

Mi camper es tu camper

Perché e come la sharing economy può aiutare il turismo

Di Benedetta Auricchio e Carlo Stagnaro

Premessa

Nella definizione dell'Oxford Dictionary, per "sharing economy" si intende "un sistema economico in cui i beni o servizi sono condivisi tra individui, gratis o a pagamento, attraverso Internet".

La facilità con cui, attraverso il web, si entra in contatto con persone che hanno interessi simili ai nostri o esigenze complementari ha favorito lo sviluppo di questa economia della condivisione.

Una delle applicazioni più recenti riguarda il camper sharing, il cui obiettivo è mettere in contatto privati che intendono offrire e usufruire di un servizio di "noleggio" di camper o van camperizzati, permettendo ai proprietari privati di condividere il proprio veicolo con altre persone nei periodi di inutilizzo.

Il camper sharing, come tutte le forme di condivisione di beni in proprietà, offre la possibilità di ammortizzare i costi di acquisto e di mantenimento, tanto più per un bene, come il camper, che ha un uso tipicamente molto limitato nel corso dell'anno e costi di acquisto e manutenzione relativamente elevati. Oltre a consentire al proprietario di estrarre un plus di valore dal bene, il camper sharing consente a chi vorrebbe prenderlo a nolo di diminuire i costi destinati a finalità voluttuarie. Inoltre, al di fuori dello scambio contrattuale tra le due parti, esso incentiva l'acquisto di nuovi mezzi - in quanto equivale a una sorta di contributo da parte di terzi al finanziamento dell'acquisto - e inietta nuova linfa nel settore della produzione di veicoli più nuovi ed efficienti, circostanza da cui trae favore la sostenibilità ambientale.

Secondo il report annuale 2019 della Associazione Produttori Camper e Caravan (APC - l'ultimo rapporto disponibile) si stima che il 55% dei camper che circolano attualmente appartengano alle categorie da Euro 0 a Euro 3, dunque veicoli con un'età ragguardevole e performance ambientali relativamente basse. Inoltre tenendo d'occhio i trend dei social, in molti, gipsy influencer ossia content creator che condividono il loro stile di vita nomade, così come le persone comuni amanti della libertà offerta da questo concetto di vacanza hanno avuto il desiderio di possedere un camper e la maniera più economica di esaudirlo è riconvertire un vecchio

Benedetta Auricchio è studentessa in giurisprudenza presso l'Università Suor Orsola Benincasa.

Carlo Stagnaro è Direttore Ricerche e Studi dell'Istituto Bruno Leoni.

Si ringrazia Yescapa per il supporto a questo studio.

caravan in disuso con il fai da te. La cosa può apparire affascinante ma certamente non rappresenta la migliore opzione né in termini di impatto ambientale, né di sicurezza.

Il camper sharing può rappresentare una risposta a questa domanda: offre il vantaggio significativo di ammortizzare i costi di acquisto di nuovi veicoli meno inquinanti e permette di rispondere alla crescente domanda di veicoli camperizzati per il turismo outdoor. Meno veicoli ma nuovi e meno inquinanti. L'Italia, peraltro, è tra i maggiori produttori europei di veicoli ricreativi e ha visto un notevole incremento di produzione dal 2014 a oggi del 78%.

Infine il camper sharing potrebbe contribuire a una maggiore sostenibilità del turismo dal momento che il tipo di viaggio in camper è molto diverso rispetto a quello che sta facendo "esplodere" le nostre città e ingolfare le locazioni immobiliari.

Tuttavia, diversamente da altri Stati membri dell'Unione Europea, in Italia questa pratica è resa complessa dal permanere di regolamentazioni obsolete, sorte in un contesto completamente diverso. In questo *paper* intendiamo descrivere quali sono gli ostacoli che, anacronisticamente, impediscono quell'ordinario scambio che è rappresentato dal camper sharing e che, perciò, non si ha motivo di non rimuovere.

Una panoramica del turismo italiano

Il turismo rappresenta un settore importante per l'economia del nostro paese: il 6% del PIL viene da lì. La stima sale al 13% se si include l'intero giro di affari di attività quali la ristorazione ed i trasporti.

Negli anni successivi alla pandemia l'Italia ha conosciuto un boom turistico importante. Uno studio di Demoskopika dell'estate 2023 ha evidenziato l'impatto dell'inflazione sul settore delle vacanze in Italia. Gli aumenti sono significativi e generano rincari pari a 3,9 miliardi di euro della spesa turistica di italiani e stranieri, pari una variazione tendenziale dell'8,9%.

Tra le principali conseguenze vi è la conversione di molte abitazioni in alloggi destinati alla locazione a breve termine e, di conseguenza, il rincaro delle locazioni a lungo termine, specialmente nelle località a maggiore vocazione turistica.

Il problema del caro affitti potrebbe essere affrontato in diversi modi, a partire da una seria analisi dei motivi per cui i proprietari di case prediligono gli affitti a breve termine (tra le principali ragioni figurano senza dubbio i vantaggi patrimoniali accanto all'eliminazione del rischio di morosità o peggio di occupazione dell'immobile da parte del locatario). Analisi, questa, necessaria a immaginare i modi per provare a provi rimedio, come la riduzione della pressione fiscale, maggiori garanzie per i locatori a lungo termine, sviluppo verticale delle città, soluzioni alternative per gli studenti (probabilmente la fascia maggiormente colpita che non subisce solo un danno economico ma si vede precluse opportunità lavorative e di studio).

Il turismo *outdoor* ha conosciuto una significativa crescita negli ultimi anni, probabilmente anche per reazione a queste dinamiche. In Europa nel 2021 circolava una flotta di circa 2,6 milioni di camper, di cui 246 mila in Italia. Nel periodo 2018-2020 il numero dei mezzi è cresciuto del 7% circa a livello europeo (2% in Italia). Tale crescita deriva da una accelerazione delle nuove immatricolazioni, cresciute a un tasso medio annuo del 13% in Europa (9% in Italia) e, dunque, più rapida-

mente delle dismissioni. La maggiore consistenza della flotta ha anche ampliato le opportunità di locazione presso terzi, facendo sorgere svariate piattaforme di sharing e noleggiatori professionali in giro per l'Europa, con prezzi medi compresi tra i 90-95 euro e i 180-200 euro al giorno (normalmente più contenuti nel caso di condivisione tra privati). Il mercato del noleggio, nel 2021, coinvolgeva circa 56 mila mezzi, con un giro d'affari attorno ai 550 milioni di euro (di cui 1.620 mezzi e 16 milioni di euro in Italia). In altre parole, mentre a livello europeo circa il 2% dei veicoli era disponibile per il noleggio, nel nostro paese tale percentuale si ferma all'1%: ciò suggerisce un ampio spazio di crescita.

Camper sharing e locazione turistica sono due lati della stessa medaglia che oscilla tra l'esercizio di impresa e lo sfruttamento occasionale della proprietà privata. Una maggiore diffusione del turismo outdoor e un più inteso utilizzo dei camper (magari stimolando anche un rinnovamento del parco circolante) possono costituire una parte della risposta a questo problema, aumentando di fatto la capacità ricettiva di molte località e, soprattutto, consentendo una forma di turismo che potrebbe decongestionare i centri turistici. Data la scarsa diffusione di questo mezzo e delle pratiche di sharing nel nostro paese, è probabile che gli spazi di crescita siano significativi. Tuttavia, se vi è certamente una componente culturale nella minore presenza e condivisione dei mezzi in Italia rispetto al Nordeuropa, vi sono anche delle motivazioni legate alla disciplina stradale.

La normativa italiana e benefici di una maggiore apertura

L'attuale disciplina vigente nel nostro paese permette la locazione dei veicoli ricreativi a quei soggetti che svolgono l'attività in maniera organizzata, intendendosi per tale un'attività regolarmente iscritta nel registro delle imprese ed in possesso delle autorizzazioni necessarie per il noleggio dei veicoli e di veicoli classificati ad uso noleggio sulla carta di circolazione. Inoltre, i contratti assicurativi dei mezzi devono contenere la clausola per la locazione senza conducente. Ai soggetti privati che intendono esercitare la medesima attività con il proprio camper, generalmente al fine di ammortizzare le spese di manutenzione e di estrarre maggior valore da un bene di proprietà, il camper sharing non è vietato ma è sottoposto a severe limitazioni potendo costoro utilizzare solo lo schema del comodato d'uso.

Le norme che disciplinano il caso sono:

- Artt. 1803 e ss del Codice Civile
- Artt. 82 e 84 del Codice della Strada
- Circolare del Ministero degli Interni n. 300/STRAD/1/000019289.U/2023 del 9 giugno 2023.

L'art 84 del Codice della Strada, rubricato "locazione senza conducente", disciplina l'uso dei veicoli per il trasporto di persone in conto proprio o di terzi, mentre l'art 82 ammette la destinazione del veicolo come uso di terzi.

Al comma 1 fornisce la definizione di locazione stabilendo che un veicolo si intende adibito a locazione senza conducente quando il locatore, dietro corrispettivo, si obbliga a mettere a disposizione del locatario il veicolo stesso per le esigenze di quest'ultimo.

Il comma 2 prescrive l'ammissibilità, nell'ambito del trasporto di merci su strada per

conto di terzi, dell'utilizzazione di una serie di veicoli (autocarri, trattori, rimorchi, ecc) locati senza conducente, dei quali risulti locataria un'impresa stabilita in uno Stato membro dell'Unione Europea.

Il comma 4 elenca i veicoli che possono essere destinati alla locazione senza conducente, mentre il comma 4 bis consente l'utilizzo ad uso personale di veicoli destinati al trasporto di cose.

Si prescrive il necessario possesso a bordo del contratto di locazione al comma 4 quater.

Infine al comma 8 si stabilisce che al di fuori di quei casi indicati dall'art 84 ai precedenti commi, chiunque adibisca a locazione senza conducente un veicolo non destinato a tale uso risponderà della relativa sanzione amministrativa prevista nel pagamento di una somma da 430 a 1731 euro se si tratta di autoveicoli o rimorchi, o di 42 a 173 euro se si tratta di altri veicoli, oltre la sospensione della carta di circolazione del veicolo per un periodo da 2 a 8 mesi.

La Circolare ministeriale invece riguarda proprio il fenomeno del camper sharing. Ne segnala la diffusione anche mediante le piattaforme web che favoriscono l'intermediazione di domanda ed offerta e ne denuncia l'incongruenza con la definizione "forma di condivisione del veicolo", pubblicizzata come legittima ma che nella realtà persegue uno scopo illecito in quanto, sebbene il corrispettivo sia motivato come rimborso spese (tema che analizzeremo più avanti), le tariffe indicate per l'utilizzo dei camper risultano abbondantemente superiori.

Ciò che viene pubblicizzato come condivisione, effettivamente presuppone:

- 1) La stipula di un contratto con il quale il proprietario cede il godimento del proprio veicolo per un tempo determinato.
- 2) Il pagamento di un corrispettivo che corrisponde alla tariffa applicata dai proprietari.

Viene inoltre ribadito che l'esercizio dell'attività di noleggio di veicoli senza conducente richiede requisiti quali la creazione di un'impresa mediante apertura di partita iva ed iscrizione al registro delle imprese presso la Camera di Commercio, presentazione di una SCIA al Suap del Comune nel quale ha sede l'impresa oltre ai comuni in cui eventualmente sorge un'articolazione della stessa attività, infine l'immatricolazione del veicolo non per uso proprio ma "ad uso di terzi da locare senza conducente".

La circolare si conclude con un richiamo all'attenzione del fenomeno del camper sharing in sede di controllo su strada.

Ove si ravvisasse violazione dell'art 84 e dagli accertamenti emergesse che la disponibilità del veicolo derivi dalla stipula di un contratto tra l'utilizzatore ed il proprietario in favore del quale risulti versato un corrispettivo non avente un valore esiguo (e, si specifica, il cui importo risulti essere ben superiore ad un generico rimborso delle spese che il proprietario deve sostenere per la manutenzione del veicolo), l'impiego e la circolazione dello stesso saranno da ritenersi irregolari.

In base alla normativa fin qui esposta, il noleggio tra privati risulta quindi del tutto precluso.

Resta invece l'opzione prevista nel secondo comma della norma sul comodato ex

art 1803 cc.

Il comodato, leggiamo, è il contratto col quale una parte consegna all'altra una cosa mobile o immobile, affinché se ne serva per un tempo o per un uso determinato, con l'obbligo di restituire la stessa cosa ricevuta.

Al comma 2 è stabilito che "il comodato è essenzialmente gratuito". Qui sorge un problema di natura interpretativa che necessiterebbe, per una sicura risoluzione, l'intervento del legislatore per stabilire oltre ogni dubbio il senso del termine "essenzialmente".

A tal proposito la dottrina si divide in due orientamenti dove una corrente esclude categoricamente il pagamento di un qualsivoglia compenso, sia esso anche di modesto valore, e che interpreta la perdita del carattere della gratuità con la trasformazione in contratto di locazione. L'entità dell'importo che viene generalmente richiesto per l'utilizzo del camper fa venir meno, secondo questa teoria, lo spirito di liberalità che costituisce la causa del comodato, contratto che, ancorché oneroso, presuppone che gli eventuali obblighi o compensi posti a carico del comodatario non costituiscano il corrispettivo per il godimento della cosa ma oneri accessori per l'utilizzo del bene.

Al contrario il secondo orientamento ammette la pattuizione di un compenso a titolo di rimborso spese.

Eppure il confine con quanto previsto per il contratto di locazione è assai labile alla luce di quanto stabilisce l'art 1571 cc: si ha locazione quando è concesso il godimento di un bene in cambio di un determinato corrispettivo. La formula "determinato corrispettivo" si presta a molteplici interpretazioni e non determina una grandezza valoriale di sorta (determinato corrispettivo può essere anche un compenso molto modesto) così come è interpretabile l'essenziale gratuità del comodato.

Fermo restando che, osservando le casistiche giudiziarie, il comodato d'uso è una fattispecie maggiormente confacente i beni immobili, seppur ovviamente previsto anche per i beni mobili, e pur senza scendere in ulteriori tecnicismi giuridici, pare ovvio che l'utilizzo di questa tipologia di contratto per la pratica del camper sharing si presta a numerose incomprensioni e non delinea una disciplina chiara e scevra da conflitti dottrinali e giurisprudenziali.

Tra l'altro anche se ci si volesse soffermare non sull'ammissibilità o meno del compenso ma sulla sua entità a titolo di rimborso spese per la manutenzione del veicolo oggetto del contratto di comodato, si riscontrerebbero difficoltà interpretative essendo i camper mezzi soggetti a costi di manutenzione estremamente alti, bisognosi di manodopera specializzata, di non facile reperibilità e dunque cara, dato in virtù del quale è facile escludere la possibilità che il rimborso spese possa essere di discreto valore. Infine, la determinazione della congruità di una somma a titolo di "rimborso spese" è per definizione estremamente arbitraria: come stabilire il giusto saggio di usura del veicolo? E come quantificare il costo opportunità derivante dal fatto che la sua fruizione, per un periodo di tempo, viene ceduta a terzi?

Altra riflessione da affrontare, di natura meno tecnica e più profonda, è il fatto che il diritto allo sfruttamento occasionale dei beni affonda le sue radici nel diritto alla proprietà sancito all'art 42 della Costituzione e dalla legge che la riconosce e garantisce.

L'art 832 cc dichiara che la proprietà consiste nel diritto di godere e disporre delle cose in modo pieno ed esclusivo, entro i limiti e con l'osservanza degli obblighi stabiliti dall'ordinamento giuridico.

Parafrasando, per diritto di proprietà si intende anche e soprattutto il potere del proprietario di trarre utilità dalla cosa posseduta.

È evidente che gli attuali vincoli, quale sia la loro origine, appaiono inadeguati ed eccessivi. Se è comprensibile la volontà di disciplinare le modalità di locazione dei camper, essa dovrebbe concentrarsi sugli aspetti legati alla sicurezza del veicolo stesso, non creare un quadro normativo estremamente incerto e fondato sul presupposto che si possa stabilire ex lege un ammontare "congruo" del valore del veicolo per un certo periodo di tempo.

Piuttosto è importante distinguere gli operatori professionali dai privati che occasionalmente locano a terzi il proprio camper, senza tuttavia impedire a questi ultimi e alle loro controparti di effettuare transazioni mutuamente vantaggiose.

Ciò sarebbe auspicabile anche in virtù dei molteplici benefici perseguibili: in primis l'adeguamento dell'offerta alla crescente domanda turistica outdoor; secondariamente, i significativi vantaggi ambientali già prima citati che sicuramente sarebbero facili alleati degli obiettivi per i limiti delle emissioni di CO₂ che i paesi UE si sono prefissati per i prossimi anni a venire.

Infine, questa pratica potrebbe rappresentare una parte di una più ampia strategia di contrasto agli eccessivi rincari del turismo e delle locazioni immobiliari post-pandemia.

Il legislatore, peraltro, dovrebbe tener conto delle linee guida sulla sharing economy pubblicate dalla Commissione Europea nei Paesi dell'Unione con cui si invitano i governi nazionali ad adottare regolazioni "leggere" e a considerare il divieto dell'attività solo come ultima ratio.

Una proposta a tutela degli interessi di tutti gli attori di mercato

Un intervento di rimozione degli anacronistici limiti alla locazione dei camper risulta auspicabile proprio in ragione di due questioni: la prima si basa sull'assenza di un motivo di ordine giuridico che impedisca il libero sfruttamento della proprietà; la seconda attiene a motivi di ordine economico, essendo quella del camper sharing comunque una microeconomia meritevole di tutela che si inserisce in un mondo di connessioni con altri ambiti di mercato.

Per venire a capo della questione è necessario iniziare a tracciare delle linee di confine tra chi professionalmente conduce attività di noleggio (con tutti i crismi dell'attività di impresa) e chi intende esercitare un diritto di godimento su di un proprio bene al fine di ammortizzare gli elevati costi di gestione e manutenzione di quest'ultimo (in qualità di privato cittadino).

Il precedente dei natanti

Una situazione analoga che potrebbe rappresentare un solido precedente è quella avutasi con la modifica del Codice della nautica da diporto nel 2012. Tale modifica, tramite le disposizioni introdotte in sede di conversione del D.L. 1/2012, ha previsto la possibilità di stipulare accordi di noleggio occasionale e non professio-

nale delle imbarcazioni da diporto (seppur con esclusivo riferimento alla figura del noleggio con conducente).

L'integrazione dell'art 49 bis rubricato "noleggio occasionale" ha disciplinato la materia statuendo che i proprietari di imbarcazioni, siano essi persone fisiche o persone giuridiche non aventi come oggetto sociale la locazione o il noleggio possono, al fine di incentivare il turismo nautico e la nautica da diporto, effettuare attività di noleggio in forma occasionale senza che questa costituisca uso commerciale per un periodo non eccedente 42 giorni nel corso dell'anno.

Fioriscono infatti anche in questo ambito le piattaforme che si propongono di mediare i bisogni di proprietari e locatari e l'analogia è presto fatta essendo camper e imbarcazioni senza dubbio entrambi appartenenti alla classe dei veicoli ricreativi.

La nuova norma prevede che il comando dell'imbarcazione possa essere assunto sia dal titolare che dall'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, a condizione che quest'ultimo sia in possesso di patente nautica da almeno 3 anni.

Con quello che potrebbe apparire un eccesso di zelo la norma ha premura di identificare anche le eventuali prestazioni di lavoro svolte a bordo da terzi statuendo che "le relative prestazioni di lavoro si intendono comprese tra le prestazioni occasionali di tipo accessorio di cui all'art 70 co 1 del D. Lgs. 276/2003, e a esse si applicano le disposizioni di cui all'articolo 72 del citato decreto legislativo".

Vengono inoltre prescritte ulteriori attenzioni come la conservazione del contratto di noleggio a bordo dell'imbarcazione e la durata dell'attività occasionale mai superiore a 42 giorni, i cui proventi sono soggetti all'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi nella misura del 20% escludendo la detraibilità o deducibilità dei costi e delle spese sostenute relative all'attività di noleggio (co 5).

Risulta invece meno comprensibile la scelta del legislatore di introdurre restrizioni secondo le quali non godono delle medesime possibilità finora descritte dalla normativa i proprietari di natanti di misura inferiore a 10 m e dunque non immatricolati. Si può ipotizzare che la scelta sia connessa alla difficoltà di prevenire l'evasione del pagamento di imposte di quei soggetti ai quali non è riconducibile il possesso dell'imbarcazione.

Di particolare interesse al fine di una normativa del noleggio dei camper è anche la disciplina dei contratti di assicurazione: "il noleggiante è obbligato a mettere a disposizione l'unità da diporto in perfetta efficienza, armata ed equipaggiata convenientemente, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei prescritti documenti e coperta dall'assicurazione di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, estesa in favore del noleggiatore o dei noleggiatori a cabina e dei passeggeri per gli infortuni e i danni subiti in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio, in conformità alle disposizioni e ai massimali previsti per la responsabilità civile".

Una regolamentazione anche sul fronte fiscale

Le opportunità e le esternalità positive del camper sharing suggeriscono una rapida diffusione di tale modello di utilizzo dei camper da parte dei privati, come d'altra parte già accade in altri Paesi europei, soprattutto grazie alle potenzialità offerte dalle varie app e piattaforme web che consentono l'incontro tra proprietari

e fruitori del servizio. Possiamo quindi immaginare che il settore in questione replichi l'andamento, già sperimentato, di altri business della sharing economy, tra i quali spiccano il campo della condivisione di mezzi di trasporto, di alloggi, di spazi di lavoro, etc.

E così come in tali ambiti la questione della regolamentazione fiscale dei rapporti sottesi a tale condivisione gioca un ruolo decisivo, medesime conclusioni possono trarsi con riferimento al settore emergente del camper sharing: l'esperienza pregressa, in tale contesto, può certamente fungere da base di partenza per ragionare sulla fiscalità della "messa in comune" del camper tramite l'utilizzo di canali telematici.

Chiaramente il tema che diventa rilevante, dal punto di vista fiscale, non riguarda tanto la locazione di camper da parte di operatori professionisti, poiché questi già operano in forma imprenditoriale. I relativi compensi ricavati dalla propria attività confluiranno nel reddito d'impresa, oggetto di tassazione secondo le regole ordinarie. La questione più delicata, invece, riguarda se e in quale modalità assoggettare a tassazione quanto il privato cittadino ricava dalla messa in condivisione del proprio camper.

Su questo punto si può già riscontrare una prima problematica, derivante dall'inquadramento civilistico di tale rapporto in termini di comodato d'uso (gratuito), che tendenzialmente esclude il pagamento di un corrispettivo, il quale costituirebbe reddito imponibile, per la fruizione del servizio. Eppure il privato consegue, dalla condivisione del proprio camper, una somma di denaro: come detto, tale somma dovrebbe essere parametrata alla stregua di un rimborso spese – e quindi non soggetta a tassazione – ma siffatta quantificazione può diventare arbitraria e probabilmente sconfinare in un qualcosa di più, soprattutto se oggetto di verifica e accertamento.

Una criticità, questa, che può essere foriera di incertezza nel corretto inquadramento fiscale di quanto ricevuto dal privato cittadino e compromettere il successo del modello di camper sharing.

In tale prospettiva, e tenuto conto delle esperienze in altri settori, sarebbe auspicabile prevedere una disciplina fiscale che consenta agevolmente al privato di conoscere, *ex ante*, la fiscalità gravante sulle somme incassate. Si potrebbe quindi immaginare di fissare un limite quantitativo alle somme percepite dalla condivisione del camper al di sotto del quale alcuna tassazione è prevista, magari parametrandolo al deprezzamento medio del bene derivante dal suo utilizzo; se superata siffatta soglia, potrebbe invece riconoscersi il conseguimento di un reddito imponibile ai fini fiscali (un reddito diverso ovvero da prestazioni occasionali), il quale potrebbe essere assoggettato a tassazione direttamente dalla piattaforma di incontro e scambio, intervenente nel rapporto fiscale alla stregua di un sostituto d'imposta, tramite una ritenuta a titolo d'imposta.

Conclusioni

La proposta di distinguere, attraverso dei limiti al numero di mezzi che si possono porre in locazione, ai giorni di utilizzo e ai ricavi complessivi derivanti da tale attività, sia rispetto all'attività principale sia in assoluto, non ha una sua *ratio* unicamente sul fronte fiscale. Essa consente infatti di delimitare il confine tra un'attività occa-

sionale (la condivisione del camper tra privati) e una professionale, caratterizzata da obblighi e adempimenti specifici.

Ciò permetterebbe di salvaguardare la natura di un eventuale contratto di locazione di tipo non professionale e al contempo consentirebbe ai privati lo sfruttamento occasionale del bene, sulla scorta di quanto già avviene per i natanti.

Altro aspetto necessario è porre l'obbligo di garanzia ai privati, così come sussiste per le imprese, di fornire al locatario un mezzo provvisto di tutte le certificazioni di sicurezza su strada necessarie quali revisione, tagliando, assicurazione che copra anche il conducente non intestatario del veicolo (per esempio in Francia è richiesta una specifica assicurazione per il noleggio che assicura dai danni sia il proprietario che il conducente locatario). Dunque il proprietario si deve impegnare a fornire un veicolo in perfetto stato di funzionamento, di guida e di pulizia, ad effettuare una verifica dei livelli e della pressione degli pneumatici e la sanificazione degli ambienti del veicolo.

Il punto è permettere a privati e imprese di farsi carico dei medesimi oneri per non sfavorire nessuno, evitando però che, a causa di normative obsolete, i camper restino inutilizzati nei garage dei proprietari e contemporaneamente potenziali camperisti non riescano a trovare un veicolo disponibile a un costo ragionevole. Attualmente le norme in vigore pongono severi limiti alla condivisione dei camper, senza che vi sia una motivazione convincente per farlo. Ciò ha conseguenze sia sulla propensione dei privati ad acquistare tali mezzi (e dunque sulla qualità dei veicoli circolanti) sia su un particolare segmento di offerta turistica. Da una liberalizzazione delle pratiche di condivisione la società ha molto da guadagnare e nulla da perdere.

IBL Focus

Chi Siamo

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

Cosa Vogliamo

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.