



Quando il contratto di ormeggio fa acqua



A fronte di aree marine di grande pregio ambientale e paesaggistico, l'Italia sconta una cronica carenza di infrastrutture che pregiudica una corretta fruizione del diportismo nautico. La mancanza di posti barca o di approdi attrezzati in relazione alla domanda favorisce, da un lato, fenomeni di danneggiamento ai fondali derivanti dall'ancoraggio delle imbarcazioni e, dall'altro, un forte squilibrio nel rapporto ormeggiatore-diportista, in favore del primo. A ciò si aggiunge che a tutt'oggi il contratto di ormeggio risulta privo di un'apposita disciplina normativa e che nella prassi degli operatori nautici raramente viene utilizzato un vero e proprio contratto scritto, con indicazione analitica delle prestazioni, mentre il contratto si perfeziona con la semplice consegna della barca all'ormeggiatore.

In tale contesto, in caso di danni subiti dalle imbarcazioni ormeggiate, sussiste un obbligo risarcitorio a carico del titolare del porto? La Suprema Corte ha chiarito che *“il contratto di ormeggio, pur rientrando nella categoria dei contratti atipici, è sempre caratterizzato da una struttura minima essenziale [...], consistente nella semplice messa a disposizione ed utilizzazione delle strutture portuali con conseguente assegnazione di un delimitato e protetto spazio acqueo. Peraltro, il suo contenuto può del tutto legittimamente estendersi anche ad altre prestazioni, quali la custodia del*

natante e/o quella delle cose in esso contenute, restando a carico di chi fonda un determinato diritto (o la responsabilità dell'altro contraente sulla struttura del contratto) fornire la prova dell'oggetto e del contenuto” (Cass., 21 settembre 2011, n. 19201; Cass., 1 giugno 2004, n. 10484).

Nel solco di questo pacifico e consolidato orientamento, in un caso di furto di motore marino all'interno del Circolo Nautico del Savio, la Corte di legittimità (come aveva fatto, prima, la Corte d'Appello di Bologna) ha soffermato la propria attenzione sull'esistenza di un rapporto associativo e sulla clausola di esonero dalla responsabilità dell'associazione per *“eventuali furti o*

danni a natanti o accessori”, così da ritenere escluso l'obbligo di custodia del natante da parte del Circolo stesso (Cass. civ., sez. terza, sentenza del 13.2.2013, n. 3554). La stessa Corte di Cassazione ha invece confermato la condanna al risarcimento del danno decisa dal Tribunale e dalla Corte d'Appello di Lecce nei confronti della società Marina di Fontanelle s.r.l. per la distruzione di un'imbarcazione ormeggiata presso la banchina, a seguito della rovina della diga foranea di protezione nel corso di una violenta tempesta: i giudici non avevano ritenuto *“idonea l'opera di protezione alla darsena realizzata dalla società, poiché di gran lunga sottodimensionata rispetto a quella progettata ed approvata”* e avevano sottolineato che l'ente concessionario doveva ritenersi responsabile dal momento che *“non esisteva né il caso fortuito, essendo prevedibile sulla base di ben 14 pregressi analoghi episodi meteorologici nell'ultimo ventennio, che il mare potesse raggiungere quella forza, né la forza maggiore, atteso che la diga foranea era stata realizzata con una riduzione a meno di un decimo rispetto a quella progettata”* (Cass. civ, sentenza del 19 febbraio 2004). ■

Ha guadagnato gli onori della cronaca la vicenda del porto turistico di Villa Taranto, a Verbania, sprofondato in acqua nella notte tra il 10 e l'11 ottobre 2013. A seguito di un agguerrito contenzioso, il Comune ed il gestore del porto (European Nautic Service s.r.l.) sono stati condannati in solido al risarcimento dei danni subiti dalle imbarcazioni ormeggiate alla struttura colata a picco. Secondo il consulente del giudice, il cedimento non è stato causato da un nubifragio di portata eccezionale, ma da vero e proprio vizio di progettazione del porto con *“dighe frangiflutti in zona portuale esposta a diretto moto ondoso”*, oltre che da carenze nella manutenzione ordinaria – in capo ad una società – e straordinaria – in capo al Comune, investito della custodia della struttura galleggiante, di proprietà regionale –.

Il fatto curioso è che le imbarcazioni non avrebbero dovuto trovarsi lì: infatti, l'ordinanza di un dirigente comunale del marzo 2013 vietava l'ormeggio sui pontili resi insicuri dalla tromba d'aria dell'agosto precedente.

Ciò nonostante, la European Nautic Service ha concesso ugualmente l'ormeggio, il Comune non ha vigilato e fatto rispettare la sua ordinanza, mentre i diportisti hanno completamente ignorato il divieto comunale.

Se volete rivolgere qualche domanda all'avvocato Roberta Borghini potete scrivere a: avv.borghini@alice.it