

Corso di laurea in Diritto dell'ambiente e dell'energia  
II anno - I semestre



# DIRITTO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Anno accademico 2024/2025

*Prof. Francesco Mancini*  
fmancini@unite.it

# **settimana 1 - parte 1**

## **il fenomeno del trasporto**



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# Il rilievo dei trasporti nell'economia e nella coesione sociale



Transportation is the center of the world!  
It is the glue of our daily lives. When it goes well, we don't see it. When it goes wrong, it negatively colors our day, makes us feel angry and impotent, curtails our possibilities.

**Robin Chase**

American transportation entrepreneur



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# Il rilievo dei trasporti nell'economia e nella coesione sociale



## *TRADUZIONE*

I trasporti sono il centro del mondo! È il collante della nostra vita quotidiana.

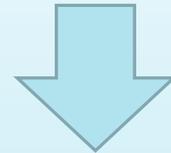
Quando vanno bene, non ce ne accorgiamo. Quando vanno male, colorano negativamente la nostra giornata, ci fanno sentire arrabbiati e frustrati e limitano le nostre possibilità.



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

## La centralità del fenomeno del trasporto anche nella prospettiva europea

strumento necessario a garantire l'accesso ad ogni area del territorio di persone e cose



il sistema dei trasporti e la relativa rete di infrastrutture, consentendo la circolazione delle persone e delle merci, sono strumento essenziale per la creazione e il rafforzamento dell'UE sia dal punto di vista economico che di coesione sociale



# trasporti costituiscono una materia viva

Continua crescita  
del settore

Progresso scientifico e  
tecnologico nel campo dei  
trasporti

**Intensificazione della domanda di trasporto  
di persone e merci in ambito europeo e  
conseguenti costi economici e sociali  
(congestione stradale, inquinamento,  
sicurezza)**

Grande rilevanza fin dalle epoche  
passate della disciplina relativa al  
fenomeno del trasporto: **la normativa  
è peraltro in continua evoluzione**

diritto alla mobilità di cose e  
persone è un diritto  
costituzionalmente garantito (artt. 2,  
16 e 41 cost.)



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# La c.d. «costituzionalizzazione» del diritto all'ambiente

## Articolo 9 Cost.

La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica [cfr. artt. 33, 34].

Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione.

**Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali.**

## Articolo 41 Cost.

L'iniziativa economica privata è libera.

Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno **alla salute, all'ambiente**, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana.

La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali e **ambientali** [cfr. art. 43].

**settimana 1 – parte 2**  
**Introduzione al concetto di mobilità sostenibile**



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

## La tendenza all'affermazione di una mobilità sostenibile: la necessità di contemperare due esigenze contrapposte



La **mobilità sostenibile** ricomprende tutte quelle modalità di trasporto in grado di consentire al cittadino, da un lato, il diritto spostarsi e trasportare merci in maniera efficiente ed economica e dall'altro di ridurre i costi legati al traffico di merci e persone, sul piano sociale e ambientale

A livello europeo la questione della mobilità sostenibile si è inizialmente posta nella Conferenza su trasporti e ambiente, tenutasi a Vienna dal 12 al 14 dicembre 1997 nell'ambito della quale è stato adottato il *Programme of Joint action on Transport and Environment* sotto gli auspici delle Nazioni Unite



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# Mobilità sostenibile come applicazione del principio di sviluppo sostenibile

La prima storica definizione di sviluppo sostenibile risale al 1987 ed è stata elaborata dalla Commissione mondiale dell'ONU su ambiente e sviluppo (World Commission on Environment and Development), che nel noto *Rapporto Brundtland* ha stabilito che:

“Lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni”.





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# le varie accezioni di sviluppo sostenibile

La nozione di sviluppo sostenibile è tradizionalmente intesa per identificare lo stretto rapporto tra ambiente ed economia, al fine di raggiungere l'equilibrio tra lo sviluppo economico e la tutela ambientale

In realtà tale nesso rappresenta solo uno dei profili in cui si esplica la nozione di sviluppo sostenibile, nel cui contesto è possibile ricondurre anche la relazione tra economia e ambito socio-istituzionale e la salvaguardia della diversità culturale.

Lo sviluppo sostenibile presenta, infatti, una molteplicità di connotazioni, e vale ad esprimere la ricerca di un equo contemperamento tra esigenze spesso non convergenti, ovvero istanze economico-liberiste, la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse ambientali e naturali, il conseguimento e il mantenimento di idonee condizioni di vita — sociali ed economiche — tra la popolazione, l'eliminazione delle diseguaglianze tra i popoli e la riduzione delle differenze sociali.





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# il c.d. diritto internazionale in materiale di sviluppo sostenibile

E' con la Conferenza delle Nazioni Unite su ambiente e sviluppo, svoltasi a Rio de Janeiro nel 1992, che è stata affermata chiaramente e in via definitiva la necessità di contemperare lo sviluppo economico con le esigenze di natura ambientale e sociale, che il principio dello sviluppo sostenibile ha acquisito una reale consistenza nel panorama giuridico internazionale .

È, infatti, alla Conferenza di Rio che si suole fare risalire la nascita del **cd. diritto internazionale in materia di sviluppo sostenibile**, branca autonoma del diritto internazionale pubblico collegata, ma al tempo stesso distinta, dal diritto internazionale dell'ambiente e dal diritto internazionale dell'economia



**settimana 1 – parte 3**  
**le modalità di trasporto**



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# Nozione del contratto di trasporto

**Art. 1678.**

Nozione.

Col contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro.



definizione comune a tutte le fattispecie di trasporto, ivi comprese quelle previste dal codice della navigazione (trasporto marittimo ed aereo)





## differenti modalità di trasporto in base all'ambiente in cui si svolge (e al mezzo)



Trasporto  
marittimo e in  
acque  
interne

Trasporto  
stradale



Trasporto  
multimodale

Trasporto  
aereo



Trasporto  
ferroviario





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# trasporto aereo





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# trasporto marittimo e per acque interne





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# trasporto stradale (o «su gomma»)





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# trasporto ferroviario («o su rotaia»)



# Nuovi fenomeni Nuove sfide

Ci sono nuovi fenomeni che necessitano di ulteriori ricerche e regolamentazioni, come ad esempio:

- mobilità urbana (Uber)
- il turismo spaziale privato;
- veicoli autonomi;
- trasporto senza equipaggio;
- Documenti elettronici.



# Distinzione in base all'itinerario del trasporto

in linea generale, all'interno di ciascuna modalità, a seconda che il trasporto avvenga tra luoghi ubicati in stati diversi piuttosto che nello stesso paese, vengono in rilievo diversi testi normativi costituiti da convenzioni internazionali e da regolamenti UE nonché da norme interne



**Quadro eterogeneo  
caratterizzato da pluralità di  
livelli normativi (convenzioni  
internazionali, regolamenti  
UE, diritto interno)**



# Distinzione in base al tipo di servizio

## servizi di linea

- operati sulla base di orari ed itinerari prefissati
- offerti ai potenziali utenti in maniera indifferenziata
- schema dettato dall'art. 1679 c.c.

## servizi non di linea

- servizi di trasporto a domanda
- nel settore marittimo del trasporto di carico vi sono le navi c.d. tramp che non hanno una rotta o un itinerario fisso. Sono navi specializzate per singolo tipo di merce

1679 c.c. «Coloro che per concessione amministrativa esercitano servizi di linea per il trasporto di persone o di cose sono obbligati ad accettare le richieste di trasporto che siano compatibili con i mezzi ordinari dell'impresa, secondo le condizioni generali stabilite o autorizzate nell'atto di concessione e rese note al pubblico»

Deroga al principio generale di libertà di contrattare

# Esigenze specifiche per ogni singola modalità (merci)



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

**trasporto marittimo ed acque interne:** trasferimento di ogni genere di carico e unica modalità attuabile per grandi quantitativi di merce e carichi ingombranti

**trasporto stradale:** nel trasporto di merci percorsi brevi e funzionali alla necessità di collegamento diretto con lo stabilimento di produzione



## **trasporto aereo:**

trasporto di merci di elevato valore di ingombro e peso contenuti, di rapida deteriorabilità

**trasporto ferroviario:** particolarmente adatti in trasferimenti di media e breve distanza (alternativa al trasporto stradale). Ecosostenibilità

# Esigenze specifiche per ogni singola modalità (persone)



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

## trasporto marittimo:

trasferimento a mezzo  
traghetto (passeggero e auto  
al seguito)

Traffico crocieristico

trasporto stradale: permette  
collegamenti diretti dal luogo  
di partenza a quello di  
destinazione. Grande  
flessibilità



## trasporto aereo:

Trasporto passeggeri (di massa) che  
garantisce velocità del trasferimento  
e collegamenti tra posti lontani

## trasporto ferroviario:

particolarmente adatto in  
trasferimenti di media e breve  
distanza (alternativa al  
trasporto stradale e, talora, al  
trasporto aereo). Grande rilievo  
per la sua ecosostenibilità



# Il trasporto multimodale



- trasporto realizzato con l'impiego di almeno due mezzi diversi per il trasferimento (autocarro-nave, autocarro-treno, nave-treno, autocarro-aereo, etc.);
- realtà operativa odierna sempre più caratterizzata dall'impiego di due modalità diverse per eseguire la prestazione di trasferimento;
- la multimodalità attraverso la combinazione di modalità di trasporto meno inquinanti garantisce un minor impatto ambientale



# Il trasporto multimodale



## Caratteristiche essenziali:

1. almeno due tratte, ognuna eseguita con modalità diversa senza rapporto di accessorietà o subordinazione dell'una all'altra;
2. Unicità del contratto, ossia vi è un solo contratto stipulato dall'avente diritto al carico con l'unico vettore multimodale che si assume l'obbligo del trasferimento delle merci dal luogo di partenza a quello di arrivo
3. Responsabilità dell'esecuzione del trasporto in capo al vettore multimodale

# Il trasporto multimodale



Negli anni 60 viene introdotto il *container*, elemento di dimensioni standardizzate a livello mondiale nel quale vengono collocate le merci nel luogo di partenza, senza successive manipolazioni del carico.

Non vi è la cosiddetta **rottura del carico** ossia il container esegue una parte del trasporto su un mezzo per poi essere trasbordato su altro mezzo.

Con il trasporto multimodale il vettore (spesso quello marittimo) diviene in pratica **vettore multimodale**, assume cioè l'incarico di far pervenire la merce sino alla destinazione finale, facendosi carico della tratta terrestre (ferroviaria, più spesso stradale) nell'ambito della complessiva operazione di trasporto cosiddetta “**door to door**”

**settimana 1 – parte 4**  
**oggetto e caratteri della materia**



# Nozione giuridica di trasporto

## Art. 1678.

### Nozione.

Col contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro.



definizione che corrisponde anche al trasporto sul piano materiale. L'oggetto del trasporto possono essere solo cose materiali (non configura trasporto, ad esempio, il trasferimento di dati o notizie)

# L'oggetto del diritto dei trasporti



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

il diritto dei trasporti attiene al complesso delle norme giuridiche che regolano il trasporto inteso in senso ampio indipendentemente dal mezzo utilizzato e dal luogo in cui si svolge



Ruota intorno alla possibilità di configurazione unitaria del trasporto inteso **come spostamento autonomo di un mezzo nello spazio per il trasferimento di persone o di cose o per altra finalità (pesca, rimorchio, soccorso, diporto, ricerca scientifica)**



# il concetto di trasporto

Lo spostamento è autonomo quando è effettuato grazie ad una forza o ad una capacità propulsiva propria del **mezzo** sia se interna al mezzo, sia se esterna ad esso.



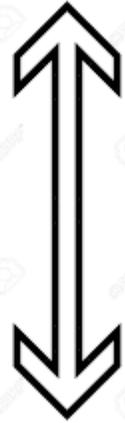
## non costituiscono trasporto

- in generale le ipotesi di trasferimento senza un mezzo a ciò deputato
- il movimento di oggetti per inerzia, per fluitazione (esempio: la fluitazione dei tronchi d'albero lungo i fiumi sfruttando la corrente)
- Il c.d. vettoriamento, ossia lo spostamento di fluidi e di energie in una condotta
- il galleggiamento nell'aria di palloni o di aquiloni
- spostamento di oggetti con la forza dell'uomo (facchinaggio)
- spostamento solo verticale (elevatori, ascensori, gru)

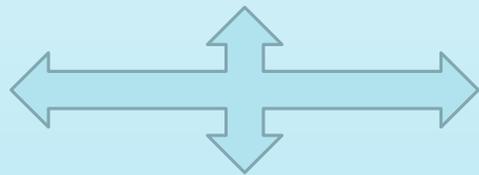


UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# Complessità della materia: materia pluri-ordinamentale



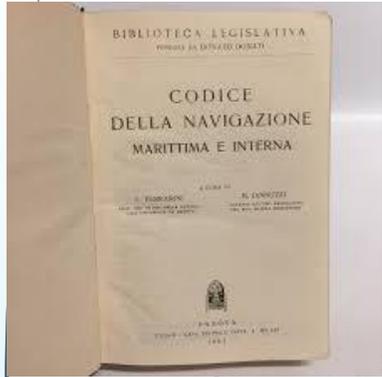
**Complessità verticale**



**Complessità orizzontale**



# Complessità orizzontale: più aree dell'ordinamento tra loro connesse

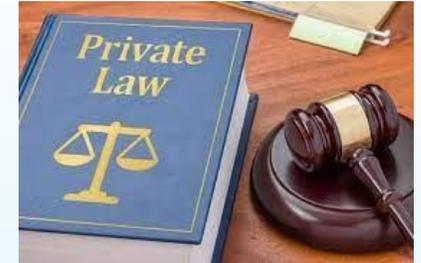


Diritto  
marittimo

Diritto  
aereo



Diritto  
pubblico



Diritto privato

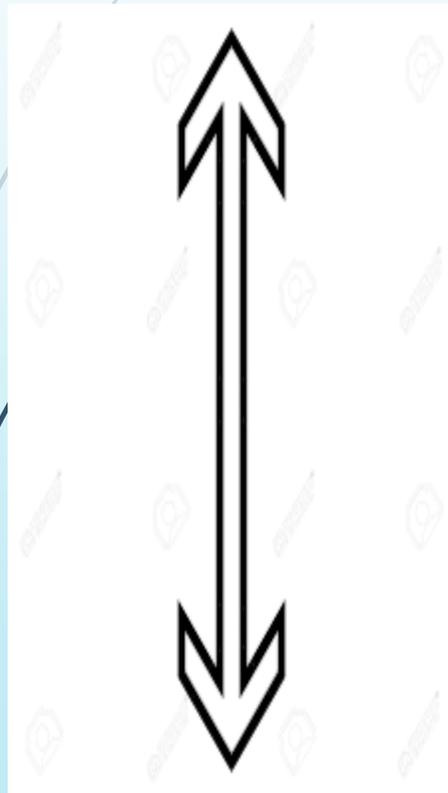


Diritto  
amministrativo

# Complessità verticale (a livello delle fonti del diritto)



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO



**Convenzioni internazionali**  
(regolano alcuni aspetti della fattispecie, per es. le convenzioni in materia di trasporto regolano solo la responsabilità)



**Normativa UE**



**Fonti di origine nazionale**



**Tendenza  
all'uniformità  
Normativa (convenzioni  
internazionali e  
formulari)**



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

## critéri generali per la regolazione del caso concreto

**Prevalenza** delle norme costituzionali, dei regolamenti europei e delle norme delle convenzioni internazionali

**criterio gerarchico:** la fonte di grado superiore (es. legge) prevale su quella di grado inferiore (regolamenti o usi)

**criterio di specialità:** la norma speciale prevale sulla generale

**criterio cronologico:** tra norme di pari rango, se nessuna è speciale rispetto all'altra, la norma successiva prevale sull'antecedente

**Analogia:** è un procedimento mediante il quale l'interprete del diritto, qualora vi sia una lacuna (ovvero quando un caso o una materia non siano espressamente disciplinati), applica le norme previste per casi simili o materie analoghe (art. 12 disp. prel. c.c.)





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# Tendenza all'uniformità normativa della materia: gli strumenti

le **convenzioni internazionali** applicabili in materia sono particolarmente numerose (e non dettano disciplina esaustiva: es. Convenzione di Montreal 1999 «per l'unificazione di **alcune regole** relative al trasporto aereo internazionale»)

**diritto di matrice europea** altrettanto importante: TFEU, regolamenti, direttive, decisioni, c.d. soft law

nel campo della navigazione, specie marittima, **diffusa utilizzazione di formulari contrattuali**



# pluralità ed internazionalità degli attori (soggetti con specifica competenza)

livello internazionale

livello UE

livello nazionale

# 1. Organizzazioni internazionali



Agenzie specializzate in ambito Nazioni Unite



**BIMCO**

Associazioni di categoria



organizzazioni non governative

## 2. Agenzie EU

**European Civil Aviation Conference (ECAC)**



**European Aviation Safety Agency (EASA)**



**European Maritime Safety Agency (EMSA)**



**European Union Agency for Railways (ERA)**



**European Environment Agency**



# 3. Autorità nazionali in materia di trasporti

## Organismi nazionali di controllo

Le norme dell'UE obbligano gli Stati membri a nominare o creare “organismi nazionali di applicazione”, il cui ruolo è quello di verificare che gli operatori del trasporto trattino tutti i passeggeri in conformità con i loro diritti. I passeggeri che ritengono che i loro diritti ai sensi del regolamento non siano stati rispettati, devono contattare l'organismo del paese in cui si è verificato l'incidente.



# ART

Autorità  
di Regolazione  
dei Trasporti



# Tendenza all'uniformità normativa della materia: le ragioni

Nei rapporti inerenti alla navigazione e ai trasporti sono spesso coinvolti interessi di soggetti appartenenti a stati diversi

esigenza di evitare che tali rapporti ricevano regolamentazione differente in base alla legge statale volta a volta applicabile

tendenza alla regolamentazione uniforme attraverso convenzioni internazionali





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# Tendenza all'uniformità normativa della materia

le **convenzioni internazionali** applicabili in materia sono particolarmente numerose (e non dettano disciplina esaustiva: es. Convenzione di Montreal 1999 «per l'unificazione di **alcune regole** relative al trasporto aereo internazionale»)

rinvio alla normativa internazionale in determinate materie anche nel codice della navigazione nel testo post riforma 2005-2006

**diritto di matrice europea** altrettanto importante: TFEU, regolamenti, direttive, decisioni, c.d. soft law

Posizione gerarchica superiore rispetto alle fonti nazionali (art. 117 Cost. «la potestà legislativa di Stato e Regioni è vincolata al rispetto dell'ordinamento UE»)



nel campo della navigazione, specie marittima, **diffusa utilizzazione di formulari contrattuali**



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# navigazione e trasporti: ruolo pioneristico dell'ordinamento

dal settore dei trasporti spinta evolutiva a beneficio di tutto l'ordinamento

per esempio:

- **concorso azione contrattuale con quella extracontrattuale**
- **crescente ricorso a fattispecie di responsabilità oggettiva**
- **assicurazione obbligatoria della responsabilità civile**
- **Azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore**

<b>Trasporto marittimo</b>	<b>Convenzioni internazionali</b>	<b>Regolamenti europei</b>	<b>Normativa nazionale</b>
persone	Convenzione di Atene 1974 (PAL 2002)	Reg. CE 392/2009	Codice della navigazione
cose	Regole Aja - Visby 1924/68/79		Codice della navigazione





<b>Trasporto aereo</b>	<b>Convenzioni internazionali</b>	<b>Regolamenti europei</b>	<b>Normativa nazionale</b>
persone	Convenzione di Montreal 1999	Reg. CE n. 2027/1997 Reg. CE n. 261/2004	Codice della navigazione
cose	Convenzione di Montreal 1999		Codice della navigazione





<b>Trasporto stradale</b>	<b>Convenzioni internazionali</b>	<b>Regolamenti europei</b>	<b>Normativa nazionale</b>
persone		Reg. UE 181/2011	Codice civile
cose	CMR 1956/1978		Codice civile





<b>Trasporto ferroviario</b>	<b>Convenzioni internazionali</b>	<b>Regolamenti europei</b>	<b>Normativa nazionale</b>
persone	COTIF CIV 1999	Reg. CE 1371/2007  Reg. UE 782/2021	Codice civile
cose	COTIF CIM 1999		Codice civile





## Trasporto multimodale

## Convenzioni internazionali

## Regolamenti europei

## Normativa nazionale

- -almeno due modi di trasporto
- -trasporto tra due differenti stati
- Unicità del contratto
- Responsabilità gravante sul vettore multimodale indipendentemente dal fatto che si avvalga di subvettori per le singole tratte

CONVENZIONE DI GINEVRA 4 MAGGIO 1980 **(non in vigore)**



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

## criteri generali per la regolazione del caso concreto

**Prevalenza** delle norme costituzionali, dei regolamenti europei e delle norme delle convenzioni internazionali

**criterio della competenza:** certe materie sono destinate ad essere regolate da fonti di un certo tipo; è il caso della ripartizione di competenze tra Stato e Regioni

**criterio gerarchico:** la fonte di grado superiore (es. legge) prevale su quella di grado inferiore (regolamenti o usi)

**criterio di specialità:** la norma speciale prevale sulla generale

**criterio cronologico:** tra norme di pari rango, se nessuna è speciale rispetto all'altra, la norma successiva prevale sull'anteriore



**settimana 1 – parte 5**  
**Diritto della navigazione e diritto dei trasporti**



# Diritto della navigazione

**Navigazione per acqua e per aria**



**caratterizzate entrambe dalla particolarità del «fattore tecnico» e dell'esercizio nautico**



**trattazione unitaria in un codice specifico (Codice della navigazione approvato con Regio Decreto 3 marzo 1942, n. 327) che si fonda sulla costruzione scientifico-dogmatica elaborata da A. Scialoja negli anni venti del secolo scorso.**

**Caratteri della materia:**

**Unitarietà   Autonomia   Specialità**

- **fattore tecnico**
- **esercizio nautico**

# Diritto dei trasporti/diritto della navigazione: il fattore tecnico



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

**il fattore tecnico della navigazione (formula successivamente modificata in quella di «esercizio») è alla base della elaborazione del diritto della navigazione**



il trasporto tecnico per acqua e per aria ha esigenze peculiari (nel passato più marcate, ora in via di attenuazione)

i rischi della navigazione, lontananza dalla terra, comunione di interessi tra i partecipanti alla spedizione (c.d. trasporto autarchico)

Il fattore tecnico accomuna la navigazione per acqua e quella per aria; è caratteristica **non comune** al trasporto terrestre





# L'esercizio è elemento distinto dalla proprietà

**proprietà del mezzo**  
**(dimensione statica)**



**esercizio del mezzo**  
**(dimensione dinamica)**



**simile scissione non è  
riscontrabile e nel  
trasporto stradale**



## Definizione di esercizio

l'esercizio è «quell'attività organizzata, inerente all'impiego della nave e dell'aeromobile in base alla destinazione ad essi propria rivolta al conseguimento di un risultato economico, connesso al soddisfacimento di un bisogno proprio dell'esercente o da questo assunto come proprio ed accompagnato dall'incidenza del rischio»

(\*)

(\*) Pescatore, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione in Scritti per A. Scialoja*, I, Bologna, 1952



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# Diritto della navigazione/diritto dei trasporti



**diritto della navigazione:** ricomprende il diritto marittimo ed il diritto aeronautico, accomunati dalla particolarità del fattore tecnico

codice autonomo  
con particolare gerarchia  
delle fonti

**diritto dei trasporti:** riguarda l'intera materia dei trasporti, quale che sia il mezzo e l'ambiente in cui il trasporto è effettuata

Non c'è un codice autonomo;  
vale la normale gerarchia  
delle fonti di diritto comune

# L'oggetto del diritto dei trasporti

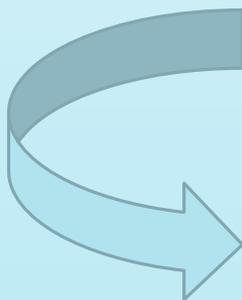


UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

il diritto dei trasporti attiene al complesso delle norme giuridiche che regolano il trasporto indipendentemente dal mezzo utilizzato e dal luogo in cui si svolge



Ruota intorno alla possibilità di configurazione unitaria del trasporto inteso **come spostamento autonomo di un mezzo nello spazio per il trasferimento di persone o di cose o per altra finalità**



è possibile la configurazione unitaria della materia del diritto dei trasporti partendo dal principio dell'unitarietà del trasporto?  
Risposta non univoca in dottrina



# Dal diritto della navigazione al diritto dei trasporti?

Dal punto di vista didattico e scientifico il diritto dei trasporti ha senz'altro una propria autonomia. Molto più controversa è l'autonomia sul piano giuridico

## Argomenti a favore

- Efficacia controversa dell'estensione speculare degli istituti sorti nel campo della navigazione marittima a quella aerea;
- le disposizioni del codice della navigazione sono ancora centrali nel sistema delle fonti normative che disciplinano il settore dei trasporti?
- processi di liberalizzazione e di privatizzazione hanno investito le infrastrutture del trasporto e le condizioni di accesso al mercato basandosi su principi comuni;
- progresso tecnico ha fatto sì che l'incidenza dei rischi su cose e persone trasportate sia sostanzialmente uguale indipendentemente dal mezzo di trasporto e ha fatto pure sì che nel settore dei trasporti è sempre più frequente la connessione tra le varie modalità di trasporto;
- in ambito UE vengono regolate le varie modalità di trasporto ma non si tende a riconoscere alla navigazione marittima ed aerea caratteri di specialità tali da garantire una disciplina uniforme fondata su principi differenti rispetto a quelli validi per i trasporti terrestri



# Dal diritto della navigazione al diritto dei trasporti?

## Argomenti contro

- *de iure condito*: finché rimarrà vigente l'art. 1 c. nav., su cui si fonda l'autonomia del diritto della navigazione, nessuna possibilità di ampliamenti è ammessa dalla legge; *de iure condendo* la prospettiva è aperta;
- grande efficacia della delimitazione del diritto della navigazione sulla base dell'ambiente in cui si svolge il trasporto e sulla gestione dell'esercizio: gli stessi elementi non sono altrettanto efficaci nella delimitazione del diritto dei trasporti;
- Straordinaria vitalità della costruzione di Scialoja: la compenetrazione tra diritto pubblico e diritto privato pervade tutti i settori dell'ordinamento
- La centralità dell'esercizio resta attuale con implicazioni sulla salvaguardia della vita umana e sulla difesa dell'ambiente