

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].



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)



le modalità di trasporto



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;
- trasporto con mezzi 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)**

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

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.



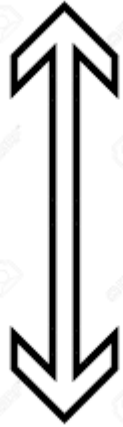
non costituiscono trasporto

- 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)

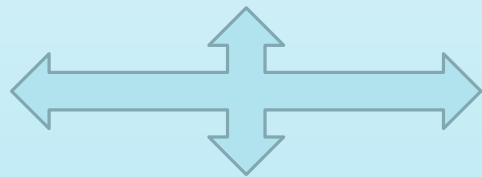


UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Complessità della materia: materia pluri-ordinamentale



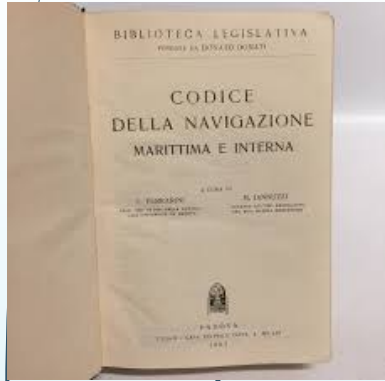
Complessità verticale



Complessità
orizzontale

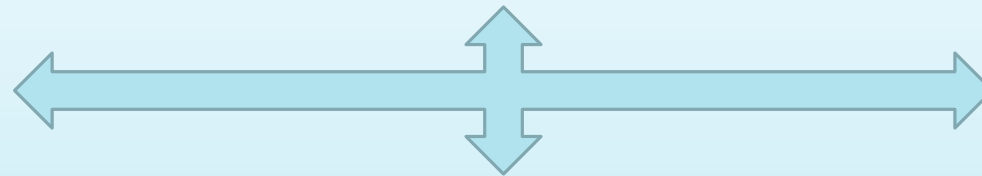


Complessità orizzontale: più aree dell'ordinamento tra loro connesse



Elementi internazionali

Diritto pubblico



diritto UE



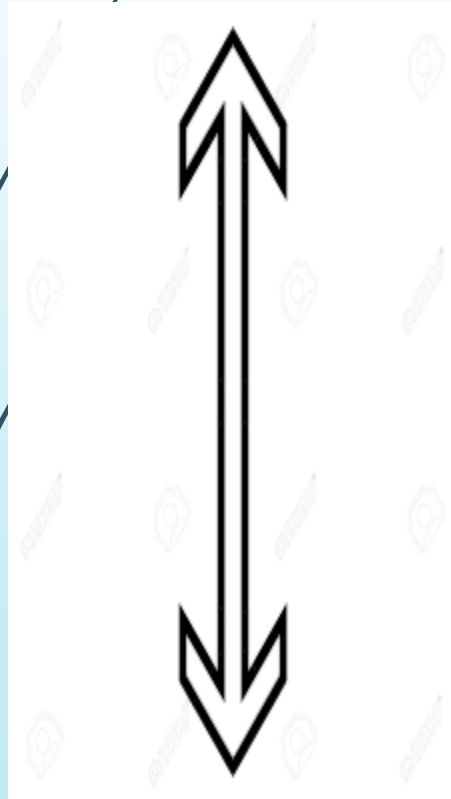
Diritto privato



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

criteri 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



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

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**

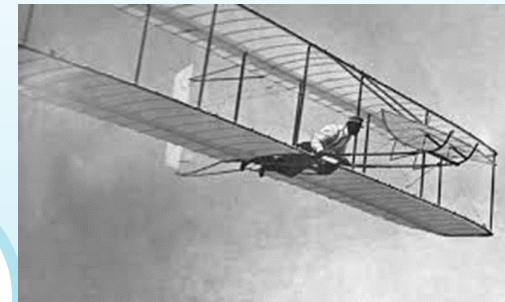


particolare coinvolgimento del settore dei trasporti nel progresso tecnologico

34

il concetto di «trasporto tecnico» per acqua e per aria, con le sue esigenze peculiari (il rischio della navigazione, la solidarietà degli interessi, la lontananza del veicolo, l'affidamento all'autorità e alla perizia di un solo soggetto) è addirittura il fulcro della elaborazione del diritto della navigazione (con impostazione che successivamente ha spostato l'attenzione dall'attività di trasporto in senso stretto alla sua gestione («esercizio»))

si consideri, su tutti, l'eccezionale tappa legata all'affermarsi del trasporto aereo, mezzo di trasporto e modalità di trasferimento completamente nuovi nello scenario dell'epoca. La relativa regolamentazione, in origine, stante l'assoluta assenza di regole, ha mutuato alcune soluzioni del diritto marittimo; più recentemente ha condizionato significativamente il percorso evolutivo del settore marittimo (il riferimento è soprattutto alla Convenzione di Montreal che ha ispirato il regime di responsabilità nel trasporto marittimo di passeggeri di cui alla Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 2002)



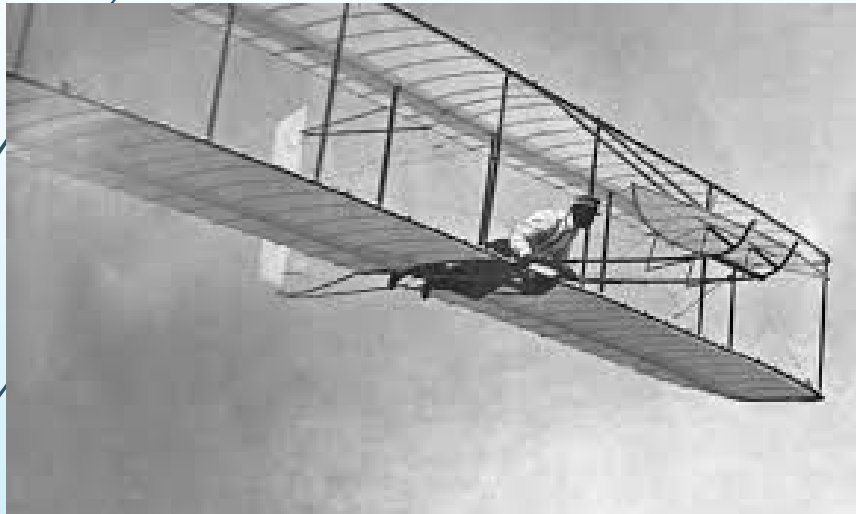
Le prime sperimentazioni del treno a vapore (primo ventennio dell'800 in Inghilterra)



indisponibilità di discipline applicabili, anche per analogia (quella del trasporto terrestre era all'epoca embrionale) e anche quella contrattuale non era evoluta come quella del trasporto marittimo

1903 (USA): primo volo dei fratelli Wright

36



realizzazione di un'assoluta rivoluzione:
non si trattava di straordinarie innovazioni di
mezzi già esistenti ma un vero e proprio
nuovo mezzo di trasporto ed una nuova
modalità di trasferimento

Urban air mobility

37

operazioni di trasporto effettuate con aeromobili, a propulsione prevalentemente elettrica e dotati di capacità di decollo ed atterraggio verticale (VCA, *Vertical take off and landing capable aircraft* o anche eVTOL *electric vertical Take off and landing*) effettuate in aree urbane particolarmente congestionate che utilizza infrastrutture di terra ed aree integrate in un'ottica multimodale



il concetto di vertiporto



area di terra, specchio d'acqua o altra struttura utilizzata per il decollo di VCA o per il movimento di VCA (reg. UE 2024/1111)

allo stato i vertiporti sono utilizzabili solo da velivoli *manned*, ma non si esclude che in futuro possano essere ammessi anche velivoli *unmanned*

6 ottobre 2022

Il primo vertiporto italiano inaugurato all'aeroporto di Fiumicino

Aeroporti di Roma, Atlantia, UrbanV e Volocopter, pioniere della mobilità aerea urbana (UAM), hanno effettuato con successo il volo di prova di un eVTOL equipaggiato. È la prima volta che questo tipo di test viene effettuato nello spazio aereo italiano. Questi "flight test" sono parte di un più ampio ecosistema di mobilità aerea urbana installato presso l'Aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci di Fiumicino. L'avvio dell'operatività del primo vertiporto italiano è un passo fondamentale verso l'apertura al pubblico dei servizi di Mobilità Aerea Avanzata (AAM) a Roma entro il 2024.



particolare relazione con l'evoluzione tecnologica: il futuro prossimo

38

REGOLAMENTO (UE) 2024/1689 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale del 13 giugno 2024

Considerando 4

L'IA consiste in una famiglia di tecnologie in rapida evoluzione che contribuisce al conseguimento di un'ampia gamma di benefici a livello economico, ambientale e sociale nell'intero spettro delle attività industriali e sociali. L'uso dell'IA, garantendo un miglioramento delle previsioni, l'ottimizzazione delle operazioni e dell'assegnazione delle risorse e la personalizzazione delle soluzioni digitali disponibili per i singoli e le organizzazioni, può fornire vantaggi competitivi fondamentali alle imprese e condurre a risultati vantaggiosi sul piano sociale e ambientale, ad esempio in materia di assistenza sanitaria, agricoltura, sicurezza alimentare, istruzione e formazione, media, sport, cultura, gestione delle infrastrutture, energia, trasporti e logistica, servizi pubblici, sicurezza, giustizia, efficienza dal punto di vista energetico e delle risorse, monitoraggio ambientale, conservazione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi, mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ad essi.

e i viaggi suborbitali?



Introduzione al concetto di mobilità sostenibile

I concetti chiave

SICUREZZA



L'esigenza di sicurezza è connaturata al fenomeno del trasporto ed è ad esso trasversale riguardando vari aspetti. Il trasporto, nella sua essenza di trasferimento nello spazio attraverso un veicolo, implica una richiesta peculiare di «sicurezza», a prescindere dall'ambiente in cui il trasporto stesso avviene

SOSTENIBILITA'



una sorta di parola «magica» con diverse declinazioni che hanno un lineamento comune nell'identificare i limiti che caratterizzano i processi economici, impedendo che questi limiti siano di ostacolo al raggiungimento degli obiettivi prefissati. Riferimenti specifici al concetto si trovano nell'espressione «sostenibilità ambientale», che trova un crescente spazio nella disciplina dei trasporti anche nell'accezione 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

OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE



Sicurezza: alcune aree di rilievo

sicurezza degli utenti del trasporto (incolumità dei passeggeri e integrità delle merci, temi che si collegano alla responsabilità nel trasporto)

sicurezza delle infrastrutture e dei mezzi del trasporto (disciplina dei servizi tecnico-nautici rimorchio, ossia servizi pubblici resi alle navi in occasione del loro arrivo o della loro partenza nell'interesse della nave e del porto ma anche in generale della collettività; sono considerati «servizi di interesse generale» e quindi con deroghe all'applicazione delle regole di concorrenza)

sicurezza rispetto ai pericoli per l'ambiente per modalità di trasporto particolarmente pericolose (es. disciplina nazionale ed internazionale in materia di prevenzione e di responsabilità per l'inquinamento legato alle sostanze nocive trasportate da navi)

mobilità sostenibile

46



Non vi è una vera e propria definizione di **mobilità sostenibile**.
Nella definizione riportata in un documento dell'UE (strategia europea in materia di sviluppo sostenibile approvata nel 2006 dal Consiglio Europeo) la mobilità sostenibile è stata definita come la **soluzione per raggiungere l'obiettivo di garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente.**

La sostenibilità nei trasporti: applicazione al settore del principio di sviluppo sostenibile

L'elaborazione della nozione di «sviluppo sostenibile» coincide con la nascita del diritto internazionale dell'ambiente, che viene generalmente ricondotta alla Dichiarazione di Stoccolma del 1972 sull'ambiente umano

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».



Tutela dell'ambiente e sviluppo sostenibile: criteri guida dell'azione dell'UE

La «tutela dell'ambiente [...] costituisce uno degli scopi essenziali della comunità»

(Corte giust. 7 febbraio 1985, C-240/83)

Se in origine la tutela dell'ambiente è stata oggetto di attenzione soprattutto per i suoi riflessi sul mercato interno (regole ambientali comuni per evitare fenomeni di cosiddetta «*regulatory competition*», regole accessorie ai principi fondamentali in materia di liberalizzazione) un cambiamento importante si rinvia soprattutto con il **Trattato di Maastricht del 1992** che conferisce alla UE una generale competenza a livello ambientale

Politica dei trasporti Ue e tutela ambientale

A seguito del **Trattato di Maastricht (7 febbraio 1992)** l'attività di trasporto si può intendere in un triplice senso:

- in una prima accezione, quella tradizionale, come modo strumentale alla realizzazione del mercato comune;
- in una seconda accezione l'attività di trasporto è intesa come attività economico-imprenditoriale autonoma, a cui viene dedicato un intero titolo del Trattato;
- la terza accezione vede il trasporto come un'attività che impiega infrastrutture – quali le reti transeuropee di trasporto – per uno sviluppo economico generale dell'Europa. In questo senso, l'attività di trasporto si ricollega, sia pure ancora *in nuce* all'epoca del Trattato del 1992, alla protezione di beni giuridicamente rilevanti come quello ambientale: la tutela ambientale non è, quindi, disgiunta dalla politica dei trasporti, ma ne rappresenta uno degli strumenti cardine e il trasporto sostenibile diviene lo strumento per realizzare la tutela ambientale.

il Green deal europeo: la Carbon neutrality

Il **Green Deal** europeo (Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale, al Comitato delle Regioni, COM 2019 640 final) racchiude gli elementi della nuova strategia di crescita per trasformare l'economia dell'Unione europea in un modello sostenibile e propone soluzioni importanti in materia di cambiamenti climatici.

Lo strumento prevede una serie di misure di ampia portata in quasi tutti i settori economici, tra cui energia, **trasporti**, agricoltura, industria, con la finalità di promuovere la transizione verso un'economia più competitiva, efficiente sotto il profilo delle risorse e appunto sostenibile.

In particolare, con riferimento al settore dei trasporti, per raggiungere l'obiettivo della *Carbon Neutrality* sarà necessario ridurre le emissioni di combustibili fossili del novanta per cento entro il 2050.

In linea con le finalità delineate, il 9 dicembre 2020, la «**Strategia per la mobilità sostenibile e intelligente**», adottata dalla Commissione europea come parte integrante del Green Deal dell'Unione, delinea il modo in cui il settore dei trasporti europeo dovrebbe essere trasformato ed allineato agli obiettivi in esso indicati rendendolo più competitivo e resiliente.

I tre punti principali della Strategia sono orientati:

- alla realizzazione di un passaggio a una mobilità a emissioni zero
- alla creazione di una connettività continua, sicura ed efficiente
- alla realizzazione di uno Spazio unico europeo dei trasporti più efficiente per una interconnessione tra modalità diverse di trasporto

Crescente sensibilità per le problematiche ambientali negli ordinamenti interni: la c.d. «costituzionalizzazione» del diritto all'ambiente (l. cost. 11 febbraio 2022, n. 1)

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].

Le fonti UE in materia di diritto dei trasporti



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Competenza UE concorrente in materia di trasporti

art. 4, par. 2, lett. g) TFEU. L'Unione ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri nei principali seguenti settori:

[...]

g) trasporti;

h) reti transeuropee

[...]



In queste materie, l'Unione e i suoi Stati membri possono entrambi legiferare e adottare atti giuridicamente vincolanti.
Gli Stati membri esercitano la propria competenza laddove l'Unione abbia deciso di non esercitare la propria.

Diritto dell'Unione
europea





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Competenza UE esclusiva in materie di interesse per i trasporti

In questo ambito una rilevante area è rappresentata dalla definizione dei principi in materia di concorrenza, necessari al funzionamento del mercato UE, di interesse per tutti i settori economici, incluso quello dei trasporti

Articolo 3 TFEU

1. L'Unione ha competenza esclusiva nei seguenti settori:

[...]

b) definizione delle regole di concorrenza necessarie al funzionamento del mercato interno;

[...]



Principi TFEU in materia di trasporti: il titolo VI



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

l'art. 100 TFEU stabilisce una serie di norme generali relative alla politica comune dei trasporti contenute nell'titolo VI applicabili, ai trasporti ferroviari, su strada, e alla navigazione interna.

E il trasporto marittimo ed aereo?

In base all'art. 100 TFEU le norme specifiche del titolo sui trasporti non sono applicabili alla navigazione marittima e aerea, la cui disciplina è rimessa alle deliberazioni del Parlamento e del Consiglio UE.

Tuttavia, la Corte di giustizia UE (all'epoca della CE) con le decisioni:

✓ ECJ 4 april 1974, 167/73 Commission of the European Communities v. French Republic, "*The French Seamen*"

✓ ECJ 30 april 1986, cause riuniti 209/84 to 213/84, Ministère Public v. Lucas Asjes and Others, "*The Nouvelle Frontières*"

Ha affermato che il settore dei trasporti marittimi ed aerei non è sottratto all'applicazione dei principi generali del Trattato, quali, tra gli altri, **le norme sulla libera circolazione dei lavoratori, sulla tutela della concorrenza, sulla libertà di stabilimento**, ciò anche in assenza di specifici interventi degli organi europei.



Atti normativi UE: diritto originario/regolamenti/direttive



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

DIRITTO ORIGINARIO: principi e obiettivi generali contenuti nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFEU)

REGOLAMENTI: direttamente vincolanti in tutti gli Stati membri dell'UE; non richiedono l'intervento del legislatore interno e prevalgono sul diritto interno.

DIRETTIVE: vincolano gli Stati membri in termini di obiettivi da raggiungere ma li lasciano liberi in termini di strumenti da utilizzare; di conseguenza, richiedono l'intervento del legislatore dello Stato membro.





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Anche le decisioni della Corte di giustizia possono avere valenza di fonte del diritto

Articolo 267 TFEU

(ex articolo 234 del TCE)

**c.d. preliminary ruling
procedure: le decisioni
hanno efficacia
vincolante in tutti gli stati
membri**

La Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a pronunciarsi, in via pregiudiziale:

- a) sull'interpretazione dei trattati;
- b) sulla validità e l'interpretazione degli atti compiuti dalle istituzioni, dagli organi o dagli organismi dell'Unione.

Quando una questione del genere è sollevata dinanzi ad una giurisdizione di uno degli Stati membri, tale giurisdizione può, qualora reputi necessaria per emanare la sua sentenza una decisione su questo punto, domandare alla Corte di pronunciarsi sulla questione.

Quando una questione del genere è sollevata in un giudizio pendente davanti a una giurisdizione nazionale, avverso le cui decisioni non possa proporsi un ricorso giurisdizionale di diritto interno, tale giurisdizione è tenuta a rivolgersi alla Corte.

Quando una questione del genere è sollevata in un giudizio pendente davanti a una giurisdizione nazionale e riguardante una persona in stato di detenzione, la Corte statuisce il più rapidamente possibile.



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





Le fonti del Diritto della Navigazione

Art. 1 c. nav. - Fonti del diritto della navigazione

In materia di navigazione, **marittima, interna ed aerea**, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi.

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica **il diritto civile**.

In materia di navigazione, gli istituti privatistici si innestano e vivono sugli istituti pubblicistici, compenetrandosi questi a tal punto da rendere inattuabile la separazione (rel. min, al c. nav. n. 5)

manca qualcosa in questa elencazione?



art. 1 preleggi



In materia di trasporti la legislazione europea ha svolto un ruolo fondamentale nello sviluppo del diritto dei trasporti, peraltro in continua espansione tanto da riservare al diritto interno, sotto certi aspetti, un ruolo residuale

Art. 1 PRELEGGI CODICE CIVILE

Indicazione delle fonti

«Sono fonti del diritto:

- 1) le leggi;
- 2) i regolamenti;
- 3) (abrogato)
- 4) gli usi»

elencazione da integrare con la menzione di altre fonti che il legislatore del 1942 non poteva conoscere:

- Costituzione della repubblica (1942)
- Fonti di matrice comunitaria (dal 1957)

Art. 1 cod. nav.

Il «presente codice»
(il codice è emanato con legge ed ha la sua stessa forza formale)

Leggi **statali e regionali** in materia di navigazione

Regolamenti in materia di navigazione

Norme corporative (abrogate) e usi

Analogia legis prioritaria

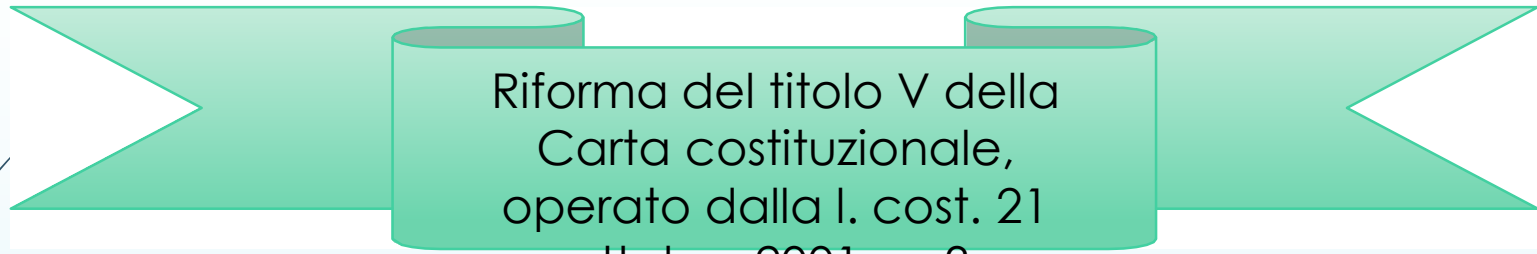

Ricorso al diritto generale

COMPETENZE LEGISLATIVE STATALI E REGIONALI IN MATERIA DI NAVIGAZIONE E DI TRASPORTI



Sulla base del comma 1 dell'art. 1 cod. nav.,

le leggi speciali relative al diritto della navigazione oltre al codice della navigazione quali sono?

Nel settore della navigazione e dei trasporti rilevano competenze normative interne non soltanto statali, ma anche delle Regioni



Riforma del titolo V della
Carta costituzionale,
operato dalla l. cost. 21
ottobre 2001, n. 3,



Modifica il quadro previgente in modo
sostanziale



L'importanza di leggere l'art. 117 cost.

ART. 117 nella formulazione originaria

Art. 117

«La Regione emana per le seguenti materie norme legislative nei limiti dei principî fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato, sempreché le norme stesse non siano in contrasto con l'interesse nazionale e con quello di altre Regioni:

- ordinamento degli uffici e degli enti amministrativi dipendenti dalla Regione;
- circoscrizioni comunali;
- polizia locale urbana e rurale;
- fiere e mercati;
- beneficenza pubblica ed assistenza sanitaria ed ospedaliera;
- istruzione artigiana e professionale e assistenza scolastica;
- musei e biblioteche di enti locali;
- urbanistica;

- turismo ed industria alberghiera;
- tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale;
- viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale;
- navigazione e porti lacuali;
- acque minerali e termali;
- cave e torbiere;
- caccia;
- pesca nelle acque interne;
- agricoltura e foreste;
- artigianato;
- altre materie indicate da leggi costituzionali.

Le leggi della Repubblica possono demandare alla Regione il potere di emanare norme per la loro attuazione».

Art. 117, I comma, cost.

La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

Art. 117, Il comma, cost.

Lo Stato ha legislazione **esclusiva** nelle seguenti materie:

- a) politica estera e rapporti internazionali dello Stato; rapporti dello Stato con l'Unione europea; diritto di asilo e condizione giuridica dei cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea;
- b)immigrazione;**
- c)rapporti tra la Repubblica e le confessioni religiose;
- d)difesa e Forze armate; sicurezza dello Stato; armi, munizioni ed esplosivi;
- e)moneta, tutela del risparmio e mercati finanziari; tutela della concorrenza; sistema valutario; sistema tributario e contabile dello Stato; armonizzazione dei bilanci pubblici; perequazione delle risorse finanziarie;
- f)organi dello Stato e relative leggi elettorali; referendum statali; elezione del Parlamento europeo;
- g)ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali;
- h)ordine pubblico e sicurezza**, ad esclusione della polizia amministrativa locale;
- i)cittadinanza, stato civile e anagrafi;
- l)giurisdizione e norme processuali; ordinamento civile e penale; giustizia amministrativa;
- m)determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale;
- n)norme generali sull'istruzione;
- o)previdenza sociale;
- p) legislazione elettorale, organi di governo e funzioni fondamentali di Comuni, Province e Città metropolitane;
- q) dogane, protezione dei confini nazionali e profilassi internazionale;**
- r) pesi, misure e determinazione del tempo; coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale; opere dell'ingegno;
- s) tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali.**

Art. 117, III e IV comma, cost.

- ▶ Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a: rapporti internazionali e con l'Unione europea delle Regioni; commercio con l'estero; tutela e sicurezza del lavoro; istruzione, salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche e con esclusione della istruzione e della formazione professionale; professioni; ricerca scientifica e tecnologica e sostegno all'innovazione per i settori produttivi; tutela della salute; alimentazione; ordinamento sportivo; protezione civile; governo del territorio; porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione; ordinamento della comunicazione; produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia; previdenza complementare e integrativa; coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario; valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali; casse di risparmio, casse rurali, aziende di credito a carattere regionale; enti di credito fondiario e agrario a carattere regionale. Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato
- ▶ Spetta alle Regioni la potestà legislativa in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato.



Regolamenti

fonti secondarie subordinate alle leggi in materia di navigazione (art. 3 e 4 disp. prel.) sono i regolamenti in materia di navigazione



sono espressione di un potere normativo attribuito dalla legge alla pubblica amministrazione

possono essere emanati dal PdR, previa deliberazione del CdM

o dai ministri se espressamente autorizzati e nelle materie di competenza o da autorità ad essi sottordinati (es. comandante del porto con ordinanze)



norme corporative

le norme corporative regolavano i rapporti di lavoro.
Sono state soppresse insieme con la soppressione
dell'ordinamento corporativo

In sostanza sono destinate ad essere sostituite dai contratti collettivi di lavoro in base all'art. 39 cost. (i sindacati registrati possono stipulare contratti collettivi di lavoro con efficacia *erga omnes*). La registrazione dei sindacati non ha avuto ancora attuazione sicché gli attuali CCNL sono atti di autonomia privata che non hanno efficacia per tutti gli appartenenti alle categorie interessate ma soltanto per gli iscritti alle associazioni stipulanti. Possono avere efficacia *erga omnes* quando ad essi rinvii la legislazione in materia di lavoro ed anche il caso della normativa in materia di lavoro nella navigazione

fonte non scritta

Comportamento costante (*diuturnitas*), posto in essere con la convinzione che sia doveroso (*opinio iuris ac necessitatis*)

Secondo tesi diffusa, art. 1 cod. nav. implicherebbe deroga ad art. 8 preleggi

Art. 8 Usi

«Nelle materie regolate dalle leggi e dai regolamenti gli usi hanno efficacia solo in quanto sono da essi richiamati»

Conseguentemente gli usi avrebbero efficacia, indipendentemente da qualsiasi richiamo nelle materie non regolate in modo espresso da leggi o da regolamenti (*uso praeter legem*)

Diversamente gli usi devo essere **richiamati** da leggi o regolamenti (*usi secundum legem*)

acquistano la medesima posizione gerarchica della fonte che li richiama

Usi richiamati

In alcuni casi prevalgono su disposizioni
del codice della navigazione

Dispositive
(per es. art. 390 «*Pagamento del nolo a tempo* - Il nolo a tempo,
in mancanza di patto o uso diverso, è dovuto in rate mensili
anticipate»)

imperative
(art. 468 «*Norme applicabili* - Ai contratti di utilizzazione delle navi addette alla
navigazione interna si applicano Le norme di questo titolo, in quanto gli usi
speciali non dispongano diversamente»)



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



In mancanza di disposizioni espresse del diritto della navigazione, deve farsi ricorso all'analoga del diritto speciale

L'analoga consente di reperire la norma applicabile ad un caso concreto non direttamente regolato facendo ricorso all'applicazione di una norma che regola una fattispecie simile la cui *ratio* sia comprensiva anche del caso non regolato

L'analoga delle norme del diritto della navigazione è detta

Analoga prioritaria

il ricorso ad essa ha la **precedenza** nei riguardi dell'applicazione diretta del diritto comune in considerazione del fatto che la norma ottenuta col procedimento analogico è una norma di diritto **speciale**, che deve prevalere quindi su quelle di diritto comune



il diporto: deroga alla gerarchia delle fonti in materia di navigazione

la navigazione da diporto che si svolge in acque marittime o interne per fini ricreativi o sportivi senza scopo di lucro è regolata dal cosiddetto codice della nautica da diporto (d.lg. 18 luglio 2005 n. 171 e successive modifiche)

Art. 1 comma 3 c. dip,: «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 [...]»

