

FIorenza PRADA

L'UTILIZZAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO PER FINALITÀ ALBERGHIERE, ENOGASTRONOMICHE, DI INTRATTENIMENTO

The evolution of the pleasure navigation has witnessed in the recent years a gradual rise of new forms of use of for-profit pleasure crafts, that is different from the ones originally set out by the Italian pleasure boating code and in which the navigation activity has taken a second place. Pleasure crafts have indeed increasingly become gathering and entertaining sites – altering their original purpose – to be used as actual accommodation facilities, restaurants, or even as exclusive venues for conventions, parties or events. The problem that arises as a consequence of the affirmation of these new sorts of use of pleasure crafts concerns their relevant legal classification. In this regard it is found that leasing and rental contracts (as set out by Italian d.lg. 171/2005) are only partially consistent with the characteristics of these new types of commercial use, both in their original definition and according to the amendments so far introduced.

SOMMARIO — 1. Premessa: il fine di lucro a fondamento dell'utilizzazione delle unità da diporto; tra storia e prassi recente — 2. Uso commerciale delle unità da diporto: la riconosciuta possibilità di stipulare contratti di locazione e di noleggio — 3. Le nuove soluzioni per la ricettività turistica: quale compatibilità con il codice della nautica da diporto? — 4. Conseguenze dell'inquadramento giuridico in punto responsabilità — 5. Ulteriori utilizzazioni delle unità da diporto: l'attività di ristorazione e l'organizzazione di eventi a bordo — 6. Alcune considerazioni conclusive.

1. *Premessa: il fine di lucro a fondamento dell'utilizzazione delle unità da diporto; tra storia e prassi recente* — Storicamente, la navigazione da diporto ⁽¹⁾ era concepita dal legislatore, e di conseguen-

⁽¹⁾ La definizione di navigazione da diporto è contenuta nell'art. 1, comma secondo, d.lg. 18 luglio 2005, n. 171 (codice della nautica da diporto), secondo cui «si intende per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a

za regolata, come quell'attività di navigazione esclusivamente rispondente alle esigenze di svago e di ricreazione perseguite dal proprietario della singola unità, con esclusione, dunque, della possibilità di utilizzo del mezzo diportistico per fini di lucro ⁽²⁾.

scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali, anche mediante le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, ferma restando la disciplina ivi prevista». La dottrina ha ampiamente approfondito il tema della navigazione da diporto, specie in considerazione delle riforme legislative che si sono succedute nel corso degli ultimi cinquant'anni: senza pretesa di esaustività, stanti i numerosissimi contributi sul tema della nautica da diporto, si rinvia ad esempio a E. SPASIANO, *L'esercizio della nave da diporto*, in *Riv. dir. nav.*, 1969, 273; S. FERRARINI, *Le nuove norme sulla navigazione da diporto*, in *Dir. mar.*, 1970, 425; D. GAETA, *L'ordinamento della navigazione da diporto*, in *Riv. dir. nav.*, 1972, 48; P. ROSSI, voce *Navigazione da diporto*, in *Enc. dir.*, Milano, 1977, 743; G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto*, in *Scritti in onore di Salvatore Pugliatti*, Milano, 1978, 775; E. FANARA, *La disciplina della navigazione da diporto e la riforma del codice della navigazione*, in *Dir. trasp.*, 1989, 99; D. GAETA, *Il nuovo ordinamento della navigazione da diporto*, in *Dir. mar.*, 1992, 339; A. ANTONINI, *Profili privatistici della navigazione da diporto*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione* (a cura di L. Tullio, M. Deiana), Cagliari, 1993, 125; A. DANI, *Navigazione da diporto*, in *Dig. priv. sez. comm.*, Torino 1994, 205; A. ANTONINI-M. MORANDI (a cura di), *La navigazione da diporto. Le infrastrutture, l'organizzazione, i contratti e le responsabilità - Atti del Congresso di Trieste del 27 marzo 1998*, Milano, 1999; E. ROMAGNOLI, *Il regime giuridico del diporto nautico alla luce dei recenti mutamenti normativi operati dalla l. 172/03*, in *Dir. mar.*, 2003, 1522; M. GRIGOLI, *Diporto e turismo nautico*, Padova, 2004; A. ANTONINI, *Riflessioni sulla navigazione da diporto*, in *Dir. mar.*, 2005, 663; M. GRIMALDI, *Codice della nautica da diporto. Commento organico al d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171*, Napoli, 2005; M. GRIGOLI, *La disciplina del diporto e turismo nautico*, Bari, 2005; A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. mar.*, 2006, 736; A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. mar.*, 2006, 736; M. GRIGOLI, *Ombre e luci del codice della nautica da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2007, 89; E. ROMAGNOLI, *La disciplina del diporto nel codice della nautica*, Trieste, 2008; M.M. COMENALE PINTO, *Il regolamento per l'attuazione del codice del diporto*, in *Dir. mar.*, 2009, 611; U. LA TORRE-A.L.M. SIA (a cura di), *Diporto e turismo tra autonomia e specialità. Un'occasione per un incontro interdisciplinare*, Roma, 2014; M.M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO (a cura di), *Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione*, Roma, 2015; M.M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO, *I contratti della nautica da diporto*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2016, 21.

(2) Art. 1, comma secondo, l. 11 febbraio 1971 n. 50: «È navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportive o ricreativi dai quali esuli il fine di lucro». Sicché la dottrina aveva dubitato che l'unità impiegata in contratti di utilizzazione a fine di lucro potesse essere considerata come unità da diporto: F. BERLINGIERI, *Impiego di unità da diporto a scopo di lucro*, in *Dir. mar.*, 1981, 13. Nel senso, dell'applicabilità della disciplina dei contratti di utilizzazione alle unità da diporto, si erano invece espressi S. FERRARINI, *Le nuove norme sulla navigazione da diporto*, cit., 426; G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto*, cit., 791, D. GAETA, *Il nuovo ordinamento della navigazione da diporto*, cit., 372.

La dottrina, tuttavia, sin dall'origine non aveva mancato di rilevare come nel concreto una delle modalità di utilizzazione delle unità da diporto più frequente nella prassi vedeva il mezzo nautico messo a disposizione, attraverso contratti determinati da finalità lucrative, di un altro soggetto diverso dal proprietario, che, attraverso quel mezzo, intendeva perseguire le finalità lusorie caratterizzanti la navigazione da diporto ⁽³⁾.

Così, sulla scorta di tale condivisibile rilievo, la necessità di consentire la stipulazione di contratti di locazione e di noleggio aventi ad oggetto unità da diporto venne espressamente recepita dal legislatore nazionale della riforma, inizialmente qualificandola come una deroga applicabile limitatamente ai natanti e alle imbarcazioni ⁽⁴⁾, quindi facendola assurgere a regola generale valevole per tutte le unità da diporto ⁽⁵⁾.

L'evoluzione del settore della navigazione da diporto negli anni più recenti ha visto progressivamente affermarsi nella prassi nuove forme di utilizzazione delle unità da diporto per fini di lucro, diverse da quelle originariamente tipizzate dal codice della nautica da diporto: sempre più, infatti, le unità da diporto sono divenute luogo di aggregazione, di intrattenimento, mutando la loro destinazione naturale (la mera navigazione lusoria), per essere adibite a vere e proprie strutture ricettive, in cui l'attività di navigazione è quasi passata in secondo piano.

Rappresenta un emblema di tale tendenza, ad esempio, la legge regionale sul turismo della Regione Sardegna del 2017, che ha tipizzato la fattispecie del *boat and breakfast*, emersa nella prassi dell'ospitalità turistica.

⁽³⁾ A. ANTONINI, *Rilievi critici sulla nuova disciplina della nautica da diporto*, in *Dir. mar.*, 1991, 182. Tale esigenza è stata condivisa nella Relazione illustrativa allo schema di decreto legislativo recante il codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto, ove si legge che «L'evoluzione legislativa in materia di nautica da diporto tiene senza dubbio conto di una realtà ineludibile propria del settore in questione, rappresentata dai rilevanti e crescenti interessi economici connessi all'utilizzo delle unità da diporto, prendendo atto che il fine diportistico – rappresentato dallo scopo sportivo o ricreativo – può essere perseguito tanto con mezzi propri, quanto con mezzi altrui. Di qui l'esigenza di intervenire con chiarezza dettando una disciplina specifica per il settore dell'utilizzo commerciale».

⁽⁴⁾ Art. 15, comma primo, l. 5 maggio 1989 n. 171.

⁽⁵⁾ Art. 1, comma quarto, l. 8 luglio 2003, n. 172 e successivamente art. 2, comma primo, lett. a), d.lg. 18 luglio 2005 n. 171, come modificato dalla l. 12 luglio 2011 n. 106.

Basta poi consultare un qualsivoglia motore di ricerca per avere conferma del fatto che oggi giorno le unità da diporto vengono altresì utilizzate come ristorante, nonché quale *location* esclusiva per organizzare convegni, celebrare feste e addirittura matrimoni.

Il problema che si pone, a seguito dell'affermarsi di tali nuove tipologie di utilizzazione delle unità da diporto, concerne la relativa qualificazione giuridica e, in particolare, come debba essere inquadrato il rapporto negoziale che si instaura tra il titolare o gestore dell'unità da diporto ed il cliente che usufruisce dell'unità per una delle suddette finalità, diverse dalla navigazione lusoria in senso stretto, anche al fine di determinare le obbligazioni delle parti e il correlato regime di responsabilità.

Si constata, a tal proposito, che i contratti di locazione e di noleggio, come disciplinati dal d.lg. 171/2005, c.d. codice della nautica da diporto, sia nella impostazione originaria che in forza delle modifiche frattanto intervenute, riescono a conciliarsi solo parzialmente con le caratteristiche proprie di tali nuove tipologie di utilizzazione commerciale.

Da qui la necessità di coordinare con la prassi le norme che regolano la materia; necessità che è stata perseguita, seppur solo parzialmente attuata, dalla riforma legislativa operata per mezzo del recente decreto «correttivo» del codice della nautica da diporto (d.lg. 12 novembre 2020 n. 160) ⁽⁶⁾.

2. Uso commerciale delle unità da diporto: la riconosciuta possibilità di stipulare contratti di locazione e di noleggio — Come anticipato, è oggi pacificamente ammesso che l'unità da diporto possa essere utilizzata non più solo a scopi lusori e ricreativi, bensì anche a fini commerciali ⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ Nella Relazione illustrativa del Governo allo schema di decreto recante disposizioni integrative e correttive al d.lg. 3 novembre 2017 n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005 n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, si legge espressamente che, tra le necessità sollecitanti l'intervento di riforma, vi è quella di stabilire «una maggiore flessibilità e rapidità di risposta normativa nella regolamentazione di nuove forme di utilizzo commerciale delle unità da diporto, in linea con la dinamicità del settore».

⁽⁷⁾ Sull'utilizzazione commerciale delle unità da diporto, ad esempio, F. PELLEGRINO, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, in *Trattato breve di di-*

Rileva in tal senso l'art. 2 del codice della nautica da diporto, che precisa che l'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando:

a) è oggetto di contratti di locazione o di noleggio⁽⁸⁾, e dunque contratti aventi una spiccata essenza lucrativa (art. 2, comma 1, lett. a);

b) è utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto (art. 2, comma 1, lett. b);

c) è in uso ai centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per coloro che praticano dette immersioni a scopo sportivo o ricreativo (art. 2, comma 1, lett. c);

d) è usata per l'assistenza all'ormeggio (art. 2, comma 1, lett. c-bis) e per le attività di assistenza e di traino (art. 2, comma 1, lett. c-ter).

Sin da ora si evidenzia che il legislatore della riforma attuata con d.lg. 12 novembre 2020 n. 160 ha introdotto una ulteriore ipotesi di utilizzazione commerciale dell'unità da diporto – quello funzionale all'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio – che verrà approfondita nel prosieguo.

L'uso delle unità a fini commerciali, nei termini poc'anzi evidenziati, deve essere annotato nei relativi registri di iscrizione (Archivio telematico Centrale delle unità da diporto, ed altresì riportato sulla licenza di navigazione; va inoltre data specifica indicazione dell'attività svolta, del proprietario o dell'armatore dell'unità, delle eventuali imprese esercenti tali attività commerciali: ciò risponde all'esigenza

ritto marittimo (a cura di A. Antonini), Milano, 2013, 109; E. ROMAGNOLI, *L'uso commerciale delle unità da diporto, il noleggio occasionale e la riforma del codice*, in *Dir. mar.*, 2016, 345; M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2018, 823.

(8) Il codice della nautica da diporto, invece, non contempla nell'uso commerciale dell'unità da diporto la conclusione di contratti di trasporto: in tal caso, ferma l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 55 c. naut. dip., in forza dell'applicazione residuale del codice della navigazione per gli aspetti non regolati dalla disciplina speciale diportistica, troverà applicazione il codice della navigazione medesimo (artt. 396 ss.) oltre eventuali leggi speciali, in ragione della specificità del caso concreto (come, ad esempio, il codice del turismo): in senso conforme cfr. M.M. COMENALE PINTO-E. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 477. Invece, secondo L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 508-509, ove fosse concluso un contratto di noleggio di unità da diporto, il noleggiante non potrebbe assumere gli obblighi di trasferimento e di protezione (propri del contratto di trasporto), altrimenti il contratto dovrebbe essere qualificato come trasporto e non già come noleggio, vietato dall'art. 2, comma 4, c. naut. dip., e con conseguente sanzionabilità della condotta, ai sensi dell'art. 55 c. naut. dip. per esercizio abusivo di attività diversa (il trasporto) da quella cui l'unità da diporto era destinata (il noleggio).

di evitare utilizzi distorti, anche dal momento che laddove l'unità da diporto, destinata ad una delle suddette attività commerciali, venga utilizzata per attività diverse ed ulteriori rispetto a quelle indicate (e dunque autorizzate), si determina un esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto, specificamente sanzionato in via amministrativa (art. 55 c. naut. dip.)⁽⁹⁾.

La possibilità di stipulare contratti di locazione e di noleggio aventi ad oggetto il mezzo nautico non costituisce, peraltro, una novità del codice della nautica da diporto 2005, essendo detti contratti conosciuti dal diritto della navigazione, sin dalla codificazione del 1942, nell'ambito della quale hanno trovato compiuta regolazione.

La dottrina si è allora interrogata sul rapporto intercorrente tra la disciplina diportistica e il diritto della navigazione, ritenendo che la stessa non possa assurgere al rango di legislazione autonoma, bensì che debba essere piuttosto qualificata come disciplina speciale rispetto alla normativa generale del codice della navigazione⁽¹⁰⁾; ne consegue che, quanto agli istituti regolati sia dal codice della nautica che dal codice della navigazione, quest'ultimo si applica subordinatamente al primo, nonché ai regolamenti e agli usi di riferimento⁽¹¹⁾;

⁽⁹⁾ Tale sanzione non è in astratto idonea ad incidere sulla validità del contratto e sui rapporti di natura privatistica ad esso sottesi: tuttavia, allorquando fosse constatato l'utilizzo abusivo dell'unità da diporto, prima della stipulazione di un contratto diverso da quelli autorizzati dal codice della nautica da diporto, la stipulazione stessa sarebbe preclusa dall'impedimento allo svolgimento di quell'attività non autorizzata; ugualmente, se l'utilizzo abusivo fosse accertato nella fase dello svolgimento del rapporto, l'attività sarebbe cessata in corso di esecuzione, e il proprietario dell'unità da diporto sarebbe inadempiente nei confronti dell'utilizzatore, con conseguente applicazione delle norme che regolano la responsabilità per inadempimento.

⁽¹⁰⁾ Così G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto nautico*, cit., 778; E. FANARA, *La disciplina della navigazione da diporto e la riforma del codice della navigazione*, cit., 89; A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e responsabilità*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), Milano, 2013, 87; A. ANTONINI, *La legislazione sulla navigazione da diporto nel sistema del diritto della navigazione*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 21; A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e istituti del diritto della navigazione*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2016, 5. L'orientamento dottrinario è stato accolto anche dalla giurisprudenza della Suprema Corte: cfr. Cass. civ. 19 novembre 2013 n. 25902, pubblicata in *Dir. trasp.*, 2014, 904, con nota di A. ANTONINI, *Il trasporto amichevole nella navigazione da diporto: la dottrina navigazionista ispira l'orientamento della Corte di Cassazione*.

⁽¹¹⁾ Un tanto discende dalla recente accentuazione del carattere di specialità della navigazione da diporto: A. LÉFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 246. Peraltro, nel concreto, non si rinvencono norme regolamentari o consuetudinarie che disciplinano la nautica da diporto; sicché

per quanto non espressamente regolato dal codice della nautica da diporto⁽¹²⁾, invece, trovano applicazione le norme del codice della navigazione, ed in via di estremo subordine le norme di diritto comune⁽¹³⁾, salvi i casi in cui è il codice della nautica da diporto a richiamare quest'ultime, facendole così collocare in posizione equivalente rispetto alle norme del codice della nautica da diporto stesso⁽¹⁴⁾.

La disciplina della locazione di unità da diporto⁽¹⁵⁾ si rinviene nel Titolo III, Capo I, c. naut. dip.

A livello definitorio, la locazione di unità da diporto è il contratto redatto in forma scritta a pena di nullità⁽¹⁶⁾, attraverso il quale una delle parti si obbliga, verso corrispettivo, a cedere il godimento dell'unità da diporto per un periodo di tempo determinato (art. 42, comma 1, c. naut. dip.); il conduttore, ricevuta l'unità in locazione, esercita la navigazione direttamente (locazione a scafo nudo) oppu-

di fatto il codice della navigazione si applica subito dopo la disciplina speciale del codice della nautica da diporto: A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e istituti del diritto della navigazione*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2016, 7.

(12) Il codice della nautica da diporto regola i soli aspetti per cui le comuni norme del diritto della navigazione appaiono insufficienti o inadeguate. Peraltro, la dottrina ha rilevato che molte delle disposizioni del codice della nautica da diporto sono in realtà superflue, in quanto riproducono testualmente le norme del codice della navigazione: così A. LÉFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 250.

(13) In dottrina, A. ANTONINI, *Riflessioni sulla navigazione da diporto*, cit., 664. Ora tale interpretazione è espressamente recepita dall'art. 1, comma terzo, d.lg. 171/2005.

(14) Ciò accade ad esempio con riferimento all'art. 2054 c.c., espressamente richiamato dall'art. 40 del codice della nautica da diporto, per regolare la responsabilità civile verso terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, ferma la specificazione posta dal comma secondo dell'art. 40, nella parte in cui stabilisce la responsabilità solidale del locatario dell'unità da diporto e del proprietario o, in caso di locazione finanziaria, dell'utilizzatore e del conducente in vece del proprietario.

(15) Sulla locazione di unità da diporto, cfr. M. GRIGOLI, *In merito alla locazione e al noleggio delle imbarcazioni e dei natanti da diporto*, in *Giust. civ.*, 1990, 75; M. RIGUZZI, *La locazione e il noleggio di unità da diporto*, in *La navigazione da diporto. Le infrastrutture, l'organizzazione, i contratti e le responsabilità*, cit., 69; M.M. COMENALE PINTO, *La locazione delle unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2007, 103; S. MAGNOSI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 485.

(16) A differenza della locazione disciplinata dal codice della navigazione, essendo individuata la forma scritta *ad probationem* (art. 377, comma primo), salvo che per le navi minori, per cui non sussiste alcun requisito di forma (art. 377, comma 2). L'originale o una copia autentica del contratto devono essere tenuti a bordo (art. 42, comma terzo, d.lg. 171/2005).

re avvalendosi di un professionista (lo *skipper*)⁽¹⁷⁾, assumendone la responsabilità ed i relativi rischi.

Con riferimento alle obbligazioni delle parti, il locatore è tenuto a consegnare l'unità da diporto, con le relative pertinenze, in perfetta efficienza, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei documenti necessari per la navigazione, e coperta dall'assicurazione di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990 e successive modificazioni (art. 45 c. naut. dip.), nonché è obbligato a svolgere tutte le riparazioni dovute a forza maggiore o a logorio per l'uso normale secondo l'impiego convenuto (art. 379 c. nav.); è infine responsabile per i danni connessi a difetto di navigabilità, salvo si tratti di vizio occulto non accertabile utilizzando la normale diligenza (art. 380 c. nav.).

Quanto al conduttore, egli deve utilizzare l'unità da diporto secondo le sue caratteristiche tecniche, come risultanti dalla licenza di navigazione e in conformità alle finalità di diporto (art. 46 c. naut. dip.) e risponde dei danni cagionati al mezzo, salva la prova del fatto che l'evento deriva da causa a lui non imputabile (art. 1588 c.c.).

Il contratto di noleggio (*charter*) di unità da diporto⁽¹⁸⁾, invece, disciplinato dal Titolo III, Capo II, c. naut. dip., è definito come il contratto redatto in forma scritta a pena di nullità, con cui una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte l'unità da diporto o una cabina della stessa⁽¹⁹⁾

(17) Lo *skipper* è un professionista munito della patente nautica, spesso arruolato direttamente dal locatore, che, a seguito della conclusione del contratto di locazione, cede al conduttore il relativo contratto, per tutta la durata della locazione: la locazione con *skipper* è ricorrente nell'ambito della navigazione da diporto, perché consente la stipulazione di contratti di locazione, specie per brevi periodi di vacanza, anche ai soggetti che sono privi del titolo abilitativo alla conduzione e che, pertanto, per mezzo dello *skipper*, possono esercitare la conduzione dell'unità. Cfr. G. BENELLI, *L'utilizzazione commerciale delle unità da diporto tra noleggio e crociera turistica*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2015, 135 (in particolare nota sub 43).

(18) Sul noleggio di unità da diporto, cfr. M. GRIGOLI, *In merito alla locazione e al noleggio delle imbarcazioni e dei natanti da diporto*, cit., 75; M. RIGUZZI, *La locazione e il noleggio di unità da diporto*, cit., 69; M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2007, 115; L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 50; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 132.

(19) Art. 47, comma 4, c. naut. dip., secondo cui «Nel caso di noleggio a cabina, salva diversa volontà delle parti, sono stipulati più contratti di noleggio per quanti sono i noleggiatori di ogni cabina o gruppo di cabine oggetto dei contratti stessi. In ogni caso, nei contratti è riportata l'indicazione del numero delle persone da imbarcare». Ha ampiamente approfondito il tema, a seguito della modifica normativa, G.

per un determinato periodo (*time charter*)⁽²⁰⁾, da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni contrattualmente stabilite.

A differenza del contratto di locazione – ove la consegna del bene è elemento essenziale del contratto – nel caso del noleggio l'unità da diporto rimane nella disponibilità del noleggiante⁽²¹⁾, così come rimane alle sue dipendenze anche l'equipaggio (art. 47 c. naut. dip.); ciò significa che il noleggiatore non ha alcuna ingerenza sull'esercizio della navigazione, potendo eventualmente solo indicare come impiegare l'unità da diporto per la durata del contratto, fermo restando che, comunque, il noleggiante conserva l'esclusiva responsabilità della navigazione⁽²²⁾.

Analizzando gli obblighi delle parti, si osserva che il noleggiante è tenuto a mettere l'unità da diporto a disposizione⁽²³⁾ del noleggia-

BENELLI, *Il noleggio "a cabina" nel codice della nautica da diporto*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2021, 42. La tipizzazione del noleggio a cabina è particolarmente rilevante, dal momento che, in forza di ciò, «acquista spessore l'opinione secondo la quale non si tratterebbe di un sottotipo del modello in uso nella navigazione commerciale, ma presenterebbe tutte le caratteristiche per essere considerato un tipo a sé».

(20) Ne consegue che quanto all'uso commerciale dell'unità da diporto non è incluso il noleggio a viaggio: anche perché sarebbe stata incompatibile la contemporanea previsione di un noleggio a viaggio e di un noleggio da fermo. Una dottrina ritiene che, in forza del principio di autonomia negoziale, le parti potrebbero comunque stipulare, anche con riferimento alle unità da diporto, un contratto di noleggio a viaggio, rinviando, quanto alla disciplina, a quella fatta propria dal codice della navigazione: cfr. V. CORONA, *I contratti del diporto nautico*, in *Manuale di diritto del turismo* (a cura di V. Franceschelli e F. Morandi), Torino, 2017, 294. A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e istituti del diritto della navigazione*, cit., 7, evidenzia che nella prassi della navigazione da diporto si sono diffuse forme di noleggio miste (a tempo e a viaggio), che pur privilegiando il fattore tempo, individuano anche il viaggio, generalmente circolare, che sarà compiuto nel corso del contratto di noleggio. Cfr. M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, cit., 121, distingue l'ipotesi in cui le pattuizioni contrattuali depongono nel senso di un'assunzione di obblighi di protezione a carico di una delle due parti (qualificandosi, in tal caso, il contratto come trasporto), da quella in cui viene in evidenza il solo obbligo di compiere un viaggio definito (applicandosi il noleggio a viaggio come disciplinato dal codice della navigazione).

(21) Il noleggiante, in particolare, conserva sia la gestione nautica che la detenzione dell'unità da diporto: cfr. A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e istituti del diritto della navigazione*, cit., 8.

(22) R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, Torino, 2021, 360.

(23) L'obbligazione principale a carico del noleggiante di mettere l'unità da diporto a disposizione del noleggiatore determina uno scostamento con il noleggio di nave disciplinato dal codice della navigazione, ove l'obbligazione principale è quella di compiere viaggi, tanto che autorevole dottrina ha ritenuto che il contratto di noleggio

tore in perfetta efficienza, armata ed equipaggiata, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei documenti necessari, e coperta dall'assicurazione di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990 e successive modificazioni; in tal caso, a differenza della locazione, l'assicurazione deve essere estesa anche in favore del noleggiatore e dei passeggeri per i danni subiti in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio (art. 48 c. naut. dip.).

Quanto al noleggiatore, egli provvede alle spese variabili di combustibile, acqua, e lubrificanti, necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per tutta la durata contrattualmente convenuta (art. 49 c. naut. dip., analogamente alla disciplina del noleggio a tempo *ex art. 387 c. nav.*).

Il noleggio di unità da diporto, e segnatamente delle imbarcazioni e delle navi da diporto di cui all'art. 3, comma 1, iscritte nei registri nazionali, può avvenire anche occasionalmente ⁽²⁴⁾, laddove il noleggiante, titolare o utilizzatore a titolo di locazione finanziaria del mezzo, sia una persona fisica o una società non avente come oggetto sociale il noleggio o la locazione (art. 49 *bis* c. naut. dip.): la

di nave debba in realtà ritenersi assorbito nell'ambito del contratto di trasporto: comunemente si sostiene, infatti, che all'obbligazione di viaggiare o di navigare, propria del contratto di noleggio, si affianchi una ulteriore obbligazione, quella di trasferire persone o cose, di cui la prima costituisce mero strumento; sicché a prescindere dal *nomen iuris* utilizzato, si tratterebbe in entrambi i casi di un contratto di trasporto. Ciò, sebbene il codice della navigazione fornisca una diversa definizione per la locazione, il noleggio e il trasporto, individuando tre cause contrattuali distinte, che caratterizzano tre tipologie contrattuali diverse. Tale dibattito dottrinale affonda le proprie origini nel dato storico: nell'ambito della categoria dei contratti di utilizzazione della nave, il diritto romano conosceva un unico contratto, la *locatio-conductio*, nel quale erano ricomprese due ipotesi, la *locatio rei* (locazione di nave) e la *locatio operis* (trasporto); l'unico *nomen iuris* si è poi tramandato nei secoli, sino al Codice di Commercio del 1882, che denominava le varie tipologie contrattuali come «noleggi»: così A. ANTONINI, *Il noleggio*, in *Trattato breve di diritto marittimo vol. II – I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore* (coordinato da A. Antonini), Milano, 2008, 40. Secondo A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e istituti del diritto della navigazione*, cit., 8, anche nella disciplina della nautica da diporto, l'obbligazione principale e caratteristica del noleggio di unità da diporto sarebbe quella di compiere dei viaggi, al pari del noleggio del codice della navigazione. *Contra* L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 509.

⁽²⁴⁾ Il carattere di «occasionalità» è stato approfondito dall'Agenzia delle Entrate nel provvedimento *sub* prot. 2013/149348: con riferimento alle modalità semplificate di documentazione e di dichiarazione dei proventi derivanti dal noleggio occasionale, ai fini del versamento dell'imposta sostitutiva, l'Agenzia ha ritenuto che l'uso dell'unità da diporto mediante noleggio occasionale per un periodo di tempo superiore ai 42 giorni (art. 49 *bis*, comma 5, c. naut. dip.), ancorché non consecutivi, nell'arco dell'anno fa venir meno il carattere di occasionalità.

previsione, introdotta dal decreto «Salva Italia» del 2012 ⁽²⁵⁾, è diretta a favorire il legittimo utilizzo di unità da diporto ⁽²⁶⁾, mediante noleggio occasionale, da parte di coloro che non esercitano professionalmente l'attività di *charter* nautico ⁽²⁷⁾, senza dover per l'effetto incorrere nelle sanzioni per l'esercizio abusivo di cui al precitato art. 55.

All'occasionalità del noleggio consegue sì un regime semplificato, poiché, ad esempio, non vi è obbligo di annotazione dell'utilizzo nei registri di iscrizione e nella licenza di navigazione, né vige il principio di esclusività dell'utilizzo; tuttavia, per converso, per poter esercitare attività di noleggio occasionale, l'armatore deve effettuare una serie di comunicazioni ⁽²⁸⁾: in difetto ⁽²⁹⁾, egli si espone alle sanzioni previste dall'art. 55 c. naut. dip.

Il vero elemento discretivo del contratto di noleggio disciplinato dal codice della nautica da diporto, rispetto all'analoga fattispecie prevista dal codice della navigazione, riposa nel fatto che il noleggio di unità da diporto può prevedere l'utilizzazione del mezzo non solo in navigazione, ma anche da fermo, ossia di un'unità da diporto che nel concreto rimane ormeggiata in porto o ancorata nella rada per la durata del contratto.

Un tanto ha posto il problema della relativa qualificazione giuridica.

Si potrebbe, in tal senso, ipotizzare di qualificare il *charter* di unità da diporto da fermo come contratto (atipico e misto) di albergo, con ciò dovendosi intendere il contratto mediante il quale un soggetto (albergatore) si obbliga a fornire ad un altro soggetto (cliente), verso corrispettivo, l'alloggio, il vitto ed altri servizi accessori o eventuali per un più confortevole soggiorno in locali organizzati a tale scopo ⁽³⁰⁾.

⁽²⁵⁾ La disposizione è stata poi modificata a più riprese e, in particolare, dal d.l. 69/2013, successivamente dal d.lg. 229/2017 e infine dal d.lg. 160/2020.

⁽²⁶⁾ Purché immatricolate in Italia ed iscritte nell'ATCN (art. 3, comma primo, c. naut. dip.).

⁽²⁷⁾ A. LIARDO, *Il noleggio occasionale di unità da diporto*, in *Dir. trasparen.*, 2013, 815.

⁽²⁸⁾ Tali comunicazioni sono rivolte alla Capitaneria di porto di riferimento, all'Agenzia delle Entrate, a fini fiscali, nonché, eventualmente all'INAIL e all'INPS, laddove il noleggio occasionale importi l'impiego a bordo di personale ulteriore, diverso dal comandante, che sia stato assunto in forza di contratti di prestazione occasionale (art. 54 bis d.l. 50/2017).

⁽²⁹⁾ E segnatamente ove manchi la comunicazione alla Capitaneria di porto territorialmente competente.

⁽³⁰⁾ M. LA TORRE, *Il contratto di albergo*, in *Manuale di diritto del turismo*, cit., 314.

Tale ricostruzione è stata, tuttavia, smentita, sulla scorta della considerazione per cui il *charter* da fermo configurerebbe un'ipotesi temporanea, in quanto la fase statica, e dunque l'utilizzazione dell'unità da fermo, è strumentale ed ancillare rispetto a quella dinamica, rappresentata dalla attività di navigazione in senso stretto⁽³¹⁾; invero, se si trattasse di un fenomeno non occasionale, il mezzo non sarebbe neppure da annoverare nell'alveo delle unità da diporto, talché non servirebbe neppure disquisire di applicabilità della disciplina del codice della nautica da diporto⁽³²⁾.

In aggiunta, secondo tale interpretazione, la norma del codice della nautica da diporto che individua la possibilità di stipulare un contratto di noleggio da fermo non terrebbe in debita considerazione il fatto che l'obbligazione del noleggiante di messa a disposizione di un'unità da diporto è in realtà solo apparente, essendo nella sostanza il contratto comunque funzionale al trasportare il noleggiatore da un luogo ad un altro, obbligazione questa caratteristica del contratto di trasporto. Da qui, la possibilità di applicare al noleggio di unità da diporto, da fermo o in navigazione, le norme del codice della navigazione che disciplinano il trasporto marittimo di persone – che si applicherebbero direttamente, essendo la materia del trasporto estranea al codice della nautica da diporto – unitamente a quelle speciali del codice della nautica da diporto e a quelle generali del codice della navigazione sul noleggio⁽³³⁾.

Altra dottrina pare, invece, di diverso avviso, ritenendo che il noleggiante da diporto presti solo i mezzi e l'attività necessari per il compimento del viaggio, non obbligandosi al contempo a far conseguire anche tale risultato: secondo questa interpretazione, l'unità da diporto sarebbe pur sempre destinata alla navigazione, e cionondimeno potrebbe essere occasionalmente oggetto di un contratto che preveda l'uso statico del mezzo⁽³⁴⁾. Sicché in tali casi, essendo l'unità sempre diretta alla navigazione, la medesima potrebbe essere uti-

(31) A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e istituti del diritto della navigazione*, cit., 8.

(32) M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, cit., 122; aggiunge che, nel noleggio da fermo, «appare infatti singolare che il noleggiante debba mettere a disposizione del noleggiatore la capacità di viaggiare del mezzo (armato ed equipaggiato) affinché quest'ultimo lo tenga fermo».

(33) A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e istituti del diritto della navigazione*, cit., 8.

(34) A. LÉFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 251.

lizzata, seppur saltuariamente e per un periodo di tempo limitato, anche da ferma, rimanendo comunque un'unità da diporto cui si applicano le norme che regolano la navigazione da diporto ⁽³⁵⁾.

Un'ulteriore interpretazione propone di qualificare tale fattispecie come un contratto tipico, in quanto disciplinato dal codice della nautica da diporto secondo disposizioni diverse dal noleggio nella concezione del codice della navigazione, ma riconducibile altresì alle figure contrattuali caratterizzate dalla finalità turistico-ricreativa, strumentali al confezionamento di pacchetti turistici *all inclusive* ⁽³⁶⁾.

3. *Le nuove soluzioni per la ricettività turistica: quale compatibilità con il codice della nautica da diporto?* — La premessa definitoria svolta poc'anzi è particolarmente rilevante nell'approfondimento delle nuove forme di utilizzazione delle unità da diporto, in cui all'evidenza l'unità viene impiegata nella sua fase statica dell'ormeggio in porto.

Si è già accennato, nell'ambito della ricettività turistica, dell'emersione di una nuova tipologia di struttura ricettiva, dapprima nota nella prassi turistica, e poi regolamentata (seppur solo parzialmente) dalla legislazione regionale ⁽³⁷⁾: il *boat and breakfast*, anche noto nella pratica come *bed and boat*.

La denominazione, all'evidenza, richiama la ricettività svolta nei *bed and breakfast* ⁽³⁸⁾, ferma la peculiarità del luogo ove la ricettività stessa si svolge, ossia l'unità da diporto ormeggiata in porto.

⁽³⁵⁾ In tal senso il noleggio del codice della nautica da diporto sarebbe una fattispecie non già speciale rispetto alla disciplina generale del noleggio fatta propria dal codice della navigazione, bensì del tutto diversa ed autonoma: con la conseguenza che le norme del codice della navigazione troverebbero applicazione sussidiariamente per analogia e solo se il noleggio dell'unità da diporto concerne un periodo da trascorrere in navigazione: L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 507.

⁽³⁶⁾ M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, cit., 122.

⁽³⁷⁾ Il fenomeno del *boat and breakfast* è attualmente noto alla l. reg. Sardegna n. 16/2017, che lo classifica nell'alveo delle strutture ricettive extra-alberghiere; alla l. reg. Sicilia n. 8/2019, che lo riconduce alle strutture ricettive all'aperto, cui si applicano le norme che regolano l'avvio e lo svolgimento dell'attività di marina resort (normativa sottoposta di recente al vaglio della Corte di Costituzionalità che ha tuttavia ritenuto le questioni infondate, C. Cost. 23 luglio 2020 n. 161). Di fatto, lungo tutte le coste nazionali si constata la presenza di unità da diporto adibite a *boat and breakfast*, sicché sarebbe opportuna l'adozione da parte delle diverse Regioni di una normativa *ad hoc*, al fine di regolamentare compiutamente la materia.

⁽³⁸⁾ I *bed and breakfast*, che rientrano nella categoria delle strutture ricettive para-alberghiere, si sono ampiamente diffusi nei primi anni Duemila lungo tutto il

E proprio tale ultimo aspetto spinge a riflettere in ordine alla compatibilità di tale prassi con la normativa del codice della nautica da diporto.

Come si è già approfondito, l'uso commerciale dell'unità da diporto può essere attuato per mezzo di contratti di locazione o di noleggio, generalmente a tempo ⁽³⁹⁾: talché va anzitutto verificato se l'utilizzo dell'unità da diporto adibita a *boat and breakfast* possa rientrare in una delle suddette tipologie contrattuali, come disciplinate dal codice della nautica da diporto.

Partendo dal contratto di locazione, secondo la definizione fornita in precedenza, appare anzitutto all'evidenza che il *boat and breakfast*, rispetto alla locazione pura e semplice disciplinata dall'art. 42 c. naut. dip., includa, tra le obbligazioni a carico del gestore della struttura ricettiva, anche una ulteriore (rispetto alla cessione del godimento dell'unità per un periodo determinato), e consistente nella fornitura del servizio di prima colazione in favore del turista ospitato.

Si potrebbe, allora, opinare che la fattispecie possa essere giuridicamente inquadrata come una locazione di unità da diporto con servizi accessori (quelli di fornitura della prima colazione, oltre che eventualmente di pulizia) ⁽⁴⁰⁾.

Tale ricostruzione presta tuttavia il fianco ad un'obiezione che deriva dal dato testuale dell'art. 42, comma 2, c. naut. dip.: si è detto

territorio nazionale: le caratteristiche peculiari sono la conduzione ed organizzazione familiare, i servizi offerti alla clientela, che si sostanziano nel solo pernottamento con prima colazione all'interno di parti della stessa unità immobiliare, purché funzionalmente collegate e con spazi familiari condivisi. A differenza del recente fenomeno del *boat and breakfast* che trova regolazione nella normativa delle sole Regioni Sardegna e Sicilia, il *bed and breakfast* è ampiamente disciplinato dalla legislazione regionale (ad esempio l. reg. Emilia Romagna n. 16/2004; l. reg. Lazio 13/2007 e conseguente reg. n. 14/2017; l. reg. Veneto n. 11/2013; l. reg. Lombardia n. 27/2015; l. reg. FVG n. 21/2016; l. reg. Toscana n. 58/2017) ed era anche stato oggetto di regolazione da parte della normativa nazionale rappresentata dal d.lg. 23 maggio 2011 n. 79 (codice del turismo), art. 9 (dichiarato tuttavia incostituzionale a seguito della nota pronuncia C. Cost. 5 aprile 2012 n. 80).

⁽³⁹⁾ Sono irrilevanti a tal fine le altre tipologie di utilizzazione commerciale dell'unità da diporto previste dall'art. 2, comma primo, c. naut. dip.

⁽⁴⁰⁾ A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e istituti del diritto della navigazione*, cit., 9, richiama la locazione con servizi accessori con riferimento alle ipotesi di utilizzazione dell'unità da diporto da fermo (ad esempio per un ricevimento o un incontro di affari o una manifestazione promozionale), al fine di escludere l'autonoma rilevanza del noleggio da fermo, ritenuto come già detto meramente ancillare alla fase dinamica della navigazione.

che attraverso il contratto di locazione dell'unità da diporto, il conduttore esercita la navigazione, assumendone responsabilità e rischi; questo non accade, tuttavia, nella prassi dei *boat and breakfast*, ove il soggetto utilizza l'unità da diporto spesso solo parzialmente con assegnazione di una cabina, ha l'esclusivo interesse al pernottamento (oltre alla fornitura del servizio di prima colazione), e non ne diviene armatore, anche perché di norma non possiede i titoli abilitativi per la conduzione dell'unità da diporto che, come detto, non naviga ma rimane ormeggiata in porto ⁽⁴¹⁾.

Semberebbe, allora, meglio rispondente alla prassi l'applicazione al *boat and breakfast* del contratto di noleggio: se è pur vero che anche nel contratto di noleggio, come disciplinato dal codice della nautica da diporto, l'obbligazione a carico del noleggiante è quella di mettere l'unità da diporto a disposizione del noleggiatore, nulla essendo previsto quanto alla somministrazione del servizio di prima colazione, d'altra parte, a differenza del contratto di locazione, il noleggio dell'unità da diporto può svolgersi anche da fermo, e – come recentemente novellato dal d.lg. 12 novembre 2020 n. 160 – pure limitatamente ad una cabina (circostanza, quest'ultima, che di norma ricorre, come detto, nel *boat and breakfast*).

Così, valorizzando l'opinione dottrina che accorda al noleggio da fermo il carattere di eccezionalità ma non necessariamente di strumentalità alla navigazione, il *boat and breakfast* potrebbe essere ricondotto a quella categoria contrattuale, specie in ragione del fatto che, a differenza della locazione, nel noleggio di unità da diporto quest'ultima rimane nella disponibilità del noleggiante-armatore.

Come visto, tuttavia, ampia dottrina contesta tale ricostruzione del noleggio da fermo, sicché una ulteriore opinione ha ritenuto di dover attingere ad altre fonti, diverse dal codice della nautica da diporto, per inquadrare giuridicamente le nuove fattispecie che si sono imposte nella prassi.

⁽⁴¹⁾ Opportunamente osserva G. BENELLI, *Il boat and breakfast tra ricettività turistica e nautica da diporto*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2017, 45 che «in questi termini la fattispecie [...] sarebbe assimilabile ad una locazione turistica pura e semplice più che al tradizionale modello di ospitalità del *boat and breakfast*, che comprende anche il servizio di prima colazione; nella locazione il conduttore, avendo godimento dell'intera imbarcazione, potrebbe avere eventualmente la facoltà di utilizzare, se presente a bordo, il cucinino e le relative dotazioni per la preparazione e per la consumazione di pasti in completa autonomia».

Così, proprio in relazione al *boat and breakfast*, è stato osservato che, alla luce delle obbligazioni delle parti, parrebbe più opportuno configurare la fattispecie nell'ambito dei contratti di ospitalità, atteso che alla locazione dell'unità da diporto in senso stretto si affianca una serie di servizi turistico-ricreativi di vario genere, così come accade, ad esempio, nel caso del contratto di albergo⁽⁴²⁾ o dell'affine *bed and breakfast*, seppur con una diversa intensità⁽⁴³⁾.

Anche tale interpretazione parrebbe non andare esente da contestazioni.

Il codice della nautica da diporto, invero, autorizza l'uso commerciale dell'unità da diporto per le sole ipotesi previste dall'art. 2, comma primo, e, con particolare riferimento ai contratti di locazione e di noleggio a tempo, specifica che le unità oggetto di tali contratti possono essere utilizzate esclusivamente per tali attività: in caso contrario, l'attività diviene abusiva e viene sanzionata in via amministrativa ai sensi dell'art. 55.

Ebbene, nell'elencazione degli usi commerciali dell'unità da diporto, non vi è menzione della ricettività turistica: e neppure a seguito della novella del 2020, che ha introdotto l'utilizzo commerciale per l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio, alcunché è stato previsto con riferimento ai contratti di ospitalità. Con la conseguenza che, a ritenere che il combinato disposto dell'art. 2, comma quarto, e dell'art. 55 c. naut. dip. escluda la possibilità di disporre l'uso dell'unità mediante la stipulazione contratti diversi da quelli indicati, sarebbe vietato concludere un contratto di ospitalità come il *boat and breakfast*, pena il rischio di incorrere nella sanzione per esercizio abusivo⁽⁴⁴⁾.

⁽⁴²⁾ Il contratto di albergo, pur presentando affinità al contratto di locazione, diverge dallo stesso sia per la brevità della durata, sia per il godimento del cliente che è, per un verso, maggiore (potendo usufruire di ampi spazi comuni, di arredi, di servizi accessori come la pulizia e la sostituzione della biancheria) e, per altro verso, minore (avendo l'albergatore, rispetto al locatore, un maggior controllo, che si sostanzia, ad esempio, nella possibilità di accedere autonomamente alla stanza per le pulizie e la manutenzione).

⁽⁴³⁾ G. BENELLI, *Il boat and breakfast tra ricettività turistica e nautica da diporto*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2017, 46.

⁽⁴⁴⁾ Sul punto si evidenzia che nell'ambito di un parere reso nel corso dell'anno 2018, il Dipartimento Generale Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali e il Trasporto Marittimo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha

Ancora. Un'ulteriore interpretazione, limitata tuttavia all'uso non commerciale dell'unità da diporto, propone di ricondurre la fattispecie del *boat and breakfast* al noleggio occasionale, di cui all'art. 49 *bis* c. naut. dip. ⁽⁴⁵⁾, purché, per l'appunto, si tratti di un'attività meramente occasionale e non assurga a divenire una (celata) attività commerciale.

Esaminate le diverse posizioni che la dottrina ha assunto, pare di poter affermare che l'elemento discretivo per giungere ad una possibile risoluzione del problema ed individuare il corretto inquadramento giuridico del *boat and breakfast*, che, tenendo conto della normativa, contemperi le esigenze della prassi ed assicuri la tutela dei diportisti, è fondare il ragionamento sull'unità da diporto: in tal senso, occorre allora esaminare, caso per caso, se quella singola unità da diporto, ove l'attività di *boat and breakfast* viene esercitata, sia sempre all'ormeggio, oppure anche navighi, e ancora se, pur rimanendo ferma, sia o meno idonea alla navigazione ⁽⁴⁶⁾.

Così, laddove l'attività di *boat and breakfast* sia esercitata per mezzo di un'unità da diporto, che talora è oggetto di contratti di noleggio che prevedono l'utilizzo dell'unità in navigazione, mentre altre volte è utilizzata all'ormeggio per la ricettività turistica mediante *boat and breakfast*, allora la disciplina di riferimento in questa seconda ipotesi (e in relazione, dunque, al solo periodo in cui l'unità è utilizzata da ferma) è quella del noleggio da fermo previsto dall'art. 47 c. naut. dip.; oppure, se l'unità da diporto, solo occasionalmente, viene utilizzata da ferma per essere adibita alla ricettività turistica, allora ricorrerà un'ipotesi di noleggio (da fermo) occasionale, *ex art. 49 bis* c. naut. dip.

negato la possibilità di utilizzare le unità da diporto per finalità ricettive e residenziali, evidenziando che «la possibilità di effettuare un'attività commerciale di tipo ricettivo o residenziale non è contemplata dalla vigente normativa...tale previsione non va interpretata nel senso di un vuoto legislativo per quanto riguarda le attività non ricomprese...ma,..., come la precisa identificazione dei soli casi espressamente previsti nell'ambito di utilizzo di unità da diporto a fini commerciali che,...,rappresenta un'eccezione rispetto al normale utilizzo privato nel diporto che consiste nella navigazione da effettuarsi a fini sportivi e ricreativi».

⁽⁴⁵⁾ G. BENELLI, *Il boat and breakfast tra ricettività turistica e nautica da diporto*, cit., 48.

⁽⁴⁶⁾ È da condividersi quanto osservato da G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, Milano, 2022, secondo cui sarebbe «preferibile intendere la norma [art. 47 c. naut. dip., ndr] nel senso che contempra entrambe le fattispecie: il noleggio "solo da fermo" e quello "in navigazione e in sosta"».

Tale ricostruzione non sarebbe, peraltro, in conflitto con quell'orientamento che ritiene che l'utilizzazione dell'unità da fermo (e dunque il noleggio da fermo) sarebbe meramente strumentale alla navigazione in senso stretto: invero, potendo l'unità essere utilizzata sia in navigazione, sia, seppur in via eccezionale, da ferma nulla osterebbe a che il noleggiante metta a disposizione dei noleggiatori la medesima unità da diporto, talora in navigazione, altre volte all'ormeggio.

Invece, nel caso in cui l'unità da diporto rimanga sempre ormeggiata in porto, e sia unicamente destinata all'attività di ospitalità attraverso *boat and breakfast*, va fatta una ulteriore distinzione a seconda che detta unità sia o meno idonea alla navigazione.

Nel primo caso, essendo il mezzo idoneo alla navigazione (perché munito delle licenze ed autorizzazioni previste per legge), al fine di ovviare alle problematiche che si sono evidenziate sopra, esso potrebbe essere immatricolato, anziché come unità da diporto, come nave, con conseguente applicazione non più della normativa (speciale) del codice della nautica da diporto, bensì di quella (generale ed autonoma) del codice della navigazione, che non pone limiti all'utilizzazione commerciale delle navi, potendo esse essere oggetto di qualsivoglia contratto che l'autonomia negoziale delle parti intende perseguire.

Invece, ove l'unità non sia idonea a navigare, si esulerebbe dal campo della navigazione, essendo l'unità medesima non diversa da un immobile, ove incorporata al suolo⁽⁴⁷⁾, oppure da un bene mobile⁽⁴⁸⁾, ancorché galleggiante.

A ben vedere, comunque, che si tratti di utilizzazione o di un mezzo nautico idoneo alla navigazione (immatricolato come nave, al fine di non incorrere nelle sanzioni di cui all'art. 55 c. naut. dip.) o di un mezzo non idoneo a navigare, l'inquadramento giuridico delle due fattispecie è il medesimo, ricadendo entrambe le ipotesi nell'alveo dei contratti (atipici) di ospitalità: in particolare, con riferimento al *boat and breakfast*, e analogamente all'ipotesi «terrestre» del *bed and breakfast*, si tratta di un contratto di locazione avente ad oggetto la messa a disposizione o di una nave idonea alla navigazio-

⁽⁴⁷⁾ Art. 812 c.c.

⁽⁴⁸⁾ Tale soluzione appare preferibile, perché la qualificazione dell'unità da diporto come bene immobile potrebbe determinare conseguenze sul piano fiscale (ad esempio la debenza dell'IMU).

ne, o di una nave non idonea e, come tale, parificabile a tutti gli effetti ad un bene mobile o immobile, secondo quanto poc'anzi evidenziato, cui accede, eventualmente, la fornitura di servizi accessori (somministrazione della prima colazione, fornitura della biancheria, pulizia).

La conferma della liceità del *boat and breakfast* giunge se si esamina la recente evoluzione normativa in materia di utilizzazione delle unità da diporto a scopo di ricettività, che, partendo dalle tradizionali forme di ospitalità, sempre più le adatta all'ambiente della navigazione da diporto coniando nuove forme di ricettività turistica.

Così, dopo il *boat and breakfast*, la legislazione regionale Sardegna ha individuato una nuova forma di ricettività che vede come protagoniste le unità da diporto, ossia l'albergo nautico diffuso⁽⁴⁹⁾.

Ebbene, è nota la tradizionale figura dell'albergo diffuso⁽⁵⁰⁾, sorta dall'utilizzo, a fini turistici, delle abitazioni vuote ristrutturare con i fondi erogati per far fronte alle drammatiche conseguenze del terremoto del Friuli del 6 maggio 1976, e caratterizzata dal fatto che ai servizi di portineria, ricevimento e ristorazione, forniti da una struttura centrale, si affianca l'accoglienza vera e propria, garantita attraverso plurimi alloggi in stabili separati, ma vicini tra di loro.

Proprio valorizzando gli elementi propri degli alberghi diffusi, è stato allora riconosciuto l'albergo nautico diffuso, definito come la struttura ricettiva composta da un'unità produttiva ubicata nel territorio regionale che offre servizi comuni e unità da diporto attrezzate per la sistemazione ed il pernottamento a bordo a servizio dell'unità produttiva.

(49) L. reg. Sardegna 21 giugno 2021 n. 13.

(50) Sulla struttura ricettiva dell'albergo diffuso, si rinvia per approfondimento a: G. DALL'ARA, *Albergo diffuso: un'idea che piace*, in *La Rivista del turismo*, 2002, 36; G. DALL'ARA-M. ESPOSITO (a cura di), *Il fenomeno degli alberghi diffusi in Italia*, Campobasso, 2005; F. MORANDI, *La disciplina regionale dell'albergo diffuso*, in *Diritto del turismo*, 2008, 18; D. TROMBINO, *L'albergo diffuso negli ordinamenti regionali: le iniziative più recenti*, in *Disciplina del commercio e dei servizi*, 2009, 33; C. VIGNALI, *L'albergo diffuso: analisi giuridico-economica di una forma non tradizionale di ospitalità*, in *Turismo. Diritto e diritti* (a cura di L. Degrassi, V. Franceschelli), 2010, 579; G. DALL'ARA, *Manuale dell'albergo diffuso. L'idea, la gestione, il marketing dell'ospitalità diffusa*, Milano, 2010, 36; M. CONFALONIERI, *L'albergo diffuso: una "formula" tutta italiana*, in *Economia e Diritto del terziario*, 2011, 264; C. VIGNALI, *L'albergo diffuso da idea-progetto alla concreta realizzazione nella recente legislazione regionale Lombardia*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2011, 159; F. MORANDI, *Percorsi regionali di disciplina dell'albergo diffuso e dell'ospitalità diffusa*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2015, 327; G. LIBERATI BUCCIANTI, *Albergo diffuso e sostenibilità turistica*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2018, 385.

A differenza del *boat and breakfast* – in cui, come evidenziato, è ammissibile il ricorso al noleggio occasionale – nel caso dell'albergo nautico diffuso, trattandosi di una struttura alberghiera in senso stretto con carattere imprenditoriale, il gestore deve avere legittimamente, 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 nonché del sistema di *tracking* e del sistema certificato del tracciamento storico volto a documentare il posizionamento delle singole unità: la legislazione regionale, invero, precisa che l'attività deve essere gestita in forma imprenditoriale e le unità da diporto possono essere concesse in uso ai clienti mediante contratti di locazione ⁽⁵¹⁾.

Se dunque la norma ha l'apparente pregio di individuare quale sia il contratto mediante il quale viene attribuito l'utilizzo dell'unità da diporto (contratto di locazione), cionondimeno si pongono analoghi problemi a quelli sopra evidenziati: così, ad esempio, qualificando il contratto come locazione di unità da diporto, il cliente ospite dell'albergo nautico diffuso diviene l'armatore dell'unità, esercitando lui stesso la navigazione ed assumendosi responsabilità e rischi e, in considerazione di ciò, deve essere munito di tutti i titoli abilitativi, salva la presenza di uno *skipper* a bordo, anche se poi, concretamente, trattandosi di pertinenza di una struttura ricettiva, l'unità rimane ormeggiata in porto ⁽⁵²⁾; oppure ancora, nella redazione del contratto, deve essere rispettata la forma scritta a pena di nullità, prescritta per la locazione di unità da diporto, mentre invece la forma è del tutto libera nel caso del contratto (atipico) di albergo, ed anche ovviamente di albergo diffuso.

Per superare tali ostacoli, potrebbe allora ritenersi che il contratto cui la l. reg. Sardegna n. 13/2021 ha inteso fare riferimento è, in realtà, la locazione di diritto comune, operando in sostanza una parificazione tra l'albergo nautico diffuso e l'ipotesi terrestre dell'albergo diffuso: così l'unità da diporto, stabilmente ormeggiata ed utilizzata imprenditorialmente per offrire servizi di ospitalità (seppur in ambiente nautico), sarebbe del tutto parificabile all'immobile se-

⁽⁵¹⁾ Come visto, la locazione, a differenza del noleggio, non può essere occasionale, secondo la normativa del codice della nautica da diporto.

⁽⁵²⁾ Ecco perché laddove l'unità da diporto venga utilizzata esclusivamente all'ormeggio e sia oggetto di un contratto di locazione, parrebbe opportuno introdurre una eccezione alla regola per cui il conduttore diviene armatore dell'unità.

parato rispetto al corpo centrale, ove è consentito al cliente di alloggiare.

Non si può peraltro omettere di evidenziare che concedere l'unità da diporto in godimento mediante un contratto di locazione di diritto comune non sarebbe compatibile con l'utilizzazione commerciale di unità da diporto nelle forme disciplinate dall'art. 2 c. naut. dip.⁽⁵³⁾: è, allora, necessario chiedersi se la normativa regionale che eventualmente accordi la possibilità di stipulare contratti aventi ad oggetto l'unità da diporto, diversi da quelli individuati dall'art. 2 c. naut. dip., sia o meno legittima, in quanto derogatoria della normativa statale che specificamente individua quali possano essere i contratti mediante i quali l'unità da diporto viene utilizzata commercialmente.

Analizzando l'art. 117 Cost. emerge che la materia della nautica da diporto non ricade né nelle ipotesi di legislazione esclusiva dello Stato (comma 2), né in quelle di legislazione concorrente (comma 3); sicché se ne conclude che essa rientra nella competenza esclusiva regionale, fatta eccezione per i profili di competenza esclusiva statale (come ad esempio il regime della responsabilità delle parti riconducibile alla materia dell'ordinamento civile), o concorrente (come ad esempio i profili che attengono alla regolamentazione delle professioni o dell'ordinamento sportivo).

E dunque, appare legittima una normativa regionale – come quella della Regione Sardegna che ha introdotto gli alberghi nautici diffusi – la quale, derogando alla normativa statale del codice della nautica da diporto, introduce nuove forme di utilizzazione commerciale delle unità da diporto, diverse ed ulteriori da quelle previste dall'art. 2 c. naut. dip.

4. *Conseguenze dell'inquadramento giuridico in punto responsabilità* — Distinguere tra uso commerciale e non commerciale dell'uni-

⁽⁵³⁾ Che, come si è visto, ammette che l'unità da diporto possa essere utilizzata a fini commerciali mediante la stipulazione di contratti di locazione o di noleggio, o ancora se è usata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto, o ancora se è in uso ai centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per coloro che praticano dette immersioni a scopo sportivo o ricreativo, nonché se è utilizzata per l'assistenza all'ormeggio e per le attività di assistenza e di traino, ed infine per l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio

tà da diporto, nonché dare veste giuridica al rapporto sotteso al *boat and breakfast* o all'albergo nautico diffuso non è di poco conto, riverberando importanti conseguenze in punto responsabilità.

Se le peculiari figure del *boat and breakfast* e dell'albergo nautico diffuso non pongono particolari problemi quanto ai danni ai terzi connessi alla circolazione dell'unità da diporto⁽⁵⁴⁾ – atteso che, come si è detto, l'unità rimane ferma e ormeggiata in porto ed è, dunque, molto rara l'ipotesi che dalla fase statica si originino danni a terzi – più complessa è la disamina degli eventuali danni cagionati alla parte contrattuale.

Se si riconduce il *boat and breakfast* al contratto di noleggio, si ritiene che – difformemente al noleggio disciplinato dal codice della navigazione – il noleggiante (professionale o occasionale) di unità da diporto, oltre a dover adempiere alle obbligazioni nascenti dal contratto in precedenza individuate, sia altresì gravato da un obbligo di protezione⁽⁵⁵⁾, che si rivolge sia al noleggiatore-contraente sia alle altre persone legittimamente imbarcate⁽⁵⁶⁾, e che differisce dal tradizionale obbligo di protezione proprio del contratto di trasporto, in quanto correlato (o meglio limitato) alla messa a disposizione dell'unità in perfetta efficienza (art. 48)⁽⁵⁷⁾.

⁽⁵⁴⁾ Art. 40 c. naut. dip. che richiama la disciplina dell'art. 2054 c.c. Si rinvia a A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e responsabilità*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 419. È bene specificare che l'art. 2054 c.c. trova applicazione non solo quando l'unità è in navigazione in senso stretto, ma anche quando l'unità è all'ormeggio, atteso che anche in tali ipotesi la stessa è da ritenersi «in navigazione»: cfr. Trib. Grosseto 12 giugno 2004, in *Dir. traspr.*, 2006, 259 con nota di C. TOSORATTI. La Cassazione ha poi ritenuto che l'applicazione dell'art. 2054 c.c. ai natanti presuppone che vi sia uno scontro tra essi, conformemente all'ambito proprio di quella disposizione, che allo scontro tra veicoli si riferisce, e non ogni volta che un danno derivi dalla circolazione del mezzo: così Cass. civ. 31 maggio 2019, n. 14909. Tale statuizione non convince, atteso che, nel caso di circolazione di veicoli terrestri, l'art. 2054 c.c. trova applicazione anche laddove difetti l'urto, ed anzi la giurisprudenza a più riprese ha ritenuto applicabile la presunzione di corresponsabilità sancita dal comma 2, anche in assenza di collisione, sempre che sia stato accertato in concreto il nesso di causalità tra la guida del veicolo coinvolto e lo scontro (così, ad esempio, tra le più recenti, Cass. civ. 15 giugno 2022 n. 19282; Cass. civ. 12 febbraio 2021 n. 3764).

⁽⁵⁵⁾ Obbligo questo estraneo invece al contratto di locazione di unità da diporto.

⁽⁵⁶⁾ Si pensi ad esempio ai famigliari del noleggiatore, estranei al contratto di noleggio, ma da ritenersi legittimati all'imbarco. In senso conforme M.M. COMENALE PINTO-E. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, cit., 479.

⁽⁵⁷⁾ L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 509: «Quando il noleggiatore è a bordo, sussiste certo una sorta di obbligo di protezione da parte del noleggiante, ma nei limiti della messa dell'unità in perfetta efficienza».

Tale concetto richiama nella disciplina diportistica lo stato di navigabilità del contratto di noleggio di nave (art. 386 c. nav.)⁽⁵⁸⁾, ma al contempo se ne discosta, per la maggior ampiezza concettuale sottesa alla (generale) efficienza, rispetto allo stato di navigabilità: quest'ultimo, invero, è tradizionalmente individuato come l'idoneità della nave ai viaggi da intraprendere ed all'impiego che il noleggiatore deve farne⁽⁵⁹⁾; invece, la messa in efficienza non è strettamente funzionale al viaggio da compiere, anche perché, come espressamente confermato dal codice della nautica da diporto, il noleggio può esplicarsi anche da fermo.

A ricondurre, invece, il *boat and breakfast* ai contratti di ospitalità, la responsabilità contrattuale (o extracontrattuale) per i danni subiti dal passeggero «ospitato», promana dall'obbligo di protezione che incombe sul professionista.

Analizzando, invero, tali contratti di ospitalità – o meglio quello atipico di albergo, che costituisce il prototipo cui anche le altre forme di ospitalità di ispirano – per il periodo di tempo in cui beneficia della prestazione alberghiera, il cliente è potenzialmente sottoposto a taluni fattori di rischio che possono cagionargli danni: in particolare, è necessario distinguere tra l'ipotesi dell'inidonea messa in efficienza da parte dell'albergatore (o nel nostro caso del gestore dell'unità da diporto) dei servizi dedotti nel rapporto contrattuale, da cui promana una responsabilità contrattuale, ed il caso, invece, di pericolosità intrinseca ad un oggetto sottoposto alla sorveglianza dell'albergatore, il quale, omettendo una adeguata sorveglianza sul medesimo risponde in via extracontrattuale per i danni che il cliente subisca⁽⁶⁰⁾.

Sempre nel caso in cui si ritenesse che il *boat and breakfast* vada ricondotto ai contratti di ospitalità in analogia al *bed and breakfast*,

⁽⁵⁸⁾ Secondo una parte della dottrina, ove nella nautica da diporto si instaurino rapporti riconducibili al contratto di trasporto, l'obbligo di protezione gravante sul soggetto (qualificabile come vettore) è riconducibile all'art. 409 c. nav.: M.M. COMENALE PINTO-E. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, cit., 478-479: si precisa, in particolare, che «tale obbligo di protezione risulti assai pregnante ove si consideri la particolarità del mezzo (cui fa pendant la frequente inesperienza di coloro che si trovano a bordo), gli spazi comuni di sovente ristretti e non necessariamente dedicati».

⁽⁵⁹⁾ E. SPASIANO, voce *Noleggio di nave*, in *Enc. dir.*, Milano, 1978, 268.

⁽⁶⁰⁾ La responsabilità dell'albergatore, infatti, è ricondotta allo schema della responsabilità per cose in custodia, ai sensi dell'art. 2051 c.c.: Cass. civ. 24 marzo 2021 n. 8216; Cass. civ. 8 febbraio 2012 n. 1769; Cass. civ. 28 novembre 2017 n. 24739.

il carattere imprenditoriale con cui l'attività viene svolta ⁽⁶¹⁾ determinerebbe, inoltre, l'applicabilità della disciplina propria della responsabilità dell'albergatore per i danni determinati ai beni del cliente, la cui disciplina di riferimento si rinviene nel codice civile (artt. 1783-1784 c.c.): sicché il gestore della struttura ricettiva costituita sotto forma di *boat and breakfast* risponderà della distruzione, sottrazione o deterioramento subiti dalle cose portate dal cliente all'interno dell'unità, ovvero delle cose oggetto di rituale consegna, potendo invocare solo per le prime la limitazione di responsabilità in considerazione del valore di quanto distrutto, sottratto, o deteriorato, sino all'equivalente di cento volte il prezzo di locazione dell'alloggio per giornata.

Il richiamo alla disciplina della responsabilità dell'albergatore vale a maggior ragione in relazione all'ipotesi dell'albergo nautico diffuso.

Invero, in tal caso, come si è approfondito, lo svolgimento dell'attività (ricettiva) può avvenire solo ed esclusivamente in forma imprenditoriale, atteso che la legislazione regionale, che ha introdotto tale nuova forma di ricettività turistica, precisa che il gestore deve avere legittimamente, a qualsiasi titolo, la disponibilità organizzata e non occasionale delle unità da diporto.

Ne consegue, la possibilità di estendere la disciplina della responsabilità dell'albergatore, essendo il gestore dell'albergo diffuso a tutti gli effetti un albergatore, o comunque, in subordine, in forza del disposto dell'art. 1786 c.c.

5. *Ulteriori utilizzazioni delle unità da diporto: l'attività di ristorazione e l'organizzazione di eventi a bordo* — Un parziale pregio della riforma attuata ad opera del d.lg. 12 novembre 2020 n. 160 è quello di aver introdotto, nell'ambito delle possibili utilizzazioni commer-

⁽⁶¹⁾ Con esclusione, dunque, dello svolgimento dell'attività in termini meramente occasionali (come il noleggio occasionale *ex art. 49 bis c. naut. dip.*), in ragione del disposto dell'art. 1786 c.c., che estende la disciplina della responsabilità dell'albergatore per le cose portate e le cose consegnate anche ad altre categorie di imprenditori, ossia imprenditori di case di cura, stabilimenti di pubblici spettacoli, stabilimenti balneari, pensioni, trattorie, carrozze letto e simili, con ciò dovendosi intendere tutte quelle attività imprenditoriali che implicano, «avuto riguardo all'uso, la necessità di liberare il cliente dalla cura di custodire direttamente le cose che porta con sé, al fine di agevolare il godimento del servizio» (Cass. civ. 12 aprile 1978 n. 1740).

ciali delle unità da diporto, l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio.

Invero, se già il pernottamento a bordo di un'unità da diporto sotto forma, ad esempio, di *boat and breakfast* determina certi problemi nella relativa qualificazione giuridica, come poc'anzi approfondito, è certo che prima della modifica legislativa, l'utilizzazione dell'unità per l'esclusivo svolgimento dell'attività di ristorazione a bordo poneva seri dubbi di compatibilità con l'art. 2 c. naut. dip.

Segnatamente, la dottrina ammetteva da tempo la possibilità di acquisire la disponibilità dell'unità da diporto per organizzare feste o convegni o altri eventi a bordo, mentre escludeva che l'utilizzazione commerciale potesse essere funzionale allo svolgimento di attività di ristorazione ⁽⁶²⁾.

E ciò in considerazione di due aspetti: per un verso, nell'ambito delle utilizzazioni commerciali individuate dall'art. 2 c. naut. dip. non si rinveniva alcun riferimento alla ristorazione; per altro verso, l'utilizzazione commerciale per mezzo di contratti di locazione o di noleggio poteva contemplare per l'appunto solo la locazione o il noleggio e non anche ad attività diverse e ulteriori.

Ove si fosse diversamente agito, sarebbe stato violato il principio di esclusività previsto dall'art. 2, comma 4, c. naut. dip. si sarebbe potuti incorrere nelle sanzioni previste per l'esercizio abusivo di attività commerciali per mezzo di unità da diporto (art. 55 c. naut. dip.).

Da qui, la convinzione per cui un'attività commerciale prolungata nel tempo – e dunque non meramente occasionale – come quella di ristorante ⁽⁶³⁾ confliggesse con le predette norme e non fosse, pertanto, autorizzata; ciò a differenza dell'utilizzazione di unità da diporto per l'organizzazione di eventi a bordo, come feste o convegni, stante la durata temporalmente limitata dell'evento, con conseguente possibilità di applicazione della disciplina del noleggio occasionale ⁽⁶⁴⁾.

⁽⁶²⁾ A. LÈFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit. 252.

⁽⁶³⁾ E per tale dottrina anche l'attività di albergo.

⁽⁶⁴⁾ Nel succitato parere del Dipartimento Generale Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portali e il Trasporto Marittimo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata negata anche la possibilità di utilizzare le unità da diporto per finalità di ristorazione (oltre che per scopi ricettivi e residenziali).

Eppure, se questa ricostruzione è valevole per l'appunto allorché l'unità da diporto sia solo saltuariamente utilizzata per l'organizzazione di una festa o di una manifestazione congressuale, o ancora di un incontro di affari, essa cesserebbe di essere applicata nel caso in cui tale organizzazione assuma i caratteri di una stabile attività perdurante nel tempo, in cui il soggetto per professione organizza eventi, avvalendosi di una certa unità da diporto.

In tali casi bisognerebbe, infatti, distinguere due ipotesi: una più semplice, in cui il proprietario si limita a cedere il godimento dell'unità da diporto ad altri soggetti, oppure mette a disposizione l'unità, per il periodo di tempo determinato contrattualmente stabilito, nel corso del quale tali soggetti organizzano un evento a bordo, avvalendosi o meno di ausiliari esterni ⁽⁶⁵⁾; ed una più articolata (e maggiormente ricorrente nella prassi), ove è il medesimo proprietario dell'unità da diporto ad occuparsi dell'organizzazione dell'evento, fornendo conseguentemente non solo la disponibilità dell'unità, bensì anche molteplici servizi accessori che vanno nel loro insieme a costituire il rapporto contrattuale complessivo.

Nel primo caso, nulla osta ad applicare alle fattispecie la disciplina del contratto di locazione o del contratto di noleggio di unità da diporto, a secondo della peculiarità della fattispecie concreta.

Più complessa la seconda ipotesi.

In questi casi, infatti, il combinato disposto degli artt. 2, comma 4, e 55 c. naut. dip., escluderebbe la possibilità di stipulare contratti di locazione o di noleggio aventi ad oggetto un'unità da diporto, e funzionali all'esercizio di attività diverse, come l'organizzazione di eventi a bordo; ed inoltre, in questi casi, venendo meno il carattere dell'occasionalità – stante il carattere professionale con cui il soggetto esercita l'attività di organizzazione – non potrebbe neppure invocarsi la disciplina dell'art. 49 *bis* c. naut. dip.

In forza della recente modifica legislativa, una parziale facilitazione rispetto alle problematiche sopra evidenziate si rinviene con riferimento alla pura attività di somministrazione di pasti e bevande

⁽⁶⁵⁾ Si pensi alla differenza che intercorre tra la semplice festa di compleanno che un soggetto decida di trascorrere a bordo di un'unità da diporto con i propri amici, occupandosi lui stesso della preparazione e somministrazione di cibo e bevande, e l'organizzazione di un matrimonio a bordo di un'unità da diporto, in cui gli sposi si avvalgono di plurimi professionisti per l'allestimento e le composizioni floreali, il catering, l'intrattenimento musicale.

a bordo di unità da diporto, e dunque alla mera attività di ristorazione, che è oggi inclusa tra i possibili utilizzi commerciali dell'unità da diporto.

Con una singolare parificazione tra somministrazione di cibi e bevande e vendita al dettaglio, il legislatore ha, infatti, inserito all'art. 2, comma 1, c. naut. dip. la lettera *c-ter*, in forza della quale l'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando è usata, nel rispetto della normativa europea, nazionale e regionale di settore, per l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio.

Anche in tal caso, tuttavia, si constata che l'introduzione normativa appare in realtà limitante.

Ciò discende dal fatto che, nell'autorizzare l'uso commerciale dell'unità da diporto per la somministrazione di alimenti e bevande, il legislatore ha contemporaneamente contenuto tale l'utilizzo alle forme itineranti, ossia a quelle girovaghe, che si spostano, e che presuppongono, come tali, un'attività di navigazione ⁽⁶⁶⁾; se ne ricava, allora, l'esclusione dell'uso commerciale dell'unità da diporto per svolgere l'attività di ristorazione a bordo di un'unità da diporto ferma, che rimane ormeggiata in porto, attività che pertanto non si sottrae alle problematiche di cui si è dato conto nel presente contributo, prima fra tutte la liceità o meno del relativo svolgimento, in assenza di specifica previsione legislativa che lo consenta.

6. *Alcune considerazioni conclusive* — L'approfondimento svolto conferma che, sebbene vi siano stati alcuni tentativi di riordino della materia da parte del legislatore nazionale nonché del legislatore regionale per le materie di propria competenza, permane la certa complessità nell'inquadrare in maniera univoca e sistematica i rapporti negoziali aventi ad oggetto l'uso delle unità da diporto, specie in ragione delle nuove forme di utilizzazione che si sono recentemente imposte nella prassi turistico-commerciale.

Anche se la dottrina ha da lungo tempo sottolineato che la riconosciuta possibilità di stipulare (solo) contratti di locazione o di noleggio male si concilia con le concrete utilizzazioni delle unità da diporto – ove ad esempio come nel caso delle crociere o del *cabin*

⁽⁶⁶⁾ Si pensi, ad esempio, alla vendita di gelati a bordo di una piccola unità da diporto che si sposta lungo il litorale marittimo per soddisfare le richieste dei bagnanti.

charter è la prestazione di trasporto a costituire l'essenza del contratto – alcuna significativa riforma è stata effettuata a tal proposito.

Analoga complessità e lacunosità si rinviene se si rivolge lo sguardo alle nuove forme di ricettività turistica: anche in tal caso, invero, a fronte dell'emersione di innovative tipologie di ospitalità, spesso improntate a fini di sostenibilità, solo alcuni (e purtroppo pochi) legislatori regionali sembrano avvertire l'esigenza di fornire agli operatori turistici un quadro normativo quanto più organico e dettagliato, anche al fine di evitare qualsivoglia contestazione per l'eventuale utilizzo abusivo dell'unità da diporto, sanzionato dall'art. 55 c. naut. dip.

È innegabile che il settore turistico-marittimo rappresenti per l'economia nazionale un inestimabile valore: se la recente crisi economica ha ridotto la possibilità di acquistare e sostenere le spese periodiche di manutenzione di un'unità da diporto, questo non è tuttavia preclusivo alla opportunità di utilizzare le unità stesse per nuovi scopi, non più limitati alla mera navigazione lusoria, ed estesi oggi giorno sempre più anche alla ricettività, all'enogastronomia e, ancor più in generale, all'intrattenimento.

Di ciò il legislatore deve prendere piena coscienza una volta per tutte, evitando continui «ritocchi» alla normativa vigente, che nel concreto appaiono poco significativi, tanto che le perplessità e i dubbi degli interpreti permangono pressoché immutati.

Seppur negli indirizzi programmatici di governo, che hanno spinto alle modifiche legislative del codice della nautica da diporto nel 2017, già si includeva il rilancio del settore della nautica da diporto, al fine di favorire la crescita di tutto il settore connesso alla filiera del diporto, con conseguente sviluppo nel lungo periodo delle potenzialità del turismo costiero, gli interventi di riforma appaiono allo stato ancora timidi e non rispondenti alla pur rilevata necessità di garantire una maggiore flessibilità e rapidità di risposta normativa nella regolamentazione delle nuove forme di utilizzo commerciale delle unità da diporto, proprie di un settore particolarmente dinamico, come il diportismo nautico.

In una società, come quella contemporanea, in cui l'evoluzione e i mutamenti sono ormai frenetici, anche la normativa deve stare al passo, soprattutto in relazione a quei settori strategici e vitali per l'economia nazionale, ed affrontare con decisione e coraggio le sempre maggiori sfide che il comparto turistico pone.

Nell'attesa dell'auspicata riforma legislativa, cionondimeno possono essere formulate delle ipotesi risolutive che tengano conto di tutte le problematiche approfondite nel corso della presente trattazione.

In particolare, tale soluzione sembra poter essere l'attribuzione di una propria autonomia al contratto di noleggio di unità da diporto, quale fattispecie peculiare e diversa dal contratto di noleggio disciplinato dal codice della navigazione, in cui all'utilizzo dell'unità in navigazione può anche affiancarsi anche un utilizzo statico, da non ritenersi necessariamente temporaneo e funzionale all'attività di navigazione in senso stretto.

Così, allora, l'art. 47 c. naut. dip. individuerrebbe tre tipologie diverse di noleggio di unità da diporto, tutte egualmente dirette a soddisfare le variegate esigenze di svago che il contraente intende perseguire attraverso l'unità da diporto: il noleggio in navigazione, il noleggio da fermo, e il noleggio «misto», ossia da fermo e in navigazione.

E dunque, che si tratti di navigare, di consumare cibi o bevande, di pernottare o di festeggiare, non vi è alcuna differenza quanto al contratto applicabile.

Sicché, se l'unità da diporto già è oggetto di utilizzazione commerciale mediante contratti di noleggio, nulla osta a utilizzarla anche da ferma per altre finalità turistiche, come l'ospitalità sotto forma di *boat and breakfast*.

Se invece l'unità da diporto è abitualmente utilizzata per la navigazione non commerciale e solo saltuariamente per lo svolgimento di altre attività di carattere commerciale, è al noleggio occasionale che può farsi riferimento per correttamente inquadrare a livello giuridico il rapporto contrattuale sotteso, e sempreché siano rispettati i limiti entro cui l'attività è da ritenersi occasionale, ai sensi dell'art. 49 c. naut. dip.

Infine, se l'unità da diporto, idonea o meno alla navigazione, diviene struttura alberghiera in senso stretto, perché stabilmente ormeggiata e esclusivamente adibita all'ospitalità, nelle nuove forme del *boat and breakfast* e dell'albergo nautico diffuso, la soluzione è quella di immatricolarla come nave (se idonea alla navigazione) oppure qualificarla come bene immobile (se inidonea alla navigazione ed ancorata al suolo) o ancora come bene mobile (se inidonea alla navigazione e priva del precitato requisito di incorporazione stabile al suolo): il contratto di riferimento, in questi casi, è allora il con-

tratto di locazione di diritto comune, cui accedono servizi (turistici) accessori.