione delle unità da diporto con finalità turistiche, che non è stato sottoposto a trattazione specifica nei punti indicati.

2. *La progressiva estensione dell'utilizzazione commerciale delle unità da diporto* – Il Turismo del mare rivolge oggi giorno la propria attenzione soprattutto alla nautica da diporto.

Nell'impostazione originaria, la navigazione da diporto prevedeva l'utilizzazione delle unità ad essa destinate esclusivamente per fini lusinghieri (art. 1, comma 2, l. 50/1971: dall'utilizzazione per finalità ricreative o sportive doveva esulare il fine di lucro); in considerazione delle esigenze emerse nella prassi, è stata gradualmente ammessa l'utilizzazione commerciale delle unità stesse, dapprima mediante contratti di locazione e di noleggio (con esclusione, dunque, del trasporto), successivamente

(*) Osservazioni presentate, in qualità di soci della Associazione Italiana di Diritto Marittimo - AIDIM, da Alfredo Antonini e da Fiorenza Prada, su incarico del Presidente di AIDIM Giorgio Berlingieri, alla Struttura di Missione per le Politiche del Mare nel corso dell'audizione del 23 aprile 2024.

⁽¹⁾ Pubblicato nel Suppl. ord. della Gazzetta Ufficiale del 23 ottobre 2023 n. 248.

per tutte le attività sempre più ampie gradualmente introdotte nell'art. 2 del codice della nautica da diporto.

La recente riforma operata dal d.lg. n. 160/2020 ha esteso l'ambito delle utilizzazioni commerciali delle unità da diporto, codificando il noleggio a cabina (*cabin charter*) e l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio: fattispecie che di fatto già si riscontravano nella prassi.

Tale riforma deve essere valorizzata come apripista nell'ottica di una graduale estensione dell'utilizzazione commerciale delle unità da diporto, disancorata dai rigidi schemi posti dal vigente art. 2 cod. naut. dip. e protesa a ricomprendere ogni attività esercitabile con le stesse, con finalità turistiche oltre che ricreative.

Ed invero, il settore della nautica da diporto vede progressivamente affermarsi nuove forme di utilizzazione delle unità da diporto diverse da quelle codificate, in cui l'attività di navigazione in senso stretto è divenuta via via meno pregnante.

3. *La problematica qualificazione giuridica delle nuove fattispecie* – Il problema che consegue concerne la qualificazione giuridica delle nuove fattispecie, atteso che le tipologie contrattuali codificate dal d.lg. 171/2005 e successive modificazioni sono solo parzialmente coerenti con le caratteristiche che le nuove utilizzazioni importano.

Le utilizzazioni tradizionali sono: la locazione (art. 42 cod. naut. dip.) o *charter* «senza skipper», in cui la gestione dell'unità da diporto è affidata all'utilizzatore-conduttore; il noleggio (art. 47 cod. naut. dip.), o *charter* «con skipper», in cui la gestione resta in capo alla società noleggiante (armatrice), dalla quale dipende lo skipper. È escluso il trasporto, come mero trasferimento di persone o di cose, senza godimento dell'imbarcazione con finalità ricreative.

La prassi più recente consente di individuare, allo stato, quali nuove forme di utilizzazione, il *boat&breakfast*, l'albergo nautico diffuso, la ristorazione a bordo (*floating restaurant*).

La ristorazione a bordo è entrata nel novero delle utilizzazioni commerciali a seguito della riforma del 2020, seppur in via parziale: è consentito l'esercizio di attività di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio, ma solo in forma itinerante (art. 2, comma 1, lett. c-*quater*, cod. naut. dip.), ossia tramite una unità da diporto che naviga e non resta ormeggiata in porto.

Il *boat&breakfast* (anche noto nella prassi come *bed&boat*) richiama la ricettività svolta nei *bed&breakfast*, ferma la peculiarità del luogo ove la ricettività stessa si svolge, ossia l'unità da diporto ormeggiata in porto; esso è attualmente regolato dalla legge Regione Sardegna 16/2017, dalla legge Regione Sicilia n. 388/2023 e dalla legge Regione Friuli Venezia Giulia n. 10/2023. Poiché il Codice della nautica da diporto non consente l'utilizzazione commerciale dell'unità per fini alberghieri, è necessario valutare se il *boat&breakfast* possa ricadere negli schemi contrattuali tipici (locazione o noleggio) ed essere, dunque, attività esercitabile a bordo. Una possibile ricostruzione valorizza il bene ove la ricettività si esplica, dunque l'unità da diporto, e l'attività che essa pone in essere, ossia se si trova sempre all'ormeggio o se alterna momenti all'ormeggio e momenti in navigazione: così, se l'unità talora naviga e talora è ormeggiata per l'esercizio della ricettività mediante *boat&breakfast*, per la fase in navigazione lo schema contrattuale di riferimento è il noleggio, e per la fase statica il noleggio da fermo; se l'unità è sempre ormeggiata ed idonea alla navigazione, essa potrebbe essere immatricolata come nave, anziché come unità da diporto, con conseguente applicazione della normativa del codice della navigazione, che non prevede preclusioni all'attività esercitabile a bordo; se l'unità non è idonea alla navigazione, si esula dal campo della navigazione ed essa non è diversa da un bene immobile, ove incorporata al suolo, oppure da un bene mobile, ancorché galleggiante.

Analoghe riflessioni pone l'albergo nautico diffuso (riconosciuto dalla legge Regione Sardegna n. 13/2021, dalla legge Regione Sicilia n. 388/2023, dalla legge Regione Friuli Venezia-Giulia n. 10/2023): si tratta di una struttura ricettiva composta da un'unità produttiva, ubicata nel territorio regionale, che offre servizi comuni, oltre ad un complesso di unità da diporto attrezzate per la sistemazione ed il pernottamento a bordo, al servizio dell'unità produttiva. Trattandosi di una struttura alberghiera in senso stretto con carattere imprenditoriale, il gestore deve avere sul piano giuridico, a qualsiasi titolo, la disponibilità organizzata e non occasionale delle unità da diporto complete dei mezzi di salvataggio, delle dotazioni di sicurezza a norma di legge e di quelle tecniche; le unità da diporto possono essere concesse in uso ai clienti mediante contratti di locazione. Trattasi, in particolare, di contratti di locazione di unità da diporto *ex art. 2 cod. naut. dip.*: ciò determina che il contratto deve rivestire la forma scritta a pena di nullità e che il comandante

dell'unità da diporto è il cliente che, conseguentemente, dovrebbe essere in possesso dei necessari titoli abilitativi, oltre a rispondere civilmente (e penalmente) dell'unità oggetto del contratto, sovrintendendo a tutte le operazioni relative alla navigazione, peraltro (e contraddittoriamente) non esercitata.

4. *La possibile apertura normativa alle utilizzazioni commerciali delle unità da diporto* – All'esito di tale panoramica, ciò che emerge è, come anticipato, il progressivo ed inarrestabile allargamento sul piano della realtà operativa dell'area dell'utilizzazione commerciale delle unità da diporto, per finalità diverse da quelle codificate dall'art. 2 cod. naut. dip.; queste, dapprima escluse e indi ammesse limitatamente alla locazione e al noleggio, sono state infine gradualmente estese. Ciò induce a profilare un'apertura normativa tale da consentire qualsivoglia utilizzazione commerciale delle unità.

In questa prospettiva, l'aver ammesso la possibilità di stipulare contratti di noleggio a cabina è, già di per sé, confermativa del fatto che il legislatore ha consentito di utilizzare commercialmente l'unità in forza di un contratto non già di noleggio in senso proprio, bensì di trasporto, e dunque di una fattispecie tradizionalmente esclusa dal novero delle utilizzazioni commerciali delle unità da diporto: nel *cabin charter*, l'oggetto della prestazione è il trasferimento di una persona unito alla messa a disposizione di una cabina ove pernottare, oltre ad eventuali prestazioni turistiche (crociera turistica).

Ovviamente tale estensione non deve far venir meno le prescrizioni poste a carico dell'unità utilizzata commercialmente (annotazione nell'archivio telematico centrale delle unità da diporto, con indicazione delle attività svolte e dei proprietari o armatori delle unità esercenti le suddette attività commerciali e degli estremi della loro iscrizione nel registro delle imprese della competente camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura).

5. *L'occasionalità dell'utilizzazione* – Si pone, poi, il problema dell'occasionalità dell'utilizzazione commerciale dell'unità da diporto, e dunque se con la stessa l'armatore possa esercitare sia attività lusoria, che attività commerciale. Ciò è di grande rilevanza concreta, accadendo assai di frequente che un appassionato diportista acquisti un'unità da diporto per la soddisfazione del proprio diletto, facendo

fronte ai costi di acquisto e mantenimento mediante saltuario impiego lucrativo.

Il codice della nautica da diporto stabilisce che il solo noleggio può essere occasionale; tuttavia, nella medesima ottica di estensione delle utilizzazioni commerciali dell'unità da diporto, il carattere di occasionalità potrebbe essere contemplato per qualsivoglia utilizzazione commerciale dell'unità, nel rispetto dei limiti e dei requisiti (esercizio per un periodo non superiore nel corso dell'annualità a quarantadue giorni, ancorché non consecutivi), fermi gli obblighi di sicurezza e quelli tributari.

6. *Conclusioni* – Si può concludere nei termini che seguono.

Nel vigore delle norme attuali del codice della nautica da diporto, la via per assegnare liceità a livello amministrativo alle nuove utilizzazioni delle unità da diporto che la pratica incessantemente propone è quella della valorizzazione sul piano giuridico del contratto di noleggio, come modello, diverso dal noleggio disciplinato dal codice della navigazione, dal contenuto assai ampio, nel cui ambito possono rientrare tutte le utilizzazioni delle unità da diporto che ne implicano l'impiego in navigazione o da fermo, anche a scopo ricreativo, di ristorazione, di intrattenimento e quindi turistico.

Trattasi di una via di non agevole percorribilità, verso un risultato da conseguire in forza di un'opera interpretativa di carattere sistematico, che potrebbe scontrarsi con l'applicazione in senso restrittivo delle norme vigenti ad opera dell'autorità marittima preposta all'attività di controllo.

La via «maestra» per risolvere in radice ogni problema è di intervenire legislativamente sul codice della nautica da diporto, per un verso, estendendo l'utilizzazione non strettamente ricreativa o sportiva delle unità da diporto a tutte le attività commerciali, nonché, per altro verso, consentendone l'utilizzazione occasionale per tutte le predette attività e non per il solo noleggio.

Il comparto del turismo legato al mare, fondamentale nell'economia del nostro Paese, ne troverebbe sicuro e notevole giovamento, nel rispetto della regolazione normativa della materia.

