

IL RUOLO DEL MEDIATORE NELLA NAUTICA DA DIPORTO**Greta Tellarini***

SOMMARIO: 1. Introduzione. L'istituto della mediazione marittima, il suo regime normativo e la carenza di regolamentazione della mediazione nella navigazione da diporto – 2. La disciplina della professione di mediatore per le unità da diporto: gli articoli 50 e 51 del codice della nautica da diporto – 3. Sui ruoli dei mediatori per le unità da diporto (art. 50) – 4. Sull'abilitazione all'esercizio della professione di mediatore (art. 51) – 5. Alcune riflessioni conclusive sulla disciplina della mediazione nel codice della nautica da diporto.

1. – Da sempre la mediazione rappresenta un fenomeno di significativa rilevanza per i traffici marittimi in tutti quei rapporti contrattuali, di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio di navi, di trasporto di cose, di assicurazione, in cui il mediatore marittimo esercita la propria attività di mediazione. Tuttavia, nel codice della navigazione non si rinviene alcuna disciplina specifica che regoli sotto il profilo privatistico il contratto di mediazione e la figura del mediatore marittimo, né tanto meno quella del mediatore del diporto, con particolare riguardo alla definizione delle obbligazioni contrattuali e del regime di responsabilità nella mediazione.

Una definizione sul contratto di mediazione, o meglio sulla figura del mediatore, si ricava solo dall'art. 1754 del codice civile, che identifica il mediatore in «colui che mette in relazione due o più parti per la conclusione di un affare senza essere legato ad alcuna di esse da rapporti di collaborazione, di dipendenza o di rappresentanza». Tuttavia, il codice civile detta una disciplina (artt. 1754-1765) alquanto scarna e generica, che risulta particolarmente inadeguata a regolamentare una fattispecie, come quella della mediazione,

* Relazione (aggiornata) svolta al Convegno «Il codice della nautica da diporto: commenti sul d.lg. 18 luglio 2005 n. 171» – Germaneto (CZ), 9-10 giugno 2006.

** Professore associato nell'Università degli Studi di Bologna.

destinata ad intervenire in rapporti contrattuali di diversa natura giuridica e ad interessare settori di mercato completamente eterogenei¹.

La normativa speciale intervenuta a disciplinare la fattispecie della mediazione in relazione a distinti settori si è tuttavia limitata a regolare gli aspetti pubblicistici della materia, ovvero le modalità di accesso alla professione e l'istituzione di albi o ruoli per i mediatori, non provvedendo in alcun modo a definire una regolamentazione di natura privatistica.

Si fa riferimento, in particolare, alla legge n. 478/1968² sulla professione di mediatore marittimo ed al relativo regolamento di esecuzione n. 66/1973³, nonché alla legge n. 39/1989⁴ sulla disciplina della professione del mediatore, la cui applicabilità risulta espressamente esclusa con riguardo agli agenti di cambio, ai mediatori pubblici ed ai mediatori marittimi, ed al relativo Regolamento di attuazione n. 452/1990⁵.

La carenza di una specifica normativa sulla attività di mediazione nella navigazione da diporto ha posto il problema del trattamento normativo della fattispecie.

Già con l'introduzione della legge n. 50/1971⁶, contenente norme sulla navigazione da diporto, era stata evidenziata la mancanza di una specifica disciplina pubblicistica che regolasse la mediazione nel settore diportistico; la

¹ In tal senso, CAMPAILLA M., *La mediazione marittima*, in Atti del Convegno «Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo», Milano 1996, pp. 177 ss.; FOGLIANI E., *La mediazione nella nautica da diporto*, in www.fog.it.

² Si veda la legge 12 marzo 1968, n. 478 «Ordinamento della professione di mediatore marittimo» (G.U. 29 aprile 1968, n. 108).

³ Si tratta del D.P.R. 4 gennaio 1973, n. 66 «Regolamento di esecuzione della legge 12 marzo 1968, n. 478 sull'ordinamento della professione di mediatore marittimo» (G.U. 7 aprile 1973, n. 91).

⁴ Si veda la legge 3 febbraio 1989, n. 39 «Modifiche ed integrazioni alla legge 21 marzo 1958, n. 253, concernente la disciplina della professione di mediatore» (G.U. 9 febbraio 1989, n. 33).

⁵ Si tratta del decreto ministeriale 21 dicembre 1990, n. 452 «Regolamento recante norme di attuazione della legge 3 febbraio 1989, n. 39, sulla disciplina degli agenti di affari in mediazione» (G.U. 5 marzo 1991, n. 54).

⁶ La legge 11 febbraio 1971 n. 50, (G.U. 18 marzo 1971, n. 69), è stata modificata dalla Legge 8 luglio 2003, n. 172 (G.U. 14 luglio 2003, n. 161) ed, a seguito della emanazione del regolamento di attuazione, di cui all'art. 65 del d. lgs. 18 luglio 2005, n. 171 (G.U. 31 agosto 2005, n. 202) di approvazione del codice della nautica da diporto, sarà abrogata come previsto dall'art. 66 dello stesso decreto.

successiva legge di riordino della nautica, la legge n. 171/1989⁷, benché prevedesse nell'originario disegno di legge l'istituzione di un ruolo speciale dei mediatori, non ha tuttavia inteso innovare la materia riconfermando una tale disposizione nel definitivo testo di legge.

Siffatta impostazione è stata mantenuta anche nella più recente legge n. 172/2003⁸ sul riordino ed il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico, ove all'art. 6 si delega il Governo ad adottare un decreto legislativo recante il codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto, in conformità ai principi di armonizzazione normativa e di snellimento delle procedure, che tenga conto anche di una serie di misure specifiche espressamente indicate⁹, in cui non compare alcun richiamo all'attività di mediazione o, comunque, all'istituzione di un ruolo speciale dei mediatori.

In dottrina si è posto il problema dell'applicabilità o meno della legge n. 478/1968 sulla professione di mediatore marittimo anche all'esercizio

⁷ Si veda la legge 5 maggio 1989, n. 171 «Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51 e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto» (G.U. 12 maggio 1989, n. 109).

⁸ Si veda la legge 8 luglio 2003, n. 172 «Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico» (G.U. 14 luglio 2003, n. 161).

⁹ Le misure richiamate dall'art. 6 della legge n. 172/2003 sono: la «semplificazione e snellimento del procedimento di iscrizione e di trascrizione nei registri delle imbarcazioni e delle navi da diporto e delle procedure attinenti al rilascio e al rinnovo del certificato di sicurezza nonché alla istituzione di registri nazionali»; la «revisione dell'obbligo di stazzatura per le unità da diporto»; il «rinvio alle norme armonizzate... per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto e... per l'accertamento della potenza dei relativi motori...»; la «previsione di una nuova tabella unica in materia di tributi per le prestazioni e i servizi resi dagli organi dello Stato competenti in materia di navigazione da diporto...»; la «semplificazione degli adempimenti amministrativi relativi all'utilizzo, per le sole esigenze di soccorso, delle stazioni radiotelefoniche in dotazione alle unità da diporto»; la «revisione delle competenze degli uffici marittimi e della motorizzazione civile in materia di nautica da diporto»; l'affidamento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero delle attività produttive della vigilanza sulla rispondenza alle norme tecniche di attrezzature e dotazione da utilizzare a bordo di unità da diporto»; la «previsione di soluzioni organizzative tali da garantire una completa, efficace e tempestiva informazione a favore dell'utenza»; la «revisione della disciplina delle patenti nautiche nel contesto comunitario e in quello degli accordi internazionali stipulati dall'Italia...»; la «previsione dell'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione marinara...»; la «previsione dell'emanazione delle norme regolamentari necessarie all'adeguamento delle disposizioni attuative in materia di nautica da diporto, ivi incluse quelle in materia di sicurezza della navigazione...»; l'«indicazione espressa delle norme da intendere abrogate alla data di entrata in vigore del decreto legislativo».

dell'attività di mediazione nella navigazione da diporto.

La tesi secondo la quale l'intero assetto della legge n. 478/1968 avrebbe riguardo soltanto alla navigazione commerciale e non anche a quella da diporto ed il sistema organizzativo introdotto dalla legge n. 171/1989 segnerebbe una cesura fra l'attività di impresa relativa alla navigazione commerciale e quella relativa alla navigazione da diporto, con la conseguenza che l'attività di mediazione nel settore del diporto andrebbe ricompresa nel novero delle imprese di cui all'art. 15 della stessa, ossia delle imprese per l'utilizzazione delle unità da diporto¹⁰, è stata disattesa da un'altra dottrina che ha preferito apprezzare adeguatamente, sul piano della ricostruzione della fattispecie, la rilevanza dell'attività tipica di mediazione nella stipulazione dei contratti di locazione e noleggio di unità da diporto di terzi, la quale, come tale, dovrebbe rientrare nell'area di competenza della citata legge n. 478/1968¹¹.

D'altronde, nella pratica, le Camere di commercio hanno sempre sostenuto la necessità di iscrizione nei ruoli del mediatore marittimo anche del mediatore operante nell'ambito del diporto; tendenza che è stata anche confermata da un provvedimento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato¹², che ha evidenziato la necessità di iscrizione all'albo dei mediatori marittimi per coloro che intendono operare come «*brokers*» nel settore della nautica da diporto.

2. – Con delega al Governo, *ex art.* 6 della legge n. 172/2003, ad adottare su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto

¹⁰ Di tale avviso ANTONINI A., *L'attività di mediazione nella navigazione da diporto*, in *Trasporti*, 1989, n. 47, pp. 47 ss., che accoglie una interpretazione restrittiva del termine nave, impiegato nella Legge 478/68, nel senso del suo esclusivo riferimento alle navi commerciali e non anche a quelle da diporto, per cui il mediatore nella nautica da diporto andrebbe ad integrare una figura professionale diversa e distinta rispetto a quella del mediatore marittimo: «l'esercizio dell'attività propria del primo non dovrebbe richiedere, pertanto, l'iscrizione nel ruolo previsto per il secondo dalla L. 478/1968, a tal fine risultando sufficiente, in assenza di un ruolo apposito, l'iscrizione in quello regolato dalla normativa di diritto comune fissata dalla L. 39/1989, nonché, se effettuato nelle forme dell'impresa di servizi per il turismo nautico, in quello *ex art.* 15, comma 3, L. 171/1989»

¹¹ In tal senso GRIGOLI M., *La nautica da diporto*, Bologna, 1997, pp. 193 ss.

¹² Provvedimento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato PI1745 del 20 maggio 1998.

con gli altri Ministri interessati, un decreto legislativo recante il codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto, l'Amministrazione ha presentato nel maggio 2004 un progetto di codice per la navigazione da diporto; quest'ultimo è stato successivamente sottoposto all'esame del Consiglio dei Ministri, che, dopo significativi interventi di modifica, ha approvato il 23 maggio 2005 il testo finale del codice della nautica da diporto, che si presenta con un articolato normativo più ridotto rispetto al progetto precedente.

Sin dall'inizio dei lavori preparatori del codice è stato evidenziato in ogni sede l'impegno dell'Amministrazione e del Governo ad innovare profondamente la materia della mediazione, disciplinando *ex novo* l'esercizio della professione di mediatore per le unità da diporto e separando la disciplina pubblicista del mediatore del diporto da quella del mediatore marittimo. Nessun interesse ha comunque mostrato il legislatore per la definizione di norme di natura privatistica, volte a regolamentare in particolare l'oggetto del rapporto, le obbligazioni dei contraenti, il regime di responsabilità.

Il nuovo codice della nautica da diporto, approvato con d. lgs. 18 luglio 2005, n. 171¹³, disciplina la figura del mediatore per le unità da diporto al Capo III del Titolo III del codice («Disposizioni speciali sui contratti di utilizzazione delle unità da diporto e sulla mediazione»), prevedendo due soli articoli, l'art. 50 e l'art. 51, diversamente da quanto originariamente previsto nel progetto di codice della nautica da diporto, predisposto e divulgato nel 2004 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti¹⁴, in cui la fattispecie della mediazione per le unità da diporto veniva disciplinata, sempre al Capo III del Titolo III, con un articolato normativo più ampio, comprendente gli artt. 66-70.

Nessuna ulteriore disposizione, volta a regolare più specificamente la figura del mediatore per le unità da diporto, è contenuta nel progetto di regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto, di prossima pubblicazione.

¹³ D.lgs. 18 luglio 2005, n. 171 «Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 173» (*G.U. 31 agosto 2005, n. 202*).

¹⁴ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo – Settore della nautica da diporto), «*I quaderni della Nautica*», 2004, pp. 73 ss.

3. – L'articolo 50 del codice della nautica da diporto («Ruoli dei mediatori per le unità da diporto») si limita a prevedere che «Le regioni disciplinano i requisiti e le modalità di iscrizione nel ruolo dei mediatori per le unità da diporto, la formazione e la conservazione del ruolo, le cause di cancellazione e le norme disciplinari».

A prima vista, è evidente il tentativo del legislatore di individuare e differenziare la figura professionale del mediatore del diporto, almeno sotto il profilo della disciplina pubblicistica, da quella generale e tradizionale del mediatore marittimo, attraverso l'istituzione di un ruolo speciale regionale per i mediatori del diporto, sebbene la disposizione in esame non faccia alcun esplicito riferimento alla «istituzione» del ruolo, ma, si limiti ad affidare alle regioni il compito di disciplinare i requisiti e le modalità di iscrizione nel ruolo dei mediatori del diporto, la formazione e conservazione del ruolo, le cause di cancellazione e le norme disciplinari.

Tale scelta sembra piuttosto rispondere all'intento, soprattutto a seguito dell'avvenuta riforma del titolo V della Costituzione, di ampliare e rafforzare anche nella materia della navigazione da diporto il ruolo delle autonomie locali. Tuttavia, il legislatore non ha provveduto ad indicare e precisare minimamente i principi generali entro i quali le regioni dovranno legiferare negli ambiti di loro competenza, lasciando alle stesse, pertanto, significativi margini di discrezionalità, a scapito di un'uniformità che dovrebbe, invece, essere garantita in ambito nazionale, dal momento che l'abilitazione del mediatore iscritto nel ruolo regionale ad esercitare la professione su tutto il territorio nazionale potrebbe favorire le iscrizioni nei ruoli di quelle regioni disposte ad applicare le condizioni meno gravose.

Sarebbe, quindi, auspicabile, in mancanza di principi generali disposti dalla normativa codicistica, che le regioni, al momento in cui si trovano a dover legiferare nei loro rispettivi ambiti di competenza, facessero riferimento ai principi stabiliti dalla normativa sul mediatore marittimo, in particolare con riguardo agli aspetti relativi ai requisiti di iscrizione e alle modalità di accesso, ben tenendo presente comunque che le conoscenze e i requisiti tecnici e finanziari richiesti ad un mediatore del diporto sono naturalmente diversi ed, in sostanza, meno impegnativi rispetto a quelli necessari per operare come intermediario nella navigazione commerciale.

Diversamente, nel progetto di codice, divulgato dal Ministero nel 2004, l'art. 67, relativo al ruolo dei mediatori del diporto, ricalcando l'analoga previsione contenuta nella legge n. 478/1968, prevedeva l'istituzione del ruolo dei mediatori per le unità da diporto presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, indicate con decreto ministeriale.

Inoltre, all'art. 70 del progetto ministeriale di codice si precisava che «con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro delle attività produttive, ai sensi dell'art. 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono stabiliti i requisiti e le modalità di iscrizione nel ruolo dei mediatori per le unità da diporto, la formazione e conservazione del ruolo, le cause di cancellazione e le norme disciplinari».

Tale disposizione esprimeva la consapevolezza della necessità di riservare allo Stato l'individuazione delle disposizioni normative, volte a regolare in maniera uniforme la fattispecie in ambito nazionale analogamente alla disciplina sulla mediazione marittima, ad eccezione tuttavia della competenza riconosciuta alle regioni nella organizzazione della formazione professionale stabilita dal D.P.R. 616/1977 e ribadita anche dalla sentenza della Corte Costituzionale 391/1991¹⁵ con riguardo alla disciplina professionale del mediatore.

4. – L'art. 51 del codice della nautica da diporto («Abilitazione all'esercizio della professione di mediatore») ricalca pedissequamente quanto previsto nell'art. 12, comma 1, della legge n. 478/1968, prevedendo che l'iscrizione nel ruolo dei mediatori per le unità da diporto abilita all'esercizio della professione in tutto il territorio della Repubblica; che non è ammessa l'iscrizione in più di un ruolo e che l'iscritto non può delegare le funzioni relative all'esercizio della professione, se non ad altro mediatore iscritto.

Diversamente però dalla disciplina sulla mediazione marittima, nella disposizione in esame non viene espressamente disciplinata l'ipotesi di esercizio abusivo della professione di mediatore del diporto; tale ipotesi era stata,

¹⁵ Sentenza della Corte Costituzionale n. 391 del 31 ottobre 1991; la Corte precisa che «... mentre allo Stato è riservato solo il controllo preventivo sulle materie d'insegnamento ... la materia dell'istruzione professionale infatti è stata delegata alle regioni dagli artt. 35 e 36 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977. In essa si comprendono tutte le attività destinate alla formazione, al perfezionamento, alla riqualificazione e all'orientamento professionale per qualsiasi attività professionale e per qualsiasi finalità».

invece, regolata nel citato progetto ministeriale del codice, che all'art. 69, analogamente a quanto previsto dalla stessa legge n. 478/1968 sulla mediazione marittima, disponeva che «l'esercizio professionale della mediazione marittima senza aver ottenuto l'iscrizione nel ruolo di cui all'art. 67,, quando non costituisca più grave reato, è punito a norma dell'art. 665 del codice penale».

La previsione, tuttavia, non teneva conto che, a seguito della abrogazione dell'art. 665 c.p. con la legge n. 480/1994, l'esercizio abusivo della professione di mediatore del diporto, come d'altronde di mediatore marittimo, deve ora essere soggetto alla più grave sanzione comminata dall'art. 348 c.p.

Infine, il progetto di codice divulgato dal Ministero prevedeva ulteriormente, come norma di apertura del Capo III, l'art. 66, di contenuto identico a quello dell'art. 1 della Legge 478/1968 sulla professione di mediatore marittimo, secondo la quale «per l'esercizio professionale della mediazione nei contratti di costruzione, di compravendita, di locazione e di noleggio di unità da diporto è richiesta l'iscrizione nel ruolo dei mediatori per le unità da diporto».

La disposizione sollevava il problema, tuttora presente, della concorrenza tra mediatori occasionali, operanti, in particolare, nell'ambito dell'attività diportistica, e mediatori professionisti, obbligati all'iscrizione nel ruolo e soggetti a più gravosi oneri normativi, finanziari e fiscali¹⁶. Perplesità desta il fatto che il legislatore non abbia provveduto a riproporre tale disposizione nel testo del nuovo codice della nautica, per cui sembrerebbe quasi venir meno qualsiasi collegamento esplicito fra esercizio professionale della mediazione ed obbligo di iscrizione.

Tuttavia, si dubita fortemente che ciò possa essere in qualche modo sostenuto (del resto, l'art. 51 fa esplicito riferimento all'abilitazione all'esercizio della professione di mediatore), con la conseguenza che, nonostante la mancanza di una norma generale quale quella sopra citata, volta a specificare espressamente e chiaramente la finalità dell'iscrizione nel ruolo, ovvero l'esercizio professionale della mediazione nei contratti di costruzione, compravendita, locazione e noleggio di unità da diporto, si dovrà continuare a ribadire la necessità di iscrizione nel ruolo regionale per coloro che svolgono

¹⁶ Per una più ampia trattazione del fenomeno si richiama FOGLIANI E., *La mediazione nella nautica da diporto*, cit.

in modo professionale l'attività di mediazione, intesa appunto come esercizio professionalmente organizzato, anche se temporaneo, stante il carattere stagionale dell'attività diportistica.

5. – La scarsa redazione degli articoli 50 e 51 del codice della nautica da diporto solleva alcuni interrogativi in merito al contenuto dell'attività di mediazione nella navigazione da diporto, in particolare con riferimento all'iscrizione del mediatore per le unità da diporto nel ruolo regionale.

Premesso che l'unico dato certo che si ricava dalla disciplina codicistica è l'esistenza di un ruolo regionale dei mediatori del diporto, pur in mancanza di un espresso riferimento alla sua «istituzione», di cui le regioni dovranno disciplinare i requisiti e le modalità di accesso e, conseguentemente, che la figura del mediatore del diporto dovrà differenziarsi da quella di mediatore marittimo, presumibilmente sulla base delle conoscenze e dei requisiti richiesti per l'esercizio della professione, alcune questioni riguardanti l'attività di mediazione nel diporto restano tuttora irrisolte.

È, quindi, lecito domandarsi quale finalità abbia l'iscrizione nel ruolo e quali siano i rapporti contrattuali per i quali tale iscrizione viene richiesta; se sia necessaria l'iscrizione ad entrambi i ruoli, ossia quello del mediatore marittimo e quello del mediatore del diporto, qualora si intenda esercitare l'attività di mediazione con riguardo sia alla navigazione commerciale, sia a quella da diporto, o se, invece, possa considerarsi sufficiente la sola iscrizione al ruolo di mediatore marittimo, dal momento che le conoscenze ed i requisiti tecnico-finanziari richiesti ad un mediatore del diporto appaiono meno impegnativi di quelli ritenuti idonei ad operare come mediatore marittimo; se e quali siano le conseguenze derivanti dalla mancata iscrizione nel ruolo dei mediatori per le unità da diporto; se, infine, il diritto alla provvigione può essere riconosciuto anche nei confronti del mediatore occasionale del diporto e del mediatore professionale non iscritto al ruolo.

Stante il rinvio alle ulteriori fonti operato dall'art. 1, comma 3¹⁷, del codi-

¹⁷ Il codice della nautica da diporto ripristina il tradizionale rinvio alla disciplina del codice della navigazione, stabilendo all'art. 1, comma 3, che «Per quanto non previsto dal presente codice, in materia di navigazione da diporto si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, in mancanza, le disposizioni del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e le relative norme attuative». La norma in esame impone, dunque, come principale e prevalente la legge speciale sul diporto di recente attuazione, mentre le ulteriori fonti indicate troveranno

ce della nautica da diporto e la mancanza di disposizioni adeguate a conferire autonoma disciplina alla fattispecie, almeno sotto il profilo pubblicistico¹⁸, si ritiene che l'istituto della mediazione del diporto non potrà che inserirsi ed essere letto alla luce della più ampia disciplina specialistica sulla mediazione marittima, costituente il *genus* entro cui comprendere la *species* della mediazione per le unità da diporto.

L'inadeguata disciplina del codice civile sull'istituto della mediazione e l'attuale mancanza di un *corpus* di norme volto a regolamentare i profili privatistici della mediazione marittima, come della mediazione per le unità da diporto, dovrebbero fare riflettere sulla opportunità di predisporre una legislazione speciale, idonea a disciplinare gli aspetti privatistici della mediazione con riguardo sia alla navigazione commerciale, sia alla navigazione da diporto.

applicazione in mancanza di una previsione espressa.

¹⁸ I principi e i criteri direttivi elencati all'art. 6 della Legge n. 172/2003 avevano indotto a sperare nell'adozione di un codice provvisto di maggiore autonomia rispetto alle disposizioni del codice della navigazione, o, comunque, di un *corpus* di norme idonee ad offrire una regolamentazione adeguata ed esaustiva dei rapporti tra le parti.