



BOAT AND BREAKFAST

FOCUS SULLE NORMATIVE E I CONSIGLI PER ESSERE IN REGOLA

Per. Nav. Daniele Motta
e Avv. Simona Coppola

In Italia, da diversi anni, il Boat and Breakfast sta suscitando sempre più interesse nonostante la normativa non sia disciplinata, portando l'armatore a correre diversi rischi. Approfondiamo l'argomento con i nostri esperti: il Perito e Consulente Navale Daniele Motta e l'Avvocato Simona Coppola.

BOAT AND BREAKFAST: L'APPROFONDIMENTO DEL PERITO DANIELE MOTTA

Era il gennaio 2017, quando pubblicai il mio primo approfondimento sul boat and breakfast, che già allora era tutt'altro che un fenomeno alla sua genesi. Oggi, passati diversi anni, dopo una pandemia e la conseguente esplosione della domanda nel mercato nautico, qual è lo stato dell'arte?

Attualmente, il fenomeno sembra tutt'altro che avviato verso una parabola discendente. A dimostrarlo non è solo la grande mole di utenti che vogliono approfondire la tematica, ma anche i molti siti, blog e forum che se ne occupano a vario titolo, purtroppo non sempre con la giusta "lente".

Ancora più tangibile è stato lo sviluppo di tutta l'infrastruttura di servizi a supporto di queste attività, tipica dei grandi website dedicati alla prenotazione delle tradizionali strutture ricettive.

Tutto questo dimostrerebbe come tutte le implicite prospettive economiche associate a questa attività sembrino interessare molti diportisti e non solo.

STATO NORMATIVO

Partiamo, per così dire, dalle "regole del gioco" analizzando cosa dice la normativa in materia. In questo

caso, nonostante le modifiche apportate al codice della nautica nell'ultima riforma, nulla è stato contemplato in merito a un utilizzo simile o similare al concetto di boat and breakfast. A tale riguardo, all'art. 2 del d.lgs. 18 luglio 2005 n. 171, le integrazioni apportate agli utilizzi commerciali disciplinati dalla norma si sono limitate all'inserimento delle attività relative all'assistenza al traino e all'ormeggio.

Tuttavia, nella legge 7 ottobre 2015 n. 167, all'art. 1, comma 2, lett. r (norma che non ha mai visto un decreto attuativo n.d.r.), si prevedeva puntualmente l'equiparazione "alle strutture ricettive all'aria aperta delle strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie imbarcazioni ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato".

Considerato che tali norme rappresentano il fulcro normativo attorno al quale sarebbe stato possibile disciplinare queste attività, è evidente che l'esercizio commerciale delle unità da diporto svolta in questa forma (almeno con la bandiera italiana) sia di fatto non contemplato e/o disciplinato dal nostro ordinamento.

COSA AVVIENE NELLA REALTÀ

Negli anni ho avuto l'opportunità di "misurare", a fronte delle numerose richieste pervenute al mio studio da

parte degli utenti (ma anche delle stesse autorità), sia gli umori che le oggettive difficoltà di chi, da una parte o dall'altra, si è ritrovato a vivere e/o ad affrontare questo fenomeno nell'ottica di un corretto inquadramento tecnico-amministrativo.

Da questo punto di vista peculiare, le situazioni più tipiche vedono, frequentemente, un'unità da diporto privata, senza abilitazione all'utilizzo commerciale e senza un soggetto imprenditoriale "titolato" (sia esso una società o meno), che pubblicizza l'attività di boat and breakfast sui vari canali di pernottamento e di prenotazione.

In altri casi, l'unità adibita al boat and breakfast sfrutta la formula del noleggio occasionale (con tutte le criticità e forzature che questa scelta può comportare), il quale, come noto, non rappresenta un utilizzo commerciale dell'unità da diporto dal punto di vista normativo.

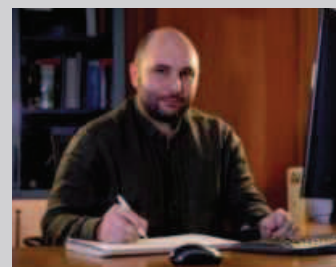
In queste situazioni, vi erano e vi sono tuttora mirati controlli e successive contestazioni, sia per la parte meramente fiscale che per quella relativa alla registrazione degli ospiti presso le questure, con annessi ammende e procedimenti di varia natura.

L'ANALISI

Dal punto di vista consuetudinario, poste le gravi mancanze dal punto di vista normativo, il boat and breakfast

PER. NAV. DANIELE MOTTA

Perito e Consulente Navale, è riconosciuto dalle principali organizzazioni e istituzioni nazionali e internazionali come l'SCMS, FEMAS, AIPAM e Ruolo Periti ed Esperti. Commissario d'Avaria per le principali compagnie assicurative nazionali, svolge altresì la propria attività peritale e professionale con particolare riferimento al diporto commerciale, allo shipping e alla gestione/consulenza afferente all'esercizio delle unità navali. Attivo dal 2015 nella divulgazione in campo nautico, ha partecipato alla stesura della pubblicazione "La riforma della nautica da diporto" e collaborato con varie testate specializzate nella nautica. Docente e formatore, ha tenuto vari corsi e seminari dedicati al cluster marittimo. A tutt'oggi è titolare dello Studio Tecnico Navale Daniele Motta, meglio conosciuto come Marine Consultants & Surveyor (www.perizienavali.it).



Avete domande per il Per. Navale Daniele Motta? Scrivete all'indirizzo e-mail: info@mondobarcamarket.it



non potrebbe che considerarsi, nella sostanza, un'attività non prevista dall'ordinamento, ma che, in chiave oramai più che consuetudinaria, viene manifestamente esercitata, dai più almeno, in buona fede.

Dall'altra parte, invece, e sempre per le note ragioni derivanti dalla libertà interpretativa data dal fenomeno del c.d. "non normato, non disciplinato", la situazione, a volte, è altrettanto variabile, se non confusionaria.

Ad esempio, alcuni pareri suggerirebbero l'applicazione di tutta la disciplina normativa (anche di tipo tecnico-certificativo) utilizzata correntemente per le strutture di terra. In questa prospettiva, dunque, i potenziali rischi per l'operatore non si limiterebbero di certo alla verosimile sanzione amministrativa e ai riflessi a essa connessi.

Insistono, infatti, altri rischi:

- La mancanza di una certificazione dell'unità per l'utilizzo commerciale (l'abilitazione) non garantisce implicitamente nessuno standard di sicurezza per il cliente e non "giustifica" l'utilizzo ai fini lucrativi dell'unità.

- L'assenza di una specifica copertura assicurativa, sia di tipo RC che di un'eventuale Corpi e Macchine, posto l'utilizzo commerciale effettivamente svolto, non garantisce l'effettiva copertura all'armatore a fronte di

qualsivoglia evento che dovesse occorrere agli ospiti o alla stessa unità.

- Un'eventuale controversia, di qualsiasi natura, espone l'armatore a costanti rischi se l'unità risulta comunque non essere abilitata.

UN EVENTUALE APPROCCIO PRAGMATICO

Operare con regolarità e con opportune garanzie è però teoricamente possibile, anche per chi vuole adibire la propria unità per il boat and breakfast. Posto che ogni situazione, sia dell'unità che dell'armatore, è da prendere in considerazione caso per caso, si può valutare:

- Una registrazione e conseguente certificazione dell'unità per l'utilizzo commerciale presso registri che non limitino lo spettro dell'utilizzo commerciale o dove il boat and breakfast possa essere comunque esercitato (i principali registri specializzati nel diporto commerciale solitamente non identificano limiti alle attività economiche esercitabili dall'unità).

- La possibilità di certificare l'unità commerciale, limitatamente all'effettiva attività svolta, onde limitare adempimenti e costi certificativi inutili e/o dispendiosi.

- Optare per un registro che, oltre ad abilitare l'unità per l'utilizzo commer-

ciale, non limiti l'uso diportistico, dunque privato.

- Considerare correttamente le normative locali (ad esempio del porto di residenza e/o comunali), regionali e nazionali relativamente a obblighi di legge indirettamente connessi con l'attività di boat and breakfast.

- Effettuare una corretta attività di risk assessment di tipo assicurativo.

In questa nostra considerazione, abbiamo voluto, come ogni mese, cercare di fornire al lettore alcuni spunti critici rispetto alla tematica in esame.

Come si è potuto evincere, questa nuova forma di utilizzo si è decisamente affermata anche nel nostro Paese e, quasi a un decennio di distanza, sarebbe forse il momento di normare adeguatamente questo stato di fatto, formulando una disciplina completa e coerente, senza indurre l'utenza a ricorrere verso chi, in ambito marittimo, sa essere più pratico di noi quale sistema Paese.

Il tutto, non sacrificando la sicurezza e mettendo l'utenza nella condizione di adempiere compiutamente a quanto dovesse prescrivere la legge, permettendo, dunque, anche all'autorità di controllo di agire al di là di ogni dubbio nell'interpretazione e applicazione normativa e operativa.



**UTILIZZAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO PER FINALITÀ ALBERGHIERE:
L'APPROFONDIMENTO SUGLI ASPETTI LEGALI, DELL'AVV. SIMONA COPPOLA**

Originariamente la nautica da diporto era concepita dal legislatore e, di conseguenza, dai fruitori dei mezzi nautici, quale attività essenzialmente finalizzata alla navigazione per scopi ricreativi e di svago del singolo proprietario, quasi escludendo le finalità di lucro. Negli anni, però, la tendenza è decisamente cambiata: le unità da diporto sono sempre più utilizzate per fini diversi dall'uso privato del proprietario, il quale, sempre più spesso, ha come scopo quello di mettere il proprio bene a disposizione di un terzo soggetto.

A questa tendenza è seguita una più o meno costante attività legislativa che, via via, si è adeguata alle nuove necessità dei proprietari di unità da diporto; si è così prevista per legge la possibilità di stipulare contratti di locazione e di noleggio aventi a oggetto unità da diporto.

SIMONA COPPOLA

Simona Coppola è socio dello Studio Legale Garbarino, avvocato dal 2007 e iscritta al Foro di Genova. Principali aree di attività: materie attinenti il diritto marittimo, porti e infrastrutture, controversie e soluzione di dispute, trasporti internazionali, questioni relative a brokeraggio assicurativo, compravendita di navi, contratti di leasing nautico e consulenza in materia di diporto.

Avete domande per l'Avv. Simona Coppola?

Scrivete all'indirizzo e-mail: info@mondobarcamarket.it



Con il tempo, però, gli utilizzi commerciali delle unità da diporto si sono ulteriormente evoluti, e in questo il periodo della pandemia ha certamente avuto un significativo ruolo: le unità da diporto sono oggi percepite come luogo di interesse e di aggregazione che prescinde dalla loro originaria destinazione alla navigazione e sono divenute vere e proprie aree ricettive per feste, ristorazione, ma anche per le attività che, in precedenza, erano considerate tipicamente alberghiere e da svolgersi sulla terraferma. A questo ultimo step dell'evoluzione delle unità da diporto, che è comunemente definito "boat and breakfast", sembra che, tuttavia, il legislatore non si sia prontamente adeguato. Sono, infatti, sporadiche ed essenzialmente con rango di legge regionale le previsioni specifiche di detto tipo di attività. La prima apparizione della definizione "boat and breakfast" si rinviene in una norma della Regione Sardegna sin dal 2017, probabilmente per venire incontro a esigenze turistiche già radicate nell'isola. Altri sono stati negli anni gli esempi di legge regionale che hanno sanato utilizzi di imbarcazioni da diporto per finalità alberghiera e di ristorazione non tipizzati nella legge nazionale; tuttavia, ancora oggi, nonostante siano numerose e dislocate per tutta l'Italia le unità da diporto destinate al "boat and breakfast", dal punto di vista giuridico non tutto è normato e il rischio di incorrere in sanzioni è dietro l'angolo.

La possibilità di ospitare persone in un'unità da diporto ormeggiata, fornendo loro la colazione, non è diversa rispetto all'attività alberghiera. Dal momento in cui le unità vengono utilizzate da ferme, ormeggiate, senza la possibilità che siano utilizzate per la navigazione e non provviste di equipaggio, sarebbe apparentemente semplice ritenerle un "nuovo modo di esercitare attività alberghiera", tuttavia detta attività è consentita con difficoltà. Interpretando le norme nazionali oggi in vigore, ove è stata inserita tra gli usi commerciali consentiti anche la somministrazione di cibo e bevande, ma non, per essere estremamente chiari, la possibilità di offrire un letto a bordo, si potrebbe anche riuscire a far rientrare il boat and breakfast tra le attività consentite; tuttavia, oggi, nelle Regioni in cui detta attività non è stata espressamente normata, si può incorrere in una sanzione amministrativa comminata dalla Capitaneria di Porto. Ricordiamo che le attività normate e pertanto consentite sono: la locazione, il noleggio, l'insegnamento della navigazione da diporto, l'utilizzazione di unità in appoggio ai centri di immersione subacquee, l'assistenza all'ormeggio, la somministrazione itinerante di cibi e bevande, il commercio al dettaglio e i cabin charter, ovvero il noleggio a cabina. Ai fini dell'utilizzazione dell'unità da diporto per scopi commerciali, è sempre necessaria l'annotazione di detto tipo di utilizzo, che va riportato sulla licenza di navigazione, nei rela-

tivi registri di iscrizione. Chi oggi volesse svolgere attività di boat and breakfast nelle Regioni che non si sono adeguate normativamente a questa esigenza del mercato turistico dovrebbe far rientrare detta attività in una di quelle consentite, tra cui quella che si avvicina maggiormente è, probabilmente, la locazione a scafo nudo. Tuttavia, se con la stipula di un contratto tipizzato e consentito con legge nazionale si azzera il rischio di vedersi contestato l'esercizio di attività non consentita dalla legge, dall'altro si creano a cascata ulteriori problemi, non solo per chi concede il bene, ma anche per chi lo utilizza, problemi che attengono, in particolare, alla sicurezza a bordo. Qualora una unità da diporto venisse concessa in locazione a un soggetto che vuole solo dormire e fare colazione in barca, la medesima dovrebbe avere a bordo perlomeno un comandante e dovrebbe mantenere la capacità di navigare. Difficilmente, però, chi desidera dormire a bordo di un mezzo galleggiante è munito di patente nautica. Inoltre, l'unità dovrebbe essere conforme alle norme previste in tema di sicurezza delle dotazioni nonché assicurativo, con conseguente ingente complicazione dei processi di utilizzo del mezzo. La normativa regionale sta segnando una linea significativa nell'evoluzione della materia e si auspica che il legislatore centrale si adegui e recepisca gli input che provengono dagli imprenditori del turismo su acqua.