

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
ANNO XXXIV - N. 3



DIRITTO DEI TRASPORTI 2021



ISSN 1123-5802

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
ANNO XXXIV - 3

DIRITTO DEI TRASPORTI 2021



La rivista Diritto dei trasporti, edita in formato elettronico, è disponibile sul sito www.dirittodeitrasporti.it.

Eventuali copie cartacee potranno essere richieste all'editore all'indirizzo edizioniav@edizioniav.it.

Annate arretrate 1992-2018:	{ Italia	€ 105,00
	{ Estero	€ 130,00
Singolo fascicolo arretrato 1992-2018:		€ 50,00
CD indici generali 1988/2009 (per gli abbonati):		€ 55,00
CD indici generali 1988/2009 (per i non abbonati):		€ 120,00

Pagamenti tramite bonifico bancario Banco di Sardegna S.p.A. Sede di Cagliari
IBAN IT 89 F 01015 04800 000000035089 per l'estero codice BIC/SWIFT BPMOIT22
oppure sul c/c postale n. 16720096 entrambi a EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Rivista quadrimestrale. Le richieste di fascicoli e gli eventuali reclami per mancato ricevimento vanno indirizzati all'amministrazione presso

EDIZIONI AV di *Antonino Valveri*

Via Pasubio, 22/A – 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizioniav@edizioniav.it

sito web: www.edizioniav.it

Direttore responsabile: LEOPOLDO TULLIO

Redazione: rivista@isdit.it

Sito web: www.dirittodeitrasporti.it

REGISTRAZIONE TRIBUNALE DI CAGLIARI N. 2 DELL'8 GENNAIO 1992

Finito di comporre nel mese di aprile 2022

Direttore emerito: LEOPOLDO TULLIO, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

Consiglio di direzione: ALFREDO ANTONINI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; MASSIMO DEIANA, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; MASSIMILIANO PIRAS, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; ALESSANDRO ZAMPONE, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

Comitato scientifico: IGNACIO ARROYO MARTÍNEZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; MICHELE M. COMENALE PINTO, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; ENZO FOGLIANI, avvocato; MARIO FOLCHI, presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; FERNANDO MARTÍNEZ SANZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; GERARDO MASTRANDREA, presidente di sezione del Consiglio di Stato; ANNA MASUTTI, prof. ordinaria di diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; FRANCESCO MORANDI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; MARÍA VICTORIA PETIT LAVALL, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; JUAN LUIS PULIDO BEGINES, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; ELISABETTA ROSAFIO, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCÍA, director del Centro de Estudios en Derecho del Transporte de la Universidad Externado de Colombia; STEFANO ZUNARELLI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

Comitato editoriale: LUCA ANCIS, Univ. di Cagliari, *direttore editoriale*; DONATELLA BOCCHESI, Sapienza, Univ. di Roma; GIUSEPPE REALE, Univ. del Molise; CHIARA TINCANI, Univ. di Verona; SIMONE VERNIZZI, Univ. di Modena e Reggio Emilia; GIANFRANCO BENELLI, Univ. di Sassari; DANIELE CASCIANO, Univ. di Udine; VALENTINA CORONA, Univ. di Cagliari; ROCCO LOBIANCO, Univ. di Udine; ANNA SIA, Univ. di Catanzaro; GIOVANNI MARCHIAFAVA, Univ. di Genova; GIOVANNI PRUNEDDU, Univ. di Sassari; ANDREA AREDDU, Univ. di Sassari; MARIA CRISTINA CARTA, Univ. di Sassari; LAURA MASALA, Univ. di Sassari; ALESSANDRO CARDINALI, Roma; MARTINA CARRANO, Roma; ALESSANDRO DASARA, Sassari; ANNALISA DE GRANDI, Sassari; CRISTINA DE MARZI, Roma; RACHELE GENOVESE, Sassari; SARA GIACOBBE, Roma; FILOMENA GUERRIERO, Roma; FRANCESCO IBBA, Sassari; MARCELLA LAMON, Sassari; CARLO LENZETTI, Massa; FRANCESCO MANCINI, Roma; ELENA NIGRO, Roma; DANIELE RAGAZZONI, Roma; GIUSEPPINA ROSATO, Sassari; ELISABETTA SACCHI, Udine.

REFERAGGIO

Referaggio non è una brutta parola, ma un neologismo che deriva dal latino *refertum agere* ed ha l'obiettivo di asseverare la dignità scientifica della pubblicazione.

Procedura. — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» o «Interventi» è sottoposto a un esame preliminare da parte del direttore della Rivista, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
- l'eventuale presenza di evidenti e grossolane carenze sotto il profilo scientifico;
- la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, si passa alla successiva fase di referaggio vero e proprio.

Lo scritto è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto dello scritto medesimo, italiani o stranieri. Il direttore della Rivista può assumere la responsabilità della pubblicazione in assenza di referaggio: nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale; nel caso di scritti provenienti da professori ordinari del settore scientifico-disciplinare IUS-06; nel caso di scritti che sono stati oggetto di relazioni a convegni, perché in tal caso il revisore potrebbe identificare l'autore.

È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato dal direttore della Rivista ai due revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi dei revisori, i quali sono vincolati (alla pari del direttore della Rivista) a tenere segreto il loro operato.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto a referaggio con valutazione congiunta di un revisore e del direttore della Rivista. Al revisore è noto l'autore, ma questi può non conoscere il revisore, se costui così decide (*single blind peer review*).

Criteri. — I criteri seguiti dai revisori, che devono compilare un'apposita scheda di referaggio, sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- l'adeguatezza della bibliografia essenziale, ad eccezione degli scritti volutamente privi di riferimenti bibliografici;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, il contributo di novità è quello apportato alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

Esito. — L'esito del referaggio può portare alla:

- accettazione dello scritto per la pubblicazione;
- accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; in questo caso lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adeguatezza delle modifiche apportate è valutata dal direttore della Rivista;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due valutatori, la decisione finale è presa dal direttore della Rivista.

indice sommario

Saggi

- DANIELE CASCIANO, *Informatizzazione documentale e trasporto di merci su strada – Informatic documents and carriage of goods by road* Pag. 889
- FILADELFIO MANCUSO, *Clauses in reinsurance contracts* » 925

Interventi

- VINCENZO BATTISTELLA, *Spunti di riflessione sulla conduzione dei veicoli altamente automatizzati nella circolazione stradale in una prospettiva de iure condendo – Some considerations on highly automated vehicles and international road traffic in a perspective de iure condendo* Pag. 953

Fatti e misfatti

- Crisi d'impresa armatoriale: Moby e CIN* (GIUSEPPE LOFFREDA) Pag. 977
- In porto la nave da crociera non passa... con il green pass!* (GIOVANNI MARCHIAFAVA) » 978
- Red pass* (GIANFRANCO BENELLI) » 979

Giurisprudenza al vaglio

- C. cost. 29 gennaio 2021 n. 10 Pag. 983
con nota di ANNA L.M. SIA, *La proroga automatica delle concessioni sul demanio marittimo ancora una volta al vaglio della Corte costituzionale — The automatic extension of concessions on maritime domain is once again under review by the Italian Constitutional Court* » 988
- Cons. St., sez. V, 9 dicembre 2020 n. 7837 » 999
con nota di FRANCESCO MANCINI, *La procedura comparativa del codice della navigazione in caso di domande concorrenti di concessione demaniale marittima ed i principi europei dell'evidenza pubblica: una difficile convivenza — The selection procedure of the navigation code in the event of concurrent applications for concession of maritime state property and EU public procurement principles: a difficult coexistence* » 1006

Cass., sez. III, 14 maggio 2019 n. 12708	Pag. 1015
con nota di DANIELE RAGAZZONI, <i>Considerazioni sul rapporto tra azione cartolare ed azione causale nel trasporto marittimo di cose in caso di emissione di delivery order — Considerations on the relationship between action based on document of title and action based on contract in the context of maritime carriage of goods in the event of issuance of a delivery order</i>	» 1018
Cass., sez. III, 16 novembre 2020 n. 25864	» 1031
con nota di DANIELE CASCIANO, <i>Funzione economica e natura giuridica della clausola f.i.o. — Economic function and legal nature of f.i.o. clause</i>	» 1040
TAR Friuli Venezia-Giulia, sez. I, 3 giugno 2021 n. 177	» 1059
con nota di GERARDO MASTRANDREA, <i>Il vincolo culturale sugli aeroporti riguarda solo gli edifici e non può prevalere automaticamente sulla sicurezza e sull'operatività aeroportuali — Cultural constraints upon the airport and the airport facilities are submitted to an impact assessment with regard to airport operations and safety</i>	» 1062
 Massimario	Pag. 1067
 Osservatorio legislativo	
Repertorio scelto	Pag. 1107
 Segnalazioni bibliografiche	Pag. 1113
 Materiali	
Parere di Alfredo Antonini, <i>Concessioni demaniali marittime: situazioni giuridiche soggettive del concedente e del concessionario nei casi di sottoposizione di quest'ultimo a fallimento o a informazione prefettizia antimafia</i>	Pag. 1123
Quotazioni del franco Poincaré e del franco Germinal	» 1129
 Collaboratori	Pag. 1130
 Indici annuali	
Indice degli autori	Pag. 1131
Indice sistematico	» 1137
Indice cronologico	» 1145

DANIELE CASCIANO

INFORMATIZZAZIONE DOCUMENTALE E TRASPORTO DI MERCI SU STRADA

Nowadays the process of digitalisation has come to play a crucial role in every economic and social context. This is particularly true considering the specificity of the transport industry, where the advent of information and communication technologies (ICT) has contributed to the overall improvement of the operational efficiency of the supply chain and has radically changed the methods of providing services. An area in which ICT can bring multiple benefits is that relating to transport documentation: the use of digitalised transport documents is, in fact, capable of reducing management costs, speeding up administrative processes, minimising the environmental impact, facilitating the sharing of information in real time, eliminating the problems associated with the loss, destruction or theft of paper documents. However, the employment of electronic documentation in the transport sector is still not adequately developed due to bottlenecks caused by factors such as the absence of an organic discipline on the subject, the lack of a uniform technical framework as to the platforms used, the potential vulnerability of these latter with respect to unauthorised accesses and accidents. The essay examines those issues with specific reference to the documents covering the carriage of goods by road, identifying the existing regulatory gaps, on both a private and a public law level, for the effective equation of IT transport documents to their analogic counterparts, in the discipline of domestic, international and European law. As an outcome of this analysis, it is suggested that the widespread use of digital transport documents can be reached only through an appropriate legal and technical harmonisation of IT environments in which private and public stakeholders operate. To this extent the importance, on one hand, of the adoption of the 2008 Geneva Protocol on e-CMR consignment note and, on the other, of the recent

European legislative initiative that has led to the regulation (UE) 2020/1056 on eFTI (electronic Freight Transport Information) is highlighted. The problems related to the recognition of a full effect to electronic transport documents covering the carriage of goods by road within the context of Italian domestic law are also discussed.

SOMMARIO — 1. Il fenomeno della digitalizzazione documentale nel trasporto di merci — 2. La lettera di vettura elettronica nel diritto internazionale uniforme: il Protocollo addizionale «e-CMR» del 2008 — 3. La dematerializzazione dei documenti del trasporto merci nell'ordinamento europeo: il reg. (UE) n. 2020/1056 — 4. Inquadramento dei documenti di trasporto merci su strada in formato elettronico nell'ordinamento italiano: prassi fiscale relativa alla cessione intracomunitaria di beni — 5. (segue) Ammissibilità ed efficacia della lettera di vettura elettronica sul piano civilistico — 6. (segue) Profili amministrativo-regolatori alla luce dell'art. 46-ter della l. 298/74 — 7. Conclusioni.

1. *Il fenomeno della digitalizzazione documentale nel trasporto di merci* — «Rapidamente l'economia globale diventa digitale: le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) non costituiscono più un settore a sé stante, bensì il fondamento medesimo di tutti i sistemi economici innovativi moderni»: con questa illustrativa premessa si apriva la comunicazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni del 6 maggio 2015, con cui la Commissione europea intendeva tracciare le direttrici fondamentali della propria politica economica e normativa con riferimento alle «strategie per il mercato unico digitale in Europa».

Quale ganglio essenziale del mercato mondiale, anche, il settore dei trasporti non è rimasto avulso dai mutamenti epocali che le nuove tecnologie hanno impresso, e tuttora continuano a imprimere, alle modalità di svolgimento delle attività economiche.

Numerosi sono stati, nel corso degli ultimi decenni, gli ambiti del comparto dei trasporti nei quali lo sviluppo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione ha apportato incisivi cambiamenti, che, per un verso, hanno contribuito al complessivo efficientamento operativo della filiera e, per altro, hanno radicalmente mutato le modalità di erogazione dei servizi: basti pensare all'ausilio offerto dall'informatica e dal traffico dei dati digitali alla pianificazione logistica, alla gestione delle risorse, al controllo e al monitoraggio dei mezzi di trasporto, al *tracking* delle merci viaggianti, sino a giungere all'automazione delle attività di caricazione, scaricazione e

handling delle merci, nonché di quelle di trasporto in senso proprio (con l'avvento dei mezzi di trasporto *unmanned*) ⁽¹⁾. Si tratta di progressi e sviluppi che hanno avuto importanti e positive ricadute nel settore sotto una pluralità di profili, e, segnatamente, sul piano della sicurezza del trasporto e del suo impatto ambientale, della velocizzazione e razionalizzazione delle attività, nonché del risparmio in termini di costi e oneri economici dei servizi.

A fronte di ciò, numerosi sono, peraltro, ancora gli ambiti nei quali la digitalizzazione ha dimostrato, almeno sino ad oggi, una minore capacità espansiva.

Tra questi, in particolare, il più rilevante è probabilmente quello concernente l'utilizzo di documenti di trasporto in formato digitale. Le pur numerose iniziative, sia pubbliche sia private, che si sono succedute nel tempo, finalizzate alla introduzione e allo sviluppo di sistemi di gestione e scambio dei documenti di trasporto in formato digitale hanno, infatti, avuto per lungo tempo – e, con l'eccezione forse del solo trasporto aereo, tuttora continuano ad avere – un carattere obiettivamente marginale.

Le ragioni della mancata, o comunque ancora embrionale, penetrazione delle tecnologie informatiche in questo settore è dovuta a una pluralità di fattori, i principali dei quali sono riconducibili – oltre che a una certa soggettiva refrattarietà di una parte degli operatori ad abbandonare prassi gestionali consolidate in favore di nuove forme di amministrazione della documentazione del trasporto – alla oggettiva sussistenza di impedimenti di carattere operativo e giuridico di varia natura. Tra questi ultimi rilevano, in particolare, la carenza di uniformità tecnica nella strutturazione dei documenti digitali (disomogeneità dei formati o linguaggi utilizzati, nonché delle

⁽¹⁾ Per una complessiva e organica riflessione, da un lato, sull'importanza della consapevolezza del contesto economico e sociale e dell'evoluzione tecnologica al momento della adozione della normativa in tema di navigazione e trasporti, nonché, dall'altro, sull'attitudine di quest'ultima di adattarsi ai mutamenti dei contesti economici, sociali e tecnologici, si rinvia a M.M. COMENALE PINTO, *Il diritto della navigazione e dei trasporti nell'età digitale. Nihil novi sub soli et supra marem?*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 793. Con riferimento all'impatto dell'automazione nel settore della mobilità e della logistica, si vedano altresì le osservazioni svolte da F. SALERNO, *L'automazione nel trasporto stradale, ferroviario e multimodale*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 95, ove viene evidenziato il ruolo focale che il diritto euro-unitario è chiamato ad assumere ai fini di una armonizzazione normativa che sia in grado di supportare, all'interno dello spazio economico e giuridico europeo, la rapida introduzione e la successiva consolidata diffusione delle nuove tecnologie informatiche.

tipologie di dati in essi contenuti) e nei sistemi di gestione e scambio degli stessi (incompatibilità delle diverse piattaforme utilizzate), la potenziale vulnerabilità delle piattaforme rispetto ad accessi informatici abusivi, e soprattutto la mancanza di un quadro normativo uniforme e condiviso per la disciplina tanto degli aspetti privatistici connessi al documento di trasporto informatico, quanto di quelli pubblicistici relativi ai rapporti con le autorità pubbliche (autorità regolatorie del trasporto, doganali, fiscali ecc.).

Nel settore del trasporto stradale, la crescente consapevolezza delle suddette problematiche e la volontà di incentivare l'utilizzo dei documenti di trasporto elettronici hanno prodotto, nel corso degli ultimi anni, alcune significative iniziative di carattere normativo orientate a superare tali *bottleneck* tramite l'adozione di un quadro giuridico uniforme, a livello internazionale, o di carattere unitario, a livello europeo, entro cui poter riconoscere piena efficacia giuridica ai documenti di trasporto informatici, equiparandoli agli omologhi cartacei.

Vengono, al riguardo, segnatamente in rilievo, da un lato, il Protocollo addizionale della Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), relativo alla lettera di vettura elettronica, concluso a Ginevra il 20 febbraio 2008, e, dall'altro, il recente reg. (UE) n. 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020, avente ad oggetto le informazioni elettroniche sul trasporto merci (cosiddette eFTI): tramite il primo strumento, si è voluto espressamente estendere l'applicazione della disciplina internazional-uniforme dettata dalla Convenzione CMR in relazione alla lettera di vettura CMR anche alla lettera di vettura dematerializzata (cosiddetta lettera di vettura e-CMR), definendo taluni profili ed elementi essenziali che detto documento informatico deve possedere ai fini del riconoscimento di tale equipollenza; con il secondo strumento, il legislatore euro-unitario ha, invece, inteso gettare le basi per una più organica regolamentazione dell'utilizzo dei documenti di trasporto in formato informatico nei rapporti tra gli operatori economici e le pubbliche amministrazioni nazionali competenti, a prescindere dalla modalità di trasporto utilizzata (anch'è, considerate le caratteristiche dei traffici intracomunitari, si tratti di un intervento destinato ad avere un impatto particolarmente significativo soprattutto sul trasporto stradale intracomunitario).

Nel presente saggio, verrà esaminata la tematica della dematerializzazione dei documenti del trasporto stradale di merci, cercando

di cogliere le tendenze evolutive che si stanno delineando nel settore, attraverso, da un lato, il progressivo ampliamento del novero degli Stati in cui è stato adottato il Protocollo e-CMR del 2008, e, dall'altro, la prospettiva della entrata a regime del citato reg. (UE) n. 2020/1056, che si avrà con l'adozione da parte della Commissione degli atti delegati e di esecuzione in esso previsti.

In tale quadro, verrà anche considerata la posizione dell'ordinamento italiano innanzi alle problematiche poste dai documenti di trasporto stradale in formato elettronico, nelle more della piena entrata in vigore del sistema eFTI previsto a livello euro-unitario, e in attesa della auspicabile futura adozione da parte dell'Italia del Protocollo e-CMR del 2009.

2. La lettera di vettura elettronica nel diritto internazionale uniforme: il Protocollo addizionale «e-CMR» del 2008 — Nel quadro della disciplina internazionale uniforme, i documenti di trasporto formati in via elettronica solo in tempi relativamente recenti hanno iniziato ad acquisire rilievo nella trattazione giuridica ⁽²⁾. I tradizionali si-

(2) Il primo contributo di rilievo sul tema, nella prospettiva della definizione di una cornice normativa idonea a regolamentare l'utilizzo dei documenti di trasporto in formato elettronico, può essere considerato quello avutosi nell'ambito del trasporto marittimo con le *CMI Rules on Electronic Bills of Lading* del 1990, elaborate dal Comitato Marittimo Internazionale. È, peraltro, significativo che proprio nel settore marittimo, il quale, probabilmente più di altri ambiti del trasporto, ha costituito un laboratorio per la riflessione sulle opportunità offerte dalle nuove tecnologie informatiche per la dematerializzazione dei documenti, non si sia ancora pervenuti a una digitalizzazione diffusa dei documenti di trasporto, tra cui, in particolare, del più rilevante di essi, ossia della polizza di carico. La ragione di ciò è verosimilmente da ascrivere alle remore che gli operatori del settore hanno nell'impiego della polizza di carico in formato elettronico, tenuto conto delle maggiori criticità che essa pone rispetto ad altri documenti del trasporto, per le sue caratteristiche di titolo di credito rappresentativo delle merci trasportate, nonché per la carenza di un quadro normativo che, quanto meno a livello internazionale, regoli il fenomeno. In realtà, una disciplina dei documenti di trasporto elettronici in ambito marittimo è contenuta nella Convenzione di New York del 2008 sui contratti di trasporto internazionali di merci interamente o parzialmente per mare (cosiddette Regole di Rotterdam), la quale, agli articoli da 8 a 10 reca una disciplina generale circa l'utilizzo degli «*electronic transport records*» così come definiti dall'art. 1.18, ulteriormente specificata, in relazione alle singole problematiche, nell'ambito dei successivi articoli; come noto, tuttavia, tale convenzione non è ancora entrata in vigore, non avendo raggiunto un numero sufficiente di ratifiche. Sulla dematerializzazione dei documenti del trasporto, con particolare riguardo al settore marittimo, si rinvia, tra gli altri, a F. DE VESCOVI, *La polizza di carico e gli svantaggi della dematerializzazione*, in *Studi in onore di Enzo*

stemi convenzionali non affrontano, infatti, il tema della dematerializzazione dei documenti del trasporto, e ciò per intuibili ragioni legate al fatto che il contesto commerciale e tecnico nel quale detti strumenti normativi sono stati storicamente formati non aveva ancora visto l'avvento della tecnologia informatica, così come la sua capillare ed esponenziale diffusione in ogni settore economico-sociale, reso possibile dalla introduzione del sistema di scambio dei dati tramite internet.

È solo dalla fine del secolo scorso che, a seguito dell'affermazione di questo fenomeno, il legislatore internazionale uniforme ha acquisito maggiore consapevolezza del rilievo di tale tematica in relazione alle potenzialità che l'utilizzo degli strumenti informatici, in luogo dei documenti analogici, è in grado di offrire sul piano della velocizzazione del traffico dei dati, della loro accessibilità, del risparmio dei costi connessi alla produzione cartacea, ecc. Del rilievo di detta questione si è opportunamente tenuto conto in fase di revisione dei sistemi normativi uniformi già in essere, ovvero nella predisposizione di nuovi testi convenzionali ⁽³⁾: è questo il caso ad

Volli, Trieste, 1993, 121; E. FADDA, *Polizza di carico elettronica*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, cit., 175.; C. ROSSELLO, *Comunicazioni elettroniche*, in *Dir. mar.* 2006, 1032; M.M. COMENALE PINTO, *I documenti elettronici del trasporto*, in *Riv. dir. nav.* 2012, 33; C. ROSSELLO, *La polizza di carico elettronica e il sistema "Bolero"*, in *Contratto e impresa* 1/2018, 24; P. VLAČIĆ-B. ČEKRLIĆ, *The Time is Now: Widespread Adoption of the Electronic Bill of Lading*, in *Dir. mar.* 2020, 701; M. BRIGNARDELLO, *Utilizzo e potenzialità delle blockchains e degli smart contracts nel settore dello shipping: problematiche giuridiche*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 717; nella letteratura anglosassone, cfr. K. BURDEN, *EDI and bills of lading*, in *Computer Law and Security Report* 1992, 269; G.F. CHANDLER, *The electronic transmission of bills of lading*, in *JMLC* 1989, 571; D. FABER, *Electronic bills of lading*, in *LMCLQ* 1996, 232; J. LEVERMORE-E. KRAILERK, *Electronic bills of lading: A progress report*, in *JMLC* 1997, 55; M. GOLDBY, *CMI Rules for Electronic Bills of Lading*, in *LMCLQ* 2008, 56; M. GOLDBY, *Electronic alternatives to transport documents: a framework for future developments*, in R. Thomas (a cura di), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea. The Rotterdam Rules*, London, 2009, 225; F. LORENZON, *Transport Documents and Electronic Transport Records*, in *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (a cura di Y. Baatz-C. Debattista-F. Lorenzon-A. Serdy-H. Staniland-M.N. Tsimplis), London, 2009, 99; N. GASKELL, *Bills of lading in an electronic age*, in *LMCLQ* 2010, 233; M. GOLDBY, *Electronic Documents in Maritime Trade, Law and Practice*, Oxford, 2013; K. TAKAHASHI, *Blockchain technology and electronic bills of lading*, in *JIML* 2016, 202.

⁽³⁾ Se ne è anche tenuto conto nella formulazione di proposte di regole, linee guida o leggi modello (cosiddetta *soft law*) da parte delle organizzazioni internazionali non governative o intergovernative. L'approdo più significativo si è avuto, sotto questo profilo, con la *Model Law on Electronic Transferable Records* di UNCITRAL del 2017 (MLETR) e, prima di essa, con la *Model Law on Electronic Commerce* del 1996,

esempio, nel contesto del trasporto aereo, della Convenzione di Montreal del 1999, la quale espressamente contempla la possibilità che il documento di trasporto delle merci (i.e. la lettera di vettura aerea) sia prodotto, oltre che in formato cartaceo, anche in formato elettronico, ovvero che possa essere sostituito da un sistema di record dei dati informatici al quale sia consentito l'accesso da parte del mittente ⁽⁴⁾.

Anche la normativa in tema di trasporto stradale di merci, contenuta nella Convenzione di Ginevra del 1956, seppur più recente rispetto a quella adottata in altri ambiti di trasporto, affronta la questione relativa alla documentazione del trasporto assumendo come archetipo della disciplina un concetto di documento del trasporto che è chiaramente connotato da un profilo di materialità. Lo si deduce agevolmente dalla lettura del complesso delle norme della Convenzione che si riferiscono alla lettera di vettura CMR, le quali, pur senza fare riferimento espresso al requisito cartaceo del documento, con tutta evidenza lo presuppongo, mal adattandosi a una nozione di lettera di vettura informatica. Si possono considerare, in tal senso: la disposizione dell'art. 5, il quale prevede che la lettera di vettura sia emessa in tre originali formati dal mittente e dal vettore, dei quali l'uno consegnato al mittente, il secondo che deve accompagnare le merci, e il terzo ritenuto dal vettore; lo stesso art. 5, il quale dispone che la firma possa essere stampata o sostituita dai timbri del mittente e del vettore, qualora la legge dello Stato nel quale la lettera di vettura è emessa lo consenta; l'art. 11.1, secondo cui, per le formalità doganali e per gli altri adempimenti amministrativi da

nonché con la *Model Law on Electronic Signatures* del 2011, sempre a cura di UNCITRAL. Per un commento sulla MLETR, cfr. H.D. GABRIEL, *The UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records*, in *Uniform Law Review* 24/2019, 261.

⁽⁴⁾ Così l'art. 4.2, secondo cui «*Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means*». Prima della introduzione della Convenzione di Montreal del 1999, si discuteva se, nell'originale sistema di Varsavia ovvero in quello emendato dai protocolli aggiuntivi, tra cui in particolare dal IV Protocollo di Montreal del 1975, potessero trovare spazio forme di documentazione del trasporto diverse dalla *airwaybill* cartacea; così I. CARR - P. STONE, *International Trade Law*, VI ed., London, 2018, 326 s.; sul punto, si veda anche S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, IV ed., Padova, 2020, 448.

completare prima della consegna delle merci, il mittente deve accludere i documenti necessari alla lettera di vettura; l'art. 12.1 e 12.2, che, nel regolare l'esercizio del diritto di contrordine del mittente, prevede che esso cessi quando la seconda copia della lettera di vettura sia consegnata al destinatario (oltre che nell'ipotesi in cui il destinatario eserciti il diritto di riconsegna di cui all'art. 13.1); il medesimo art. 13.1, il quale, nel regolare il diritto alla riconsegna del destinatario, specifica che esso ha ad oggetto, oltre ai beni trasportati, anche la stessa seconda copia (*recte* il secondo originale) della lettera di vettura.

Tale carattere della disciplina recata dalla Convenzione di Ginevra del 1956 – pur non essendo, come avremo modo di evidenziare nel prosieguo, di per sé ostativo in relazione all'applicazione della normativa internazionale uniforme nei casi in cui la lettera di vettura CMR non sia emessa o non risulti emessa regolarmente, né dirimente sotto il profilo della possibilità per le parti di fornire la prova in merito ai termini del contratto di trasporto e alla quantità, qualità e condizione delle merci consegnate al vettore – ha evidenziato l'opportunità di un espresso adeguamento del testo convenzionale, al fine di consentire un più agevole contemperamento tra le previsioni della Convenzione medesima e la possibilità che il documento del trasporto venga emesso in via informatica.

Proprio nella consapevolezza di tale opportunità, è stato stipulato a Ginevra, il 20 febbraio 2008, un Protocollo addizionale alla Convenzione relativo alla lettera di vettura elettronica, il cui dichiarato intento è, appunto, quello di introdurre un completamento della Convenzione al fine di facilitare la compilazione opzionale della lettera di vettura mediante i processi impiegati per la registrazione elettronica dei dati ⁽⁵⁾. Tale Protocollo è entrato in vigore il 5 giugno

(5) Per una ricostruzione delle spinte evolutive verso l'impiego di documenti di trasporto elettronici nell'ambito del trasporto stradale di merci, nonché della genesi normativa del Protocollo integrativo del 2008 alla Convenzione CMR, si rinvia a I. BON-GARCIN, *The 50th Anniversary of the CMR Convention – Future and Perspectives of International Road Transport*, in *Uniform Law Review* 11/2006, 698, 706 s.; M. CLARINGBOULD, *The Digital Waybill and the Digital Pen - A Success Story from the Netherlands*, in *Uniform Law Review* 11/2006, 667; J. PUTZEYS, *Preparation of a Protocol Additional to the CMR concerning the Electronic Consignment Note*, in *Uniform Law Review* 2005, 532; J. PUTZEYS, *Adapting the CMR to the electronic age*, in *Uniform Law Review* 2006, 523. Più recentemente, sull'impatto delle nuove tecnologie sul sistema normativo uniforme della Convenzione CMR, vedasi M. ANTAPASIS, *CMR: Have we reached the end of the road?*, in *European Journal of Commercial Law*, 1-2/2017, 49.

2011 a seguito del deposito dello strumento di ratifica da parte del quinto Stato firmatario; attualmente il Protocollo risulta sottoscritto e ratificato ovvero adottato da 29 Stati ⁽⁶⁾, tra i quali tuttavia non figura l'Italia ⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ Gli Stati firmatari del Protocollo sono il Belgio, la Finlandia, la Lettonia, la Lituania, i Paesi bassi, la Norvegia, la Svezia e la Svizzera. Con la sola eccezione del Belgio, tutti gli Stati firmatari hanno successivamente ratificato il Protocollo; hanno inoltre aderito al Protocollo, pur non essendone parti originarie, la Bielorussia, la Bulgaria, la Repubblica ceca, la Danimarca, l'Estonia, la Francia, la Repubblica islamica dell'Iran, il Lussemburgo, la Norvegia, l'Oman, la Polonia, il Portogallo, la Repubblica di Moldavia, la Romania, la Federazione russa, la Slovacchia, la Slovenia, la Spagna, il Tagikistan, il Regno Unito, l'Uzbekistan. Il primo trasporto transfrontaliero in Europa mediante l'uso di una e-CMR è stato effettuato tra le città di Huelva, in Spagna, e Perpignan, in Francia, il 19 luglio 2017, su iniziativa congiunta di IRU (International Road Transport Union), ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera) e Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR). Il 1° dicembre 2017 è stato, inoltre, avviato un importante progetto pilota su iniziativa del Belgio, dei Paesi Bassi e del Lussemburgo, denominato «e-CMR Benelux» di durata triennale, che si è svolto nel periodo 2018-2020; la durata del progetto è stata, peraltro, recentemente prorogata su iniziativa del Comitato dei Ministri del Benelux sino al 2025, dando conto dei risultati positivi sino ad ora raggiunti: in particolare, il progetto ha dimostrato che l'utilizzo della lettera di vettura e-CMR in luogo di quella cartacea ha consentito un importante risparmio dei costi per gli operatori (pari a circa € 4,5 a lettera di vettura), una riduzione significativa nell'impiego della carta, la possibilità di accedere in tempo reale alle informazioni registrate, l'aumento dell'uso della e-CMR del 50% nel periodo successivo all'inizio della pandemia da Coronavirus. Nel periodo di proroga si punta a realizzazione una integrazione con il sistema europeo eFTI introdotto dal reg. (UE) n. 2020/1056 su cui si rinvia *infra* al § 3.

⁽⁷⁾ Si segnala, peraltro, la risoluzione n. 7-00599, avente ad oggetto la «*Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route (CMR)*», e la possibilità di consentire l'utilizzo in Italia del documento e-Cmr in formato totalmente digitale per il trasporto di merci per mare, per ferrovia, per via navigabile interna e per via aerea», presentata alla IX Commissione (trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati il 12 gennaio 2021, con cui, muovendo dalla considerazione del fatto che ad oggi il suddetto Protocollo del 2008 non risulta ancora adottato in Italia, si intende impegnare il Governo ad adottare ogni iniziativa utile, anche di carattere normativo, volta a consentire l'utilizzo in Italia della lettera di vettura e-CMR in formato digitale; la risoluzione è espressamente motivata del rilievo per cui «la possibilità di utilizzare l'e-Cmr è fortemente richiesta dai soggetti operanti nel settore del trasporto merci in Italia per i molteplici benefici ad essa connessi, tra cui si annoverano, a titolo esemplificativo e non esaustivo: semplificazione amministrativa; implementazione della digitalizzazione; sostenibilità ambientale legata alla riduzione della stampa cartacea dei documenti; ottimizzazione dei flussi finanziari legata all'emissione delle fatture dei servizi di trasporto e del relativo pagamento; accessibilità in tempo reale delle informazioni sul trasporto a favore sia delle imprese, sia degli organi preposti ai controlli; riduzione dei costi di gestione. Sotto quest'ultimo aspetto la Commissione europea ha prodotto stime in base alle quali si prevede

Il Protocollo reca la definizione di «lettera di vettura elettronica» all'art. 1, ove si qualifica quest'ultima come una «lettera di vettura emessa mediante una comunicazione elettronica dal vettore, dal mittente o da qualsiasi altra parte interessata all'esecuzione di un contratto di trasporto al quale si applica la convenzione, comprese le indicazioni logicamente associate alla comunicazione elettronica sotto forma di dati allegati o altrimenti connessi a tale comunicazione elettronica al momento della sua elaborazione in una fase ulteriore, in modo di risultarne parte integrante». Tale definizione complementa quella di «comunicazione elettronica», contenuta allo stesso art. 1, che risulta riferita all'«informazione registrata, inviata, ricevuta o conservata con mezzi elettronici, ottici, numerici o con mezzi equivalenti atti a rendere accessibile l'informazione comunicata per ulteriore consultazione». Si tratta, come è evidente, di una nozione particolarmente lata, capace di per sé di abbracciare una gamma molto ampia di *record* digitali del trasporto, a prescindere dal soggetto che li abbia emessi (potendo quest'ultimo essere tanto il vettore, quanto il mittente o persino qualsiasi altra parte interessata all'esecuzione del contratto), con ogni strumento e in qualsivoglia formato sia prodotta la relativa comunicazione informatica.

Il Protocollo precisa che, fatte salve le disposizioni in esso contenute, la lettera di vettura CMR, nonché qualsiasi domanda, dichiarazione, istruzione, ordine, riserva o altra comunicazione inerente all'esecuzione del trasporto al quale sia applicabile la Convenzione possono essere compilati mediante una comunicazione elettronica. Sotto questo profilo, una lettera di vettura che sia conforme alle prescrizioni del Protocollo è considerata del tutto equivalente alla lettera di vettura CMR cartacea, avendo quindi la stessa forza probatoria e producendo gli stessi effetti di quest'ultima.

A tale proposito, è appena il caso di ricordare che la lettera di vettura CMR costituisce il principale documento probatorio del trasporto internazionale di merci su strada, tanto che la Convenzione di Ginevra del 1956, all'art. 4, paragrafo 1, primo periodo, esplicita-

che la riduzione degli oneri amministrativi derivanti dall'utilizzo di moduli digitali consentirà agli operatori di risparmiare fino a 27 miliardi di euro nei prossimi 20 anni». L'adozione della CMR elettronica e più in generale la digitalizzazione integrale dei documenti di trasporto costituiscono, altresì, uno degli obiettivi indicati nel quadro della terza missione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza varato dal Governo alla Commissione europea nel mese di aprile 2021; cfr. al riguardo *infra* § 5.

mente prevede che «[i]l contratto di trasporto è stabilito dalla lettera di vettura». Peraltro, il rilievo probatorio della lettera di vettura CMR non è assoluto, essendo consentito alle parti fornire la prova contraria in merito sia alle condizioni e ai termini del contratto, sia alle condizioni del ricevimento della merce da parte del vettore (art. 9, comma 1). Connessa al carattere probatorio non assoluto della lettera di vettura CMR, è la previsione, contenuta nella seconda parte dell'art. 4, paragrafo 1, della Convenzione, per cui «[l]a mancanza, l'irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, che rimane sottoposto alle disposizioni della presente Convenzione».

Ne consegue che – al netto delle incongruenze prodotte dal discutibile orientamento affermatosi nella giurisprudenza della Corte di cassazione sulla applicabilità della Convenzione solo in caso di richiamo pattizio della stessa nel documento di trasporto emesso ai sensi dell'art. 6 ⁽⁸⁾ – la irregolare compilazione della lettera di vettu-

⁽⁸⁾ L'orientamento pacifico della Corte di cassazione è nel senso di ritenere che, in tema di trasporto internazionale di merci su strada, l'applicabilità della normativa dettata dalla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 (resa esecutiva con la l. 6 dicembre 1960, n. 1621) postula che le parti contraenti abbiano in tal senso manifestato la loro volontà, sia attraverso l'inserimento nella lettera di vettura dell'indicazione che il trasporto è assoggettato al regime di cui alla predetta convenzione (art. 6, par. 1, lett. *k*), sia, in mancanza della lettera di vettura, attraverso pattuizioni tra le parti, anche orali, dimostrabili con qualunque mezzo di prova. In tal senso, da ultimo si è espressa Cass. ord. 5 marzo 2019 n. 6316, in *Dir. trasp.* 2020, 699, con nota di G. MARCHIAFAVA, *Sul requisito soggettivo di applicabilità della CMR*, a p. 701; nel medesimo senso si vedano anche: Cass. 26 novembre 1980 n. 6272, in *Dir. mar.* 1981, 366, con nota di M. MARESCA, *Ambito di applicazione della Convenzione di Ginevra sul trasporto di merci su strada del 1956 e ruolo della volontà delle parti*; Cass. 8 marzo 1983 n. 1708, in *Dir. mar.* 1984, 554, con nota di E. FADDA, *Ancora sui presupposti di applicazione della CMR* a p. 558; Cass. 23 febbraio 1998 n. 1937, in *Dir. mar.* 2000, 132, con nota di L. BOGGIO, *La CMR in Cassazione: errare umanum est*; Cass. S.U. 7 agosto 2001 n. 10891, in *Dir. mar.* 2003, 806; Cass. 17 maggio 2005 n. 11282, in *Dir. mar.* 2007, 164, con nota di A. SALESI, *Orientamenti della giurisprudenza sulla applicabilità della CMR in assenza di una espressa manifestazione di volontà delle parti*; Cass. 7 febbraio 2006 n. 2529, in *Dir. mar.* 2007, 191; analogamente, nella giurisprudenza di merito, si vedano Trib. Milano 9 aprile 2001, in *Dir. mar.* 2003, 176; App. Trieste 5 novembre 2001, in *Dir. mar.* 2002, 977; App. Trieste 11 settembre 2002, in *Dir. mar.* 2003, 902. Per l'affermazione del contrario principio secondo cui la Convenzione CMR è applicabile a tutti i trasporti internazionali ricadenti nella propria sfera di operatività, per come definita dalla Convenzione stessa, indipendentemente da una manifestazione di volontà dei contraenti, vedi, nella giurisprudenza di merito, App. Firenze 2 febbraio 1981, in *Dir. mar.* 1982, 415, con nota di E. FADDA, *Presupposti per l'applicazione della C.M.R. Finalmente la giurisprudenza cambia orientamento*; Trib.

ra CMR, ovvero l'insussistenza e/o l'indisponibilità del documento originale firmato ⁽⁹⁾ non incidono sull'assetto regolatorio del rapporto tra le parti, né limitano la possibilità per esse di fornire la prova in merito al contratto di trasporto, nonché alla quantità, alla qualità e allo stato delle merci consegnate al vettore.

Sicché questi aspetti potranno essere dimostrati, in ipotesi di contenzioso, anche mediante il riferimento ad elementi di prova diversi rispetto al documento emesso sulla base delle prescrizioni contenute nella Convenzione, e dunque, se del caso, anche tramite il riferimento a eventuali documenti digitali comunque formati (ad es. tramite una copia scansionata della lettera CMR cartacea ovvero tramite l'evidenza risultante da uno scambio di messaggi di posta elettronica tra mittente e vettore) o con qualsiasi altro mezzo (ivi compresa la prova orale), ferma restando l'inidoneità di questi ultimi a svolgere la funzione probatoria presuntiva propria della lettera di vettura CMR cartacea di cui si è detto.

La lettera di vettura CMR elettronica deve soddisfare taluni requisiti contemplati agli art. 3 e 4 del Protocollo. Essa segnatamente deve essere autenticata, accessibile, esaustiva, integra, nonché modificabile successivamente alla sua emissione.

Nello specifico, l'*autenticazione* cui fa riferimento il Protocollo è quella effettuata dalle parti del contratto di trasporto per mezzo di una firma elettronica che presenti il carattere dell'affidabilità, ossia che offra garanzie riguardo alla sua connessione con la lettera di vettura elettronica ⁽¹⁰⁾, ovvero mediante qualsiasi processo di auten-

Biella 15 maggio 1998, in *Dir. mar.* 1999, 833, con nota di L. BOGGIO, *La C.M.R. è interpretativa, ma il vettore stradale internazionale non risponde*; App. Brescia 1° giugno 2001, in *Dir. mar.* 2002, 566; Trib. Bergamo. 4 giugno 2005, in *Dir. mar.* 2007, 217. Per una considerazione di tali problematiche in ottica comparatistica, nel quadro del diritto spagnolo, si veda, da ultimo, F.J. SANCHEZ-GAMBORINO, *El contracto de transporte internacional. CMR*, Madrid, 2020.

⁽⁹⁾ L'art. 5, comma 1, della Convenzione CMR, prevede che «la lettera di vettura è compilata in tre esemplari originali, firmati dal mittente e dal vettore, le firme possono essere stampate o apposte mediante i bolli del mittente e del vettore, qualora la legislazione del Paese nel quale la lettera di vettura è compilata, lo consenta».

⁽¹⁰⁾ Ai sensi dell'art. 3, comma 1, del Protocollo, l'affidabilità della firma sussiste fino a prova contraria se: *a*) la firma elettronica è connessa esclusivamente al firmatario; *b*) permette di identificare il firmatario; *c*) è stata creata con mezzi sui quali il firmatario può conservare un controllo esclusivo; *d*) è collegata ai dati quali si riferisce in modo da consentire di rilevare se i dati stessi siano stati successivamente modificati.

ticazione elettronica ammesso dalla legislazione dello Stato in cui la lettera di vettura elettronica è stata compilata.

Ulteriormente, requisito essenziale della lettera di vettura CMR elettronica è che le indicazioni in essa riportate siano accessibili a tutti coloro che sono abilitati a questo scopo. Quanto alla posizione del mittente, l'*accessibilità dei dati* relativi alla lettera di vettura elettronica è garantita dal rilascio da parte del vettore, su domanda del mittente stesso, di una ricevuta delle merci e di qualsiasi indicazione necessaria per identificare la spedizione e per accedere, appunto, alla lettera di vettura (art. 6.1). Per quanto riguarda i documenti forniti dal mittente ai sensi dell'art. 6, paragrafo 2, lett. g e dell'art. 11 della Convenzione ⁽¹¹⁾, questi ultimi possono essere trasmessi sotto forma di comunicazione elettronica, ma solo «se esistono in tale forma e se le parti hanno convenuto le procedure atte a stabilire una connessione tra questi documenti e la lettera di vettura elettronica [...] in maniera tale da garantirne l'integrità» (art. 6.2) ⁽¹²⁾.

La lettera di vettura elettronica deve altresì essere *esaustiva*, ossia soddisfare tutti i requisiti previsti dalla Convenzione di Ginevra del 1956 in merito ai dati ricavati dalla lettera di vettura CMR ⁽¹³⁾.

Essa, inoltre, deve essere redatta sulla base di un procedimento che ne garantisca l'*integrità delle indicazioni*, e ciò sin dal momento in cui è stata compilata per la prima volta nella sua forma definitiva: l'integrità è garantita se le indicazioni rimangono complete e non sono alterate ad eccezione di ogni aggiunta e modifica effet-

⁽¹¹⁾ L'art. 11 pone in capo al mittente l'obbligo di unire alla lettera di vettura o mettere a disposizione del vettore i documenti necessari e fornirgli tutte le informazioni volute per consentire l'adempimento delle formalità doganali e delle altre formalità richieste prima della riconsegna della merce a destino.

⁽¹²⁾ Nel testo originale in lingua inglese: «*if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity*»; si tratta di una formulazione che lascia obiettivi margini di incertezza interpretativa, sia per quanto concerne la definizione del concetto di sussistenza dei documenti in questione in formato elettronico (non essendo chiaro se sia richiesta l'esistenza degli originali di documenti in formato digitale «nativo», o se sia sufficiente quella di copie informatiche degli originali cartacei), sia per l'assenza di alcuna indicazione di carattere tecnico utile a precisare gli ulteriori requisiti della connessione tra i documenti in parola e la lettera di vettura e-CMR e della integrità dei medesimi.

⁽¹³⁾ Il riferimento è segnatamente ai dati e alle indicazioni obbligatorie e opzionali di cui all'art. 6, paragrafo 1 (lett. a-k) e paragrafo 2 (lett. a-g) della Convenzione.

tuata nel corso normale della comunicazione, conservazione e consultazione.

Tale requisito è connesso alla ulteriore caratteristica della *modificabilità e integrabilità*, che deve possedere la lettera di vettura elettronica ai sensi del Protocollo. Le indicazioni in essa contenute devono essere suscettibili di completamento e modifica in tutti i casi ammessi dalla Convenzione: si pensi, ad esempio, all'ipotesi di esercizio del diritto di contrordine ai sensi dell'art. 12.5.a, secondo cui il mittente – o, nel caso previsto nel paragrafo 3 del medesimo articolo, il destinatario – che vuole esercitare tale diritto è tenuto a presentare il primo esemplare della lettera di vettura sul quale devono essere iscritte le nuove istruzioni date al vettore, e a indennizzare il vettore delle spese e dei danni derivanti dall'esecuzione di tali istruzioni.

Il Protocollo ha un contenuto essenziale, limitandosi a definire i profili sopra indicati relativi alla lettera di vettura elettronica, i quali, come evidente, hanno un connotato generale e non di dettaglio. Resta così priva di disciplina una serie di ulteriori aspetti, che sono intuitivamente forieri di potenziali problematiche sul piano della attuazione, della emissione, della gestione e della utilizzazione della lettera di vettura elettronica. A tale riguardo, la soluzione adottata dal Protocollo è quella di rimettere la regolazione di tali profili interamente all'autonomia negoziale delle parti interessate all'esecuzione del contratto di trasporto. Ai sensi dell'art. 5 del Protocollo, queste ultime sono segnatamente chiamate a definire di comune accordo le procedure e la loro attuazione al fine di conformarsi alle disposizioni del Protocollo e della Convenzione, in particolare con riguardo: al metodo per compilare e consegnare la lettera di vettura alla parte abilitata; all'assicurazione che la lettera di vettura elettronica mantiene la sua integrità; al modo in cui il titolare dei diritti derivanti dalla lettera di vettura elettronica può dimostrare di esserne effettivamente il titolare; al modo in cui è data conferma che la riconsegna al destinatario ha avuto luogo; alle procedure che permettono di completare o di modificare la lettera di vettura elettronica; alle procedure che permettono l'eventuale sostituzione della lettera di vettura elettronica con la lettera di vettura compilata con altri mezzi. Tali procedure devono essere menzionate nella lettera di vettura elettronica per poter essere facilmente verificate.

La disposizione da ultimo richiamata è emblematica dell'approccio che il legislatore internazionale ha inteso assumere nella mate-

ria, con l'adozione del Protocollo. Si tratta, infatti, di un intervento che non aspira a essere organico e omnicomprensivo, ma che mira a definire unicamente lo scheletro fondamentale della disciplina, al fine di consentire di adattare le norme convenzionali della CMR alla introduzione delle lettere di vettura elettroniche, favorendo quindi un più agevole e univoco utilizzo di queste ultime.

Considerato tale approccio, il Protocollo getta la base normativa per l'equiparazione della lettera di vettura elettronica a quella cartacea ai fini della applicazione delle norme della CMR, ma non risolve il problema posto dalla dematerializzazione in sé, con particolare riferimento agli aspetti connessi alla regolazione tecnica del fenomeno. È, infatti, di tutta evidenza che l'implementazione della lettera di vettura elettronica richiede il sostegno di un processo di standardizzazione tecnica, il quale consenta di superare le diverse problematiche che possono incidere negativamente sul processo di circolazione e gestione dei dati in caso di utilizzazione di diversi formati elettronici da parte degli operatori (aumento dei costi e dei tempi di gestione del processo; necessità di dotarsi di più strumenti informatici a seconda dei sistemi implementati dai diversi partner commerciali; limitazioni nella interoperatività; difficoltà nella definizione di adeguati standard di sicurezza; ecc.).

Per tale ragione, al fine dell'effettiva affermazione del processo di dematerializzazione dei documenti del trasporto, risulterà importante nel prosieguo l'adozione di un approccio tecnico unitario, che evidentemente non potrà essere rimesso esclusivamente alla iniziativa delle parti contrattuali, come prefigurato dall'art. 5 del Protocollo. In tal senso, potranno assumere rilievo le iniziative finalizzate alla definizione di standard e regole tecniche comuni promosse dalle organizzazioni intergovernative o sovranazionali.

Tra di esse si segnala, in particolare, quella dell'United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), istituito presso l'UNECE, che, a partire dal 2017, ha avviato un progetto il quale ha portato allo sviluppo di uno schema di lettera di vettura e-CMR e associato messaggio XML standard, recanti le specifiche relative ai requisiti commerciali (*Business Requirements Specification* o BRS). Tale modello standardizzato è finalizzato a mettere a disposizione degli operatori economici del settore un linguaggio informatico comune, attraverso il quale gli stessi possano scambiare tra loro e finanche con le autorità regolatorie coinvolte una serie di dati predefiniti relativi al trasporto, che descrivono cia-

scuno una fase dell'operazione di trasporto a partire dalle istruzioni del mittente relative all'esecuzione del trasporto e fino alla riconsegna delle merci a destinazione ⁽¹⁴⁾.

3. *La dematerializzazione dei documenti del trasporto merci nell'ordinamento europeo: il reg. (UE) n. 2020/1056* — Come osservato in premessa, è un dato di fatto quello per cui il trasporto di merci è invariabilmente accompagnato da un largo numero di documenti cartacei finalizzati a dar conto di una serie di informazioni rilevanti nei rapporti tra imprese, e in quelli tra imprese e pubbliche amministrazioni. L'utilizzo dei documenti cartacei implica un consistente aggravio organizzativo e di costi per gli operatori dei trasporti e della logistica, oltre che per i soggetti committenti dei relativi servizi. Ciò è particolarmente vero per le realtà economiche di più contenute dimensioni (cosiddette Piccole e Medie Imprese), che maggiormente soffrono l'impatto di tale genere di oneri. Su un piano più generale, il largo impiego della carta ha, inoltre, un inevitabile riflesso negativo sull'ambiente, sul piano dell'impatto ecologico che ha il processo di produzione, distribuzione e smaltimento dei documenti cartacei stessi.

Muovendo da queste considerazioni, l'Unione europea, attraverso le iniziative assunte in particolare dalla Commissione ⁽¹⁵⁾, ha, in

⁽¹⁴⁾ UN/CEFACT, *e-CMR - Business Requirements Specification (BRS)*, Final Draft after public review, approvato in data 19 febbraio 2018, consultabile sul sito della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, www.unece.org. Tra le principali caratteristiche del *e-CMR Road Consignment Note* elaborata dall'UN/CEFACT vi sono, oltre alla sua compatibilità con il Protocollo e-CMR di Ginevra del 2008: la capacità di consentire la interoperabilità tra mittenti, spedizionieri, vettori e pubbliche amministrazioni; l'apertura del modello all'impiego nel quadro di trasporti multimodali; l'armonizzazione della struttura e delle sue componenti principali con standard e modelli già implementati a livello internazionale – tra cui l'*IMO FAL Compendium on Facilitation and Electronic Business* predisposto dall'Organizzazione Marittima Internazionale, la *Pipeline Data Exchange Structure (PDES)* della stessa UN/CEFACT, il *WCO Data Model* e l'*EU Customs Data Model (EUCDM)* elaborati rispettivamente dalla Organizzazione Mondiale delle Dogane e dall'Unione europea, nonché lo *IATA CargoXML*, il modello di messaggio informatico per la comunicazione e lo scambio dei dati relativi al trasporto merci via aerea realizzato da IATA. Sul punto si rinvia alla presentazione dal titolo *Electronic consignment note for road transport (e-CMR)* esposta all'UN/CEFACT Transport & Logistics Expert Meeting di Hangzhou del 16 ottobre 2018, consultabile sul sito della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite alla pagina <https://unece.org/trade/uncfact/hangzhouforum-transportlogistics>.

⁽¹⁵⁾ La digitalizzazione del trasporto e della logistica sono collegati a due priorità fissate dalla Commissione europea già sotto la presidenza di Jean-Claude Juncker, os-

tempi recenti, indirizzato marcatamente la propria politica economica e normativa verso l'incoraggiamento degli operatori economici e delle pubbliche amministrazioni all'utilizzo di strumenti informatici per il trattamento dei dati relativi al trasporto.

La volontà di perseguire tale obiettivo primario è stata altresì accompagnata dalla consapevolezza da parte della Commissione del fatto che consentire l'utilizzazione dei documenti informatici in luogo di quelli cartacei non è di per sé sufficiente, in quanto il fenomeno va appropriatamente inquadrato affinché possa funzionare correttamente e in termini efficienti nel contesto di un sistema unitario, caratterizzato da regole comuni e condivise in tutti gli Stati membri. Come sopra osservato, l'utilizzo da parte degli operatori di

sia segnatamente, da un lato, il tema del lavoro, della crescita e degli investimenti e, dall'altro, quello del c.d. *digital single market*; così cfr. il documento di lavoro dell'European Parliament Research Service, *Electronic documents for freight transport*, pubblicato nel 2018, 3. Tra le iniziative poste in essere dalla Commissione per promuovere la digitalizzazione del trasporto, possono essere ricordate l'istituzione del *Digital Transport and Logistics Forum*, inaugurato il 1° luglio 2015, il quale ha, al suo interno, un sottogruppo dedicato ai documenti di trasporto elettronici. Significativi sono anche i documenti di studio e lavoro prodotti dalla Commissione (quali l'*Inception impact assessment* dal titolo *Electronic documents for freight transport*, del maggio 2017; il *Final report on fact-finding studies in support of the development of an EU strategy for freight transport logistics*, del gennaio 2018, l'*Executive Summary of the final report* del *Digital Transport and Logistics Forum* (DTLF), dal titolo *Towards paperless transport within the EU and across its borders*, del giugno 2018; il *final report* dal titolo *State of play and barriers to the use of electronic transport documents for freight transport. Options for EU level policy interventions*, del settembre 2018), nonché le comunicazioni della Commissione stessa (tra cui, in particolare, si segnalano le comunicazioni *Piano di azione per la logistica del trasporto merci*, dell'ottobre 2007; *Strategia per il mercato unico digitale in Europa*, del maggio 2015; *Piano d'azione dell'UE per l'eGovernment 2016-2020. Accelerare la trasformazione digitale della pubblica amministrazione*, dell'aprile 2016). È altresì da rilevare che già nel *Libro bianco sui trasporti* del 2011, al punto 7 dell'Annesso I, la Commissione indicava l'intenzione di creare e utilizzare un singolo documento di trasporto in formato elettronico (*electronic waybill*). Alle iniziative della Commissione si sono sommate anche le prese di posizione del Parlamento europeo che, con una serie di risoluzioni, ha ulteriormente rimarcato l'importanza e l'urgenza dell'impiego delle tecnologie informatiche nel settore dei trasporti con particolare riferimento alla digitalizzazione dei documenti di trasporto: si vedano al riguardo la risoluzione del 24 novembre 2016 *sulle nuove opportunità per le piccole imprese di trasporto, compresi i modelli di economia collaborativa*; la risoluzione del 25 ottobre 2016 *sul miglioramento della connessione e dell'accessibilità dell'infrastruttura di trasporto nell'Europa centrale e orientale*; la risoluzione del 19 gennaio 2016 *sul tema «Verso un atto sul mercato unico digitale»*; la risoluzione del 19 gennaio 2017 *sulla logistica nell'UE e sul trasporto multimodale nei nuovi corridoi TEN-T*, dal titolo *Logistica nell'UE e trasporto multimodale nei nuovi corridoi TEN-T*.

soluzioni informatiche eterogenee per il trattamento dei dati relativi alle merci determina, infatti, l'incompatibilità e l'incomunicabilità tra i sistemi utilizzati, in mancanza di un quadro normativo comune che definisca anche gli standard tecnici. Tale fattore di incertezza e disfunzione si risolve, a propria volta, in un elemento idoneo a disincentivare l'impiego dei documenti informatici del trasporto, orientando gli operatori a preferire l'utilizzazione di strumenti cartacei, ancorché questo possa comportare un più importante costo operativo e una perdita di tempo sotto il profilo della gestione dei flussi documentali.

In questo contesto, si è inserita la proposta di regolamento relativo alle informazioni elettroniche sui trasporti merci (eFTI), presentata dalla Commissione europea il 17 maggio 2018, nel quadro del terzo pacchetto «L'Europa in movimento», con il dichiarato obiettivo di ridurre gli oneri amministrativi e migliorare l'efficienza dei trasporti e della logistica, consentendo gli scambi digitali nei rapporti tra le imprese e le autorità. Tale proposta è esitata nella recente adozione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione europea del regolamento (UE) n. 2020/1056 del 15 luglio 2020.

Oggetto del regolamento è l'istituzione di un quadro giuridico finalizzato alla comunicazione elettronica delle informazioni regolamentari tra gli operatori economici interessati e le autorità competenti relativamente al trasporto merci nel territorio dell'Unione europea (art. 1, paragrafo 1). In particolare, il regolamento fissa le condizioni in base alle quali le autorità competenti sono tenute ad accettare le informazioni regolamentari messe a disposizione dagli operatori economici interessati in formato elettronico e stabilisce le norme relative alla prestazione di servizi che consentono di condividere tali informazioni (art. 1, paragrafo 2). La normativa è, dunque, primariamente indirizzata a regolare lo scambio di dati concernenti i trasporti tra i vari *stakeholders* e le pubbliche amministrazioni coinvolte ⁽¹⁶⁾: esso, in altre parole, incide sull'aspetto regolatorio

⁽¹⁶⁾ La nozione di «autorità competente» è definita all'art. 3, n. 3, secondo il quale per tale si intende ogni «autorità, agenzia, o altro organismo pubblico competente a svolgere i compiti previsti dagli atti giuridici di cui all'art. 2, par. 1, che ha necessità di accedere alle informazioni regolamentari, come la verifica, l'applicazione, la convalida o il monitoraggio della conformità nel territorio di uno Stato membro»; per contro, il concetto di «operatore economico interessato» è precisato al n. 14 dello stesso articolo, il quale lo designa come il «trasportatore o operatore logistico ogni al-

pubblicistico relativo al fenomeno del trasporto, e non – quantomeno in via diretta – su quello privatistico.

Il concetto di «informazioni regolamentari», di centrale rilievo ai fini della individuazione dell'ambito di applicazione del regolamento, è precisato all'art. 3, n. 1, il quale le definisce come le informazioni, a prescindere che siano presentate o meno sotto forma di documenti, relative al trasporto merci nel territorio dell'Unione, comprese le merci in transito, che un operatore economico interessato deve mettere a disposizione delle autorità competenti conformemente alle disposizioni di cui all'art. 2, paragrafo 1, del regolamento stesso, al fine di attestare la conformità alle prescrizioni pertinenti degli atti che fissano tali disposizioni ⁽¹⁷⁾.

Di fondamentale importanza ai fini dell'individuazione dell'ambito operativo oggettivo del regolamento è altresì la nozione di «infor-

tra persona fisica o giuridica responsabile di mettere a disposizione delle autorità competenti le informazioni regolamentari conformemente alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari».

⁽¹⁷⁾ A tale riguardo, l'art. 2, par. 1, precisa che il regolamento trova applicazione rispetto alle informazioni regolamentari relative: al documento di trasporto che deve essere emesso in conformità a quanto previsto dall'art. 6, par. 1, del reg. (CEE) del Consiglio n. 11 del 27 giugno 1960, per i trasporti di merci in ambito comunitario; alle indicazioni delle stazioni ferroviarie di carico e scarico relative al percorso ferroviario o dei porti fluviali di imbarco o di sbarco relativi al percorso per via navigabile o dei porti marittimi di imbarco o di sbarco relativi al percorso marittimo che, ai sensi dell'art. 3 della dir. 92/106/CEE del Consiglio del 7 dicembre 1992, devono completare il documento di trasporto di cui al citato art. 11 del reg. (CEE) del Consiglio n. 11/1960, in caso di trasporto combinato per conto terzi; alle evidenze documentali attestanti il trasporto internazionale in entrata nonché ogni trasporto di cabotaggio effettuato consecutivamente che il vettore deve essere in grado di produrre affinché i trasporti nazionali di merci su strada eseguiti nello Stato membro ospitante diverso da quello in cui esso è residente siano considerati conformi alla disciplina di cui reg. (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, ai sensi dell'art. 8, par. 3 del regolamento medesimo; alle procedure autorizzative e i requisiti documentali per la spedizione dei rifiuti prescritti dagli art. 16, lett. c, e 18, par. 1, del reg. (CE) n. 1013/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006; alle informazioni in tema di trasporto delle merci pericolose di cui all'Allegato A, parte 5, capitolo 5.4, dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada («ADR»), alla parte 5, capitolo 5.4, dei regolamenti concernenti il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose («RID») che figurano quale Appendice C del COTIF concluso a Vilnius il 3 giugno 1999, nonché alla parte 5, capitolo 5.4, dei regolamenti allegati all'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne («ADN»), concluso a Ginevra il 26 maggio 2000, richiamati rispettivamente al Capo I.1 dell'Allegato I, al Capo II.1 dell'Allegato II e al Capo III.1 dell'Allegato III della dir. 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 relativa al trasporto interno di merci pericolose.

mazioni elettroniche sul trasporto merci» o «eFTI», ossia quell'insieme di elementi di dati trattati mediante mezzi elettronici allo scopo di scambiare informazioni regolamentate tra gli operatori economici interessati e tra gli operatori economici interessati e le autorità competenti (art. 3, n. 4).

Il cuore della disciplina introdotta dal regolamento è contenuto agli art. 4 e 5, che definiscono le prescrizioni a carico rispettivamente degli operatori economici interessati e delle autorità competenti.

Quanto a queste ultime, è previsto, ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, che, a decorrere da trenta mesi dopo l'entrata in vigore del primo degli atti delegati e di esecuzione previsti dai successivi art. 7 e 8, esse siano tenute ad accettare le informazioni regolamentari messe a disposizione in formato elettronico dagli operatori economici interessati conformemente a quanto previsto all'art. 4. L'art. 4, a propria volta, al paragrafo 2, stabilisce che, nel caso in cui gli operatori economici interessati mettano a disposizione di un'autorità competente le informazioni regolamentari in formato elettronico, essi si debbano avvalere di dati che siano trattati su una piattaforma eFTI certificata e, se del caso, da un prestatore di servizi eFTI certificato; inoltre, il dato delle informazioni deve essere leggibile da dispositivo automatico e, su richiesta dell'autorità competente, deve essere fornito in formato anche leggibile dall'uomo.

Ne consegue che, mentre in capo alle autorità competenti è previsto un *obbligo* di accettare le informazioni regolamentari fornite in formato elettronico conforme a quanto disposto dal regolamento ⁽¹⁸⁾, gli operatori economici non sono tenuti ad avvalersi del formato elettronico, avendo solo una *facoltà* in tal senso, e potendo continuare a trasmettere le informazioni anche in formato cartaceo; tuttavia, qualora intendano fornire le informazioni in formato elettronico, queste ultime debbono essere trasmesse tramite una piattaforma eFTI e, se del caso, da un prestatore di servizi eFTI certificati, nonché secondo le caratteristiche di leggibilità indicate dalla norma.

La connessione attraverso la quale le informazioni sono messe a disposizione da parte dell'operatore economico deve essere autenticata e protetta alla fonte di dati di una piattaforma eFTI, sussisten-

⁽¹⁸⁾ In virtù dell'art. 5.2, in caso di trasporto di rifiuti, l'operatore economico è dispensato dall'ottenimento del previo consenso da parte delle autorità competenti interessate altrimenti previsto dall'art. 26, parr. 3 e 4 del reg. (CE) 2016/1013 per l'invio dei documenti e delle comunicazioni inerenti al trasporto in formato elettronico.

do in capo all'operatore interessato stesso l'obbligo di comunicare l'unico collegamento elettronico di identificazione di cui all'art. 9, paragrafo 1, lett. *e*, che permette all'autorità competente di ricercare in modo esclusivo le formazioni regolamentari relative alla spedizione.

Inoltre, l'autorità competente è tenuta a fornire in via elettronica anche l'eventuale convalida ufficiale che le informazioni regolamentari richiedano ai sensi di uno specifico atto giuridico dell'Unione o del diritto nazionale, quali, ad esempio, timbri o certificati, e ciò in conformità con quanto verrà stabilito negli appositi precitati atti delegati e di esecuzione, che dovranno essere assunti nel prosieguo ai sensi art. 7 e 8 del regolamento (art. 5.3).

Due fattori che usualmente costituiscono profili disincentivanti all'utilizzo di sistemi informatici per il traffico dei dati relativi al trasporto e delle informazioni commerciali in generale sono quelli relativi rispettivamente al trattamento confidenziale delle informazioni commerciali stesse veicolate attraverso gli strumenti informatici e, più latamente, all'affidabilità tecnica del sistema. Il regolamento tiene conto di entrambi tali profili di criticità.

Quanto al primo aspetto, l'art. 6 prevede che le autorità competenti, i fornitori di servizi eFTI e gli operatori economici interessati provvedano a garantire la riservatezza delle informazioni commerciali trattate e scambiate conformemente al regolamento e garantiscano che tali informazioni possano essere valutate e trattate solo previa autorizzazione. Si tratta, in questo caso, di un obbligo che non è posto unicamente in capo alla autorità competente, ma anche ai soggetti privati gestori del servizio eFTI, come pure agli operatori economici interessati, i quali inevitabilmente trattano dati relativi, oltre che alla propria personale posizione, anche a quella di altri soggetti.

La sicurezza del sistema, sia sul piano oggettivo sia su quello soggettivo dell'affidamento che su di esso fanno gli operatori economici e le pubbliche amministrazioni competenti, è ovviamente di fondamentale importanza per la sua effettività. Consapevole di ciò, il legislatore europeo ha previsto un apposito sistema di certificazione, che deve essere implementato e convalidato da una forma di accredito in conformità con il reg. (CE) n. 756/2008. Segnatamente, l'art. 11 del regolamento istituisce l'accreditamento degli organismi di valutazione della conformità in discussione per la certificazione delle piattaforme eFTI e dei prestatori di servizi

eFTI in conformità con quanto previsto agli art. 12 e 13 del regolamento stesso ⁽¹⁹⁾.

Il regolamento è entrato in vigore il 20 agosto 2020 (*id est* il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, avvenuta il 31 luglio 2020). Tuttavia, con l'eccezione di solo alcune norme in esso contenute, è previsto che la maggior parte delle disposizioni si applichino a far data dal 21 agosto 2024 ⁽²⁰⁾.

Le norme che hanno immediata applicazione sono, peraltro, circoscritte a quelle che impegnano, da un lato, la Commissione ad adottare gli atti delegati e di esecuzione funzionali a dare effettiva implementazione e completare anche sul piano tecnico e di dettaglio la normativa e, dall'altro, gli Stati Membri a consentire alle rispettive autorità competenti di avere accesso alle informazioni regolamentari messe a disposizione degli operatori economici in conformità con i ridetti atti delegati e di esecuzione che saranno adottati dalla Commissione europea. In particolare, la Commissione ha la possibilità di adottare atti delegati, in forza di quanto previsto all'art. 14 del regolamento, per un periodo di cinque anni a decorrere dal 20 agosto 2020, per integrare il regolamento fissando le norme relative alla certificazione dei prestatori di servizio eFTI, comprese le norme sul rinnovo, sulla sospensione sul ritiro della certificazione, nonché, per quanto riguarda le piattaforme, in relazione all'impiego del marchio di certificazione.

I vantaggi che saranno conseguiti una volta che il regolamento avrà piena attuazione sono evidenti, in quanto l'istituzione di un quadro normativo comune a livello europeo, che consenta di unifor-

⁽¹⁹⁾ Tanto la valutazione di conformità delle piattaforme, quanto quella dei prestatori di servizi hanno luogo su domanda rispettivamente di un programmatore di piattaforma o di un prestatore di servizi eFTI all'organismo di valutazione della conformità, il quale valuta la conformità di questi ultimi alle prescrizioni di cui rispettivamente agli art. 9, paragrafo 1, e 10, paragrafo 1, del regolamento. Qualora la valutazione abbia esito positivo, l'organismo di valutazione della conformità rilascia un certificato di conformità, mentre in caso di valutazione negativa, l'organismo fornisce al richiedente una illustrazione delle ragioni del diniego. L'organismo di valutazione della conformità conserva un elenco aggiornato delle piattaforme dei prestatori di servizi che abbia certificato nonché di quelli cui abbia ritirato o sospeso la certificazione. Tale elenco è messo a disposizione del pubblico da parte dell'organo di valutazione sul proprio sito web, che è comunicato all'autorità nazionale designata da ciascuno Stato membro ai sensi dell'art. 11, paragrafo 3, del regolamento.

⁽²⁰⁾ Così l'art. 18, par. 2 e 3.

mare le caratteristiche tecniche degli strumenti informatici utilizzati, e conseguentemente il loro impiego da parte degli operatori, potrà dare un effettivo impulso al processo di dematerializzazione dei traffici, con le ripercussioni positive di cui si è detto in precedenza.

Tale spinta impressa alla dematerializzazione potrà verosimilmente avere un positivo impatto anche sul piano economico, generando importanti risparmi di costi per le imprese europee, che, mentre sarebbero già di per sé rilevanti in un quadro congiunturale fisiologico del mercato globale anche in funzione della competizione con le imprese extra-UE, lo potrà essere tanto più nello scenario patologico attuale, in cui l'impatto della pandemia del COVID-19 ha gravemente afflitto tutti i settori economici, e il trasporto in particolare ⁽²¹⁾.

In generale, il risultato atteso attraverso l'implementazione della normativa di cui al regolamento europeo e quello di un miglioramento nella efficienza del trasporto, attraverso una riduzione dei costi operativi, una semplificazione dell'attività di controllo e implementazione, e la rimozione delle esistenti barriere linguistiche ⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Sul punto, si rimanda al *Documento di lavoro dei servizi della Commissione – Sintesi della valutazione di impatto* (accompagnatorio della Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci) del 17 maggio 2018 [SWD(2018) 184 final], nel quale viene previsto che l'utilizzazione di strumenti digitali per la gestione dei documenti del trasporto comporterà un risparmio per gli operatori di 27 miliardi di euro nei prossimi vent'anni. Per una analisi complessiva in merito ai riflessi positivi della dematerializzazione, si veda M. POLIAK-J. TOMICOVÁ, *Transport document in road freight transport - paper versus electronic consignment note CMR*, in *The Archives of Automotive Engineering* 90(4)/2020, 45.

⁽²²⁾ L'articolo 16 del regolamento istituisce una apposita procedura di riesame, ai sensi della quale, non oltre il 21 febbraio 2029, la Commissione dovrà procedere alla valutazione del regolamento e a presentare una relazione sulle principali conclusioni al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo. Inoltre, il medesimo articolo prevede che la Commissione valuti le possibili iniziative da intraprendere al fine, in particolare, di prevedere anche per gli operatori economici l'obbligo di mettere a disposizione dell'autorità competenti informazioni regolamentari in formato elettronico, conformemente a quanto previsto nel regolamento, nonché di stabilire una maggiore interoperabilità e interconnettività tra l'ambiente eFTI e i diversi sistemi e piattaforme TIC utilizzati per la registrazione e il trattamento delle informazioni regolamentari, come previsto in altro diritto dell'Unione europea in materia di trasporti: ciò al fine dell'eventuale modifica del regolamento e dell'adozione di altri pertinenti atti giuridici dell'Unione. Nel quadro di tale attività di esame e in funzione di essa, è previsto, ai sensi dell'art. 17, che, entro il 21 agosto 2027 e successivamente ogni cinque anni, gli Stati membri comunichino alla Commissione, sul-

4. *Inquadramento dei documenti di trasporto merci su strada in formato elettronico nell'ordinamento italiano: prassi fiscale relativa alla cessione intracomunitaria di beni* — Come osservato in precedenza, l'Italia non ha ancora aderito al Protocollo e-CMR, sicché, nelle more della piena ed effettiva implementazione del reg. (UE) 2020/1056, l'ammissibilità e l'eventuale regolazione dell'utilizzo della documentazione del trasporto stradale di merci in formato elettronico vanno verificati a fronte della normazione di diritto interno. Quest'ultima, peraltro, non reca una disciplina espressa in relazione alla dematerializzazione dei documenti del trasporto, con la conseguenza che la disamina di tali aspetti deve necessariamente essere condotta in via interpretativa, sulla scorta del quadro complessivo riveniente dalla normativa in materia di autotrasporto merci.

Alcuni spunti di riflessione al riguardo, vengono dalla prassi amministrativa, in particolare in ambito fiscale. In passato, infatti, l'Agenzia delle Entrate si è, in più occasioni, occupata della documentazione del trasporto che accompagna le merci con riferimento al tema delle cessioni intracomunitarie di beni, con una serie di propri documenti di prassi ⁽²³⁾.

La risoluzione nella quale ha affrontato in termini maggiormente compiuti la tematica è la n. 19/E del 25 marzo 2013, ove, sollecitata da un interpello di una impresa esportatrice, l'Amministrazione fiscale ha considerato la questione relativa alla equiparabilità della lettera di vettura CMR firmata dal cliente-cessionario e trasmessa al fornitore-cedente dall'autotrasportatore in formato pdf (copia scansionata) al suo originale cartaceo, quale prova di avvenuta consegna a destino delle merci.

Muovendo dal quadro normativo di diritto comunitario ⁽²⁴⁾ e interno ⁽²⁵⁾ al tempo vigente – peraltro, nel prosieguo mutato in ragio-

la base delle risultanze degli appositi registri delle operazioni che debbono essere implementati e mantenuti tramite le piattaforme eFTI ai sensi dell'art. 9, par.1, lett. g, il numero di volte che le autorità competenti hanno consultato o trattato le informazioni regolamentari messe a disposizione in formato elettronico dagli operatori economici interessati ai sensi all'art. 4.

⁽²³⁾ Risoluzione n. 345/E del 28 novembre 2007; risoluzione n. 477/E del 15 dicembre 2008; risoluzione n. 19/E del 25 marzo 2013; risoluzione 71/E del 24 luglio 2014; risposta d'interpello n. 100 del 9 aprile 2019.

⁽²⁴⁾ Il riferimento è alla Direttiva 2006/112/CE, la quale, come evidenziato dall'Agenzia delle Entrate nel proprio documento di prassi, non predetermina la forma e la tipologia della prova atta a dimostrare l'esecuzione effettiva del trasporto nel terri-

ne della entrata in vigore del reg. di esecuzione (UE) del Consiglio del 4 dicembre 2018, n. 2018/1912 ⁽²⁶⁾ – la risoluzione ha ribadito, in via preliminare, i principi già affermati con le precedenti risoluzioni n. 345/E/2007 e n. 477/E/2008, in merito rispettivamente, per un verso, al carattere di prova “principe” rivestito dal documento di trasporto ai fini della dimostrazione, da parte del cedente, della uscita della merce dal territorio nazionale e della sua successiva consegna al cessionario, e, per altro verso, alla possibilità per il cedente stesso di fornire tale prova con qualsiasi altro mezzo idoneo a dimostrare che le merci sono state inviate in altro Stato membro, laddove egli non abbia organizzato il trasporto e non disponga del documento medesimo in quanto non rilasciatogli dal vettore ⁽²⁷⁾.

torio di un altro Stato membro, lasciando invece che siano i singoli Stati membri a definire tale profilo, nel momento in cui dettano le condizioni e i requisiti per l’applicazione del regime di non imponibilità, nel rispetto dei principi fondamentali del diritto comunitario. Tale ricostruzione risulta conforme a quella fatta propria dalla giurisprudenza comunitaria (così C. giust. CE 27 settembre 2007, C-146/05, §§ 24-26; C. giust. CE 27 settembre 2007, C-184/05, §§ 25-27): la Corte di giustizia ha chiarito che, mentre spetta al fornitore dei beni dimostrare la sussistenza dei requisiti richiesti per fruire di una deroga o di un’esenzione fiscale (nel caso di specie del diritto alla non imponibilità IVA della cessione), in quanto soggetto che chiede di fruire di siffatto diritto (cfr. C. giust. CE 27 settembre 2007, causa C-409/04; C. giust. UE 6 settembre 2012, causa C-273/11), è invece di competenza degli Stati membri stabilire quali siano i mezzi di prova idonei a dimostrare l’effettiva sussistenza di una cessione comunitaria, nel rispetto dei principi di neutralità dell’imposta, certezza del diritto e proporzionalità delle misure adottate.

⁽²⁵⁾ Come rilevato dall’Agenzia delle Entrate nel documento di prassi in commento, la legge italiana non contiene, tuttavia, alcuna specifica previsione in merito ai documenti che il cedente deve conservare, ed eventualmente esibire in caso di controllo, per provare l’avvenuto trasferimento del bene in un altro Stato membro.

⁽²⁶⁾ Precisi obblighi documentali relativi alla prova del trasporto e della spedizione sono fissati dall’art. 1 del suddetto regolamento, che ha aggiunto il nuovo art. 45-*bis* al reg. di esecuzione (UE) n. 282/2011; ai sensi dell’art. 2, il regolamento trova applicazione a decorrere dal 1° gennaio 2020.

⁽²⁷⁾ Segnatamente la risoluzione n. 345/E/2007 ha individuato, quale prova idonea a dimostrare l’uscita delle merci dal territorio dello Stato, il documento di trasporto, stabilendo l’obbligo per il cedente di conservare, oltre agli elenchi Intrastat e alle fatture, la documentazione bancaria dalla quale risulti traccia delle somme incassate in relazione alle cessioni intracomunitarie effettuate e la copia di tutti gli altri documenti attestanti gli impegni contrattuali che hanno dato origine alla cessione ed al trasporto dei beni in un altro Stato membro. La successiva risoluzione n. 477/E/2008, nell’affrontare lo specifico caso relativo alle cessioni franco fabbrica – nelle quali il cedente nazionale si limiti a consegnare i beni al vettore incaricato dal cliente, non riuscendo nella maggior parte dei casi, ad ottenere da quest’ultimo una copia

Sulla base di tali premesse, la risoluzione in parola ha affermato il principio per cui gli oneri documentali gravanti sul contribuente in relazione alla prova del trasporto di beni tra Paesi dell'Unione europea, affinché l'operazione possa considerarsi cessione intracomunitaria ai sensi dell'art. 41 del d.l. 331/1993, possono essere assolti, oltre che con la lettera di vettura CMR cartacea firmata per ricevuta dal cliente, anche mediante qualsiasi altro documento idoneo a dimostrare che le merci sono state inviate in altro Stato membro, tra cui, in particolare, la stessa lettera di vettura CMR firmata dal destinatario e trasmessa dal vettore al cedente in formato pdf (i.e. scansionata e conservata in formato elettronico), ovvero le informazioni tratte dal sistema informatico del vettore ⁽²⁸⁾.

5. *(segue) Ammissibilità ed efficacia della lettera di vettura elettronica sul piano civilistico* — Tale risoluzione ha fatto sorgere il dub-

del documento di trasporto controfirmata dal destinatario per ricevuta –, ha chiarito che il riferimento al predetto documento, contenuto nella risoluzione n. 345/E/2007, ha rilievo meramente esemplificativo, con la conseguenza che «nei casi in cui il cedente nazionale non abbia provveduto direttamente al trasporto delle merci e non sia in grado di esibire il predetto documento di trasporto, la prova di cui sopra potrà essere fornita con qualsiasi altro documento idoneo a dimostrare che le merci sono state inviate in altro Stato membro».

⁽²⁸⁾ La risoluzione, peraltro, precisa che tali documenti, laddove non abbiano le caratteristiche tecniche per poter essere considerati, fin dalla loro origine, documenti informatici, in quanto privi di «riferimento temporale» e di «sottoscrizione elettronica», debbono essere trattati, sotto il profilo giuridico, come documenti analogici; sicché, per essere ritenuti rilevanti ai fini delle disposizioni tributarie, ai sensi della risoluzione della Agenzia delle Entrate n. 158/E del 15 giugno 2009, essi dovranno essere materializzati su supporto fisico e la successiva loro conservazione dovrà avere luogo, nel rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 4 del D.M. 23 gennaio 2004, tramite la memorizzazione della relativa immagine su supporti ottici, eventualmente anche della relativa impronta, con apposizione (sull'insieme dei documenti o su una evidenza informatica contenete una o più impronte dei documenti o di insiemi di essi) del riferimento temporale e della firma digitale del responsabile della conservazione, che attesta il corretto svolgimento del processo. Peraltro, la necessità di materializzazione del documento su supporto analogico ai fini della conservazione, con tutta evidenza, vanifica in larga misura la funzione stessa della digitalizzazione del documento, che è connessa alla opportunità di eliminare la produzione dei documenti cartacei per potere conseguire i benefici di cui si è detto sul piano del risparmio in termini di costi e oneri amministrativi per gli operatori economici e la pubblica amministrazione, nonché su quello del minore impatto ambientale della filiera. Sul punto, si rinvia anche alle considerazioni riportate nella proposta di risoluzione n. 7-00599 delle Commissioni III e IX della Camera dei Deputati, presentata in commissione in 12 gennaio 2021, richiamata alla nota 7 *supra*.

bio tra gli operatori se, nell'ambito del nostro ordinamento, possa essere ritenuto generalmente consentito l'utilizzo di documenti elettronici del trasporto stradale, e se, segnatamente, la lettera di vettura CMR trasmessa dall'autotrasportatore in copia scansionata quale prova di avvenuta consegna a destino delle merci sia equiparabile, da un punto di vista giuridico, all'originale cartaceo della stessa.

Come sopra osservato, l'equivalenza che la risoluzione n. 19/E/2013 dell'Agenzia delle Entrate delinea tra lettera di vettura CMR digitale (o meglio, per quanto osservato, tra lettera di vettura CMR analogica la cui immagine sia stata acquisita e conservata digitalmente) e lettera di vettura CMR cartacea rileva ai fini tributari, e segnatamente a quelli della prova dell'avvenuto trasporto intracomunitario, ossia dell'uscita della merce oggetto della cessione dall'Italia e del suo ingresso in altro Stato membro di destinazione. La risoluzione non incide, quindi, sugli aspetti civilistici o amministrativi connessi al tema della documentazione necessaria per il trasporto stradale di merci, ma sui ben distinti profili della regolarità fiscale dell'operazione "a monte" del trasporto, ossia la cessione intracomunitaria del bene.

Tale essendo la portata del documento di prassi in commento, i principi in esso affermati interessano in maniera diretta la posizione del mittente-venditore, piuttosto che quella del vettore (sia esso vettore contrattuale o sub-vettore). La tematica civilistica e quella amministrativa, relative alla posizione di quest'ultimo rispetto alla digitalizzazione della lettera di vettura CMR, vanno, pertanto, affrontate prescindendo dalla suddetta risoluzione, che di tali aspetti non si occupa e che non può, di per sé, contenere indicazioni significative al riguardo.

Per quanto concerne la prima questione, la risposta va tratta sulla base di quanto osservato in precedenza (§ 2 *supra*) con riferimento alla compatibilità dell'utilizzo di documenti informatici del trasporto con il quadro normativo di cui alla Convenzione di Ginevra del 1956, costituente la legge sostanziale applicabile al contratto di trasporto internazionale di merci siccome recepita nell'ordinamento italiano. E, alla luce di tali considerazioni, essa non può che essere negativa.

Infatti, la procedimentalizzazione cui la Convenzione assoggetta l'emissione, l'utilizzo e la circolazione della lettera di vettura CMR inducono a escludere, per le ragioni già esaminate, che un documento informatico (ancorché risultante da una scansione dell'originale analogico) possa costituire un succedaneo ammesso dal regime

convenzionale uniforme del documento cartaceo. Conferma *a contrario* di un tanto è data dallo stesso Protocollo e-CMR del 2008, atteso che la necessità della sua adozione avvertita dagli Stati firmatari dello stesso è stata dettata proprio in ragione della considerazione per cui, in assenza di una disciplina *ad hoc* che precisasse i requisiti di validità ed efficacia della lettera di vettura elettronica, quest'ultima non poteva essere ritenuta equipollente alla lettera di vettura cartacea prevista dalla Convenzione del 1956.

Da ciò discende, che, non avendo ad oggi l'Italia ancora aderito al Protocollo e-CMR, la lettera di vettura nel trasporto internazionale di merci non può che essere emessa, nel quadro del sistema normativo di diritto interno, in via analogica, onde potere essere assimilata *quoad effecta* all'archetipo regolato dalla Convenzione CMR; ne consegue, altresì, che un eventuale documento del trasporto elettronico (sia esso una lettera di vettura *ab origine* in formato informatico, ovvero una copia informatica dell'originale cartaceo) non potrà essere considerato, nel nostro ordinamento, al pari di una lettera di vettura CMR emessa ai sensi della stessa Convenzione di Ginevra del 1956, con conseguente inapplicabilità a tale documento delle regole dettate per quest'ultima.

Va, peraltro, osservato che si tratta verosimilmente di conseguenze sul piano pratico meno significative di quanto potrebbe apparire a una prima riflessione: per un verso infatti, come si è avuto modo di evidenziare in precedenza, la mancata o irregolare emissione della lettera di vettura non costituisce di per sé un fattore idoneo a escludere *tout court* l'applicazione della disciplina convenzionale uniforme in relazione al sottostante contratto di trasporto, in particolare per ciò che concerne il regime di responsabilità vettoriale; per altro verso, il documento di trasporto emesso in formato elettronico conserva comunque un rilievo probatorio, in quanto, pur non assumendo le indicazioni ivi riportate il rilievo di presunzione semplice proprio di quelle contenute nella lettera di vettura CRM, esso può sempre essere utilizzato dalle parti per dimostrare la quantità, qualità, stato e condizione delle merci consegnate dal mittente al vettore, sulla scorta delle regole generali in tema di prova documentale previste nel nostro ordinamento ⁽²⁹⁾.

⁽²⁹⁾ Sotto questo profilo, la tematica relativa alla regolare emissione e alla conservazione della lettera di vettura CMR cartacea sottoscritta in originale non appare, quindi, avere portata decisiva in relazione al rapporto privatistico nascente dal con-

6. (segue) *Profili amministrativo-regolatori alla luce dell'art. 46-ter della l. 298/74* — Più incisiva rilevanza, potrebbe, invece, avere la questione in esame con riguardo alla disciplina di carattere amministrativo-regolatorio relativa all'esercizio dell'attività di autotrasporto.

Infatti, l'art. 46-ter della l. 298/74 ⁽³⁰⁾, rubricato «Documentazione relativa allo svolgimento di trasporti internazionali» (introdotto dalla legge n. 208/15), dispone, al suo primo comma, che, fermo restando quanto previsto dall'art. 46-bis in tema di cabotaggio, «chiunque, durante l'effettuazione di un trasporto internazionale di merci, non è in grado di esibire agli organi di controllo la prova documentale relativa al trasporto stesso, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.200. All'atto dell'accertamento della violazione è sempre disposto il fermo amministrativo del veicolo, che è restituito al conducente, al proprietario o al legittimo detentore, ovvero a persona da essi delegata, solo dopo che sia stata esibita la predetta documentazione e, comunque, trascorsi sessanta giorni dalla data dell'accertamento».

Come chiarito dal comma 2 del medesimo articolo, la prova documentale del trasporto «può essere fornita mediante l'esibizione di

tratto di trasporto, potendo le parti soddisfare le proprie esigenze probatorie anche facendo ricorso a una copia fotostatica o copia informatica per immagini (scansione) della stessa. Il solo problema che si potrebbe concretamente porre al riguardo è quello relativo a un eventuale disconoscimento, ad opera di una delle parti del contratto, della conformità della copia informatica in questione rispetto all'originale cartaceo della lettera di vettura CMR, dal quale essa sia stata estratta; si tratta, peraltro, di un'evenienza che, oltre a interessare potenzialmente limitatissimi casi di contenzioso giudiziale, potrebbe comunque essere superata mediante la successiva acquisizione, all'occorrenza, del documento di trasporto in originale controfirmato dal destinatario per conferma della riconsegna delle merci all'arrivo, se del caso anche in corso della causa, tramite istanza al giudice per l'emissione di un ordine di esibizione *ex art. 210 c.p.c.*

⁽³⁰⁾ L'art. 46-ter è norma relativamente recente, essendo stato introdotto ad opera della l. 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di stabilità 2016), in virtù della previsione di cui all'art. 1, comma 653. Si tratta, quindi, di una disposizione su cui non risulta ad oggi maturata una rilevante casistica giurisprudenziale utile a definirne nel concreto, in via interpretativa, l'ambito di operatività e la portata applicativa; per un esempio di una pronuncia sul tema, si veda Giudice di Pace di Poggio Mirteto 19 ottobre 2017 n. 255, pubblicata in *Riv. giur. circ.* 2018, on-line, con nota di A. DI PAOLA, *Documentazione per trasporti internazionali*. In argomento, si segnala, altresì, la circolare interministeriale del Ministero dell'Interno e del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti Prot. n. 300/A/1347/16/108/13/1 e Prot. 4091 R.U. del 26 febbraio 2016.

qualsiasi documento di accompagnamento delle merci previsto, per i trasporti internazionali, dalle vigenti norme nazionali o internazionali».

Soggiunge, infine, il comma 3 che «[f]atta salva l'applicazione degli articoli 44 e 46, qualora il veicolo sia stato posto in circolazione privo della prova documentale di cui ai commi 1 e 2, ovvero questa sia stata compilata non conformemente alle norme di cui al comma 2, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 2.000 a 6.000 euro. Se l'omessa o incompleta compilazione determina l'impossibilità di verificare la regolarità del trasporto internazionale di merci oggetto del controllo, si applicano le sanzioni di cui all'articolo 46, commi primo e secondo. Si osservano le disposizioni dell'articolo 207 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

Ne deriva un articolato sistema di verifica e un gravoso regime di responsabilità amministrativa discendenti dalla omessa o irregolare tenuta a bordo del mezzo della documentazione probatoria del trasporto internazionale, tra cui *in primis* la lettera di vettura CMR.

È del tutto evidente che, nel momento in cui il reg. (UE) n. 2020/1056 entrerà pienamente in vigore e riceverà effettiva attuazione sulla base della emananda normazione delegata e di esecuzione, le comunicazioni informatiche, trasmesse dalle imprese interessate alle autorità competenti, che ne rispettino i requisiti saranno in grado di soddisfare quanto previsto dall'art. 46-ter in esame. Tuttavia, nelle more della entrata in vigore del regolamento, si pone il problema di verificare se, nel quadro normativo vigente, il ricorso all'impiego di documenti dematerializzati, e in particolare di una lettera di vettura CMR informatica, sia compatibile con le suddette previsioni pubblicistiche.

Posto che, come sopra osservato, la disciplina convenzionale internazionale postula, ai fini della regolare emissione della lettera di vettura, che la stessa sia prodotta in tre originali, firmati da mittente e vettore, di cui uno accompagna la merce (cfr. art. 5, comma 1, seconda parte), è arguibile che, nel caso in cui, in esito a un controllo da parte delle competenti autorità, emerga la mancanza a bordo del mezzo del documento di trasporto cartaceo sottoscritto in originale, sussistano gli estremi per la contestazione della violazione del citato art. 46-ter l. 298/74, con conseguente applicazione delle relative sanzioni.

Tale dovrebbe essere la ricostruzione nei casi in cui il luogo di partenza o di destinazione del trasporto sia l'Italia, atteso che, come

sopra osservato, nel nostro ordinamento, ad oggi, la lettera di vettura CMR in formato digitale non può essere assimilata a un «documento di accompagnamento delle merci previsto, per i trasporti internazionali, dalle vigenti norme nazionali o internazionali».

Ma *quid iuris* nel caso in cui il trasporto sia solamente in transito nel territorio dello Stato, avendo origine e termine in altri Paesi, i quali abbiano aderito al Protocollo e-CMR del 2008, con conseguente equiparazione, nei rispettivi ordinamenti nazionali, della lettera di vettura elettronica a quella cartacea emessa ai sensi della Convenzione di Ginevra del 1956 ⁽³¹⁾? Anche in tali casi la conclusione potrebbe essere la medesima, laddove, adottando un approccio rigoroso, si considerasse che, stante la finalità regolatoria e anti-abusivistica perseguita dal legislatore con l'introduzione dell'art. 46-ter, il documento di accompagnamento delle merci idoneo per fornire la prova del trasporto internazionale non può che essere quello riconosciuto come tale dalle norme nazionali o internazionali vigenti in Italia. Tale soluzione potrebbe, peraltro, risultare eccessivamente gravosa e incongrua – tenuto anche conto delle conseguenze sanzionatorie previste per la violazione della norma in parola – nella prospettiva degli operatori coinvolti, i quali di fatto si vedrebbero privati della possibilità di fare ricorso a una forma di documentazione del trasporto considerata pienamente equipollente a quella di cui alla Convenzione CMR del 1956, ai sensi della disciplina convenzionale-uniforme recepita dai propri Paesi con la sottoscrizione del Protocollo del 2008, o con l'adesione al medesimo.

Si tratta di una ricostruzione il cui esito, seppure aderente all'attuale assetto normativo, desta ulteriori perplessità laddove si considerino le disarmonie che si produrranno nel momento in cui troverà applicazione il reg. (UE) 2020/1055 del Parlamento e del Consiglio del 15 luglio 2020, che ha modificato i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 al dichiarato intento di «adeguarli all'evoluzione del trasporto su strada» ⁽³²⁾.

⁽³¹⁾ Si pensi, ad esempio, al caso di un trasporto effettuato dall'Ucraina alla Francia – entrambi Stati che hanno aderito al Protocollo e-CMR del 2008 – con trasporto attraverso il territorio italiano.

⁽³²⁾ Il regolamento è entrato in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, ma si applica a decorrere dal 21 febbraio 2022 (art. 4).

Tale regolamento ha, tra l'altro, introdotto, all'art. 8 del reg. (CE) n. 1072/2009, una nuova previsione (il comma 4-*bis*) in tema di prova che l'autotrasportatore non residente, il quale operi un servizio di trasporto nazionale di merci effettuato nello Stato membro ospitante, deve fornire per attestare chiaramente il trasporto internazionale in entrata nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato consecutivamente, al fine di dimostrare che il trasporto è eseguito in conformità con i limiti e le condizioni fissate dal regolamento stesso. In virtù di detta disposizione è, infatti, previsto che tali prove (le quali devono contenere gli elementi di cui all'art. 8, paragrafo 3, comma 2 del reg. 1072/2009) possono essere fornite (esibite o trasmesse) agli agenti autorizzati dallo Stato membro ospitante preposti al controllo anche «per via elettronica mediante un formato strutturato modificabile che possa essere direttamente utilizzato per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, come la lettera di vettura elettronica (e-CMR) ai sensi del Protocollo addizionale di Ginevra della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) per quanto riguarda la lettera di vettura elettronica del 20 febbraio 2008».

Ne consegue che, nel momento in cui diverrà applicabile il suddetto reg. (UE) 2020/1055, le autorità di controllo italiane saranno tenute ad accettare la lettera di vettura elettronica e-CMR (o altro equipollente documento elettronico avente le caratteristiche previste dal nuovo paragrafo 4-*bis* dell'art. 8 del reg. 1072/2009) quale prova idonea a dimostrare la regolarità del trasporto in cabotaggio svolto in conformità con la richiamata normativa europea, mentre non potranno tendenzialmente riconoscere analoga valenza ai medesimi documenti informatici, ai fini regolatori di cui all'art. 46-*ter* della l. 298/74, in tutti i casi in cui la disciplina sul cabotaggio stradale non venga in rilievo, per ragioni di carattere oggettivo legate alla tipologia di trasporto (ad esempio trasporto solo internazionale senza esecuzione successiva di trasporti nazionali in Italia ai sensi dell'art. 8, paragrafo 2 del reg. 1072/2009) oppure per la mancanza dei requisiti soggettivi (carenza della licenza comunitaria in capo all'autotrasportatore, ovvero dell'attestato di conducente in capo al conducente, se residente in un Paese terzo ai sensi dell'art. 8, paragrafo 1, del medesimo regolamento).

L'antinomia normativa tra la disciplina generale posta a livello nazionale dalla l. 298/74 e quella euro-unitaria applicabile in caso di cabotaggio, che si verrebbe in tal modo a determinare, pare difficil-

mente giustificabile, ove si consideri che il medesimo documento informatico riceverebbe un trattamento diverso, a fini probatori sostanzialmente affini, in quanto aventi ad oggetto il controllo pubblicitario del rispetto da parte degli operatori delle norme regolatorie dell'attività di autotrasporto merci per conto terzi. Non è, quindi, da escludere che, in una prospettiva evolutiva, la disposizione dell'art. 46-ter della l. 298/74 possa ricevere da parte dell'interprete chiamato a farne applicazione una lettura maggiormente ampia, tale da forzare i vincoli testuali e sistematici di cui si è detto, così da pervenire a considerare comunque ammissibile, anche al di là dell'ambito del cabotaggio stradale, la lettera di vettura elettronica e-CMR quale prova della regolarità del trasporto internazionale.

7. Conclusioni — L'incertezza delle soluzioni ermeneutiche appena considerate, a fronte del rilievo delle questioni che si pongono sul piano applicativo, le cui implicazioni non attengono unicamente ai rapporti tra operatori economici privati, ma anche a quelli tra questi ultimi e la pubblica amministrazione, evidenzia ulteriormente l'importanza della definizione di un quadro normativo comune e condiviso tra gli Stati, che regoli armonicamente il tema della dematerializzazione dei documenti di trasporto nell'autotrasporto internazionale di merci.

Solo nel quadro di una normativa comune di carattere sovranazionale, sia essa una disciplina euro-unitaria o convenzionale-uniforme, potranno essere superate le problematiche interpretative in discussione, favorendo la certezza del traffico giuridico e con esso lo sviluppo delle attività economiche nel settore dell'autotrasporto merci per conto terzi, in una prospettiva evolutiva che guardi alla incentivazione dell'utilizzo dei documenti del trasporto in formato digitale.

Sotto questo profilo, è da auspicare che l'Italia aderisca nel prossimo futuro al Protocollo e-CMR del 2008, allineando così la propria normativa a quella della maggior parte degli Stati europei, nonché, in particolare, di Paesi contermini come la Francia, la Svizzera e la Slovenia, che già hanno recepito nei rispettivi ordinamenti tale disciplina internazionale, riconoscendo l'equivalenza tra lettera di vettura CMR elettronica e cartacea.

Come si è avuto modo di rilevare, il Protocollo costituisce peraltro solo un punto di partenza, ancorché di sicuro rilievo, nel proces-

so di edificazione di un adeguato e organico quadro normativo di riferimento che risponda in termini compiuti alle esigenze del settore e alle problematiche specifiche connesse alla digitalizzazione dei documenti di trasporto. Si tratta, infatti, di uno strumento di per sé non esaustivo, che presenta alcuni limiti intrinseci, dipendenti, da un lato, dalla mancanza della definizione da parte dello stesso di standard tecnici uniformi per la emissione, circolazione e conservazione della lettera di vettura CMR informatica, e, dall'altro, dal carattere di fatto non cogente della disciplina, la cui concreta applicazione risulta, per molti profili, devoluta all'accordo pattizio tra gli operatori coinvolti, in ordine sia all'*an* sia al *quomodo* dell'utilizzo della lettera di vettura e-CMR stessa.

Per quanto concerne il primo profilo, come si è avuto modo di osservare, un importante contributo potrà essere dato dalle iniziative assunte dalle organizzazioni intergovernative o sovranazionali per la definizione di criteri e requisiti tecnici uniformi nella creazione e nella gestione del documento informatico, tra le quali si segnala, in particolare, quella relativa alla elaborazione del *Business Requirements Specification* (BRS) da parte di UN/CEFACT.

In termini più complessivi, è da salutare con grande favore la recente adozione da parte dell'Unione europea del reg. (UE) n. 2020/1056, trattandosi di un'iniziativa sotto vari profili persino più avanzata rispetto al Protocollo e-CMR del 2008 nella prospettiva della incentivazione della dematerializzazione dei documenti di trasporto, sia per l'ambito di applicazione oggettivo, che involge tutte le tipologie di trasporto merci e non soltanto quella stradale, sia per la previsione in esso contenuta dell'obbligo da parte delle autorità competenti di accettare i documenti di trasporto informatizzati trasmessi in conformità con le previsioni del regolamento stesso, sia infine per la comune disciplina tecnica del fenomeno, che troverà concreta espressione negli atti delegati e di esecuzione che saranno adottati dalla Commissione.

La consapevolezza del rilievo decisivo che assume la dematerializzazione dei documenti di trasporto nel quadro di un organico progetto di digitalizzazione dei sistemi logistici e di trasporto trova riscontro nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) trasmesso dal Governo italiano alla Commissione Europea in data 30 aprile 2021. Se, su un piano generale, la digitalizzazione in funzione dell'innovazione e della competitività del sistema produttivo nel suo complesso costituisce la prima tra le missioni enucleate dal PNRR,

avente di per sé una dimensione e un impatto trasversali nei vari comparti economici e della pubblica amministrazione, essa trova anche una specifica declinazione nel quadro della terza missione individuata dalla stessa Proposta, avente ad oggetto le «Infrastrutture per una mobilità sostenibile».

In particolare, il PNRR individua nella digitalizzazione dei sistemi logistici, inclusi gli aeroporti, uno strumento essenziale per una politica economica di sviluppo e rilancio dell'attività logistica. In tale prospettiva, una delle riforme indicate nel Piano ha segnatamente ad oggetto la semplificazione delle procedure della logistica e della digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento proprio all'adozione della CMR elettronica e alla spedizione delle merci, oltre che alla individuazione dei laboratori di analisi accreditati. Tale linea di riforma si inserisce nel quadro di un più ampio progetto di informatizzazione della catena logistica, che prevede, tra l'altro, la creazione di piattaforme di dialogo e interlocuzione con i clienti per la gestione, il monitoraggio e il tracciamento nonché per lo scambio bidirezionale di informazioni aventi ad oggetto le singole spedizioni nelle diverse modalità di trasporto, nonché la dotazione di sistemi di intelligenza artificiale per pianificare, programmare e ottimizzare i carichi; profili questi tutti inscindibilmente correlati alla digitalizzazione integrale dei documenti di trasporto.

FILADELFIO MANCUSO

CLAUSES IN REINSURANCE CONTRACTS

The paper deals with standard clauses of reinsurance contracts starting from the now archaic clause «pay what you can pay», conceived for single reinsurance. The Author examines the evolution of reinsurance contracts, linked to the spread of mass insurance and the correlated development of reinsurance needs, which led to increasing adoption of proportional and subsequently non-proportional reinsurance treaties. The article presents how the innovative feature of the treaties resides in the reinsurer's renunciation of risk selection and in the simultaneous activation of reinsurance protections aimed at giving guarantees to the parties. It emphasizes the effects of the fortuitous clause aimed at bringing the developments (fortune) of proportional and non-proportional insurance and reinsurance contracts closer, underlining the common interests. Furthermore, the subsequent conciliation clause favouring the closer alignment of reinsurance with insurance, also for aspects relating to the burden of proof and the settlement of claims, are discussed. The final paragraph outlines the problem of charging the reinsurer with the reimbursement of legal expenses incurred by the Insurer-Reinsured in opposition to the claims of the Insured in the absence of specific clauses.

SUMMARY: 1. Genesis and Meaning of the «Follow Settlement» Clause in Great Britain and the International Market — 2. The Claim Cooperation Clause-Coexistence and Interaction with the *f.s.c.* — 3. The «Follow the Leader» Clause — 4. The Problem of Charging the Reinsurer with Reimbursement of Legal Expenses Borne by the Insurer-Reinsured in Opposing the Claims of the Insured.

1. *Genesis and Meaning of the «Follow Settlement» Clause in Great Britain and the International Market* — The evolution of modern reinsurance ⁽¹⁾ is characterized by a series of clauses, each of which

⁽¹⁾ M.A. CLARKE, *The contractual nature of reinsurance*, in *The Cambridge Law J.*, 2010, 24-25. According to Ö. GÜRSES, *Insurance, Reinsurance and the Titanic*, *Journal*

is a milestone of these contracts ⁽²⁾. Chronologically speaking, the first of such clauses, commonly adopted, is the now archaic «*to pay as may be paid thereon*», conceived for single reinsurance (as stated in art. 1928 of the Italian Civil code). This implied that the reinsured, in order to be able to claim compensation from the reinsurer, had to take on a burden of proof, similar to that placed on the original insured.

In the late 19th Century, with the diffusion of mass insurance, there was an ever-constant development of reinsurance, which, in turn, led to the increasing adoption of, initially, proportional reinsurance treaties or treaties later followed by non-proportional reinsurance treaties.

The innovative or even revolutionary feature of the treaties lies in the reinsurer's waiver of risk selection and the simultaneous activation of reinsurance protection aimed at giving the reinsured guarantees and reassurance, as well as making the relationship more fluid and relieving the reinsurer of much administrative work. The clause «*to pay as may be paid thereon*», which slowed down the expansion of both insurance and mass reinsurance, ended up being replaced by another clause, «*subject to the same terms and conditions as in the original insurance*», more often shortened into «*as original*». In order to adjust the discipline of contract-making according to the new requirements of the ever-globalizing market and, thereby, enhance its international and supranational connotation, the *follow the fortune* clause was introduced to emphasize commonly shared interests (starting with the non-occurrence of a claim) and bring the developments (*fortunes*) of insurance and proportional and non-proportional reinsurance contracts close to one another. Finally, deriving from *follow the fortune*, the *follow the sett-*

of Business Law, 4/2012, 340, «in facultative reinsurance a single risk is insured and then reinsured. Ordinarily, such reinsurance is taken out on a proportional basis, in that a reinsurer assumes liability for some percentage of risk insured». Reinsurance treaties are contracts covering a large block of an insurer's business and usually contain provisions concerning the automatic acceptance of risk within the scope of the assurance contract». J.W. STEMPER-E.S. KNUTSEN-P.N. SWISHER, *Principles of Insurance Law*, 5th ed. 2020, Carolina Academic Press, 17.01.

(2) J. BUTLER-R.M. MERKIN (by), *Reinsurance Law*, Kluwer Publishing, 1997; *Reinsurance Practice and the Law*, LLP, 1993; P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI (by), *The Law of Reinsurance*, Sweet and Maxwell, 2004; A. BOGLIONE, *La riassicurazione*, Milan, 2012, 52 ss.; ID., *Assicurazione e riassicurazione*, in *L'assicurazione dei rischi della navigazione*, a cura di M.P. Rizzo, F. Pellegrino, C. Ingratoci, Milano, 2019, 59 ss.

lement clause was introduced; it favoured the even closer alignment of reinsurance with insurance, not only regarding certain contractual features, but also aspects pertaining to the burden of proof and claim settlement, simplifying inspection and settlement procedures, and making it easier for the ceding-reinsured company to be refunded by reinsures (and these, in turn, by retrocessionaires) for the sums due to insured parties. Reinsurance contracts often include a «special termination clause» under which if the reinsured loses the rating level held at the time of the conclusion of the reinsurance contract, the ceding insurers have the right to ask the reinsurer to post collateral for unpaid reinsured claims.

The presence of the clause «*subject to all terms, conditions [...] as original policies*» in a reinsurance contract shows the contractors' intention to render the discipline of contract-drafting in reinsurance as uniform (*back-to-back*) as possible with that of insurance, bringing the reinsurer's financial responsiveness regarding the *an* (and, in part, the *quantum*) more and more in line with that of the insuring-reinsured party. By specifying «*settlement [...] and to follow the original policies in every respect*», the process of gradual alignment of reinsurance conditions with those pertaining to the underlying insurance is completed. The reinsurer is committed to respecting, as well as *terms* and *conditions* of the *original policies* (which have, consequently, become an integral part of the reinsurance), also the *settlements* - i.e., passing from the phase of negotiation, to the phase of execution, and regulations, including compromise regulations (except *ex gratia* compensations, not strictly due in legal terms) of claims pertaining to insurance policies, referable to reinsurance slips, so long as settled, according to English jurisprudence, «*honestly and in a business-like fashion*»⁽³⁾ by the insuring-reinsured party.

In the framework of a general growth of litigation related to reinsurance relationships and claims settlements⁽⁴⁾, the contribution given by doctrine and *case-law* in Britain is crucial to understand, focusing on the dynamics of insurance and reinsurance contracts and settlements, the meaning of the «*follow the settlement*» clause.

⁽³⁾ P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 218, paragraph 5-56 under the heading *The burden of proof claim* that «... it is clear that a "follow the settlement clause" shifts the burden of proof» which falls upon the reinsurer.

⁽⁴⁾ H. HEISS, *From contract certainty to Legal Certainty for reinsurance transaction: the Principles of Reinsurance Contract Law* (PRICL).

The leading case of «*follow the settlement clause*» in England is still the SCOR case ⁽⁵⁾, established by the Court of Appeal in 1985. Lord Goff ruled that the ceding-reinsured company had the right to claim the amount *settled* on the insured from the reinsurer (with *settlement* intended as compensation given both *by reason of admission and by compromise*) as long as «*the claim so recognized by them falls within the risks covered by the policy of reinsurance as a matter of law, and provided also that in settling the claim the insurers have acted honestly and have taken all proper and business-like steps in making the settlement*».

According to Lord Goff, the reinsured enabled by the *follow settlement* clause to claim the compensation given to the insured back from the reinsurer, even as a compromise, has to prove the existence of two limbs:

a) in fact, from a subjective point of view, of having acted in an honest and commercially suitable way in verifying the claim made by the insured and in settling said claim;

b) in law, proving that the claim falls within the insurance coverage.

If the coverage given by the reinsurance policy reflects what was foreseen in the original insurance policy (*back-to-back*), the requirement expressed in point 2 above is satisfied, also regarding point 1 ⁽⁶⁾.

⁽⁵⁾ *Insurance Co. of Africa v. SCOR (UK) Reinsurance* [1985] LI. L. Rep. p. 315 commented in *Insurance Law Monthly*, 1996, 1 and following by Prof. R. Merkin.

⁽⁶⁾ J. BUTLER-R.M. MERKIN, *op. cit.*, C.1.3-37, write: «*Thus, where the clause provides that the reinsurer liability is conditional upon the losses being within both the insurance and the reinsurance (as in Hill v. Mercantile and General Reinsurance Co. plc. [1995] LRLR 160) both the forms of liability must be established by the reinsured as a matter of law. Moreover, as Scor demonstrates, the benefits of a follow the settlement clause may be removed by other terms of the contract, such as a claims cooperation or claim control clause*». The observations regarding «*unqualified (exact quotation) follow settlement clause*» (f.s.c.) are worth mentioning: «*In a case of an unqualified follow the settlement clause, the reinsurer faces liability if: (a) as a matter of fact the reinsured has reached a bona fide and business-like settlement with the reassured; and (b) as a matter of law the loss falls within the terms of the reinsurance agreement – these are the two limbs of the Scor test. The first limb of Scor operates as follows: (a) the reinsured is entitled to recover from the reinsurer if he genuinely believed that he was liable to pay the assured and acted reasonably in establishing the process by which it came to that decision. The burden of proof rests upon the reinsurer wishing to contest that the payment was not bona fide and business-like. (b) If the reinsured has knowingly made an ex gratia payment, the follow the settlement clause does not give the reinsured any right to an indemnity even if some commercial benefit can be shown to have accrued to*

This matter was subsequently dealt with in the case of *Hill v. Mercantile and General Reinsurance Co. plc*, initially examined by the Court of Appeal, and then by the House of Lords⁽⁷⁾.

The highest British Court of that time emphasized the (legal) meaning of an *unqualified follow the settlement cause* affecting the burden of proof in favour of the reinsured⁽⁸⁾, turning it back to the reinsurer, and stated again that the settlement, to be binding for the reinsurer, must be compatible with the terms of both the insurance and reinsurance policies.

The crisis of the London insurance and reinsurance markets, which then extended elsewhere, caused an enormous increase in reinsurance disputes within a very short time span. This set of circumstances has emphasized the need for clarity in judicial interpretation of contractual terms, often conditioned by the different national laws applicable to the insurance and reinsurance policies⁽⁹⁾, which increased the subject of debate in front of the courts⁽¹⁰⁾. For instance, the reinsurer's duty to follow the settlement of its reinsu-

the reinsured. [...] (c) The fact that it is subsequently established that the assured had submitted a fraudulent claim will not relieve the reinsurer of the obligation to indemnify the reinsured for any liability incurred by way of settlement with the assured, providing only that the reinsured had acted bona fide and in a business-like fashion in investigating the assured's claim and in reaching a settlement with the assured. The risk that the sum paid by the reinsured cannot be recovered from assured is, thereby, borne by the reinsurer. (5) The application of the second limb of the Scor test depends upon whether the reinsurance agreement is in the same terms as the direct insurance. If the cover is not back-to-back, the reinsurer may rely upon the term of his own contract irrespective of the follow the settlements clause».

⁽⁷⁾ *Hill v. Mercantile and General Reinsurance Co. plc* (1996) L. Reins. Law, 341 commented in *Insurance Law Monthly*, September 1996, 5.

⁽⁸⁾ Lord Mustill stated: «*The reinsurer cannot be held liable unless the loss falls within the cover of the policy reinsured and then within the cover created by the reinsurance. The parties are free to agree on ways of proving whether these requirements are satisfied*».

⁽⁹⁾ W.C. HOFFMAN, *On the use and abuse of custom and usage in reinsurance contracts*, 33 *Tort & Insurance Law Journal* 1997, 74; R. COX-L. MERRETT-M. SMITH, *Private International Law of Reinsurance and Insurance*, Informa, 2006.

⁽¹⁰⁾ By providing increased contractual clarity and predictability of reinsurance operations, the arbitration clause has been the dispute resolution of choice in a large part of the world. It extends the capability of arbitrators to solve disputes based on custom and usage in industry. J. LOGAN MURPHY, *Law Triangle: Arbitrating International Reinsurance Disputes Under New York Convention*, the McCarran-Ferguson Act, and Antagonistic State Law, *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 5/2008, 1535-1575.

red is considered an implied term by the German legal commentary and, sometimes, by US Courts; on the contrary, English Courts require a specific agreement in the contract to this purpose ⁽¹¹⁾. Besides, in the US the «*follow the fortunes*» and «*follow the settlements*» doctrines are considered equivalent, but in England and the EU the former clause binds the reinsurer to judicial and economic consequences sustained by the reinsured. Specifically, the latter limits the reinsurer's possibility to calculate settlements made in underlying claims, if the settlements were made reasonably and faithfully.

In this framework, the Principles of Reinsurance Contract Law Project (PRICL), published in 2019, increase certainty in the reinsurance market by developing widely accepted rules of interpretation and modernizing the international practice of reinsurance ⁽¹²⁾. Likewise, the US and EU signed a «Covered Agreement» with the aim to put in place regulations that govern insurance and reinsurance policies in that area ⁽¹³⁾.

English decisions of the Courts, when rulings come from the Court of Appeal or the House of Lords (now Supreme Court), have completely «revised» the subject, delivering definitions and interpretations of reinsurance contractual clauses. These have now become part of the international lexicon, greatly helping users and interpreters, and are appreciated for the pervading sound pragmatism, complying with the will of all parties, and in the name of good faith.

The work entitled *The Tension of Reinsurance*, the Authors of the handbook *Reinsurance Practice and the Law* ⁽¹⁴⁾, after reviewing decisions made by all succeeding Courts from the late 19th Century to date, quoting Lord Goff's decision in the ICA v. SCOR case, acknow-

⁽¹¹⁾ H. GEIGER, *The Comparative Law and Economics of Reinsurance*, Nomos, England 2000, 117.

⁽¹²⁾ PRICL constitute a private codification of relevant issues of reinsurance contract law. As private agreements, they are soft law binding the parties when they have agreed that the contract is governed by them. L. KUITUNEN, *Principles of Reinsurance Contract Law Project: enhancing the value of reinsurance cover viewpoint of an industry practitioner*, in *Unif. L. Review*, 25, 2020, 45-56. E. WITTHOFF, *Principles of Reinsurance Contract Law. The reinsurer's perspective*, 57-66.

⁽¹³⁾ B. STUBBE, *The Future of the US-EU Covered Agreements: How to Drag an Absurdly Federalist Regulatory System into the Global Reinsurance Marketplace*, in *Minnesota Journal of Int. Law*, 28, 2019, 217-238

⁽¹⁴⁾ *Reinsurance Practice and the Law* (LLP 15.2 15.7) published in 1993, but constantly updated. Latest issue published in 2005.

ledges that the reinsurer, bound to respect the *follow the settlement clause*, cannot refuse to carry it out, thus refraining from compensating the ceding-reinsured, unless proving that said party acted deceitfully in collusion with the insured ⁽¹⁵⁾, or that the settlement did not take place in a *business-like fashion*.

In other words, the impact of «*follow the settlements*» and «*follow the fortunes*» clauses can be assessed in the light of the utmost good faith principle: the relationship between insurer and reinsurer is characterized by an asymmetry in the information that helps the insurer, which is closer to the assured risk, to manage the whole package of risks. In this context, the principle of good faith applied to the «*follow the settlement*» clause «*acts as a framework model for balancing the interests of the insurer and reinsurer based on situational circumstances*» ⁽¹⁶⁾.

In *WASA International Insurance Co Ltd v. Lexington Insurance Co.* ⁽¹⁷⁾ the Court of Appeal first addresses the fundamental question of the nature of reinsurance, debating whether it is a further policy on the insured risk or a liability cover ⁽¹⁸⁾. The Court determines

⁽¹⁵⁾ English doctrine is unanimous in this regard. J. BUTLER-R.M. MERKIN, *op. cit.*, (C. 1.3-17) write that «*the effect of the judgment of Robert Goff in Scor is that there are two conditions which have to be met before the reinsured can seek indemnification for a settlement reached with the insured. The first is that in settling the claim the reinsured acted in a business-like fashion. The second is that, as matter of law, the claim falls within the risk covered by the Reinsurance agreement*». The same concepts are expressed by the authors of *Reinsurance Practice and the Law*, *cit.*, 15-2; 15-8; 15.2; 15.2.2.3: «*The reinsurer cannot seek to go behind the reinsured's settlement or the original insured's claim, at least in the absence of evidence of fraud or collusion: he must rely on the reinsured's professionalism. The justification lies partly in market history: Robert Goff LJ traced the reactions of the reinsurance market to the various interpretations which had been put upon the phrases "pay as may be paid" and "follow the settlements" over the years, and he came to the conclusion that "follow the settlements" replaced "pay as may be paid" precisely because Chippendale v. Holt had held that a "pay as may be paid" clause did not prevent a reinsurer from arguing that there was no liability on the reinsured under the original policy. The change of wording to "follow the settlements" was designed precisely to stop the reinsurer going behind the reinsured's settlement of the underlying claim*».

⁽¹⁶⁾ E. WITTHOFF, *op. it.*, 64. D. CERINI, *Duties and remedies in the Principles of International Commercial Contract (PICC) and the Principles of Reinsurance Contract Law (PICL): note for a comparison*, in *Int. L. Rev.* 25/2020, 21-44; K. BORK-M. WANDT, *The Modern Guidon de la Mer: the Principles of Reinsurance Contract Law (PRICL)*, VersR, 2019, 1113-1121.

⁽¹⁷⁾ Ö. GÜRSES-R. MERKIN, *Facultative Reinsurance and the full reinsurance clause*, in *Lloyd's Maritime and Commercial law quarterly* 3/2008, 366.

⁽¹⁸⁾ With reference to the nature of reinsurance see Ö. GÜRSES -R. MERKIN, *op. cit.*, 370.

that the «*back-to-back principle*», which usually applies to facultative proportional contracts, is not limited to guarantees, but also extends to the terms of the contract and involves an identical wording, and also interpretation, with respect to the direct policy.

2. *The Claim Cooperation Clause-Coexistence and Interaction with the f.s.c.* — The antidote to the *follow settlement* clause is the *claim cooperation clause*, in the absence of which the reinsurer is not entitled to interfere in the management of claims ⁽¹⁹⁾.

The *claim cooperation clause*, foreseeing the reinsurer's direct participation in the management and settlement of claims, is an obstacle (doubly so, when the clause resembles a *warranty* or a *condition precedent*, in the strictest sense of the word) ⁽²⁰⁾ to the enforcea-

⁽¹⁹⁾ «*In the absence of claim cooperation clause – as can be read in *The Law of Reinsurance*, cit., 2004, 187 – reinsurers [...] are not entitled at all to be actually involved in or consulted about the steps taken to settle the claim or the amount at which it should be settled*» (*Charman v. Guardian Royal Exchange Assurance plc.* [1992] 2 LI. Rep., 607-614).

⁽²⁰⁾ J. BUTLER-R.M. MERKIN, *op. cit.*, (A6.I-38) remark that, unlike as foreseen by *common law* for ordinary (civil) contracts, whereby, due to the violation of a *warranty* the defaulter is to indemnify damages, without allowing the counterpart to challenge a contract in marine insurance, Section 33(1) of the *MIA - Marine Insurance Act*, 1906 (applicable, however, to all kinds of insurance – *Thomson V. Weems* [1884] 9 AC. 671, cited in «*The law of reinsurance*», cit., 6-104) defines the *warranty* as «*promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular things shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts*»; in *Bank of Nova Scotia V. Hellenic Mutual War Risk Association* (the «*Good Luck*» [1992] IAC 233) – see *Reinsurance Law*, cit., (6-102) – Lord Goff stated that «*if a promissory warranty is not complied with, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, for the simple reason that fulfilment of the warranty is a condition precedent to the liability of the insurer [...] the rationale of warranties in insurance law is that the insurer only accepts the risk provided that the warranty is fulfilled [...] It follows that the immediate effect of the breach of a promissory warranty is to discharge the insurer from liability as from the date of the breach,*' in the case of conditions precedent, the word «*condition*» is being used in its classical sense in English Law, under which the coming into existence of (for example) an obligation, or further duty to perform an obligation, is dependent upon the fulfilment of the specified condition». Distinguishing the «*condition warranty*» from the «*condition precedent*», M.A. CLARKE, *The Law of Insurance Contracts*, LLP, 2004, 20 20, 1B – claims that the latter is usually intended as an essential requirement of the contract affecting its validity. The author remarks that in 1991 the House of Lords (*Total Gas v. Arco* [1992] 1AC, 233), comparing the *breach of warranty* with *failure of condition precedent*, ruled that it does not solve an insurance contract, but renders the coverage inapplicable, and the damage

bility of the *settlement* to a reinsurer who is not enabled to manage a claim, or at least participate in its management.

A standard *claim cooperation clause* (*c.c.c.*), commonly preferred to others in legal practice, does not exist, but a certain interest was aroused in the teaching environment by the clause examined by English judges ⁽²¹⁾, as opposed to the *follow settlement*, in the well-known SCOR case, previously quoted.

According to the aforementioned clause, the reinsured was committed to promptly notify the reinsurer regarding any claim made by the insured, making a settlement only with the reinsurer's approval. In the opinion of some observers, it was probably ⁽²²⁾ the reinsurers' intention to affect the recoverability of any claim regarding both limbs, but things went otherwise.

It emerged, in fact ⁽²³⁾, that the ceding-insurer ICA had insured a warehouse in Monrovia (Liberia) against fire for US\$ 500,000, and the goods therein contained for US\$ 3,000,000, taking out a single (*facultative*) reinsurance policy for 98.6% (!) of such amounts in the London market, of which SCOR (UK) was the lead company. In February 1982, the warehouse caught fire, and the intervention of the

not refundable. M. Clarke observes that at times a promise (*promise* is essentially a *warranty*) is termed as *condition precedent*, intending something which needs to be proved (*something to be proved before a claim can be made*) supporting a (reinsurance or insurance) claim, shifting the burden of proof in favour of the insurer or reinsurer.

⁽²¹⁾ In *Reinsurance Law*, cit., (CA.3-02), J. Butler and R.M. Merkin comment on the *c.c.c.*, debated in the SCOR case (*Insurance Co. of Africa v. SCOR (UK) Reinsurance Co. Ltd.-C.A* - [1985] 1 Ll. Rep. 312: «*It is a condition precedent to liability under this insurance that all claims be notified immediately to the underwriters subscribing to this policy and the reinsured hereby undertake in arriving at the settlement of any claim that they will cooperate with the reinsurer underwriters and that no settlement shall be made without the approval of the underwriters subscribing this policy*». An even stricter version of the *c.c.c.* (known as *claims control clause*) is here quoted, following the one previously mentioned. It is subdivided into two parts; the first basically states the obligation of immediate communication of a claim to the reinsurer, while the second states: «*b) the reinsured shall furnish the underwriters with all information available respecting such loss or losses, and the underwriters shall have the right to appoint adjusters, assessors and/or surveyors and to control all negotiations, adjustments and settlements in connection with such loss or losses*». The key of interpretation of the problems revolving around the *f.s.c.*, the *c.c.c.* and other clauses, is given by the different terminology adopted.

⁽²²⁾ See J. BUTLER-R.M. MERKIN, *op. cit.*, CA.3-05.

⁽²³⁾ See *Reinsurance Practice and the Law*, cit., 15-2 (15-7) and *The Law of Reinsurance*, cit., 177.

fire brigade was ineffective due to the fact that the water pipes of the fire system had been sabotaged. The firemen tried to draw water from a nearby river, but could not extinguish the fire which completely destroyed the building and the goods therein contained. A few days later, the Liberian army razed the remains of the warehouse to the ground, removing the debris and every trace of the burnt goods. The insurer – ICA – appointed the only *loss adjuster* operating in that area to deal with the case together with another expert appointed by a Greek-American sister company. The two adjusters deemed the damage indemnifiable, not finding any evidence which could render the coverage not applicable. On the other hand, the lead company – SCOR – alarmed by anonymous letters from Liberia laying the blame on the insured for arson, allegedly in collusion with an army high officer, and saying that the two adjusters had been corrupted, after informing the reinsured that their claim, deemed as fraudulent, would not be settled, sent two detectives from London to Monrovia to make a thorough investigation, without telling ICA the reason why arson was suspected. SCOR's investigation failed to obtain any result, also due to the fact that the authors of the anonymous letters, who had in the meantime been identified and found to be direct competitors of the owner of the insured, initially confirmed their accusations, but then, sued for defamation, withdrew them. The insuring-reassured ICA, having discontinued collaboration with the SCOR inspectors, was sued by the insured in Liberia. ICA challenged the insured to prove that their claim was well-founded.

Not surprisingly, the insurance claim was acknowledged by the local judges, also including interests, expenses and punitive damages, for a total of US\$ 658,000 (US\$ 58,000 of which for legal expenses) as well as the maximum coverage of US\$ 3,500,000. Condemned in Liberia, the ceding-insurer, ICA, filed a lawsuit in London to be compensated by SCOR, which argued, stating that it had been a case of arson, that the claim was fraudulent, and that the adjuster that had settled the claim, appointed by ICA, was incompetent. In the judgment at first instance, Lord Leggat rejected all objections made by SCOR, refusing to re-examine the decision delivered in Liberia regarding the abovementioned points, condemning the reinsurers to compensate ICA accordingly, refunding the entire maximum coverage, with the addition of interests and expenses, to be included due to an *implied term* in the reinsurance coverage.

On appeal, Lord Goff, deeming the *follow the settlement* clause unenforceable, due to the prevalence of the *claim cooperation* clause, overcame the perplexities stemming from the troubling events underlying the case, accepting the Liberian judgment condemning the insurer-reinsured, consequently confirming the decision about the reinsurer, though only limited to the maximum coverage (24).

Having reached no settlement, the reinsurers, unable to prove the claim was a fraud, could not defend themselves, given that, as established by Lord Goff, according to the *c.c.c.* binding the parties, the reinsured had to cooperate with the reinsurers who, however, were not allowed to have any part in the management of claims, such as the ceding-reinsured's prerogative of appointing experts and/or adjusters.

From a factual point of view, two unquestionable law principles stem from the tricky SCOR case: (a) in the presence of a reinsurance coverage *back-to-back* with an insurance coverage, a judgement against the insurer-ceding party who has adequately been opposing the demands of the insured, as long as such decision be delivered by a competent arbitrator or judge (also from a foreign country), in conclusion of a regular trial, binds the reinsurer (25). (b) When the dispute between the insurer and the insured ends with a *settlement*, according to the rules and regulations, even if compromising, in the

(24) Goff stated (ICA - SCOR [1985] 1 LI. Rep. 331 - see *Reinsurance Law*, cit., CA.3-05): «There is [...] an inconsistency between (1) a follow the settlement clause, the underlying philosophy of which is that the reinsurers trust insurers to make settlement of claims and (2) an undertaking in a claims cooperation clause, the underlying philosophy of which is that a settlement shall be made without the approval of the reinsurers [...] In other words the *f.s.c.* must be construed in its context in the policy, containing as it does a *c.c.c.* in this form, as only requiring reinsurers to follow settlement which are authorised by the policy, i.e. those which have received their approval [...] This effectively emasculates the *f.s.c.* but it is nevertheless, in my judgment, what the parties to a policy in this form have agreed».

(25) P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, quoting the judgment delivered by Lord Judge Potter in the case *Commercial Union Assurance Company plc. v. NRG Victory Reinsurance Ltd.* [1998] 2 LI. Rep. p. 600, state that a condemnation delivered abroad, to be deemed binding in England also for the reinsurer not involved in the judgement, and condemning the insuring-reinsured party, must: (1) have been pronounced by a judge deemed competent, also "in the eyes of the English Court" (2) excluding, however, decisions delivered abroad, violating a clause of exclusive jurisdiction, or which, in any case, not allowing the insured party to take legal action; (3) acknowledge that the insuring-reinsured party has made recourse to all defensive resources available; (4) that the judgment was not clearly unfair (*manifestly perverse*).

presence of a *follow settlement clause* (not voided by the *claim control clause*, that being a variance of the *claim cooperation clause*, the clause actually rendering the *f.s.c.* unenforceable) the reinsurer is bound to comply with the settlement, unless he can prove that the settlement between the insurer and the insured has not been concluded *honestly* or in a *business-like fashion*.

These are the general criteria, based upon pragmatic operational principles, established by English Courts ⁽²⁶⁾. US law ⁽²⁷⁾ foresees extra-contractual protection (from *tort liability*) in the case of *unfair refusal to settle*, unknown in English law which, however, rejects an absolutist interpretation of the *c.c.c.*

The judgment delivered by the London Court of Appeal in the SCOR case focused on three crucial aspects of reinsurance that have been observed on an international level in the last twenty years: (a) the implications of the *follow the settlement* clause; (b) the problem of reimbursement of legal expenses borne by the reinsured in opposing the claim of the insured; (c) the correlation between the *follow settlement* clause and other clauses (*claim cooperation-claims control clause*) capable, taken into consideration together, of limiting the former (*f.s.c.*).

The most evident consequence of the *f.s.c.* is in the changed ascription of the burden of proof favoring of the ceding-insured party ⁽²⁸⁾. This effect stems from the *f.s.c.*, considered *per se*, also in the

⁽²⁶⁾ In *Reinsurance Law*, cit., C.4.3-07, the authors distinguish the clauses forcing the ceding-insurer to comply with certain unavoidable obligations, from those generically imposing obligation to cooperate. «Two lines of authority – state the authors – would suggest that the reinsured's duties under claims clauses are not necessarily absolute. The first of these lines [...] held that it is the assured's duty to comply exactly with the requirements laid down by the insurer whether or not the insurer suffer loss by the assured's failure to comply». The Court of Appeal, however, in *Welch V. Royal Exchange Assurance* [1939] 1 KB 294, acknowledged that «the insurer does not have an absolute right to demand information, and that there are reasonableness limitations», without, however, any further specification.

⁽²⁷⁾ *Reinsurance Law*, cit., C.4.3-08.

⁽²⁸⁾ See previous notes 11 and 12. This aspect, of fundamental importance, is emphasized in *Reinsurance Practice and the Law*, cit., 1993 – 151/15 6/2 remarking the overruling, caused by the “*f.s.c.*” of the previous jurisprudential orientation expressed in *Re London County Commercial Reinsurance Office Ltd.* [1922] 2 Ch 67 [1922] 10 Ll. L. Rep. 370). In the case *Charman v. Guardian Royal Exchange Assurance plc.* [1992] 2 Ll. L. Rep. 607 the reinsurers, opposing the claim settlement which occurred after hurricane Hugo, challenged the reinsured to prove that their *adjusters* had settled the

presence of a *claim cooperation clause*, though presented as a *condition precedent*, limited, however, to the sole (observed) obligation of promptly informing the reinsurer regarding claims which occurred during the period of validity of the contract, consequently affecting the reinsurance contract. The reinsurer, promptly informed about the claim, may refrain from compensating the insured, only by proving that the *settlement* was not carried out *honestly* (i.e., it was fraudulent), or that it was not concluded in a *business-like fashion*, or in other words, that commercial parameters of judgement commonly accepted in market transactions ⁽²⁹⁾ had been violated. Otherwise, the reinsurer will have to compensate the reinsured.

The *follow settlement* clause is so diffused and rooted in the field of reinsurance that in the United States of America it is an *implied term*. Therefore, it is considered included in a contract, even in the

claim made by the insured “*properly and with due care*” (*The law of Reinsurance*, cit., 218 and following.). The reinsurance slip stated: «*Subject to the same terms, conditions, definitions, warranties [...] as the original policy and to follow ... in so far as applicable including settlements [...]*». Lord Judge Webster, facing some aspects already dealt with in the case *ICA v. SCOR*, reaffirmed the following principles (*The law of Reinsurance*, cit., 219): (i) the reinsured party complies with his own *business obligation* simply appointing a *reputable loss adjuster* (LI. Rep. 1992, 612). «*Reinsureds – the Judge stated – are to be identified with the conduct of their loss adjusters and any other agents they employ for the purpose of making the settlements [...]* Thus – some commentators have added – *the reinsured was under an obligation to appoint a loss adjuster in a businesslike way, and the reinsured was obliged to settle the claim in a businesslike way*» (*ibid.*, 612). With regard to the burden of proof Lord Judge Webster (*ibid.*, 613) states that «*[...] the essential element of the follow the settlement clause is that the reinsurer puts his trust in the reassured; but a requirement that the reassured should have to prove that that trust is justified is quite inconsistent with the existence of such trust at all [...]* In other words – Lord Webster concluded – *there is a presumption that the reassured is entitled to call upon the reinsurer to follow the settlement, so that if an issue arises either as to good faith or as to the fact that the settlement was made in a businesslike fashion, the burden must lie on the reinsurer. I therefore agree [...]* with the judgment of Justice of Appeal Hunter in the *Hong Kong Court of Appeal in Insurance Co. of the State Pennsylvania v. Grand Union Insurance and Lowndes Lambert Construction Ltd.* [1990] LI. L. Rep. 208 at 223-224».

⁽²⁹⁾ Lord Goff (see *ICA v. SCOR (UK) Reinsurance Co. Ltd.* [1985] 1 LI. Rep. 330) stated that «*[...] the effect of a clause binding reinsurers to follow settlement of the insurers, is that reinsurers agree to indemnify insurers in the event that they settle a claim by their assured, i.e. when they dispose, or bind themselves to dispose, of a claim, whether by reason of admission or compromise, provided that the claim so recognised by them falls within the risks covered by the policy of reinsurance as a matter of law, and provided also that in settling the claim the insurers have acted honestly and have taken all proper and businesslike steps in making the settlement*».

absence of an explicit reference to it ⁽³⁰⁾. A principle of this sort is not found in English *case law* where, though, it is stated that, in the presence of a *follow settlement* clause, the reinsured has the right to be compensated by the reinsurer, only if he can arguably prove the correctness and enforceability of the *settlement*.

To quote Lord Judge Turkey ⁽³¹⁾, by the effect of the *f.s.c.* «*the insurer (ceding-reinsured party) did not have to show that the claim that he had settled in fact fell within the risks covered by the reinsurance, but only that the claim which he recognised did or arguably did [...]. That and the need for the insurer to have acted honestly and taken all reasonable and proper steps in settling the claim provided adequate protection for the reinsurer [...] reinsurers are bound by reasonable compromises on liability and quantum between insurers and their assured under the terms of the original policy ... the insurer does not have to prove that if the original claim was fully argued it would in fact have succeeded [...] the reinsurer cannot require the insurer to prove that the assured 's claim was in fact covered by the original policy, but requires him to show that the basis on which he settled, it was one which fell within the terms of the reinsurance as a matter of law or arguably did so*».

At first instance, even more incisively, Judge Kealey ⁽³²⁾ ruled that «*the effect of the words "to pay as may be paid thereon" was to bind reinsurers to a compromise by the insurers of the question of the amount of the claim, so that, provided that the insurers could establish a loss of the kind insured and reinsured, and that the reinsured*

⁽³⁰⁾ Authoritative author M.A. CLARKE, *The law of insurance contracts*, LLP 2004, 27, 24/8 (27-4c) under the heading «*The reinsurer 's duty to follow settlements*» wrote that «*in New York it has been held that a duty of this kind (that is, the reinsurer's duty to "follow the settlement") is in the very nature of reinsurance, whether facultative or treaty and that, in the absence of an express undertaking to follow settlement, one will be implied*». In a note the author quotes *Aetna CO. v. Home Ins. Co.* [1995] IJILSDNY, 27 March 1995). Cf. California: *at one time the Courts indicated that the «follow the settlements» was implicit in the market practice and custom, especially in London, but more recently the Courts have had «second thoughts» about this; it is possible in principle but unresolved whether the implication was sufficiently established by market practice and custom: National American Ins. CO. V. Certain Underwriters at Lloyds of London* 93 F 3d 529 (9 Circ. 1996-re).

⁽³¹⁾ Court of Appeal 6 april 2004 *Assicurazioni Generali S.p.A. v. CGU International Insurance Plc.* [2004] Ll. L. Rep. 457.

⁽³²⁾ *Assicurazioni Generali S.p.A. v. CGU International Insurance Plc. QB division - Comm. Court Ll. Rep.* [2003], 726.

had acted honestly and had taken all proper and businesslike steps to have the amount of the loss fairly and carefully ascertained, the reinsured was relieved from the obligation of proving the true quantum of the loss».

All reviewers⁽³³⁾ have emphasized these evaluation criteria, fundamental from the point of view of matter and proof. According to the aforementioned *case-law*, the *settlement* (including – as is customary in Italy – also the compromise – *compromised settlement*) is binding and unchallengeable for the reinsurer (as long as it is free of fraud and commercially adequate – *business-like*) even if, at a later stage, it may emerge that the insurer was not bound to settle the claim⁽³⁴⁾.

⁽³³⁾ «*Robert Goff LJ* – see *Reinsurance Practice and the Law - LLP - 1997 - 15.2/15.8* – thus draws a distinction between what the reinsured has to show as a matter of law, i.e. that the claim falls within the terms of the reinsurance contract, and what he must show as a matter of fact, i.e. that he has taken a proper and businesslike approach to the settlement of the underlying claim, even if it should turn out later that he was in fact not liable to the original insured. The reinsurer cannot seek to go behind the reinsured's settlement of the original insured's claim, at least in the absence of evidence of fraud or collusion: he must rely on the reinsured's professionalism. The reinsurer is not, however, precluded from arguing that the reinsurance contract, on its true construction, does not cover the underlying loss. Such fine distinctions require some justifications. The justification lies partly in market history: *Robert Goff LJ* traced the reactions of the reinsurance market to the various interpretations which had been put to the phrases "pay as may be paid" precisely because *Chippendale v. Holt* had held that a "pay as may be paid" clause did not prevent a reinsurer from arguing that there was no liability on the reinsured under the original policy. The change of wording "to follow the settlements" was designed precisely to stop the reinsurer going behind the reinsured's settlement of the underlying claim».

⁽³⁴⁾ The authors of *Reinsurance Practice and the Law* (cit., 15-2/15-11) referring to Lord Justice Evans's decision in *Hiscox V. Outhwaite* (N.3) [1991] 2 LI. Rep. 524 (Q.B. Com. Ct), state: «[...] Many settlements by reinsured might involve compromise both of liability and of quantum, and to permit reinsurers to argue about the construction of the original policy would destroy the value of the "follow the settlement" provision [...] In other words, the reinsurer is not entitled to have the question of the reinsured's legal liability to the original insured re-argued in proceedings between the reinsurer and the reinsured: the reinsured may compromise questions of liability in exactly the same way as questions of quantum, provided, of course, that such compromise are honest and businesslike». J. Butler and R. Merkin (*op. cit.*, C.I.3-08) agree, «regardless of whether the Court might hold, if the issue was fully argued before it, that as a matter of law the claim would have failed». P.T. O'Neill and J.W. Woloniecki (*op. cit.*, 180,5-17), on the same line, quote the following passage from the motivation of the decision delivered in *ICA v. SCOR* [1985] I LI. L. Rep. 312-330 by R. Goff: «*The clause* (the *f.s.c.*) presupposes that reinsurers are entitled to rely not merely on the honesty, but also on the professionalism of insurers, and so is susceptible of an implication that the insurers must

It has been noted ⁽³⁵⁾ that both insurance and reinsurance contracts belong to the category of *contracts of indemnity* requires, in compliance with the principle of indemnity, all in line, also from a reinsurance point of view, with the criterion of *business obligation*.

In conclusion, the main novelty of the *f.s.c.* is shifting the burden of proof to the reinsurer. The other canonical principles are retained, as confirmed by the House of Lords in *Hill v. Mercantile & General* ⁽³⁶⁾.

An important contribution to this issue has been given by the Court of Appeal of Hong Kong, which was called to judge [in the case of *ICSP v. Grand Union* ⁽³⁷⁾] on the significance of the clause

have acted both honestly and in a proper and businesslike manner [...] furthermore, in my judgment, if insurers have so settled a claim, acting honestly and in a proper and businesslike manner, then the fact that reinsurers may thereafter be able to prove that the claim of the assured was fraudulent does not of itself entitle reinsurers not follow the settlement, as they have contracted to do». In the case in which the settlement claimed from the unaware insurer is proved to be fraudulent, the only remedy – in Lord Goff's opinion – would be to take action against the insured party, who has unlawfully defrauded insurers and reinsurers.

⁽³⁵⁾ P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 175.

⁽³⁶⁾ *Hill v. Mercantile & General* [1996] L.R.L.R. 341 where Lord Mustill stated (*ibid.*, 350): «*There are only two rules, both obvious. First, that the reinsurer cannot be held liable unless the loss falls within the cover of the policy reinsured and within the cover created by the reinsurance. Second, that the parties are free to agree on ways of proving whether these requirements are satisfied. Beyond this, all the problems come from the efforts of those in the market to strike a workable balance between conflicting practical demands and then to express the balance in words*». In the commentary of *The Law of Reinsurance* (186) the authors (185) specify that Lord Mustill distinguished three different aspects in the *follow settlement clause* in *Hill v. M & G*, stating that: «(1) *loss settlements, including compromise settlement, were binding on the reinsurer (2) provided they were within the terms of the original policies [...] and (3) provided they were within the terms of the reinsurance*». The commentators added that «*Lord Mustill said [...] that the two provisions (2) and (3) did not emasculate the "follow the settlements" language. The "follow the settlements" had to be read as a whole. Lord Mustill's view of the "follow the settlements" clause is the most significant difference between the Court of Appeal judgment and that of the House of Lords*».

⁽³⁷⁾ *Insurance Co. of State of Pennsylvania v. Grand Union Insurance Co. and Lowndes Lambert Construction Ltd.* In LI. L, Rep. 1990 - I - 208. In its introduction, the decision (LI. L, Rep. [1990] 210) states that ISCP's reinsurance included the *full reinsurance clause*, here quoted: «*[...] the reinsurance is subject in all respects to the same terms and conditions, [...] and to follow the settlement of the Insurance Company of the State of Pennsylvania and to bear its proportion or any expenses incurred whether legal or otherwise in the investigation and defence or any claim thereunder*». This stated, quoting page 220 of the judgment: «*The aims or such conditions are these: (1) To avoid the expense of multiple claims enquiries by different insurers and reinsurers in the*

«*this reinsurance is subject in all respects to the same terms and conditions [...] and to follow the settlements*».

Far-sightedly, the Court, extending the range of enquiry, acknowledged that the objective of the *f.s.c.* clause is: 1) to avoid double costs of proceedings, reducing expenses for insurers and reinsurers; 2) to simplify and speed up *claims procedures*; 3) to reduce the possibility of disputes; 4) in conclusion, to allow immediate cash transfer from the reinsurers to the ceding-reinsured party, once the procedure of claim settlement has been duly carried out.

That being stated, the Court of Appeal rejected all objections raised by the reinsurers, Grand Union, stating, first of all – following the decision ICA-SCOR28 – that, in the presence of the «*follow the settlement clause*» (not weakened by the *claim cooperation clause*), it is up to the reinsurer to prove his own non-responsibility, by demonstrating that the *settlements* carried out by the ceding-insurer were fraudulent, or not «*proper and businesslike*»⁽³⁸⁾.

Delivering again on the case ICA v. SCOR, the Court of Hong Kong concluded, somewhat bluntly, that «*The reinsurers' obligation is to follow the settlement [...]*», adding that the reinsurer's expecta-

chain. (2) To simplify and hasten the claims procedures. (3) To reduce or avoid the possibility of disputes arising between reinsurers in the chain, and (4) to have an immediate flow of funds through the chain when a claim is agreed to be settled. If a reinsurer wishes to be involved in the claim procedure, he will require a claims co-operation clause to be inserted».

⁽³⁸⁾ The objections made by Grand Union are summarized on page 215 of the L.L. Rep. of the judgment delivered by the Court of Appeal of Hong Kong. Said objections were evaluated by the Court based on the interpretation of the *f.s.c.* in the decision ICA v. SCOR, and the Court delivered - in the absence of a *c.c.c.* or other antithetical clauses – a judgement full of points in favour of the ceding-reinsurer. «*In that case – as ruled by the Court of Hong Kong, where English Law is still observed, even if it is Chinese territory – the insurer had paid on a fraudulent claim and it was held that even so the reinsurer had to follow the settlement because it was made honestly and in a proper and businesslike manner. [...] There are two further matters. First, the burden of showing that the claim is not within the risks covered by the reinsurance or that the reinsured had not acted honestly or in a proper and businesslike manner in making a settlement rests upon the reinsurer who seeks to avoid liability. This [...] gives proper commercial effect to that provision [...] It follows from what was said in the SCOR case that he cannot seek to avoid liability simply by seeking to rip up the settlement by showing that in fact and only in fact that the insurer could have defeated the claim. It follows that when Lord Justice Robert Goff speaks of claims which fall within the policy of reinsurance he is referring to the terms of the policy of reinsurance and not the detailed terms of the original insurance incorporated therein. Were it otherwise he would be nullifying the conclusion to which he had already reached*».

tion of compelling the ceding-insurer, always and in any case, even in the lack of a (clearly expressed) *c.c.c.* to rigorously demonstrate, case by case, point by point, that the settlement concluded with the insured, for which compensation is claimed from the reinsurer, is foreseen in the coverage and is adequate, is *valueless and meaningless*; if such objection were welcomed, the “*follow settlement*” clause would be annihilated, without any justification ⁽³⁹⁾.

The judgment of the Court of Appeal of Hong Kong was seen favourably in the literature ⁽⁴⁰⁾ and quoted by Lord Justice Webster in the case of *Charman v. Guardian Royal Exchange Assurance Plc.* ⁽⁴¹⁾. Confirming that, due to the «*follow settlement*» clause, the burden of proof falls upon the reinsurer, the judge ⁽⁴²⁾ expressed the following motivation: «[...] *the essential element of the follow the settlements clause is that the reinsurer puts his trust in the reassured; but a requirement that the reassured should have to prove that that trust is justified is quite inconsistent with the existence of any such trust at all [...]*».

The obvious difficulties expressed by certain underwriters [especially those in *run-off* ⁽⁴³⁾], a term used to describe ceased underwri-

⁽³⁹⁾ *ICSP v. Grand Union Ll. Law* [1990] Rep. I - 224: «*The reinsurer's obligation is to follow the settlement. If he wants the right to be consulted, he can try to include a claims cooperation clause in his cover. But [...] without that, [...] to put the insurer to proof in respect of every claim that (a) it is within the policy and (b) that the settlement is proper [...] is valueless and meaningless. It seems to me in this field both sensible and economical for the lead reinsurer to be trusted to do all the necessary investigations. Repetition down the line is absurd, and where, as here, the reinsurance cover spans the globe it is ruinous in cost. [...]*».

⁽⁴⁰⁾ P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 218. The authors reaffirm that «*there is no logical inconsistency between the 'follow the settlement' and the "claim cooperation clause" in the SCOR case*» (*op. cit.*, 187).

⁽⁴¹⁾ *Charman v. Guardian Royal Exchange Assurance Plc.* [1992] 2 LI. Rep. 607.

⁽⁴²⁾ P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 219.

⁽⁴³⁾ In *Reinsurance Practice and the Law*, cit. (Cap. 22-22.1) it is stated: «*22.1.1 Reasons to run-off. The expression "run-off" [...] most commonly it is taken to refer to the situation where an insurance or reinsurance company or Lloyd's syndicate has withdrawn from active underwriting. The business [...] written in the past [...] will continue to generate liabilities and it is the administration of such liabilities (actual or potential) with which the run-off is concerned. The reason for [...] going into run-off will vary and will play a part in determining the manner in which the run-off is handled. [...] where there may be uncertainty regarding whether there are sufficient funds to settle in full all current and future claims, the decision to go into run-off will be related either to immediate cash-flow problems or, which is more likely, to doubts about the adequacy of*

ting, that is, withdrawal from the market, often concealing serious financial difficulties] led to a proliferation of reinsurance disputes in London and elsewhere.

Recently, as an effect of the *full reinsurance clause*, combining the *as original* and *f.s.c.* clauses, charging the reinsurer also with costs borne by the ceding-insurer to object to the claims made by the insured, the correspondence of reinsurance with insurance has become, from an economic point of view, closer and closer; legally, according to the SCOR case, litigation costs may be indemnified only if the reinsured party's defence line, pending, has been dictated by the reinsurer.

In *Gan Insurance v. Tai Ping* ⁽⁴⁴⁾ the reinsurers, Gan, accused the ceding-insurer (invoking the *f.s.c.*) of having failed in their duty «*in the investigation and assessment of any loss and/or circumstances giving rise to a loss*», and of not having acted «*in a proper and business-like manner*», but they lost in both the first and the second instance judgements.

On appeal, Lord Justice Mance ⁽⁴⁵⁾ ruled that, given the obligation to carry out an «*investigation of any loss*» before settling a claim, the ceding-reinsured party was bound to examine «*all matters relevant to a claim*» thoroughly, including the cause, to allow the reinsurer to comprehend wherefore a claim had been settled, understanding the «*nature, scope and amount of any loss and whether it falls within the policy cover*».

established reserves combined with an inability to cover such reserves out of capital or current profits. Once the decision to go into run-off has been taken, the reinsurer's priorities will inevitably change, particularly when a reinsurer ceases writing all new business because there is no need to foster long-term market relationships. As an ex-reinsurer, the primary objective will generally be to minimise remaining liabilities and daily administrative costs».

⁽⁴⁴⁾ In *Gan Insurance v. Tai Ping* [2001] Ll. L. Rep. IR, 667 the "c.c.c." clause stated: «*Notwithstanding anything contained in the reinsurance agreement and/or policy wording to the contrary, it is a condition precedent to any liability under this policy that (a) the reinsured shall, upon knowledge of any circumstances which may give rise to a claim against them, advise the reinsurers immediately, and in any event not later than 30 days. (b) The reinsured shall co-operate with reinsurers and/or their appointed representatives subscribing to this policy in the investigation and assessment of any loss and/or circumstances giving rise to a loss. (c) No settlement and/or compromise shall be made and liability admitted without the prior approval of reinsurers. All other terms and conditions of this policy remain unchanged*».

⁽⁴⁵⁾ *Gan Insurance V. Tai Ping Insurance* (N3) in [2002] Ll. Rep. LR., 612.

Notwithstanding this, the judge reaffirmed that the reinsurer ⁽⁴⁶⁾ has the burden of proving that the ceding-insuring party, in carrying out the *settlement* of a claim with the insured, did not act *in a proper and business-like manner*. This is the only parameter – which cannot be replaced by different criteria of evaluation– to which (being a judgement *de facto*, not admitting any considerations *de iure*), the reinsurer cannot superimpose his own different evaluation criterion of the *settlement*. So, the «*follow the settlement clause*» is a way of proving that the occurrence falls within the original and reinsurance contract.

More recently, in the aforementioned *WASA v. Lexington* case, the Court confirmed the two conditions laid down in the *SCOR* case, which «*allow the reinsurer to rely on the clauses and rules set out in the reinsurance contract in order to predict if and how much he has to reimburse the reinsured, but with the clarification that the interpretation of the reinsurance contract must, in principle, follow the one adopted to read the terms of the insurance contract*».

The Court did not hold that it implies the presumption of back-to-back cover necessary in order to argue that the meaning of a specific clause (i.e., the period clause) in the reinsurance matched that of the period clause in the direct policy, with the consequence that it «*may well be that the circular back-to-back presumption will gradually be side-lined*» ⁽⁴⁷⁾. The House of Lords ⁽⁴⁸⁾ analysed whether the terms of the reinsurance are to be constructed identically to those of the direct policy even if contracts are subjects to different legislation. In the Court's reasoning, the purpose of the «*follow the settlement clause*» is to ensure that insurance and reinsurance contracts cover the same risks, with the effect that reinsurers are obliged to pay when the reinsured have paid, but the reinsurers are not obliged to indemnify the insurers owing to the fact that they act in good fai-

⁽⁴⁶⁾ On commenting this decision, P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 199/5-36, resume the judgment delivered by the Court of Appeal of Hong Kong in the case, mentioned previously, *Insurance Co. of the State of Pennsylvania v. Grand Union Insurance* [1990] Ll. Rep. 208.

⁽⁴⁷⁾ Ö. GÜRSES-R. MERKIN, *op. cit.*, 387.

⁽⁴⁸⁾ *Wasa International Insurance Co Ltd v. Lexington Insurance Co* (2009) UKHL with the comment of Ö. GÜRSES, *The construction of Terms of Facultative Reinsurance Contracts: Is Wasa v. Lexington the Exception or the Rule?*, in *The Modern Law Review*, 2010 73(1), 119-140.

th if the loss does not fall within the scope of the reinsurance or is «arguably so» it. Thus, by «*agreeing to follow the settlements*» clause, the reinsurers thereby agree to indemnify the reinsured where the latter settles the assured's claim in a business-like manner, without strict proof of strict liability, as long as the loss falls within the scope of the reinsurance contract or arguably does so⁽⁴⁹⁾. In the same way, the judgment of a competent foreign Court is not be regarded as conclusive of reinsurer's liability, also in the presence of a follow the settlement clause⁽⁵⁰⁾.

In *Astra Zeneca v. XL Insurance Bermuda*⁽⁵¹⁾, the Commercial Court held that proof of "actual liability" of the insurers is not required and «arguable» liability is sufficient to trigger indemnity obligations⁽⁵²⁾.

3. *The «Follow the Leader» Clause* — The *follow the leader* clause can be applied differently, depending on whether it focuses on the implementation phase of a reinsurance contract or, once the contract has been signed, binds the other reinsurers (*the following market*) to follow decisions made by the leading underwriter in the management and settlement of claims.

With regard to «*The leading underwriter and the following market*»⁽⁵³⁾, British doctrine started examining the new problems raised (i) by the reinsurance *slip* being issued by the *leading underwriter*; (ii) the introduction of modifications to said *slip* by the leading underwriter, conforming to the *leading underwriter clause* or a *market agreement* and (iii) settlement of claims carried out by the *leading underwriter (l.u.)*, according to a clause in the *slip*, binding the *following market* to comply with it.

The *follow the leader clause* (F.L.C.) has been introduced into the reinsurance market so as to allow the *leading underwriter* to negotia-

⁽⁴⁹⁾ Ö. GÜRSES, *The construction*, cit., 120.

⁽⁵⁰⁾ K. NOUSSIA, *Reinsurance Contracts and the Myth of "Automatically" Guaranteed Coverage*, in *Business Law Review*, July/August 2008, 161.

⁽⁵¹⁾ [2013] EWHC 349 in Lloyd's Rep. (2013) 14.

⁽⁵²⁾ A. FENTON, *The nature and extent of a reinsurer's liability and the effect of "follow settlements" clauses*, in *Diritto e fiscalità dell'assicurazione*, 4/2013, 530-543.

⁽⁵³⁾ P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 96; J. BUTLER-R.M. MERKIN, *Reinsurance Law*, cit., A.5.l8; *Reinsurance Practice and the Law*, cit., 15.4/15-37.

te, in the first place, the terms of the reinsurance contract with the reinsurer, adding, on the completion phase, certain modifications binding all parts involved, insured, reinsured and reinsurer, also with one another⁽⁵⁴⁾.

Noteworthy, it has been noted the trustworthy nature of the tasks assigned by the *f.s.c.* (55) to the *leading underwriter*, but there are contrasting opinions on whether the *leader* should be appointed (mandatory) *agent* of the reinsurers, which is unconceivable in the initial phase of *risk placing* (56).

The significance and binding forces of the *leading underwriting clause* depend, of course, on the way it is conveyed and on its aim (*scope and terminology*) (57).

The possibility of *duty of care* falling upon the *leader* and meant to protect the «*followers*» with regard to the initial evaluation of a

(54) J. BUTLER-R.M. MERKIN, *Reinsurance Law*, cit., A.5.1-18a: «*The binding effect of a leading underwriter clause was confirmed in Roadworks (1952) Ltd. v. Chapman [1994] 2 Ll. Rep. 99. In that case Judge Kershaw held the slip constituted both the terms of the contract between the underwriters and the assured, but also evidence of an agreement between the underwriters themselves whereby the leading underwriter is designated as having authority to vary the contract on behalf of the following market*».

(55) J. BUTLER-R.M. MERKIN, *Reinsurance Practice and the Law*, cit., 15.4/15-37: «*The leading underwriter is a fiduciary and owes special duties to his principals (the following underwriters) [...] the issue on which the case-law is divided is whether the leading underwriter owes a duty of care to the following market*». The authors quote *Mander v. Commercial Union*, in which Lord Justice Rix gave a negative opinion, but also add (*ibid.*) that «*[...] the position may change post placement [...] in the event [...] that the l. u. is negligent in carrying out his duties, the followers can sue for damages. In Roar Marine Ltd. v. Bimeh Iran Insurance Co. Ltd. (1998] 1 Ll. Rep. 423, Mance considered that "The Leegas" supported the view that the leading underwriter owes a duty of care to the following market*».

(56) *Mander v. Commercial Union Assurance Co. Plc.* [1998] LL. Rep. IR 93 (Q.B. Cd). Lord Justice Rix (143) decided that «*[...] a leading underwriter at any rate under an open cover is not constituted the agent of the following market by reason merely of a leading underwriter clause [...] Rather the following market agree, by subscribing to the cover, that they will be bound by a declaration falling within the scope of the cover and agreed by the leading underwriter: the agreement of the leading underwriter works as a "trigger" rather than as an act of agency*».

(57) *Barlee Marine Corporation v. Mountain* ("The Leegas" [1987] 1 Ll. Rep. 47) in contrast with *Inversiones Mauria S.A. v. Sphere Drake Insurance Co. (The Dora)* [1989] 1 Ll. Rep. 69. In the case of "The Leegas" the *leading underwriter* had extended all four coverages granted to the ship (body – freight agreed for time charter and voyage charter – gain loss). Lord Justice Hirst judged that the *leader* was allowed to apply this important, contractual modification, based on the *leading underwriter clause*, because the clause allowed him to negotiate, *amendments, additions and deletions* without any restrictions.

risk and estimate of a premium, when placing risk, is ruled out by the doctrine ⁽⁵⁸⁾, even if contemplated extra-contractually. Such exclusion has been motivated quoting the *Caparo v. Dickman* ⁽⁵⁹⁾ judgment, whereby *auditors* appointed by a company to assess the economic solidity of certain shares (which then collapsed in the stock exchange) to be purchased by a third party were deemed not responsible.

The authors also state that ⁽⁶⁰⁾ due to the *misrepresentation* given by the *broker*, which damaged the *leader*, both he and the *followers* can contest the contract.

An important aspect regarding the abovementioned problem regards the so-called «*signing down*» practice, occurring when, in the case of an initial excess of subscribing capacity, the *broker* – leaving the risk share undersigned by the *leader* unmodified – has to lower the shares of the other followers, due to oversubscription.

The practice of «*signing down*» has been acknowledged as legitimate for the broker, and binding for insurers and reinsurers, as it is in line with consolidated practice in the London market ⁽⁶¹⁾.

The «*leading underwriter clauses*» affect the drafting of a contract as well as the subsequent implementation phase, when they assign the *leader*, the management and settlement of claims, binding co-insurers and/or co-reinsurers to comply with his decisions ⁽⁶²⁾.

⁽⁵⁸⁾ P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 97.

⁽⁵⁹⁾ *Caparo v. Dickman* [1990] 2 A.C. 605 quoted in support of P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 97 (3-48).

⁽⁶⁰⁾ P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 99 (3-49). The authors quote the decision *Aneco v. Reinsurance Underwriting Ltd. v. Johnson v. Higgins* [1998] 1 Ll. Rep. 565; [2002] 1 Ll. Rep., 157 and quote, to corroborate it, (*ibid.*, 101) Lord Mustill's decision in the "Zephir" case [1985] 2 Ll. Rep., 539 and the *Aneco v. Johnson V. Higgins sentence* [1998] 1 Ll. Rep., 565; [2000] Ll. Rep. IR 12 (CA) - [2002] Ll. Rep. IOR 91 and conclude that «*If there is no fair representation to the leader because of a misrepresentation, then the (different) representation to the follower is also untrue*» so that the *misrepresentation* directed to the *leader* is extended to the *co-underwriters*, with a liberating effect for all parties. If this were not the case, the two commentators observed, a careless *broker* could place 5% of a *bad risk* with the *leading-underwriter*, placing then the remaining 95% of the risk on the market, unfairly depriving all the other reinsurers of the right to contest (*avoid*) the contract as well, for *misrepresentation*.

⁽⁶¹⁾ *General Reinsurance Corporation v. Forsakrinsaktiebolaget Fennia Patria* commented in J. BUTLER-R.M. MERKIN, *op. cit.*, A.5.1-18B under the heading «*Nature and legality of signing down*».

⁽⁶²⁾ «*The binding effect of a leading underwriter clause was confirmed in Roadworks (1952) v. Charman [1994] 2 Ll. L. Rep. 99 (see Reinsurance Law, cit., A.5.1-*

The «*follow the leader*» clause⁽⁶³⁾, therefore, might generate certain problems among reinsurers – normally in accordance amongst themselves, although it may happen that a reinsurer objects to a leader’s decisions. This condition is very similar (but not identical) to the difficulties faced by the reinsured in getting compensation from the reinsurer once the claim with the insured party (or parties) has been settled.

The meaning of the clause was established in the *Roar Marine Ltd. v. Bimeh Iran Insurance Co.* case⁽⁶⁴⁾. The dispute started regarding the breakdown of a ship’s engine, deemed refundable by a *loss adjuster* appointed by the *leader*, since it was caused by *sea-peril-crew negligence* (corresponding to the notions of an accident during navigation – see art. no. 521 of the Italian Maritime Code – and nautical fault – see art. no. 524 of the Italian Maritime Code), specified in the policy as being covered. The claim was settled by the leader and the following market, but contested by the co-insurer, who claimed that the breakdown had been caused by wear and tear, and thereby it was not refundable according to the contract. The opposing co-insurer lost the case, with a summary judgment delivered by Lord Justice Mance.

The judgment acknowledged the *follow the leader* clause as a tool of negotiation for all contractors⁽⁶⁵⁾, highlighting the *obvious com-*

18A). In that case Judge Kershaw held that the slip constituted both the terms of the contract between the underwriters and the assured but also evidence of an agreement between the underwriters themselves whereby the leading underwriter is designated as having authority to vary the contract on behalf of the following market».

(63) In P.T. O’NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, the authors (107-3/5) quote the following clauses: «*Claims to be agreed by Lloyd’s and Company and as such to be binding on all underwriters*» or «*All underwriters subscribing hereto to follow all claims settlements (including ex-gratia) approved by two leading Lloyd’s Underwriters hereto plus LUCRO (now LCO) to be binding on all underwriters*». The clauses represent the overcoming of the principle «*each for his own*», confirming the lack of passive solidarity among insurers and reinsurers.

(64) *Roar Marine v. Bimeh Iran Insurance Co.* [1998] 1 Ll. Rep. p. 423 commented in P.T. O’NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 108. The clause stated, «*It is agreed with or without previous notice to follow leading British Underwriters in regard to agreements, alterations, extensions, additions [...] and also in regard to all decisions, survey ... and settlements in respect of claims and returns, but excluding ex gratia and without prejudice settlements*». P.T. O’NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 104 nota 69, remark that Lord Justice Mance [1998] 1 Ll. Rep. 423 – stated that «*The leading underwriter clause imposed a duty of care upon the leader in respect of claims settlements*».

(65) *Roar Marine v. Bimeh Iran-Queens Bench Division* 26 November 1996 in Ll. L. Rep. [1998] 1, 427 where it is stated: «[...] there is nothing in the wording of the “fol-

mercial purpose of the clause in simplifying administration and settlement⁽⁶⁶⁾, reproaching the opposing co-insurer not so much for attempting to interpret the clause, as for distorting its meaning⁽⁶⁷⁾ with the intent of obstruction.

Considering the *leading case* Insurance Company of Africa v. SCOR (UK) mentioned above several times, the observations regarding the difference between the *follow the leader* clause in reinsurance and the *follow settlement clause* (*f.s.c.*) deserve a mention. as Lord Justice Mance acutely observed, the crucial point is in the mutuality of interests, unailing in co-insurance, but in reinsurance only found in the case of *back-to-back* coverage⁽⁶⁸⁾.

On examining objections raised by co-insurers Iranian Insurers Bimeh Iran Insurance Co., regarding the *settlement* of a claim, the Judge rejected the arguments on the grounds that the *follow the leader* clause does not require, as a condition of validity for the co-insurers regarding the *settlement* carried out by the *leader*, that the lea-

low the leader" clause to assist the defendants. Its clear prima facie effect is to entrust to the leader all decisions, matters relating to survey [...] and claims settlement. The commercial reasons why both the insured and the following market should find advantage in such an arrangement are obvious. From insurers' viewpoint it is bound only to save time and cost, but must also make such co-insurance more marketable and attractive to those seeking insurance».

⁽⁶⁶⁾ *Ibid.*, Ll. L. Rep. [1998] I, 430.

⁽⁶⁷⁾ *Ibid.*, 429 «*The defendants are in reality seeking not to construe but to contradict the wording of the "follow the leader" clause. This is illegitimate in the context of custom and practice [...] It is a fortiori impermissible in so far as they seek to rely on the weaker conception of a suggested matrix of usual attitudes or behaviour. The only matrix of any real relevance in the material before me is, in my view, to be found in the obvious commercial purpose of the clause in simplifying administration and claim settlement. The defendants' construction undermines that purpose to a very fundamental extent».*

⁽⁶⁸⁾ «*The two contexts – see page 430 of the decision Roar Marine v. Bimeh Iran, cit. – are quite different. In the reinsurance context the insurer handles and is responsible for settlement of original incoming claims on which he then seeks to rely against his own reinsurer. In the present context there is mutuality of interest between insurers. Following insurers agree with the insured to be bound by settlements handled and made by their leading British co-insurer [...] Following underwriters accept both the advantages and any risks of the leading underwriter's handling of settlement and of other matters affecting them».* On commenting this judgment, P.T. O'NEILL J.W. WOLONIECKI (*op. cit.*, p. 109) remark that «*Mance distinguished the relationship of leader and followers from that of reinsurer and reinsurer. In the present case there was a mutuality of interest between the insurers, whereas in the reinsurance context the reinsured is seeking to rely upon his own conduct when seeking indemnification from the reinsurers».*

der acted «*in a proper and businesslike way*», since no conflict of interest is apparent.

Quoting the judgment delivered by Lord Justice Potter in the *Baker v. Black Sea and Baltic Insurance Co. Ltd.* case, Lord Mance stated that, in order to verify the correctness of the reinsured's behaviour in settling the claim, the conduct of the *loss adjuster*, along with that of other subjects involved, needs to be examined, but with the burden of proof falling, in any case, on the opposing reinsurer⁽⁶⁹⁾. These are unquestionable conclusions, based on the generally acknowledged principle, according to which, both in contractual (art. no. 1228 of the Italian Civil Code), and extra-contractual matters (art. no. 2048 of the Italian Civil Code), the leader answers for the behaviour of *servants* (called *preposés* in French Law).

4. *The Problem of Charging the Reinsurer with Reimbursement of Legal Expenses Borne by the Insurer-Reinsured in Opposing the Claims of the Insured* — In the absence of clauses (like the full reinsurance clause) that allow the reinsured to claim costs borne by the ceding-insurer to oppose the claim made by the insured, British Courts hold that the reinsurer is not required to indemnify the reinsured⁽⁷⁰⁾.

(69) *Baker v. Black Sea and Baltic Insurance Co. Ltd.* [1998] Ll. L. Rep. IR, 431: «*In relation to the test whether the reinsured has acted in a businesslike way, he is to be so identified with the conduct of his loss adjusters and any other agents employed for the purpose of making settlement. Thus, he must not only select and appoint his loss adjusters and/or lawyers charged with the effecting of the settlement in a businesslike way but is answerable for a failure on their part to act with good faith or in a businesslike manner. There is therefore a wide scope of persons whose conduct on behalf of the reinsured is potentially relevant. But sight should not be lost of the fact that what is at issue is a failure to act properly or professionally; and that the onus of establishing this, or an arguable case of this, rests firmly on the defendant raising the assertion*».

(70) The first example of this judgment is *Scottish Metropolitan Assurance Co. v. Groom* [1924] 19 LRLR 31. The controversy was about a case of *scuttling* provoked by the insured party to make a ship sink and claim indemnification. This being a fraudulent claim, not covered by the insurance contract (nor, consequently, by the reinsurance) the decision was based on the fact (deemed decisive and overwhelming) that, if the insurer had settled the claim, no claim could be made from the reinsurer. On commenting the decision delivered by Lord Goff, in *ICA-SCOR, J. Butler and R. Merkin* (*op. cit.*, C. 1.6-03), regarding *costs and expenses*, show their preference for the decision made at first instance by Lord Justice Leggat, who had established SCOR, the reinsurer, to entirely indemnify ICA, the reinsured, even beyond the maximum limit, for having «*forced the reinsured to incur unnecessary legal expenses*». Lord Justice

This issue, extended to whatever expenses or costs borne by an insurer condemned to settle a claim, favouring the insured, reoccurred in the abovementioned case, *ICA v. SCOR*, also with regard to the *f.s.c.* At first instance Lord Justice Leggat charged the reinsurer with a relevant amount (including legal costs) that the insurer-reinsured had been condemned to pay to the insured. The decision condemning the reinsurer was delivered, separating the principle, as an *implied term*, from a contractual context (well-established in Italian Law in the field of insurance, and applied by Lord Justice Leggat in reinsurance), according to which a reinsurer who exposes the reinsured to extra costs, forcing him to oppose the claim of the insured, subsequently welcomed by a judge, has to indemnify said costs, even if over the maximum limit.

In the Court of Appeal, two judges out of three decided on this point, only acknowledging – along with Lord Goff – that, if a reinsurer not only opposes a settlement, subsequently proved to be reasonable and complying with the reinsurance conditions by the reinsured, but also interferes with the management of the case involving the ceding-insurer and the insured, imposing a specific (losing) line of defence, in this case, all costs borne by the insurer-reinsured will be charged to the reinsurer ⁽⁷¹⁾.

Leggat's decision was shared only by Lord Judge Stephenson in appeal (*ICA-SCOR* [1985] 1, 324) with the following rationale: «*A contract of reinsurance is a contract of indemnity and the indemnity must, in my judgment, cover any payments made by the reinsured which are the reasonably foreseeable result, in arriving at a settlement of the insured's claim, of any request or requirement, expressed or implied, by the reinsurer [...] to the reinsured [...] I agree with the judge that the effect of SCOR's not approving the settlement ICA wanted to make on the basis of their loss adjuster's reports was to leave them with no alternative but to fight ATC' claim to judgment, that they were thereby compelled, not merely asked, to do so, and that the parties must be taken to have intended that ICA would do so at SCOR's expenses at least to the extent of their proportion of the risk, that expense including every amount which was normally within the province of the Liberian Court to award*». Stephenson was outnumbered by the other two judges, but his «*dissenting opinion*», however, closer to continental jurisprudence, has been shared by the authors of *Reinsurance Law*, cit. (C. 1.6-05) and it is not unlikely that, in future, as sometimes is the case in Great Britain, it may meet sufficient consensus, leading a higher order of judges to revise the existing *case-law* (only the House of Lords, Supreme Court since 2009, can modify its own decisions, but obviously has to comply with codified norms - *statutes*). See also K. NOUSSIA, *op. cit.*, 163.

⁽⁷¹⁾ In *Reinsurance Law*, cit., C. 1.6-04 the authors criticize the decision of the Court of Appeal in *ICA-SCOR*, stating that the *f.s.c.* and *c.c.c.* interact differently between one another. In their opinion, the reinsurer, having lost the case against the insuring party, for inflexibly forcing them to oppose the insured, should be condem-

In the United States of America, some insurers, foreseeing the possibility of a claim being made by the insured where their liability and, consequently, that of the reinsurers is disputable and problematic – in which case, therefore, in the case of a lawsuit with the reinsurer, recovering not only the amount paid out to settle a claim, but also other expenses may be difficult – often start a «*pre-emption coverage action for negative declarations*», or, more plainly a «*declaratory judgment*» (DJ), involving, if possible, the reinsurers, or at least informing them of the matter ⁽⁷²⁾.

It is a questionable practice ⁽⁷³⁾: it encourages litigation, to the extent of an uncontrollable «forum shopping», but it is also a direct consequence of difficulties often encountered in Common Law, where, due to the excessive rigidity of certain precedent cases, a legacy of the ancient, particularistic case-law, which is in need of revision, the traditional methods of *distinguishing*, of *eiusdem generis* interpretations and recourse to *implied terms*, are not able to give that update looked for by lawyers and judges with the addition of *ad hoc* clauses, or by starting expensive, extenuating trials.

ned to pay, if not extra costs beyond the maximum limit, at least those within such limit; such conclusion could arguably be supported, according to the authors, abiding by Lord Stephenson's thesis regarding «*sums reasonably paid in the normal course of disposing the assured's claim*». The Court of Appeal expressed a different opinion in *Baker V. Black Sea and Baltic General Insurance Co. Ltd.* [1995] 1 LI. Rep. 12 which – too meekly, at least in the opinion of Italian law experts – denied the existence of a «*general implied term for the payment of the reinsured's costs [...]*», considering «*insufficient market evidence to establish the existence of a customary implied term to this effect*».

⁽⁷²⁾ Cases of this kind are termed «*pre-emption coverage actions for negative declarations*», or, more simply «*declaratory judgments*» (DJs).

⁽⁷³⁾ P.T. O'NEILL-J.W. WOLONIECKI, *op. cit.*, 200, deny the existence in England, in the absence of contractual agreements in this regard, of a «*binding custom in the London market*», making recovery of costs incurred by the reinsurer in cases of declaratory judgements (DJs) promoted by the insurer as legitimate; the two experts quote the decision *Yorkshire Water V. Sun Alliance* [1997] 2 LI. Rep., p. 21 in which, with regard to *liability insurance*, the insured was denied compensation from the reinsurer for costs borne to limit damage caused by a flood in some land of his property, avoiding eventual damage to the neighbour's property, and, consequently, a law suit for damages. In the writer's modest opinion, this example, relevant regarding causality, does not apply in the same way with regard to costs allegedly borne in the name of a common interest.

i n t e r v e n t i

SPUNTI DI RIFLESSIONE SULLA CONDUZIONE DEI VEICOLI ALTAMENTE AUTOMATIZZATI NELLA CIRCOLAZIONE STRADALE IN UNA PROSPETTIVA DE IURE CONDENDO

VINCENZO BATTISTELLA

The essay aims to provide an analysis on the current legal framework of highly automated vehicles prospectively to autonomous cars. The author deals with the opportunity to carry out major amendments to the 1968 Vienna Convention on international road traffic in order to respond to technological changes up to when complete automation will replace human manpower. At the moment society is facing the so-called middle period in which are circulating simultaneously, traditional cars and semi-autonomous vehicles. The author believes in the necessity of a broad interpretation of the concept of driver in order to allow the circulation and experimentation of highly automated cars on the road. At the same time the definition of vehicle is likely to be interpreted as to extend it to driverless cars and fit to circulation. Although the role of the driver is expected to disappear, presently he participates in the conducting of the vehicles and the existing legal framework on road traffic may be adapted to the semi-autonomous vehicles until driverless cars will take over.

SOMMARIO — 1. Profili introduttivi sull'applicazione delle nuove tecnologie ai settori della navigazione e dei trasporti — 2. La conduzione dei veicoli altamente automatizzati nella circolazione stradale — 3. Gli emendamenti alla Convenzione di Vienna del 1968 sulla circolazione stradale internazionale anche alla luce di una prospettiva *de iure condendo* — 4. Osservazioni conclusive.

1. *Profili introduttivi sull'applicazione delle nuove tecnologie ai settori della navigazione e dei trasporti* — Il settore dei trasporti è stato oggetto di numerosi interventi volti a sperimentare l'applicazione delle nuove tecnologie ai sistemi di guida dei veicoli al fine di sviluppare in un futuro, ormai prossimo, un regime di guida autonomo, senza la presenza del conducente. Dal punto di vista giuridico sono emerse, sin da subito, delle perplessità in rela-

zione alla centralità del ruolo del conducente, fino ad oggi centro di imputazione delle situazioni giuridiche soggettive delle obbligazioni che nascono dalle manovre di guida, destinato gradualmente a ridimensionarsi fino a scomparire in favore dei sistemi intelligenti di trasporto pilotati da remoto. La figura del conducente è inoltre un requisito essenziale anche per la nozione di veicolo ⁽¹⁾. Come di solito avviene in momenti storici di passaggio, in attesa di una definizione del dato di fatto, ci si trova dinanzi a due possibilità: l'esigenza di legiferare contestualmente alla presentazione di un nuovo fenomeno, come è avvenuto per esempio in Germania, oppure l'opportunità di applicare nel periodo di transizione le norme previgenti attraverso il ricorso alla analogia, nelle more del raggiungimento di una delimitazione del fenomeno *in fieri* ⁽²⁾. Sotto l'aspetto storico si può con certezza afferma-

(1) La nozione di conducente è ricavabile dal combinato disposto dell'art. 1, lett. v della Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968 sulla circolazione stradale internazionale, secondo cui «*Driver means any person who drives a motor vehicle or other vehicle (including a cycle) or who guides a cattle, singly or in herds, or flocks, or draught, pack or saddle animals on a road*», e dell'art. 8, comma 5 della citata Convenzione ai sensi del quale «*Every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals*». Il conducente deve avere costantemente, «*at all times*» il controllo del proprio veicolo. Si tratta di una impostazione che ha da sempre attribuito un ruolo chiave alla figura del conducente e che incontra dei limiti in una società in cui i veicoli si guideranno autonomamente. Se da un lato, infatti, una interpretazione estensiva delle disposizioni in esame sul concetto di controllo del veicolo condurrebbe ad includere la possibilità di modalità di guida controllata da remoto, dall'altro lato però, l'interpretazione restrittiva di dette disposizioni escluderebbe ogni forma di guida senza conducente. Cfr. G.F. SIMONINI, *L'intelligenza artificiale guida le nostre vetture. Profili di responsabilità*, Modena, 2018, 19, il quale sottolinea come nella Convenzione di Vienna non sia specificato cosa si intenda per conducente che eserciti un controllo sulla vettura «per conducente si intende attraverso un'interpretazione sistematica delle Convenzioni di Vienna e Ginevra, una persona umana». Tale prospettiva ha condotto Paesi come la Svezia a considerare l'ipotesi che il controllo possa essere generato con ogni modalità, ed altri come la Germania, ad adottare una interpretazione più restrittiva. In sede di riforma della normativa internazionale è prevalso l'orientamento secondo il quale il concetto di controllo sarebbe da identificarsi con l'effettiva presenza di un guidatore nell'abitacolo e non da intendersi in un comando avanzato da remoto.

(2) Per una analisi della legge sulla circolazione stradale approvata dal governo federale tedesco nel 2017 sulla guida autonoma e altamente automatizzata si veda M.G. LOSANO, *Il progetto di legge tedesco sull'auto a guida automatizzata. In Appendice il progetto di legge e le relazioni illustrative*, in *Dir inf.* 2017, 1 ss. Come afferma C. SEVERONI, *Prime considerazioni su un possibile inquadramento giuridico e sul regime di responsabilità della conduzione dei veicoli a guida autonoma*, in *Dir. trasp.* 2018, 348, «per poter introdurre sul mercato veicoli a guida autonoma, lo stesso governo ha riconosciuto la necessità di anteporre un quadro normativo chiaro in termini di diritti e di responsabilità per i vari soggetti coinvolti nel sistema». In merito alla opportuni-

re che l'utilizzo dell'intelligenza artificiale e della robotica nel settore del trasporto di persone e di cose è riconducibile, anche se in forme più primitive, già alla fine del diciannovesimo secolo⁽³⁾. La prima richiesta di un brevetto riguardante veicoli o navi in grado di compiere movimenti in assenza di cavi o altri mezzi che controllassero il funzionamento della macchina risale al 1898⁽⁴⁾.

Nel secolo scorso, poi, lo studio e lo sviluppo di formule innovative dei sistemi di automazione di guida hanno sempre generato un grande interesse non solo nelle case automobilistiche, ma anche nelle istituzioni pubbliche e nella comunità scientifica internazionale⁽⁵⁾. Trattasi, infatti, di una

tà di scegliere se provvedere con una normazione puntuale per disciplinare un nuovo fenomeno come l'automazione nel settore dei trasporti o ricorrere all'applicazione analogica delle regole già esistenti, in attesa di una affermazione di esso, cfr. M. DEIANA, *Introduzione*, in *Dir. trasp.* 2019, 302. Per una analisi del procedimento analogico nella disciplina della navigazione cfr. G. PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 972 ss.

⁽³⁾ Sulla definizione di intelligenza artificiale cfr. G. SARTOR, *Intelligenza artificiale e diritto. Un'introduzione*, Milano, 1996, 9 ss., il quale, nel capitolo dedicato ai concetti fondamentali dell'intelligenza artificiale, evidenzia come in letteratura esistano più definizioni di intelligenza artificiale e accoglie la nozione di intelligenza artificiale la scienza intesa a sviluppare modelli computazionali del comportamento intelligente, e quindi a far sì che gli elaboratori possano eseguire compiti che richiederebbero intelligenza da parte dell'uomo. Per un approfondimento sulla dottrina più recente cfr. S. NAVAS NAVARRO (a cura di), *Inteligencia artificial. Tecnología Derecho*, Valencia, 2017, 1, ss.; U. RUFFOLO (a cura di), *Intelligenza artificiale e responsabilità. Responsabilità da "algoritmo"? - A.I. e automobili self-driving, automazione produttiva, robotizzazione medico-farmaceutica - A.I. e attività contrattuali - Le tendenze e discipline unionali*, Milano 2017, 1 ss.; nonché (a cura di), *Intelligenza artificiale, il diritto, i diritti, l'etica*, Milano, 2020; R. BIFULCO, *Intelligenza Artificiale, internet e ordine spontaneo*, in *Intelligenza artificiale, protezione dei dati personali e regolazione* (a cura di F. Pizzetti), Torino, 2018, 383 ss.; C. ROGER VIDE (a cura di), *Los Robots y el derecho*, Madrid, 2018, 1 ss.

⁽⁴⁾ Per i dettagli sui brevetti di Nikola Tesla cfr. C. SEVERONI, *Soccorso e mezzi di trasporto autonomi*, in *Dir. trasp.* 2018, 68. Sulle origini delle automobili cfr. U. RUFFOLO, *Self-driving car, auto driverless e responsabilità*, in *Intelligenza artificiale*, cit., 37, il quale ha sottolineato che «la "automobile" fu a suo tempo un'innovazione che tecnicamente semplificò, rendendola meramente meccanica, una trazione basata sino a quel momento dalla "intelligenza" animale (cavalli, buoi...), con la interazione del governo del conducente umano [...]. La gestione meccanica della trazione del mezzo di trasporto (vaporiera, motore a scoppio) restituì alla "intelligenza" umana il controllo totale della locomozione su ruote». Per una approfondita disamina degli aspetti legati alla operazione materiale del trasporto e dei suoi elementi, in particolare, si veda U. LA TORRE, *Il Trasporto come fatto e come contratto. Una ricognizione di problemi*, in *Dir. mar.* 2016, 645. In tema di automobili radiocomandate, cfr. C. SEVERONI, *Prime considerazioni*, cit., 334.

⁽⁵⁾ Sulla rilevanza del contributo della Unione europea nell'adozione di una disciplina uniforme in materia di navigazione e trasporto, cfr. S. ZUNARELLI, *La regola-*

attività, che presenta significativi elementi di interdisciplinarietà che attengono all'ambito non solo della progettazione ingegneristica e della programmazione informatica, ma anche delle scienze giuridiche e dell'etica ⁽⁶⁾. Con riferimento agli interventi da parte delle istituzioni pubbliche, ad esempio, si osservi che in seno all'Unione europea si sono più volte portate alla attenzione degli organi comunitari le questioni relative alla creazione di una disciplina eurounitaria in materia di automazione nel settore dei trasporti. Nonostante il manifestato interesse e la spiccata sensibilità da parte della UE per le tematiche legate all'innovazione tecnologica in tutti i settori (non solo in quello del trasporto), si è pervenuti solamente alla emanazione di atti non vincolanti diretti a promuovere l'introduzione da parte degli Stati membri di un nuovo modello di mobilità, la cosiddetta «mobilità connessa o automatizzata».

In particolare, il 12 febbraio 2019, il Parlamento europeo ha approvato la risoluzione in materia di politica industriale europea sulla robotica e intelligenza artificiale, in cui il settore dei trasporti viene annoverato tra gli ambiti strategici ove l'industria europea dovrà svolgere un ruolo di primo piano a livello globale ⁽⁷⁾.

Nonostante l'approvazione di numerose risoluzioni, volte ad incoraggiare una disciplina giuridica unitaria in tema di robotica applicata ai trasporti, preme sin da ora sottolineare come, sotto il profilo normativo, alla cui analisi si rimanda nel corso della trattazione, la normativa europea in tale ambito incontra ancora oggi alcuni limiti allo sviluppo delle *autonomous driving cars*, che possono facilmente individuarsi in alcune previsioni della disciplina uniforme sulla circolazione stradale internazionale di cui alla Convenzione di Vienna del 1968 ⁽⁸⁾. Tali disposizioni contengono una defi-

zione dei mercati del trasporto: il ruolo delle istituzioni comunitarie, in *Il diritto del mercato del trasporto* (a cura di S. Zunarelli), Padova, 2008, 8 ss.; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2020, 27 ss.; I. FERRARI, *Analisi comparata in tema di responsabilità civile legata alla circolazione dei veicoli*, in *Smart Roads e driverless cars: tra diritto, tecnologie etica pubblica* (a cura di S. Scagliarini), Torino, 2019, 109.

⁽⁶⁾ Cfr. N. BUSTO, *Carta europea sulla robotica: una proposta di roboethics per le self-driving car*, in *Cyberspazio e diritto* 2017, 293 ss.

⁽⁷⁾ Cfr. Risoluzione del Parlamento europeo del 12 febbraio 2019 sulla politica industriale europea globale in materia di robotica e intelligenza artificiale, (2018/2088 INI).

⁽⁸⁾ La regolamentazione sulla circolazione stradale internazionale è contenuta nella Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968 vigente a livello internazionale dal 21 maggio 1977 che ha sostituito la Convenzione delle Nazioni Unite sul traffico stra-

nizione di conducente cristallizzata ad un periodo storico in cui era impensabile immaginare l'abitacolo di un veicolo privo del guidatore, rendendola quindi sempre più anacronistica alla luce della evoluzione della tecnologia nel settore dell'*automotive*. Allo stato attuale, infatti, alcuni articoli della convenzione sulla circolazione stradale internazionale precluderebbero la sperimentazione in quanto richiedono obbligatoriamente la presenza di un conducente a bordo dei veicoli ⁽⁹⁾.

Un altro aspetto che preme non tralasciare in ambito di nuove tecnologie e trasporto intelligente è quello relativo alle problematiche di ordine etico che potrebbero emergere nella fase di programmazione dei *software* relativi alla creazione delle azioni volte al conseguimento di una più sicura circolazione stradale. A tal proposito la Commissione europea ha ritenuto opportuno istituire nel giugno del 2018 l'Alleanza europea per l'intelligenza artificiale, una piattaforma partecipativa che nasce con il fine di redigere proposte di orientamenti etici in materia di intelligenza artificiale e fornire interrogativi etici riguardo ai sistemi autonomi, con un interesse rivolto anche ai veicoli automatizzati ⁽¹⁰⁾.

Il legislatore europeo, attraverso la promozione diretta alla diffusione delle nuove tecnologie, ha individuato una strategia relativa alla mobilità automatizzata con l'obiettivo di aumentare la sicurezza dei sistemi di trasporto e dei relativi utenti.

In tal senso assume particolare rilievo la risoluzione del Parlamento europeo del 15 gennaio 2019 in materia di guida autonoma nei trasporti europei, che ricomprende nella nozione di trasporto autonomo tutte le forme di pilotaggio remoto, automatizzato ed autonomo di trasporto su strada, ferroviario, aereo, marittimo e per vie navigabili interne ⁽¹¹⁾.

La citata risoluzione, al punto 19, intende fornire espresse indicazioni rivolte agli Stati membri affinché predispongano in tempi rapidi un quadro normativo appropriato, in previsione della futura commercializzazione dei veicoli totalmente autonomi o altamente automatizzati.

dale firmata a Ginevra il 19 settembre del 1949 e la Convenzione di Parigi del 24 aprile 1926.

⁽⁹⁾ Sul punto cfr. E. AL MUREDEN, *Guida automatizzata e responsabilità civile tra attualità e nuove prospettive*, in *Frontiere di tutela dei diritti fondamentali. A settant'anni dalla Costituzione italiana* (a cura di M.A. Lupoi), Bologna, 2019, 109 ss.

⁽¹⁰⁾ Cfr. F. GASPARI, *L'Acquis dell'Unione Europea in materia di sicurezza stradale e i sistemi di trasporto intelligente*, in *Dir. trasp.* 2019, 42 ss.

⁽¹¹⁾ Cfr. la Risoluzione del Parlamento europeo del 15 gennaio 2019 sulla guida autonoma nei trasporti europei, (2018/2089 INI).

A tali indicazioni seguono ulteriori inviti a definire e redigere un regime chiaro in materia di responsabilità, al fine di regolamentare gli effetti che deriveranno dall'impiego delle *driverless cars*, ivi compresa l'interazione tra i veicoli autonomi e l'infrastruttura, nonché utenti terzi.

Un attento esame viene rivolto poi al trasporto su strada. Al punto 25, infatti, si ribadisce il bisogno di pervenire ad una legislazione in materia di sicurezza stradale sia a livello comunitario, sia sul piano nazionale, al fine di promuovere l'innovazione tecnologica e la guida autonoma e garantire il contenimento dell'errore umano, degli incidenti stradali e delle vittime sulla strada ⁽¹²⁾.

Tale esigenza è sempre stata una delle priorità dell'agenda comunitaria, tanto che, già nell'aprile del 2016, i ministri dei trasporti degli Stati membri dell'Unione europea, con la Dichiarazione di Amsterdam avevano sottoscritto la necessità di cooperare nell'ambito di una guida connessa ed automatizzata ⁽¹³⁾.

Tuttavia, nonostante le incoraggianti premesse e le indicazioni contenute nella Dichiarazione di Amsterdam volte a promuovere la cooperazione tra Stati membri, Commissione e industria nel campo della guida connessa ed automatizzata, la disciplina giuridica in tale ambito è oggi ancora

⁽¹²⁾ A sostegno di tale politica si ricordi che già il punto 25 della risoluzione del Parlamento europeo 16 febbraio 2017, recante raccomandazioni alla Commissione concernenti norme di diritto civile sulla robotica (2015/2103 (INL)), evidenzia come «il settore automobilistico sia quello in cui è avvertita con maggiore urgenza la necessità di norme efficaci a livello unionale e mondiale che garantiscano lo sviluppo transfrontaliero di veicoli automatizzati ed autonomi, in modo da sfruttare appieno il potenziale economico e beneficiare degli effetti positivi delle tendenze tecnologiche» e che «approcci normativi frammentari avrebbero ostacolato l'attuazione dei sistemi di trasporto autonomi e messo a repentaglio la competitività europea».

⁽¹³⁾ Cfr. A. DI ROSA, *Il legal framework internazionale ed europeo*, in *Smart Roads* cit., 68. La Dichiarazione di Amsterdam del 16 aprile 2016 sulla cooperazione nel settore della guida connessa ed autonoma si pone come obiettivo la creazione di sistemi connessi che permettano di sviluppare le cosiddette *Smart Roads* (ossia le strade per le quali è stato adottato un processo di trasformazione digitale per cui gli autoveicoli saranno in grado di comunicare con la segnaletica stradale, con gli enti preposti alla gestione del traffico e con una serie di altre infrastrutture al fine di una gestione integrata della circolazione stradale). Per una strategia europea integrata sui sistemi di trasporto intelligenti e cooperativi si veda altresì C. SEVERONI, *L'assicurazione della responsabilità di impiego di mezzi di trasporto a guida altamente automatizzata o autonoma*, in *Dir. trasp.* 2019, 731 ss., la quale sottolinea come la dichiarazione di Amsterdam preveda l'esigenza di delineare un quadro normativo armonizzato, di chiarire i termini dell'utilizzo dei dati personali pubblici e privati e di fornire in un prossimo futuro una maggiore interoperabilità dei servizi e dei sistemi tra veicolo e veicolo (V2V) e tra veicolo e infrastrutture di comunicazione (V2 *Infrastructure communication*).

frammentaria e la regolamentazione relativa alla sperimentazione dei veicoli a guida autonoma su strada è differente in ogni singolo ordinamento nazionale ⁽¹⁴⁾. Vi è, quindi, la necessità di creare dei presupposti normativi comuni al fine di consentire un'efficace sperimentazione dei veicoli a guida automatizzata, come efficacemente posto in luce dalla Commissione europea nell'ambito del cosiddetto GEAR 2030 (*High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union*) ⁽¹⁵⁾.

Si ritiene opportuno, inoltre, ricordare che lo stato dell'arte sulla automazione nei diversi settori del trasporto non ha raggiunto il medesimo avanzamento tecnologico. Così, mentre nel settore della navigazione aerea l'utilizzo di aeromobili a pilotaggio remoto è stato regolamentato da una disciplina giuridica *ad hoc* e mezzi aerei senza pilota vengono, quindi, impiegati sia nella aviazione civile che in quella militare, nella navigazione marittima la situazione risulta ben diversa.

L'avanzato livello di automazione raggiunto per i mezzi di trasporto adibiti alla navigazione marittima e la futura immissione sul mercato di modelli di navi a pilotaggio remoto non trovano quindi riscontro in un adeguato regime giuridico uniforme che possa trovare applicazione alle navi autonome. A tale scopo è in atto uno studio di compatibilità della attuale e vigente normativa interna ed internazionale ⁽¹⁶⁾.

⁽¹⁴⁾ Cfr. A. DI ROSA, *Il Legal framework*, cit., 67. Nel contesto della Unione europea si rendono altresì necessari interventi di modificazione, ai fini della compatibilità con i sistemi a guida altamente automatizzata, di alcuni provvedimenti tra cui, la dir. n. 2014/45/(UE) relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

⁽¹⁵⁾ Cfr. E. AL MUREDEN, *Guida automatizzata*, cit., 111.

⁽¹⁶⁾ Per un approfondimento circa la disciplina giuridica degli aeromobili e navi a guida autonoma si vedano *ex multis*, E. TURCO BULGHERINI, *Informatica ed automazione nel settore della navigazione aerea*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 1211 ss.; A. MASUTTI, *Prospettive di regolamentazione dell'uso dei veicoli senza pilota (UAV) nello spazio aereo comune*, in *Dir. trasp.* 2007, 783 ss.; U. LA TORRE, *Gli UAV: mezzi aerei senza pilota*, in *Sicurezza, Navigazione e Trasporto* (a cura di R. Tranquilli-Leali-E.G. Rosafio), Milano, 2008, 93 ss.; nonché, *La navigazione degli UAV: un'occasione di riflessione sull'art. 965 c. nav. in tema di danni a terzi sulla superficie*, in *Riv. dir. nav.* 2012, 553 ss.; E.G. ROSAFIO, *Considerazioni sui mezzi aerei a pilotaggio remoto ENAC*, in *Riv. dir. nav.* 2014, 787; A. ZAMPONE, *Riflessioni in materia di responsabilità nell'esercizio di remotely-piloted aircraft system* in *Dir. trasp.* 2015, 63 ss.; K. BERNAUW, *Drones: The Emerging Era of Unmanned Civil Aviation*, in *Collected papers of Zagreb Law faculty*, Zagabria 2016, 223 ss.; C. SEVERONI, *La disciplina normativa attuale degli aeromobili a pilotaggio remoto*, in *Dir. trasp.* 2016, 65 ss.; G. M. BOI, «Navi Drone»: primi interrogativi in tema di disciplina giuridica, in *Riv. dir. nav.* 2017, 175 ss.; M. CASTELLS Y MARQUÈS, *Drones civiles*, in *Inteligencia artificial*, cit., 73 ss.; D. BOCHE-

Spostandosi ora in un altro ambito di applicazione delle nuove tecnologie dell'informazione in tema di trasporti, si sottolinea, per completezza espositiva, che si è andati incontro ad una progressiva dematerializzazione documentale attraverso un processo di digitalizzazione volto alla introduzione di nuove forme di documenti del trasporto elettronici.

Alcuni esempi di documentazione dematerializzata del trasporto si possono rinvenire nella polizza di carico elettronica per il trasporto marittimo e nella lettera di vettura internazionale elettronica per i trasporti stradali. Nel medesimo contesto di innovazione informatica un elemento di assoluta novità è rappresentato dall'utilizzo della tecnologia *blockchain* nella contrattualistica mercantile applicata alla logistica e ai trasporti ⁽¹⁷⁾.

SE, *Il diritto alla privacy nell'era dei droni*, in *El Transporte como motor del desarrollo socioeconómico* (a cura di M.V. Petit Lavall-A. Puetz), Madrid, 2018, 405 ss.; M. J. CASTELLANO RUIZ, *El futuro del transporte aéreo, los «coches voladores» y sus posible marco regulatorio*, in *El Transporte*, cit., 443 ss.; J. PORTALES, *El desafío legal de los buques autónomos*, in *El Transporte*, cit., 303 ss.; J.P. RODRIGUEZ DELGADO, *La irrupción de buque autónomo (o controlado remotamente) en los aspectos jurídico-privado del derecho marítimo*, in *El Transporte*, cit., 315 ss.; C. SEVERONI, *Soccorso e mezzi di trasporto autonomi*, in *Dir. trasp.* 2018, 67 ss.; nonché, *Prime osservazioni in tema di responsabilità derivante da urto con navi senza equipaggio*, in *Dir. trasp.* 2018, 87 ss.; P. ZAMPELLA, *Transportation and unmanned technology: fiction or the future? A first glance on the legal issues arising from the use of unmanned vehicles for transport purposes*, in *El Transporte*, cit., 547 ss.; I. ZURUTUZA ARIGITA, *Cuestiones sobre la problemática jurídica que plantean los buques no tripulados*, in *El Transporte*, cit., 347 ss.; L. ANCIS, *Navi pilotate da remoto e profili di sicurezza della navigazione nel trasporto passeggeri*, in *Dir. trasp.* 2019, 427 ss.; S BEVILACQUA, *Porti e automazione: spunti in materia di responsabilità delle imprese di sbarco*, in *Dir. trasp.* 2019, 557 ss.; V. CORONA, *Le obbligazioni del vettore nel trasporto di cose con navi autonome o pilotate da remoto*, in *Dir. trasp.* 2019, 519 ss.; U. LA TORRE, *Navi senza equipaggio e Shore Control Operator*, in *Dir. trasp.* 2019, 487 ss.; R. TRANQUILLI LEALI, *La tutela della sicurezza dei passeggeri nel trasporto marittimo tra comandante della nave e pilota da remoto*, in *Dir. trasp.* 2019, 467 ss.; A. XERRI, *Riflessioni in tema di responsabilità nel contesto dell'automazione navale*, in *Dir. trasp.* 2019, 551 ss.; P. ZAMPELLA, *Navi autonome e navi pilotate da remoto, spunti per una riflessione*, in *Dir. trasp.* 2019, 583 ss.; B. SOYER-A. TETTENBORN, *New technologies, Artificial Intelligence and shipping law in the 21st century*, London, 2019, 1 ss.

⁽¹⁷⁾ Una delle peculiarità della tecnologia *blockchain* consiste nell'aver rivoluzionato le modalità relative alla stipula e adempimento di numerosi contratti commerciali: si tratta degli *smart contracts* (contratti intelligenti). Sull'argomento e sulla documentazione elettronica in generale si vedano in dottrina *ex multis*, G.M. BOI, *Trasporti ed informatica nella recente disciplina legale* in *Dir. mar.* 2001, 1218 ss.; S. BUSTI, *Forme immateriali del documento di trasporto terrestre*, in *Studi in memoria di Elio Fanara* (a cura di U. La Torre-G. Moschella-F. Pellegrino-M.P. Rizzo, G. Vermiglio), Vol. I, Milano, 2006, 155 ss.; A. QUARANTA, *I modelli Smart (City e Mobility) per una nuova governance partecipativa e sostenibile*, in *Ambiente e Sviluppo* 2013, 13 ss.; G. OLIVIERI-V. FALCE, *Smart cities e diritto dell'innovazione*, Milano, 2016, 1 ss.; P. CUCURU, *Blockchain ed Automazione Contrattuale: riflessioni sugli smart contract*, in *Nuova*

2. *La conduzione dei veicoli altamente automatizzati nella circolazione stradale.* — La definizione di veicolo a guida autonoma si sostanzia nella capacità del sistema di bordo di percepire il proprio ambiente e navigare senza alcun intervento umano⁽¹⁸⁾. La comunicazione tra i veicoli con le infrastrutture e tra gli uni e gli altri veicoli si verifica principalmente con il contributo della intelligenza artificiale che, avvalendosi di processi decisionali mediante l'apprendimento automatico del linguaggio naturale, è in grado di gestire la conduzione di un veicolo, sia parzialmente con l'assistenza di un conducente, sia in totale autonomia attraverso il controllo assoluto del veicolo senza l'ausilio del guidatore, ricorrendo al c.d. *self-learning* (19). In pre-

giur. civ. comm. 2017, 110 ss.; D. DI SABATO, *Gli Smart Contracts: Robot che gestiscono il rischio contrattuale*, in *Contr. impr.* 2017, 381 ss.; C. GÓRRIZ LÓPEZ, *Tecnología Blockchain y Contratos Inteligentes*, in *Inteligencia artificial*, cit., 151 ss.; I. A. CAGGIANO, *Il contratto nel mondo digitale* in *Nuova giur. civ. comm.* 2018, 1152 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di nuove tecniche di trasporto e di accesso alle infrastrutture*, in *Dir. pol. trasp.* I/ 2018, 1 ss.; F. JUAN y MATEU, *Las bolsas de carga y otras plataformas electrónicas para el transporte de mercancías por carretera*, in *El Transporte*, cit., 113 ss. Per un approfondimento sulla lettera di vettura digitale e la CMR, si rimanda a F. SÁNCHEZ-GAMBORINO, *La carta de porte «CMR» electrónica. Aspectos jurídicos*, in *El Transporte*, cit., 159 ss.; E. ORRÙ, *The Electronic Transport Records and Current Challenges in E-Logistics and International Trade*, in *Proceedings Book of the 2nd International Scientific Conference on Maritime Law - ISCMEL Split 2018*, Spalato, 2018, 201 ss.; C. ROSSELLO, *La polizza di carico elettronica e il sistema "Bolero"*, in *Contr. impr.* 2018, 24 ss.; L.A.M. ARCALÁ, *La documentación electrónica en el contrato de transporte de mercancías*, in *Dir. trasp.* 2019, 603 ss.; P. JARNE MUÑOZ, *El impacto de la tecnología blockchain en el transporte marítimo*, in *Dir. trasp.* 2019, 681 ss.; M. GOLDBY, *Electronic Documents in Maritime Trade. Law and Practice*, Second Edition, Oxford, 2019, 1 ss.; A. MONTESANO, *The digital revolution of the shipping industry: electronic bill of lading, blockchain technology and smart contracts*, in *Dir. mar.* 2020, 270, la quale ricorda alcuni documenti di trasporto elettronico nell'ambito del commercio marittimo come il *Seadocs* o il *Cargo Key Receipt System*.

(18) Sulla definizione di veicolo a guida autonoma si vedano, *ex multis*, M. FERRAZZANO, *Dai veicoli a guida umana alle autonomous car: aspetti tecnici e giuridici, questioni etiche e prospettive per l'informatica forense*, Torino, 2019, p. 101; G.F. SIMONINI, *L'Intelligenza artificiale* cit., 13. Riguardo alla corretta terminologia utilizzata per descrivere la pluralità di soluzioni tecniche relative alle diverse fasi di automazione della guida e della circolazione stradale cfr. E. AL MUREDEN, *Guida automatizzata*, cit., 102, il quale sottolinea come, mentre, nel documento predisposto dal dipartimento statunitense dei trasporti (nel mese di ottobre 2018) dal titolo *Preparing for the Future of Transportation: Automated Vehicles 3.0* si utilizzino le espressioni «*automation*» e «*automated vehicles*», in linea di massima per descrivere ampiamente e genericamente l'argomento, e invece si impieghi una terminologia più specifica ADS «*Automated Driving System*» ove opportuno. In ambito comunitario invece, l'espressione prevalente sembrerebbe «*Autonomous Vehicles*» (AVs).

(19) Cfr. U. RUFFOLO, *Per i fondamenti di un diritto della robotica self-learning: dalla machinery produttiva all'auto driverless: verso una responsabilità da algoritmo?*, in

visione della commercializzazione di veicoli interamente automatici e dell'ipotesi secondo la quale il guidatore umano sarebbe effettivamente destinato a scomparire, pare opportuno anche riesaminare la definizione di veicolo che fino ad oggi si è sostanziata sulla presenza del conducente. Preliminarmente, preme inoltre sottolineare come autorevole dottrina, abbia operato una distinzione tra il concetto di veicolo e la nozione di mezzo di trasporto. A tal proposito rileverebbe in un primo momento l'elemento della idoneità o attitudine al trasporto da intendersi come la possibilità che la struttura, per via delle proprie caratteristiche tecniche sia in grado di operare il trasferimento anche con l'utilizzazione di energie esterne e tramite la condotta dell'uomo⁽²⁰⁾. L'idoneità al movimento nei veicoli è l'attività svolta dall'elemento umano che assume un carattere strumentale rispetto al movimento del veicolo. Nella definizione di nave o aeromobile, ad esempio, alla idoneità si aggiunge un ulteriore elemento introdotto dal codice della navigazione che consiste nella destinazione del mezzo. Nel requisito della destinazione è inclusa anche l'idoneità: mentre il primo consiste nella finalizzazione impressa dall'uomo ad una precisa attività come l'iscrizione in un pubblico registro, il requisito della idoneità o dell'attitudine costituisce in un elemento obiettivo, riferito alle caratteristiche intrinseche del bene. Nello specifico, per il trasporto su gomma la definizione di veicolo è contenuta nell'art. 46, comma 1, primo periodo, c. strada secondo il quale sono *veicoli* «tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade guidate dall'uomo»⁽²¹⁾. L'iscrizione nei pubblici registri automobilistici co-

Intelligenza artificiale, cit., 2 ss., il quale afferma che siano maturi i tempi per la fondazione della *lex robotica*, idonea a costituire manifesto della mediazione giuridica nel settore della intelligenza artificiale, con particolare riguardo a quella di *self-learning*, motore della nuova rivoluzione industriale.

⁽²⁰⁾ Cfr. A. ANTONINI, *Corso di Diritto dei Trasporti*, Milano, 2015, 64 ss., secondo il quale «non ha importanza il fatto che l'energia per il movimento sia prodotta dal mezzo stesso, oppure che sia attinta dall'esterno, purché il mezzo di trasporto (denominabile come costruzione, o struttura o macchina) sia conformato in maniera tale da potersi muovere in virtù delle proprie caratteristiche tecniche [...]; è mezzo di trasporto ogni macchina idonea a movimento per terra, acqua o aria in virtù delle sue caratteristiche tecniche: barche a remi, deltaplani, biciclette. Non rientrano in tale definizione le strutture che non hanno l'idoneità di movimento e che pur consentendo uno spostamento nell'aria, nell'acqua o sulla terra lo fanno esclusivamente in virtù dell'utilizzazione ad opera dell'uomo, ossia dalla dinamicità ad esse impressa dalla forza o dall'abilità umana».

⁽²¹⁾ Cfr. A. ANTONINI, *Corso*, cit., 68 ss. Tale definizione si addice non a tutti i veicoli ma solo a quelli terrestri. Non sono veicoli, i mezzi in costruzione o in demolizione, le macchine per uso di bambini o di invalidi né i relitti in quanto non idonei alla circolazione su strada. Il concetto di veicolo non si identifica infatti con la definizio-

stituisce requisito per attribuire alla macchina lo *status* di veicolo e dunque l'idoneità alla circolazione. Un interrogativo che ne discende potrebbe riguardare l'ipotesi relativa alla possibilità, in previsione della commercializzazione dei veicoli a guida autonoma, della istituzione di un registro speciale esclusivo dedicato alle auto senza conducente. In tal senso sarebbe auspicabile la predisposizione di un registro unico europeo per le *full autonomous cars* in grado di identificare i veicoli e rendere più efficace la tracciabilità dei collegamenti con la rete viaria.

In particolare, pare opportuno riflettere sulla interpretazione da attribuire alla definizione di veicolo, sebbene si ritenga possa essere condivisibile la dottrina che accoglie una interpretazione di veicolo tanto estesa da riconoscere nuove e più ampie forme di guida da parte dell'uomo e, dunque, anche l'ipotesi di un autoveicolo privo di un conducente ⁽²²⁾. A sostegno di tale tesi andrebbe letto il combinato disposto degli art. 46 e 59 del codice della strada, in cui non è espressamente previsto che il conducente debba trovarsi necessariamente a bordo del veicolo ⁽²³⁾. Pertanto, appare sostenibile la po-

ne di mezzo di trasporto. Si consideri, ad esempio, come le navi e gli aeromobili sono mezzi di trasporto ma non veicoli e le macchine agricole e le macchine operatrici sono veicoli ma non mezzi di trasporto in quanto la destinazione di queste ultime non si identifica con il trasporto ma si limita allo spostamento di esse.

⁽²²⁾ In proposito cfr. C. SEVERONI, *Prime considerazioni*, cit., 343 ss., la quale osserva come siano presenti interpretazioni diametralmente opposte con riguardo alla nozione di veicolo. In senso restrittivo cfr. U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 11 ss., per il quale sarebbe imprescindibile la presenza di un soggetto che realizzi l'attività di trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro affinché si possa correttamente effettuare una operazione di trasporto. Contrariamente, cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 163 ss.

⁽²³⁾ L'ordinamento italiano fornisce una definizione di veicolo nell'art. 46 c. strada secondo cui «1. Ai fini delle norme del presente codice, si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade guidate dall'uomo. Non rientrano nella definizione di veicolo: *a*) le macchine per uso dei bambini, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento; *b*) le macchine per uso di invalidi, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie anche se asservite da motore», da leggere unitamente con l'art. 59 del citato codice (così come modificato dalla L. 20 febbraio 2020, n. 8) che prevede che «sono considerati atipici i veicoli che per le loro specifiche caratteristiche non rientrano fra quelli definiti nel presente capo. 2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i ministri interessati, stabilisce, con proprio decreto: *a*) la categoria fra quelle individuate nel presente capo, alla quale i veicoli atipici debbono essere assimilati ai fini della circolazione e della guida; *b*) i requisiti tecnici di idoneità alla circolazione dei medesimi veicoli individuandoli, con criteri di equivalenza, fra quelli previsti per una o più delle categorie succitate. 2-bis. Chiunque circola con un veicolo atipico per il quale non sono state ancora definite le caratteristiche tecniche e funzionali indicate dal comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma

sizione di autorevole dottrina secondo la quale gli autoveicoli automatizzati dovrebbero inquadrarsi nella categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche⁽²⁴⁾.

La questione relativa alla definizione di veicolo ha interessato anche la legislazione europea e quella internazionale. Il reg. (UE) n. 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, nella parte concernente la definizione di veicolo nulla dispone sulla obbligatorietà del guidatore a bordo⁽²⁵⁾. Analogamente, la Convenzione di Vienna del 1968, all'art. 1 lett. o (*power driven vehicle*) e lett. p (*motor vehicle*), non prevede espressamente l'obbligo di un conducente a bordo di un veicolo. Tale mancata previsione non deve, però, essere interpretata come una tacita ammissione della possibile circolazione di veicoli autonomi, ma deve piuttosto essere letta nel complesso di quelle norme di carattere amministrativo che più semplicemente richiedono la presenza del conducente ai fini della ammissione del veicolo alla circolazione⁽²⁶⁾.

da euro 200,00 ad euro 800,00. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme del Titolo VI, capo I, sezione II. Si procede in ogni caso alla sua distruzione».

(24) Il codice della strada italiano è stato approvato con d.lg. 30 aprile 1992, n. 285 «Nuovo codice della strada» ed è entrato in vigore il 1° gennaio 1993, anteriormente alla Convenzione di Vienna. Sul punto cfr. M.M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO, *Responsabilità civile per la circolazione degli autoveicoli a guida autonoma. Dal grande fratello al grande conducente*, in *Dir. trasp.* 2019, 375, i quali sottolineano come in Italia non sia contemplata l'ammissione alla circolazione di veicoli totalmente autonomi, in altre parole di mezzi che prescindano dalla presenza di un conducente sia esso a bordo o esterno all'abitacolo stesso; inoltre cfr. G. BENELLI, *Auto a guida autonoma: profili di responsabilità civile e prospettive di riforma*, in *Dir. trasp.* 2019, 360 ss., il quale si interroga se nelle tradizionali definizioni di conduttore rientri anche il soggetto che attiva la funzione di guida altamente o completamente automatizzata, quando resta comunque nella postazione di guida pronto a rispondere al controllo e la manovra del veicolo ogniqualvolta il sistema dovesse chiedergli di farlo o nel caso in cui le circostanze dovessero comunque suggerire l'opportunità di passare alla modalità di guida manuale.

(25) Il reg. (UE) n. 2018/858 del Parlamento e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità indipendenti destinati a tali veicoli ha abrogato la dir. n. 2007/46/(CE) sull'omologazione dei veicoli.

(26) Si ricordino, inoltre, per quanto attiene alla definizione di mezzo di trasporto, la Convenzione del 19 maggio 1956 sul trasporto internazionale stradale di merci (CMR), il cui art. 1, comma secondo rinvia all'art. 4 della Convenzione di Ginevra del

La realizzazione, la commercializzazione e l'utilizzazione di veicoli altamente automatizzati ed, in prospettiva, a guida autonoma apporteranno inevitabilmente vantaggi nell'organizzazione della circolazione stradale. Le auto senza conducente, una volta conclusa la sperimentazione su strada e rimossi i limiti normativi che tuttora impediscono la circolazione di veicoli senza guidatore, dovrebbero favorire l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione degli incidenti e l'implementazione di modelli di mobilità connessa ⁽²⁷⁾.

1949 sul traffico stradale e il reg. (UE) n. 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli. Cfr. C. SEVERONI, *L'assicurazione della responsabilità*, cit., 732; si osservi che il nuovo reg. (UE) n. 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i reg. (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 559/2009 e abroga la dir. n. 2007/46/(CE), mantiene invariata la parte relativa alla definizione di veicolo. Secondo l'art. 3 punto 16 «per veicolo a motore si intende ogni veicolo azionato da un motore che si muova con mezzi propri, abbia almeno quattro ruote, completo, completato o incompleto con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h». La definizione non considera espressamente la presenza dell'uomo in funzione del conducente all'interno dell'abitacolo, ma unicamente la caratteristica della macchina di muoversi «con mezzi propri» pur essendo sottointesa in più punti la presenza del conducente a bordo del veicolo. Per una riflessione sulle definizioni di «veicolo a motore» e «autoveicolo» fornite dalla Convenzione di Vienna del 1968 nell'art. 1, lett. o e p si veda M.M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO, *Responsabilità civile*, cit., p. 373. Nello specifico, sebbene nei due punti non compaia nessun richiamo relativo alla obbligatorietà della presenza a bordo del veicolo per il conducente, si sostiene che un tale elemento non si debba interpretare nel senso dell'ammissibilità dei veicoli automatici ma si debba leggere nel complesso dell'articolato della norma che per l'ammissione alla circolazione richiede come requisito la presenza di un conducente. Rispettivamente ai sensi della lett. o il termine «veicolo a motore» indica ogni veicolo provvisto di un motore di propulsione che circoli su strada con mezzi propri ad eccezione dei ciclomotori sul territorio delle parti contraenti che non li hanno assimilati ai motocicli e ad eccezione dei veicoli che si muovono su rotaie; segue la lett. p secondo cui il termine «autoveicolo» indica i veicoli a motore destinati normalmente al trasporto su strada di persone o di cose. Questo termine comprende i filoveicoli e cioè i veicoli collegati ad una linea elettrica e non circolanti su rotaie. Non comprende i veicoli come i trattori agricoli la cui utilizzazione per il trasporto su strada di persone o di cose è solamente accessoria.

⁽²⁷⁾ In tema di autoveicoli a guida autonoma si vedano *ex plurimis*, E. AL MURENEN, *Sicurezza "ragionevole" degli autoveicoli e responsabilità del produttore nell'ordinamento italiano e negli Stati Uniti*, in *Contratto e Impresa* VI/2012, 1505 ss.; M. CASTELLS Y MARQUÈS, *Vehículos autónomos y semiautónomos*, in *Inteligencia artificial*, cit., 102 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *Trasporti, intermodalità e infrastrutture*, in *Dir. trasp.* 2017, 39 ss., ivi, 59, il quale per sistemi di trasporto intelligente intende l'applicazione della tecnologia ai trasporti attraverso cui si individuano soluzioni che posso-

In tale contesto si ritiene necessario tratteggiare, seppur sommariamente, lo stato dell'arte della tecnologia. In particolare, nella ipotesi del trasporto su strada, esistono diverse fasi di automazione che, a seconda della presenza del pilota umano a bordo e del grado di assistenza fornita dal conducente durante la guida, si suddividono in più livelli. A tal proposito la SAE International (*Society of Automotive Engineers*), l'ente di normazione dell'industria aerospaziale, automobilistica e veicolistica ha predisposto nel 2014 in un documento intitolato *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles* (la cui ultima edizione risale al giugno del 2018), una classificazione in sei diversi livelli (dal livello 0 al livello 5) a seconda del grado di controllo del guidatore e del sistema informatico presente nel veicolo. Il livello di automazione più elevato (livello 5) prevede la sostituzione del *software* alla persona del conduttore umano e l'attribuzione al *Robopilot* della esecuzione di tutte le attività di guida ⁽²⁸⁾. Questa classificazione è stata adottata dalla Direzione generale

no concorrere in maniera considerevole all'obiettivo della risoluzione dei costi economici, ambientali e sociali del trasporto dovuti ai problemi di congestione del traffico, conseguenti allo squilibrio modale; R. BIFULCO, *Intelligenza Artificiale, internet*, cit., 383 ss.; U. RUFFOLO, *Intelligenza artificiale*, cit., 31 ss.; C. SEVERONI, *Soccorso e mezzi*, cit., 7 ss.; nonché *Prime osservazioni*, cit., 88 ss.; nonché *Prime considerazioni*, cit., 331 ss.; C. TINCANI, *L'autonoleggio con conducente e le nuove soluzioni con l'uso di una cosiddetta piattaforma digitale*, in *Dir. trasp.* 2018, 411 ss.; C. ROGER VIDE, *Los Robots*, cit., 1 ss.; G.F. SIMONINI, *L'intelligenza artificiale*, cit., 1 ss.; E. AL MUREDEN, *Guida Automatizzata*, cit., 109 ss.; G. BENELLI, *Auto a guida autonoma*, cit., 351 ss.; M.M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO, *Responsabilità civile*, cit., 367 ss.; M. FERRAZZANO, *Dai veicoli a guida umana*, cit., 97 ss.; C. TELESCA, *Driverless cars: profili di responsabilità civile e penale*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 183 ss.; M. CHATZIPANAGIOTIS-G. LELOUDAS, *Automated vehicles and third party liability: a European perspective*, in *Journal of Law, Technology and Policy*, 2020, 116 ss.; S. POLLASTRELLI, *Driverless cars: i nuovi confini della responsabilità civile automobilistica e prospettive di riforma* in *La decisione nel prisma dell'intelligenza artificiale* (a cura di E. Calzolaio), Milano, 2020, 107 ss.; F. SALERNO, *L'automazione nel trasporto stradale, ferroviario e multimodale*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 95 ss. Sulla evoluzione della tecnica nel settore dei sistemi automatici di supporto alla guida si vedano G. BENELLI, *Auto a guida autonoma*, cit., 353; M.M. COMENALE PINTO, E.G. ROSAFIO, *Responsabilità civile*, cit., 371; S. PELLEGATTA, *Autonomous driving and civil liability: the Italian perspective*, in *Riv. dir. ec. trasp. amb.* 2019, 135 ss.; F. GASPARI, *L'Acquis dell'Unione*, cit., 1 ss.; J. DE BRUYNE-C. VANLEENHOVE, *Driving transport law into the 21st century: the case of autonomous vehicles*, in *Maritime and transport law towards open horizons* (a cura di M. Musi), Bologna, 2019, 275 ss.; M.C. NÚÑEZ ZORILLA, *Inteligencia Artificial y Responsabilidad civil. Régimen jurídico de los daños causados por robots autónomos con inteligencia artificial*, Madrid, 2019, 1 ss.; P. CHIARA, *Sistemi intelligenti autonomi e responsabilità civile: stato dell'arte e prospettive nell'esperienza comunitaria*, in *Dir. econ. imp.* 2020, 106.

(28) Così chiosa U. RUFFOLO, *Self-driving car*, cit., 40 «quando l'avvento di *auto driving car* giungerà a inibire l'intervento (anche solo episodico o correttivo) di un con-

delle Politiche interne del Parlamento europeo, che in uno studio dal titolo “*Veicoli autonomi: il futuro dei trasporti su strada?*” ha elaborato dei parametri di riferimento per i sistemi di trasporto intelligente sulla base dei diversi livelli di automazione in previsione di una disciplina eurounitaria uniforme⁽²⁹⁾.

Come si evince, quello della sicurezza stradale rappresenta uno dei principali obiettivi della politica nazionale, europea e internazionale in materia di sistemi di trasporto intelligente e di innovazione urbana. Preme sottolineare come questi elementi di assoluta novità sollevino interessanti spunti di riflessione sulla necessità di pervenire ad una regolamentazione uniforme che preveda una esatta determinazione delle condizioni di circolazione dei veicoli autonomi. La disciplina in materia di sperimentazione su strada delle auto senza conducente, infatti, non conosce un regime giuridico unitario, ma è affidata ai legislatori nazionali che decidono in autonomia, addivenendo spesso a soluzioni in contrasto tra loro⁽³⁰⁾. L'Italia, ad esempio, con l'emanazione del d.m. 12 febbraio 2014 n. 44, ha predisposto un Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS) e, successivamente, in tema di apprestamento strutturale il d.m. 28 febbraio 2018 n. 70 sulle modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di *Smart Road* e di guida connessa e automatica (cosiddetto decreto *Smart Road*), che autorizza la sperimentazione di soluzioni tecnologiche per adeguare la rete infrastrutturale italiana ai nuovi servizi

duttore umano dell'auto, il *Robopilot*, se del tutto autonomo, dovrà probabilmente equiparato ad una sorta di autista meccanico, ed il suo “utilizzatore” potrebbe essere responsabilizzato per gli errori di conduzione automatizzata negli stessi termini in cui è responsabilizzato il “conducente” umano». In ragione della funzione del *Robopilot* si consideri la risoluzione del Parlamento europeo del 16 febbraio 2017 recante raccomandazioni alla Commissione concernenti norme di diritto civile sulla robotica il cui punto 1 prevede che nella definizione di robot intelligente rientrino mezzi aventi le seguenti caratteristiche: l'ottenimento di autonomia grazie ai sensori e/o mediante lo scambio di dati con l'ambiente, (2015/2103 (INL)).

⁽²⁹⁾ Cfr. C. SEVERONI, *Prime considerazioni*, cit., 333. Si tratta dello studio condotto nel mese di marzo del 2016 dal dipartimento tematico B: politiche strutturali e di coesione, Trasporto e turismo per la Commissione trasporti.

⁽³⁰⁾ Per un approfondimento comparatistico sulla normativa nazionale dei singoli ordinamenti cfr. A. DI ROSA, *Il legal framework*, cit., 65 ss.; I. FERRARI, *Analisi comparata*, cit., 97 ss. Inoltre, cfr. F. GASPARI, *L'Aquis*, cit., 41. Sui nuovi rischi della circolazione che derivano dall'utilizzo di tecnologie intelligenti, nello specifico nei casi di guida autonoma e connessa non è da escludere che la diminuzione del costo dei trasporti e del tempo trascorso alla guida come conseguenza della mobilità autonoma potrebbe, da un lato, determinare un miglioramento dell'aria e dell'urbanistica, mentre dall'altro, costituire anche un incentivo a compiere viaggi più lunghi o a viaggiare più spesso, facendo aumentare il traffico complessivo con il conseguente incremento delle emissioni totali e della congestione stradale.

intelligenti e alle autovetture automatiche e la stessa Commissione Europea, nella sua Comunicazione, recante una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, promuove sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS) ⁽³¹⁾. Nel capoverso introduttivo della citata comunicazione viene richiamata la Dichiarazione di Amsterdam del 2016, con la quale i ministri dei trasporti europei esortavano la Commissione europea al fine di sviluppare una strategia comune volta alla realizzazione di veicoli cooperativi, connessi ed automatizzati. Per poter attuare questa politica comune si richiede un intervento mirato ad eliminare le differenze tra le infrastrutture stradali dei diversi Paesi membri, in quanto caratterizzate da diversi sistemi di rete viaria. In tale scenario si inseriscono nuovi modelli di mobilità, come la mobilità sostenibile legata alla riduzione delle emissioni inquinanti e la mobilità inclusiva, di rilevanza sociale, rivolta agli utenti della strada più vulnerabili ⁽³²⁾.

Al riguardo si evidenzia come la Commissione europea si sia impegnata ad intervenire sulla normativa in materia di sicurezza stradale in base al principio di sussidiarietà in modo da promuovere lo sviluppo delle auto a guida autonoma, garantendone l'ingresso in un contesto caratterizzato da un adeguato regime giuridico ⁽³³⁾.

⁽³¹⁾ Cfr. la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 30 novembre 2016, recante una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, una prima tappa verso una mobilità cooperativa connessa e automatizzata (COM/2016/0766 final).

⁽³²⁾ Cfr. F. GASPARI, *L'Acquis dell'Unione*, cit., 3. Sul concetto di mobilità inclusiva e per una approfondita disamina degli interventi in materia di sicurezza stradale rivolta anche ai soggetti più vulnerabili si veda la dir. del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2015, n. 2015/413. L'obiettivo del miglioramento della sicurezza stradale è al centro delle politiche dei trasporti a livello eurounitario e, anche recentemente, tale priorità assoluta è stata (ri)affermata sia dalla Commissione nella Comunicazione del 17 maggio 2018 recante l'Europa in movimento. Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita (COM/2018/ 293 final). In tema di automazione del trasporto stradale e soggetti più vulnerabili cfr. S. VANTIN, *Automobili a guida autonoma: un'inedita opportunità per le persone con disabilità fisiche?*, in *Smart Roads*, cit., 59. Sulla cosiddetta guida autonoma in una prospettiva di sostenibilità ambientale cfr. M.M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO, *Responsabilità civile*, cit., 370.

⁽³³⁾ Il considerando 28 della dir. del Parlamento europeo e del Consiglio n. 69/2019 del 25 settembre 2019, che modifica la dir. n. 2008/96/(CE) sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, prevede che «poiché l'obiettivo della presente direttiva, ossia la definizione di procedure atte a garantire un livello sistematicamente elevato di sicurezza stradale su tutta la rete TEN-T e sulla rete di autostrade e strade principali della Unione, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati

Sempre in ambito comunitario si è ritenuto opportuno predisporre strumenti idonei a consentire una sperimentazione dei veicoli a guida autonoma attraverso l'istituzione di gruppi di lavoro composti da rappresentanti degli Stati membri, soggetti portatori di interessi del settore *automotive*, dei consumatori e dei rappresentanti delle maggiori associazioni nazionali in tema di ambiente e sicurezza stradale ⁽³⁴⁾.

Nell'ottica di garantire una maggiore efficienza e sicurezza nel settore del trasporto terrestre di merci si ritiene possa rappresentare una sfida importante, soprattutto nel trasporto ad ampio raggio, il fenomeno della circolazione degli autocarri su strada chiamato *truck platooning* o guida in convoglio o per plotoni. Tale forma di utilizzo degli autocarri prevede la totale scomparsa della cabina di guida fino al raggiungimento della totale automazione dei camion in tempi brevi ⁽³⁵⁾. L'utilizzazione commerciale degli

membri, ma può essere realizzato meglio a livello dell'Unione, data la necessità di un miglioramento in tutta la Unione per assicurare una convergenza verso standard più elevati di sicurezza delle infrastrutture stradali, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'art. 5 del Trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo. In conseguenza di un intervento a livello di Unione, i viaggi in tutta l'Unione dovrebbero diventare più sicuri e ciò, a sua volta, dovrebbe migliorare il funzionamento del mercato interno e sostenere l'obiettivo di coesione economica, sociale e territoriale».

⁽³⁴⁾ Al riguardo la Relazione del 5 dicembre 2018 contenente la proposta di risoluzione del Parlamento europeo sulla guida autonoma dei trasporti europei, al punto 81 «esorta tutte le parti interessate, compresi i costruttori di veicoli, i fornitori di componenti e *software* e i servizi di progettazione, nonché gli Stati membri e le autorità coinvolte, a cooperare per stimolare l'innovazione, a garantire investimenti in infrastrutture adatte alla mobilità automatizzata, sia sulle autostrade che sulle strade urbane, e ad agevolare i controlli transfrontalieri; sottolinea la necessità di aumentare gli investimenti per adeguare le infrastrutture esistenti, costruire nuove infrastrutture e migliorare la connettività delle strade europee; prende atto della sfiducia dei cittadini dell'Unione nei confronti della guida automatizzata e ritiene che sia pertanto opportuno promuovere campagne di sensibilizzazione volte a rafforzare la fiducia dei cittadini; chiede investimenti a favore di ricerche approfondite sull'intelligenza artificiale e sulla dimensione etica dei trasporti automatizzati e connessi», (2018/2089 (INI)).

⁽³⁵⁾ Così C. SEVERONI, in *Prime considerazioni*, cit., 335. Cfr. la Relazione contenente la proposta di risoluzione del parlamento europeo sulla guida autonoma dei trasporti europei del 5 dicembre 2018 al punto 39 evidenzia che «la guida in convoglio (*platooning*) ha un futuro promettente, in quanto determina risparmi di carburante ed energia e migliora la sicurezza stradale, e invita pertanto gli Stati membri, la Commissione e l'industria del settore ad attuare le misure figuranti nella dichiarazione di Amsterdam; invita la Commissione a proporre un quadro normativo volto a promuovere la connettività *vehicle-to-everything* (tra veicoli e qualsiasi altra cosa, V2X) per i veicoli altamente e pienamente automatizzati (ad esempio i convogli di veicoli),

autocarri secondo tale modalità di spostamento su tratte di percorrenza circoscritte e tragitti predeterminati e, per di più, ad una velocità ridotta, permette il contenimento dei rischi del trasporto su gomma e una più accurata previsione per il vettore dei pericoli da scongiurare durante il percorso.

3. *Gli emendamenti alla Convenzione di Vienna del 1968 sulla circolazione stradale internazionale anche alla luce di una prospettiva de iure condendo* — Lo sforzo compiuto dalle grandi aziende automobilistiche nella ricerca di nuove soluzioni in grado di permettere ai veicoli autonomi di circolare attraverso l'implementazione delle tecniche digitali incontra, però, un limite nella legislazione del settore nell'ipotesi prevista dal livello più elevato di automazione di auto, dette *driverless*. La disciplina internazionale in materia di circolazione di autoveicoli e di traffico stradale è contenuta nella Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968 sulla circolazione internazionale stradale, che ha aggiornato la Convenzione delle Nazioni Unite, sottoscritta a Ginevra il 19 settembre 1949 sul traffico stradale, mentre quella comunitaria si rinviene nel reg. n. 79 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite UN/ ECE ⁽³⁶⁾. Pare opportuno ricordare che l'impianto

specialmente nel trasporto su strada a lunga distanza», (2018/2089 (INI)). In questo modo si afferma, attraverso l'applicazione concreta della automazione al trasporto su gomma, il ruolo centrale delle nuove tecnologie impiegate nella costruzione di nuovi modelli di autoveicoli insieme con il processo di integrazione e di interconnessione dei *software* dei veicoli a guida intelligente e la rete viaria. Le infrastrutture stradali si dovranno dotare di sistemi viari intelligenti, cosiddetti *Smart Roads*, idonei ad assicurare la connettività con i veicoli, al fine di garantire un elevato standard di sicurezza nella circolazione su strada, in previsione della graduale diminuzione del controllo della guida da parte conduttore umano.

⁽³⁶⁾ La Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale internazionale dell'8 novembre 1968 è in vigore in Italia dal 2 ottobre 1996 a seguito della ratifica avvenuta in data 2 ottobre 1996 sulla base della legge di autorizzazione 5 luglio 1995 n. 308 e pubblicata nel S.O n. 92 della G.U., serie generale, n. 174 del 27 luglio 1995. A livello internazionale essa è in vigore dal 21 maggio 1977 ed è stata firmata e ratificata in totale da 78 Stati ad eccezione di due grandi potenze economiche come gli Stati Uniti d'America e la Cina. In Europa invece, la Spagna e il Regno Unito hanno firmato la Convenzione ma non l'hanno mai ratificata. Si ricordi che nonostante gli USA non siano tra i Paesi che hanno aderito alla Convenzione di Vienna, sono però parte della Convenzione di Ginevra delle Nazioni Unite del 1949 sul traffico stradale e della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE), che è l'organo responsabile per gli emendamenti alla Convenzione. Sulla storia e sulla evoluzione della disciplina giuridica della circolazione internazionale su strada cfr. F. PASTORE, *Circolazione stradale internazionale. Convenzione di Vienna 7 ottobre – 8 novembre 1968 e Accordi Europei di Ginevra 1.5.1971 e 1.3.1973 sulla circolazione e segnaletica*

normativo del diritto convenzionale fu costruito intorno alla nozione di conducente che, come descritto, in quel dato periodo storico costituiva un elemento imprescindibile per la guida e per la definizione stessa di veicolo⁽³⁷⁾. In particolare, la rapida evoluzione dei sistemi automatici di guida e la futura, quanto imminente, possibilità di utilizzare la strada per la circolazione dei veicoli altamente automatizzati, o a guida autonoma, hanno reso neces-

stradale commentati e comparati tra loro di loro e con il nuovo codice della strada, Rimini 1997, 7 ss., il quale sottolinea come «la necessità di una normativa internazionale sulla circolazione stradale si avvertì a partire dall'inizio del ventesimo secolo per garantire una regolamentazione uniforme che consentisse ai conducenti la conoscenza di norme universali in modo da poter condurre veicoli in condizioni di sicurezza, anche al di fuori dei confini nazionali. Indetta a Parigi dal 5 all'11 ottobre 1909 la "Conferenza internazionale relativa alla circolazione delle automobili" rappresenta la prima dichiarazione dei principi che ispiravano in quel dato contesto storico il concetto di sicurezza della circolazione internazionale. Per l'ammissione alla circolazione i veicoli dovevano superare, un esame di idoneità, volto ad accertare se fossero dotati di dispositivi utili ad evitare il rischio di incendio o di esplosione e a non spaventare le bestie da sella o da tiro. Successivamente, a quasi venti anni di distanza, e per l'esattezza il 24 aprile del 1926 a Parigi, si convocò una seconda conferenza internazionale al termine della quale si giunse alla approvazione due convenzioni internazionali e rispettivamente la "Convenzione internazionale relativa alla circolazione stradale" e la "Convenzione internazionale relativa alla circolazione automobilistica". Si introducevano obblighi relativi alle condizioni psicofisiche da tenere mentre il veicolo è in movimento e si introduce l'obbligo da tenere da parte del conducente di avere costantemente la padronanza del veicolo o dell'animale. Nel 1949 in occasione della Conferenza della Nazioni Unite sui trasporti stradali e i trasporti automobilistici si firmò la Convenzione di Ginevra sulla circolazione stradale atto conclusivo del congresso insieme con il Protocollo relativo ai Paesi o Territori occupati e il Protocollo relativo alla segnalazione stradale. Inoltre, la Convenzione di Ginevra rappresentava anche un atto di pacificazione nella circolazione stradale, in quanto, benché non pochi Paesi americani avessero a suo tempo aderito alla Convenzione di Parigi, avevano tra loro stipulato una ulteriore Convenzione e precisamente "La Convenzione sulla regolazione della circolazione automobilistica interamericana" firmata a Washington il 5 dicembre 1943 in condizioni poco distese caratterizzate dallo svolgimento del secondo conflitto mondiale. La Convenzione di Ginevra convocata dal Segretario generale delle Nazioni Unite fu la prima autentica Convenzione sulla circolazione automobilistica di portata mondiale. Tale successo derivò non solo dal consistente numero di Stati e Organizzazioni presenti, ma anche perché in tale epoca, lo sviluppo tecnologico della industria automobilistica aveva acquistato elevato livello di progresso da poter permettere di affidare la trattazione della materia relativa alla sicurezza della circolazione stradale ad un trattato come la Convenzione di Ginevra. Così, il suddetto documento ha costituito la prima fonte pattizia di riferimento fino alla redazione e adozione della Convenzione di Vienna del 1968».

⁽³⁷⁾ Cfr. N.E. VELLINGA, *Automated driving and its challenges to international traffic law: which way to go?*, in *Law, Innovation and Technology*, 2019, 258. A conferma della importanza del ruolo del conducente a bordo del veicolo basti ricordare che la parola «*driver*» viene utilizzata per ben 30 volte nella Convenzione di Ginevra del 1949 e ben 140 volte nella Convenzione di Vienna del 1968.

sario un emendamento dell'art. 8 della citata Convenzione di Vienna, mediante l'introduzione del comma 5-*bis*, al fine di estenderne l'ambito di applicazione anche ai veicoli altamente automatizzati.

La formulazione originaria di detta disposizione, in vigore fino al 2014, che prevedeva la obbligatorietà del conducente a bordo del veicolo, ha generato limitazioni alla possibilità per gli Stati contraenti di avviare la sperimentazione su strada dei veicoli dotati di sistemi di automazione della guida e, sotto un profilo strettamente economico, l'impossibilità di investire sulla tecnologia delle automobili automatizzate rispetto ai Paesi non contraenti la citata Convenzione.

L'art. 8 sanciva infatti l'obbligatorietà della figura del conducente a bordo dell'autoveicolo, come si evinceva, in particolare, dal comma 1 «Ogni veicolo in movimento o ogni complesso di veicoli in movimento deve avere un conducente», nonché dal comma 5 «Ogni conducente deve avere costantemente il controllo del proprio veicolo o deve poter guidare i propri animali». Nel 2014 il Forum globale per la sicurezza stradale, quale organismo intergovernativo preposto alla coordinazione delle convenzioni internazionali relative alla circolazione e al traffico delle reti viarie, nell'ambito del Comitato Trasporti Interni della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE), procedeva alla approvazione di un emendamento alla Convenzione di Vienna, con la modifica dell'art. 8 e l'introduzione del comma 5-*bis* in cui si autorizzava il sistema di guida assistita (in vigore dal 23 marzo 2016) ⁽³⁸⁾.

Si tratta di una riforma parziale perché non disciplinando l'ipotesi di circolazione delle auto autonome, da un lato, introduce un limite al progresso tecnologico, ormai inevitabile, dall'altro, consente ampi margini di normazione in materia, a favore dei Paesi non firmatari della Convenzione. In questo modo si riduce anche la commercializzazione dei veicoli senza conducente in quei Paesi dove il livello cinque di autonomia è vietato.

L'introduzione del nuovo comma 5-*bis* dell'art. 8 della Convenzione di Vienna è il risultato di una serie di sollecitazioni volte a permettere ai veicoli altamente automatizzati la circolazione su strada. Tale comma prevede l'ipotesi per il conducente di rimuovere le mani dal veicolo solo nel caso in cui, in qualsiasi momento, possa assumere nuovamente il controllo del mezzo per effettuare manovre emergenziali disattivando i sistemi di guida semi-automatici. La disposizione prevede, infatti, che i sistemi di bordo che

⁽³⁸⁾ Si tratta del *Global Forum for Road Traffic Safety* (WP1) all'interno dell'*Inland Transport Committee* (ITC) of the *United Nations Economic Commission for Europe* (UN/ECE).

incidono sulla modalità in cui i veicoli sono guidati, si ritiene che siano conformi al comma 5 del presente articolo e al comma 1 dell'art. 13, quando siano conformi alle condizioni di costruzione, montaggio e utilizzazione secondo gli standard giuridici internazionali in materia di veicoli a quattro ruote, equipaggiamento e per le parti che sono montate e/o usate sui veicoli a quattro ruote. I sistemi di bordo che incidono sulla modalità in cui i veicoli sono guidati e non siano conformi con le suddette condizioni di costruzione, montaggio e utilizzazione, saranno intese essere conformi al comma 5 di questo articolo e al comma 1 dell'art. 13, nel caso in cui si possa riprendere il controllo di tali sistemi oppure possano essere spenti dal conducente ⁽³⁹⁾.

La novella va letta in combinato disposto con l'art. 13 (*Speed and distance between vehicles*) della Convenzione, che prevede che «Ogni conducente di veicolo deve, in ogni circostanza, restare padrone del proprio veicolo, in modo da potersi confrontare alle esigenze della prudenza e da essere costantemente in grado di effettuare tutte le manovre che gli competono. Deve, regolando la velocità del proprio veicolo, tenere costantemente conto delle circostanze, in particolare della disposizione dei luoghi, dello stato della strada, dello stato del carico del proprio del veicolo, delle condizioni atmosferiche e dell'intensità della circolazione, in modo da poter arrestare il proprio veicolo nei limiti del proprio campo di visibilità verso l'avanti, nonché dinanzi ad ogni ostacolo prevedibile. Deve rallentare e, se necessario, fermarsi tutte le volte che le circostanze lo esigano, in particolare quando la visibilità è buona» ⁽⁴⁰⁾. Tale disposizione, pur introducendo emenda-

⁽³⁹⁾ Il comma 5-bis dell'art. 8, entrato in vigore ai sensi dell'art. 49, comma 2, lett. a) della Convenzione di Vienna del 1968, in data 23 marzo 2016 nella formulazione originale dispone che «*Vehicle systems which influence the way vehicles are driven shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of article 13, when they are in conformity with the conditions of the constructions, fitting and utilization according to international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles. Vehicle systems which influence the way vehicles are driven and are not in conformity with the aforementioned conditions of construction, fitting and utilization, shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with Paragraph 1 of article 13, when such systems can be overridden or switched off by the driver*».

⁽⁴⁰⁾ Secondo la versione originale dell'art. 13 della Convenzione «*Every driver of a vehicle shall in all circumstances have his vehicle under control so as to be able to exercise due and proper care and to be at all times in a position to perform all manoeuvres required of him. He shall, when adjusting the speed of his vehicle, pay constant regard to the circumstances, in particular the lie of the land, the state of the road, the condition and load of his vehicle, the weather conditions and the density of the traffic, so as to be able to stop his vehicle within his range of forward vision and short of any foreseeable obstruction. He shall slow down and if necessary stop whenever circumstances so require, and particularly when visibility is not good*».

menti di modesta portata, riconosce una forma di automatismo nel consentire al guidatore di assumere un ruolo passivo al momento della attivazione dei sistemi di guida autonoma. Tuttavia, il limite di tale riforma risiede nella circostanza che, pur ammettendo la circolazione di veicoli semiautonmi, viene ribadito l'obbligo della presenza di un conducente a bordo del veicolo che esegua le manovre necessarie imposte dalle particolari condizioni della strada e dalle circostanze che ne richiedono un immediato intervento.

4. *Osservazioni conclusive* — Come si è visto, a livello internazionale la Convenzione di Vienna del 1968 è stata oggetto di modifica attraverso l'emendamento dell'art. 8, comma 5-*bis*, che ha introdotto i livelli 2 e 3 di guida semi-automatica secondo la classificazione internazionale. È stato così possibile avviare la sperimentazione su strada dei veicoli automatizzati appartenenti ai livelli di automazione 2 e 3, i quali prevedono il sistema di assistenza avanzata alla guida ADAS (*Advanced Driving Assistance System*) e la possibilità da parte del conducente di riprendere il controllo del veicolo in qualsiasi momento. Il settore dei trasporti, che si appresta alla sfida della commercializzazione delle auto a guida autonoma, al momento affronta una fase di transizione, definita «periodo di mezzo», in cui convivono veicoli a guida altamente automatizzata ed auto a guida umana ⁽⁴¹⁾. Preme ricordare che l'Unione europea sino ad oggi non ha emanato atti di natura vincolante in materia e che ogni singolo Paese ha adottato al suo interno una diversa e specifica normativa al riguardo. Alla luce di quanto sopra esposto, è evidente come, *in primis*, l'attuale regolamentazione frammentaria del settore della circolazione su strada si ponga in contrasto con le recenti tendenze di globalizzazione del mercato e come la legislazione, oggi in vigore in ciascun ordimento giuridico, sia suscettibile di incidere negativamente in una società globalizzata ove il progresso sia sinonimo di libera circolazione di persone e di merci. Occorre, altresì, considerare che la mancanza di un sistema normativo uniforme di riferimento, infatti, costituisce un limite alla diffusione e commercializzazione dei veicoli dotati di una intelligenza automatica ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ Cfr. U. RUFFOLO, *Self-driving car*, cit., 42 ss., il quale sottolinea che il «periodo di mezzo» è già cominciato: sono circolanti auto a guida sempre più automatizzata, ma con controllo umano, seppur decrescente (ed in prospettiva solo eventuale); ma la circolazione di una guida automatica convive con la presenza di quelle tradizionali. Infine, aggiunge che tale «periodo di mezzo» con parco auto misto durerà lustri, se non decenni.

⁽⁴²⁾ Cfr. U. RUFFOLO, *Intelligenza artificiale*, cit., 34, il quale evidenzia come a maggior ragione con riguardo ad un bene per sua natura «mobile» quale un mezzo di

In secondo luogo, occorre anche considerare che, laddove uno Stato pre-disponesse internamente una legislazione che consentisse la circolazione di autoveicoli autonomi, il proprio comparto *automotive* assumerebbe maggiore competitività in tale settore con conseguente vantaggio economico per lo Stato medesimo soprattutto in un'ottica di globalizzazione. Non si dimentichi, inoltre, che nell'ambito della Unione europea forti sono i segnali che sollecitano una cooperazione tra gli Stati membri per addivenire a soluzioni di modifica più estensive nell'ambito della citata convenzione con il relativo superamento delle barriere giuridiche poste dai vari ordinamenti statali (43).

In presenza di un fenomeno tecnico ed economico, quale quello relativo alla automazione dei veicoli, al momento privo di una regolamentazione giuridica completa ed adeguata, ci si interroga se possa essere opportuno intervenire con una specifica disciplina normativa elaborata *ad hoc* ovvero se possa essere sufficiente ricorrere alla tecnica analogica con conseguente applicazione delle norme già esistenti in attesa di pervenire alla successiva adozione di una puntuale regolamentazione normativa del fenomeno, allorquando si sia consolidato. Sembra si possa ritenere quest'ultima soluzione quella attualmente più ragionevole (44).

Si ritiene, infatti, che nell'immediato non vi siano esigenze impellenti per dar vita ad una nuova normativa *ad hoc*, essendo quanto mai sufficiente e conveniente l'applicazione al fenomeno delle norme già esistenti (ad esempio l'art. 2054 c.c.) mediante procedimento analogico. In tema di responsabilità civile automobilistica si attestano orientamenti a sostegno di una inadeguatezza dell'art. 2054 c.c. a regolamentare la responsabilità delle *driverless cars* in una prospettiva futura secondo cui la previsione di legge potrebbe non essere più in grado di disciplinare la responsabilità per colpa e conseguentemente ciò potrebbe indurre ad auspicare una revisione della normativa del codice civile (45). Sebbene si tratti di un rischio ipotetico, tale tesi non sem-

trasporto, eventuali differenze di trattamento o l'imposizione di diversi *standard* per il suo transito sulle strade di un Paese rispetto ad altri potrebbero ostacolare la circolazione transfrontaliera dei veicoli intelligenti, oltre che costituire un serio limite alla libera concorrenza nel settore della loro produzione e vendita.

(43) Cfr. A. DI ROSA, *Il legal framework*, cit., 68.

(44) Cfr. M. DEIANA, *Introduzione*, cit., 303 per il quale appare necessario un periodo di deregolamentazione (*rectius* a-regolamentazione) o comunque di normazione debole per consentire la piena maturazione ed affermazione sociale di fenomeno tecnico/ economico.

(45) Così S. POLLASTRELLI, *Driverless cars*, cit., 117, sottolinea che l'avviata fase di sperimentazione volta alla graduale sostituzione dei veicoli tradizionali con quelli au-

brerebbe condivisibile soprattutto nell'attuale fase di sperimentazione autorizzata con il d.m. 28 febbraio 2018 n. 70 il quale richiede espressamente che a bordo di un veicolo sia presente un «supervisore»⁽⁴⁶⁾. Da ciò si desume che, anche indipendentemente dal fatto che la guida sia impostata in modalità manuale o automatica, il supervisore assume la responsabilità della condotta del veicolo. Pertanto, si condivide la dottrina che non intravede elementi differenziatori rispetto alla disciplina vigente della responsabilità per la circolazione stradale. Allo stato attuale, nel rispetto con quanto previsto dal decreto *Smart Roads* che presuppone che a bordo del veicolo rimanga un soggetto responsabile della condotta e che sia in grado di incidere su di essa, trova applicazione l'art. 2054 del c.c. Dubbi sulla applicabilità dell'art. 2054 c.c. potrebbero sollevarsi allorquando sarà raggiunto il livello 5 di guida totalmente autonoma⁽⁴⁷⁾.

Pare diversamente necessario procedere ad ulteriori modifiche della disciplina della Convenzione di Vienna al fine di introdurre e regolamentare le ipotesi di uso di tecnologie di automazione di livello 4 e 5. L'adozione del comma 5-*bis* dell'art. 8 ha rappresentato, quindi, solo un primo passo verso quella che dovrebbe essere una disciplina in grado di "inseguire" i cambiamenti in atto.

tonomi e semi-autonomi comporta un profondo ripensamento della struttura della responsabilità civile automobilistica con riflessi immediati nel settore dell'assicurazione obbligatoria e della circolazione stradale.

⁽⁴⁶⁾ Cfr. l'art. 1, comma 1, lett. j, del d.m. 28 febbraio 2018 che definisce il supervisore come «l'occupante del veicolo, il quale dovrà essere sempre in grado di assumere il controllo del veicolo indipendentemente dal grado di automazione dello stesso, in qualunque momento se ne presenti la necessità, agendo sui comandi del veicolo in assoluta precedenza sui sistemi automatizzati e che, pertanto, è il responsabile della circolazione del veicolo». Continua poi affermando che «quando ne assuma la guida effettiva [del veicolo], in modalità manuale [il supervisore], assume il ruolo del conducente».

⁽⁴⁷⁾ Cfr. M.M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO, cit., 395.

fatti e misfatti

Crisi d'impresa armatoriale: Moby e CIN — Con due distinti decreti, entrambi del 24 giugno 2021, il Tribunale di Milano, Sezione II civile Fallimentare, visti i relativi ricorsi, ha dichiarato aperta la procedura di concordato preventivo proposta da MOBY S.P.A. e dall'impresa Compagnia Italiana di Navigazione S.P.A. (CIN), ordinando la convocazione dell'adunanza dei creditori dinanzi al giudice delegato per le date del 13 e 20 dicembre 2021, rispettivamente.

Come si legge nei decreti, trattandosi di concordato in continuità gli argomenti svolti a sostegno della funzionalità della prosecuzione dell'attività posta alla base del piano di concordato rispetto al miglior interesse dei creditori sono apparsi al Giudice adeguatamente illustrati dall'attestatore, il quale ha evidenziato che il concreto scenario di comparazione è costituito da una procedura di amministrazione straordinaria. Come è noto, prosegue il Giudice, l'interesse tutelato in via prioritaria dalla amministrazione straordinaria va individuato nella conservazione del patrimonio produttivo, cioè dei complessi aziendali in funzionamento e non già del patrimonio del debitore in sé considerato. La tutela dei complessi produttivi in quanto tali (nel caso di specie le navi traghetto e i rimorchiatori del gruppo) unitamente al mantenimento dei livelli occupazionali (nel caso di specie quello dei marittimi impiegati a bordo della flotta sociale) – costituenti il fulcro della disciplina della amministrazione straordinaria – realizzano quello che è stato definito un «rovesciamento copernicano» della scala di valori che risultano invece protetti nel concordato preventivo. Il Giudice ha quindi optato per l'ammissione al concordato preventivo, anziché respingere i ricorsi e non lasciare alle due imprese di navigazione altra scelta che quella di fare istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria per evitare il fallimento (già pendevano, infatti, sia per Moby che per CIN, numerose istanze di fallimento, tra cui quelle presentate dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano). Rimettendo, in ogni caso, al concreto vaglio dell'organo commissariale la valutazione di scenari alternativi che tengano conto (anche) della concreta esperibilità di azioni di responsabilità nei confronti dell'organo gestorio, del collegio sindacale e della società di revisione, così come emergono da

una ampia *disclosure* su fatti censurabili compiuti dai soggetti appena menzionati.

GIUSEPPE LOFFREDA



In porto la nave da crociera non passa...con il green pass! — L'emergenza sanitaria COVID-19 e le conseguenti misure autoritative di contenimento della pandemia hanno fortemente inciso anche sul trasporto marittimo di persone. La soppressione, l'interruzione dei viaggi o la modifica dei loro itinerari hanno costituito una significativa limitazione della libertà di circolazione nonché una fonte di disagio e stress per molti passeggeri, in particolare per quelli che avevano programmato d'intraprendere una crociera turistica. Il miglioramento della situazione pandemica, soprattutto per effetto del piano strategico nazionale dei vaccini per la prevenzione delle infezioni da SARS-CoV-2, ha consentito nuovamente lo svolgimento delle crociere turistiche e una ripresa del relativo settore.

L'introduzione negli ambiti lavorativi pubblici e privati dell'obbligo della certificazione verde COVID-19, il cosiddetto *green pass*, ha determinato l'insorgere di manifestazioni e proteste che in alcuni casi purtroppo, rendendo necessaria l'adozione di provvedimenti per la tutela dell'ordine pubblico e della sicurezza, hanno avuto un riflesso anche sulle stesse crociere turistiche.

È recente la notizia, riportata in un breve articolo dal titolo «Protesta no green pass a Trieste, le navi da crociera deviate altrove» pubblicato il 21 ottobre 2021 sul sito internet del quotidiano «Il Piccolo», che proprio a causa di manifestazioni no green pass svoltesi nella città di Trieste due navi da crociera sono state costrette per motivi di ordine pubblico a modificare il rispettivo itinerario inizialmente programmato con scalo nel porto triestino e a dirigersi verso i porti alternativi di Marghera e Ravenna.

Il mutamento d'itinerario di una nave rispetto a quanto *ab origine* convenuto costituisce un impedimento all'esecuzione del contratto di trasporto che attribuisce al passeggero la facoltà di chiedere la risoluzione del contratto stesso oppure di subire l'itinerario modificato (art. 403 c. nav.). In tali casi, il passeggero ha diritto al risarcimento dei danni, che non può eccedere il doppio del prezzo netto del biglietto di passaggio se il mutamento di itinerario è dovuto a un giustificato motivo. Il vettore è responsabile dei danni derivati al passeggero per l'inesatto adempimento della prestazione

del trasferimento se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile (art. 408 c. nav.).

Il mutamento d'itinerario delle due navi da crociera in questione, pur non essendo stato determinato da una misura restrittiva di gestione del rischio sanitario, è sempre riconducibile alla fattispecie del cosiddetto *factum principis* che consiste in un provvedimento di una pubblica autorità assunto successivamente al perfezionamento del contratto di trasporto e che ha reso oggettivamente impossibile l'esatto adempimento della prestazione a prescindere dalla volontà del vettore, operando in quanto tale come esimente della responsabilità dello stesso purché risulti l'imprevedibilità e inevitabilità.

In definitiva, può avere interesse rilevare che di fronte al diritto degli aderenti al movimento no green pass di manifestare il loro pensiero e alla possibilità del vettore di essere esonerato dalla sua responsabilità in caso di *factum principis*, l'unico diritto a essere sacrificato è quello dei passeggeri a ottenere il risarcimento del danno subito o altra forma di compensazione a seguito del mutamento dell'itinerario previsto delle navi da crociera.

GIOVANNI MARCHIAFAVA



Red pass — Leggiamo sull'Unione Sarda del 13 settembre che 16 passeggeri del volo Cagliari-Londra operato da Easy Jet sarebbero stati lasciati a terra nello scalo cagliaritano a causa di una grave irregolarità del *green pass* esibito al personale addetto ai controlli nello scalo. Parrebbe che all'esito dell'esame del certificato i malcapitati siano stati bloccati perché nel loro documento non appariva la parolina «negative» con riferimento al tampone effettuato, che risultava semplicemente «negativo». E non sarebbe stata sufficiente a superare la lacuna neanche la spunta verde all'esito della scansione del QR code da parte di alcuni agenti richiamati sul posto dai disperati passeggeri per convincere la responsabile del gate a lasciarli passare.

Dal 1° settembre scorso per tutti i voli in partenza dagli scali nazionali è diventato indispensabile esibire il cosiddetto *green pass* (certificato COVID digitale dell'Ue istituito con regolamento Ue 2021/953 del 14 giugno 2021) per «l'accesso agli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone» (cfr. l'ord. Min. Salute 30 agosto 2021 e le allegate «Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel trasporto pubblico»).

Le compagnie aeree e le società di gestione degli scali aeroportuali hanno quindi provveduto per tempo ad organizzare le apposite postazioni per la verifica del possesso del *green pass*, solitamente prima dell'accesso ai controlli di sicurezza. In genere l'operazione richiede pochi secondi: basta esibire il pdf del *green pass* memorizzato sul proprio smartphone o la copia stampata all'addetto, che lo inquadra velocemente con il suo apparecchio finché appare la spunta verde sullo schermo.

È comprensibile però che all'indomani dell'introduzione dell'obbligo possa esserci stato un po' di smarrimento, sia da parte dei passeggeri che da parte degli operatori. Ma, al netto delle posizioni estreme e fortunatamente minoritarie di irriducibili no-vax, la stragrande maggioranza di noi *very normal people*, accetta di buon grado l'insignificante perdita di tempo... memori del resto delle infinite settimane trascorse in casa durante il lockdown!

Probabilmente la zelante impiegata in servizio al "Mario Mameli" avrà sentito sulle sue spalle la gravosa responsabilità di dover impedire la diffusione del virus e delle sue varianti campidanesi nel continente, ma soprattutto nella perfida Albione, già sufficientemente infastidita nei nostri confronti per le note vicende sportive dell'estate...

Tant'è. Avendo ricevuto rigide istruzioni riguardo alla verifica minuziosa dei certificati esibiti dai passeggeri (per lo più, tra l'altro, turisti inglesi che dovevano rientrare a casa loro), appena si è resa conto che una letterina del documento esibito si discostava dal modello ("negativo" e non "negative"), non ha esitato a impedire l'imbarco dei passeggeri in possesso dei documenti sospetti.

La circostanza è certamente singolare, ma occorre chiarire il contesto.

Intanto il clima tra gli addetti ai controlli non doveva essere tra i più distesi, se è vero che il giorno prima – lo riferisce la stessa Unione Sarda – un passeggero si sarebbe imbarcato con il pass della moglie!

Inoltre, il volo in cui si sarebbe verificato il «misfatto» era diretto a Londra, ormai fuori dalla Ue.

Basta dare un'occhiata al sito della compagnia per apprendere che, per entrare in Gran Bretagna i passeggeri Ue completamente vaccinati possono esibire il certificato digitale EU DCC (il cosiddetto *green pass* europeo), da cui si desume che hanno completato il ciclo di un vaccino approvato dall'EMA. I passeggeri non vaccinati in partenza per il Regno Unito sono invece tenuti a presentare un certificato di test effettuato non oltre tre giorni prima della partenza con esito negativo; e in questo caso le lingue accettate sono solo «inglese, francese o spagnolo».

La compagnia, in effetti, sembra essersi correttamente attenuta alle prescrizioni adottate dal governo britannico (v. il sito www.gov.uk), che per i

passaggeri non vaccinati e non cittadini Ue richiede la presentazione di un test con esito negativo redatto in inglese, francese o spagnolo. Quelli vaccinati sono tenuti a provare l'avvenuta vaccinazione nel paese di provenienza. Per l'Italia, come per gli altri stati Ue, viene comunque indicata come prova valida ed efficace della vaccinazione, l'EU Digital Covid Certificate, cioè il green pass.

Allora, l'articolo si riferisce in particolare al caso di un cittadino italiano (cagliaritano) che avrebbe mostrato un green pass relativo ad un tampone eseguito con testo tradotto anche in inglese in cui però l'esito era scritto solo in italiano: «negativo».

Sicuramente la zelante impiegata – che non si è certo limitata alla semplice scansione del QR code ma ha letto parola per parola il testo di ciascun documento esibito – avrà avuto il suo bel mal di testa a districarsi tra le non limpidissime regole britanniche, concludendo che l'Eu DCC è valido se certifica il vaccino, ma non lo è altrettanto se certifica l'esito negativo di un tampone senza specificarlo in inglese. Eh sì, perché se di *green pass* si trattava, il testo doveva essere per forza in italiano (lingua ufficiale dello stato membro di rilascio), ed in inglese!

Non sappiamo se l'addetta al gate abbia reso un buon servizio alla compagnia ed a Sua Maestà. Di certo le è andata meglio della sua collega che all'aeroporto F.V.G. di Trieste è stata malmenata solo per aver chiesto il green pass a due passeggeri diretti, guarda caso, sempre a Londra!

Fatto sta che se qualcuno tra i passeggeri rimasti a terra ha chiesto alla compagnia la compensazione per negato imbarco ai sensi del reg. 261/2004, non determinato, una volta tanto, da *overbooking*, ci toccherà commentare a breve sulla rivista una bella sentenza del giudice di pace di Cagliari in materia di negato imbarco da... “mancata o inesatta traduzione del certificato”.

GIANFRANCO BENELLI

giurisprudenza al vaglio

CORTE COSTITUZIONALE 29 GENNAIO 2021 N. 10

Pres. CORAGGIO - Red. VIGANÒ
Presidente Consiglio dei ministri (avv. St. P. Palmieri)
c. Regione Calabria (avv. D. Gullo)

Demanio marittimo - Legge Regione Calabria - Norme di salvaguardia nelle more dell'approvazione del piano comunale di spiaggia - Possibile rinnovo pluriennale delle concessioni esistenti - Violazione della competenza esclusiva statale in materia di tutela della concorrenza - Illegittimità costituzionale.



RIASSUNTO DEI FATTI — Il Presidente del Consiglio dei ministri ha impugnato l'art. 1 della l. reg. Calabria 25 novembre 2019 n. 46, recante «Modifica alla lettera *a*, comma 2 dell'articolo 14 della legge regionale 21 dicembre 2005 n. 17», per violazione degli artt. 3, 97 e 117, secondo comma, lettera *e*, della Costituzione. L'art. 1 impugnato modifica l'art. 14, comma 2, l. reg. Calabria 21 dicembre 2005 n. 17 (Norme per l'esercizio della delega di funzioni amministrative sulle aree del demanio marittimo), che nel testo anteriore alla modifica prevedeva: «Nelle more dell'approvazione del PCS [Piano comunale di spiaggia], in deroga a quanto disposto dal comma 1, possono essere rilasciate: a) concessioni demaniali marittime stagionali [...]». La disposizione impugnata, dopo le parole «possono essere rilasciate», inserisce «o comunque rinnovate»; inoltre essa sostituisce l'espressione «concessioni demaniali marittime stagionali» con «concessioni demaniali pluriennali di natura stagionale».

È costituzionalmente illegittimo, per violazione dell'art. 117, secondo comma, lett. e, cost., l'art. 1 l. reg. Calabria n. 46 del 2019, il quale – modificando l'art. 14, comma 2, l. reg. Regione Calabria n. 17 del 2005 – consente, nelle more dell'approvazione del piano comunale di spiaggia, oltre al rilascio della concessione, anche il rinnovo pluriennale delle concessioni demaniali esistenti. Tale norma, eliminando il previgente limite annuale del rinnovo, introduce una fattispecie di proroga sostanzialmente automatica e per periodi del tutto indeterminati in favore di un unico titolare, in deroga alla disciplina generale di cui all'art. 18, comma 3-bis, l. reg. Calabria n. 17 del 2005 che – nulla prevedendo quanto all'ipotesi del mero rinnovo delle concessioni esistenti – subordina i procedimenti di rilascio delle nuove concessioni dema-

niali marittime a procedure a evidenza pubblica conformi ai principi, comunitari e statali, di tutela della concorrenza ⁽¹⁾.

Secondo costante giurisprudenza costituzionale, la disciplina delle concessioni su beni demaniali marittimi investe diversi ambiti materiali, attinenti tanto alle competenze legislative statali quanto a quelle regionali. Tuttavia, i criteri e le modalità di affidamento di tali concessioni debbono essere stabiliti nell'osservanza dei principi della libera concorrenza recati dalla normativa statale e dell'Unione europea, con conseguente loro attrazione nella competenza esclusiva statale di cui all'art. 117, secondo comma, lett. e, cost., che rappresenta sotto questo profilo un limite insuperabile alle pur concorrenti competenze regionali ⁽²⁾.

CONSIDERATO IN DIRITTO — 1. Con il ricorso indicato in epigrafe, il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, ha impugnato l'art. 1 della l. reg. Regione Calabria 25 novembre 2019 n. 46, recante «Modifica alla lettera a, comma 2 dell'articolo 14 della legge regionale 21 dicembre 2005, n. 17», per violazione degli artt. 3, 97 e 117, secondo comma, lettera e, della Costituzione. L'impugnato art. 1 modifica l'art. 14, comma 2, della legge della Regione Calabria 21 dicembre 2005, n. 17 (Norme per l'esercizio della delega di funzioni amministrative sulle aree del demanio marittimo), che nel testo anteriore alla modifica prevedeva: «Nelle more dell'approvazione del PCS [Piano comunale di spiaggia], in deroga a quanto disposto dal comma 1, possono essere rilasciate: a) concessioni demaniali marittime stagionali [...]».

Essa da un lato (comma 1, lettera a, inserisce, dopo le parole «possono essere rilasciate», le parole «o comunque rinnovate»; e dall'altro (comma 1, lettera b) sostituisce le parole «concessioni demaniali marittime stagionali» con le parole «concessioni demaniali pluriennali di natura stagionale».

1.1. – Secondo il ricorrente, l'art. 1 della legge reg. Calabria n. 46 del 2019 violerebbe, anzitutto, la competenza esclusiva statale in materia di tutela della concorrenza, di cui all'art. 117, secondo comma, lettera e, cost. Il legislatore regionale avrebbe, per un verso, inteso sottrarre l'ipotesi del rinnovo delle concessioni *de quibus* alla disciplina generale di cui all'art. 18, comma 3-bis, della legge reg. Calabria n. 17 del 2005, che subordina i procedimenti di rilascio di

⁽¹⁻²⁾ V. nota di A.L.M. SIA, a p. 988.

dette concessioni a procedure a evidenza pubblica, secondo i principi fissati dal decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50 (Codice dei contratti pubblici) e dalla pertinente disciplina del diritto dell'Unione europea, introducendo così, di fatto, un meccanismo di proroga o rinnovo automatico delle concessioni in essere; e, per altro verso, avrebbe eliminato il previgente limite di durata annuale, lasciando del tutto indeterminata la durata della proroga.

In ogni caso, la disciplina impugnata sarebbe distonica rispetto a quella stabilita dall'art. 1, commi da 675 a 685, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), che ha imposto una generale revisione del sistema delle concessioni marittime secondo modalità e termini da adottarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, demandando a un successivo d.P.C. la fissazione dei principi e dei criteri tecnici per l'assegnazione delle concessioni sulle aree demaniali marittime.

1.2. – Sarebbero, altresì, violati i principi di ragionevolezza di cui all'art. 3 cost. e di buon andamento della pubblica amministrazione di cui all'art. 97 cost.

Sotto il primo profilo, le modifiche introdotte dalla disposizione impugnata all'art. 14 della l. reg. Calabria n. 17 del 2005 dalla disposizione impugnata sarebbero contraddittorie rispetto alla ratio dello stesso art. 14, che detta norme di salvaguardia nelle more dell'entrata in vigore dei piani comunali di spiaggia, vietando in linea di principio il rilascio di nuove concessioni (comma 1), e consentendo soltanto, al comma 2 nella sua versione anteriore alle modifiche di cui è causa, il rilascio di concessioni strettamente temporanee, legate alla stagionalità propria del settore.

La previsione di rinnovi automatici delle concessioni in essere lederebbe, d'altra parte, il principio di buon andamento della pubblica amministrazione, il quale esigerebbe che ogni provvedimento di rilascio o rinnovo di concessioni demaniali avvenga a seguito di procedure a evidenza pubblica.

2. – La questione promossa in riferimento all'art. 117, secondo comma, lettera *e*, cost., è fondata.

2.1. – Secondo la costante giurisprudenza di questa Corte, la disciplina delle concessioni su beni demaniali marittimi investe diversi ambiti materiali, attinenti tanto alle competenze legislative statali quanto a quelle regionali (sentenze n. 157 e n. 40 del 2017). Tuttavia, i criteri e le modalità di affidamento di tali concessioni debbono

essere stabiliti nell'osservanza dei principi della libera concorrenza recati dalla normativa statale e dell'Unione europea, con conseguente loro attrazione nella competenza esclusiva statale di cui all'art. 117, secondo comma, lettera e), cost., che rappresenta sotto questo profilo un limite insuperabile alle pur concorrenti competenze regionali (*ex multis*, sentenze n. 161 del 2020, n. 86 del 2019, n. 221, n. 118 e n. 109 del 2018).

Sono state, in particolare, ritenute invasive di tale competenza esclusiva discipline regionali che prevedevano meccanismi di proroga o rinnovo automatico delle concessioni (ad esempio, sentenze n. 1 del 2019 e n. 171 del 2013), una durata eccessiva del rapporto concessorio (così ancora la sentenza n. 1 del 2019, nonché la sentenza n. 109 del 2018), l'attribuzione di una preferenza al concessionario uscente in sede di rinnovo (sentenze n. 221 del 2018 e n. 40 del 2017).

2.2. – L'art. 14 della l. reg. Calabria n. 17 del 2005 detta «[n]orme di salvaguardia» nelle more dell'adozione di un piano comunale di spiaggia, con il quale – ai sensi del combinato disposto dei precedenti artt. 8 e 12 – i Comuni sono tenuti, tra l'altro, a disciplinare e localizzare le attività dei complessi balneari realizzabili a cura dei Comuni stessi, degli esercizi di ristorazione e affini inseriti in tali complessi, di noleggio e rimessaggio di unità da diporto, di campeggi, attività ricreative, sportive e culturali, di soccorso a mare, di approdo con funzioni turistiche e da diporto. Sino all'adozione del piano, l'art. 14, comma 1, dispone che «non possono essere rilasciate nuove concessioni marittime, né essere autorizzate varianti sostanziali ai rapporti concessori in essere», all'evidente finalità di preservare e incentivare la potestà pianificatoria dei Comuni.

In deroga a tale divieto generale, la versione originaria del comma 2 dell'art. 14 consentiva, alla lettera *a*, il rilascio di «concessioni demaniali marittime stagionali» a supporto di attività ricettive alberghiere, villaggi turistici, campeggi e altre strutture ricettive ai fini delle attività inerenti al servizio di balneazione, ovvero per l'installazione di piccoli punti di ormeggio, posa di gonfiabili, giochi smontabili per bambini, tavolini e sedie, nonché chioschi omologati (questi ultimi per una durata non superiore a centoventi giorni); e, alle lettere *b* e *c*, il rilascio di concessioni marittime in gran parte «suppletive» rispetto ad altre concessioni turistico-balneari già rilasciate.

Le modifiche introdotte dalla l. reg. Calabria n. 46 del 2019, in questa sede impugnate, da un lato, affiancano all'ipotesi del rilascio

di tutte le concessioni previste dal comma 2 quella del rinnovo delle concessioni stesse, e dall'altro consentono che le concessioni di cui alla lettera a) possano avere durata pluriennale, anziché stagionale come in precedenza previsto.

2.3. – Mentre però l'art. 18, comma 3-*bis*, della legge reg. Calabria n. 17 del 2005 stabilisce espressamente che il rilascio delle «nuove concessioni demaniali marittime» debba avvenire «nel rispetto dei principi di evidenza pubblica, parità di trattamento, non discriminazione, pubblicità, libertà di stabilimento e di prestazione dei servizi» stabiliti dalla pertinente normativa comunitaria e statale, la stessa legge regionale nulla prevede quanto all'ipotesi del mero rinnovo delle concessioni esistenti.

L'affermazione della difesa regionale, secondo cui anche a tale ipotesi resterebbe comunque applicabile la disciplina dell'art. 18, comma 3-*bis*, appena menzionato, appare smentita non solo dal riferimento – contenuto in quest'ultima disposizione – alle sole «nuove» concessioni demaniali marittime, ma anche dall'intenzione, manifestata in sede di illustrazione del progetto di legge regionale poi sfociato nella disposizione impugnata (Relazione illustrativa alla proposta di legge n. 428/10), di eliminare, oltre alla temporaneità delle concessioni, «la preclusione del c.d. diritto di insistenza», che consiste nella preferenza, in sede di rinnovo, alle precedenti concessioni, già rilasciate, rispetto alle nuove istanze. Tale diritto, introdotto nell'art. 37 r.d. 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione), dal d.l. 5 ottobre 1993, n. 400 (Disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime), convertito, con modificazioni, in l. 4 dicembre 1993, n. 494, era venuto meno nella legislazione statale per effetto dell'art. 1, comma 18, del d.l. 30 dicembre 2009 n. 194 (Proroga di termini previsti da disposizioni legislative), convertito, con modificazioni, in l. 26 febbraio 2010 n. 25, sì da permettere l'archiviazione di una procedura di infrazione a suo tempo avviata dalla Commissione europea contro l'Italia.

La nuova ipotesi del rinnovo delle concessioni già esistenti – nel contesto, vale la pena di sottolineare, di una norma di salvaguardia mirante semplicemente a dettare una disciplina transitoria nelle more dell'adozione di un organico piano di spiaggia da parte del Comune – finisce così per essere sottratta alle procedure a evidenza pubblica conformi ai principi, comunitari e statali, di tutela della concorrenza stabiliti per le ipotesi di rilascio di nuove concessioni, e

per consentire de facto la mera prosecuzione dei rapporti concessori già in essere, con un effetto di proroga sostanzialmente automatica – o comunque sottratta alla disciplina concorrenziale – in favore dei precedenti titolari. Un effetto, come poc'anzi rammentato, già più volte ritenuto costituzionalmente illegittimo da questa Corte.

2.4. – La previsione, poi, della possibile durata pluriennale delle concessioni di cui alla lettera *a* dell'art. 14, comma 2, della l. reg. Calabria n. 17 del 2005 – tutte relative ad attività di carattere intrinsecamente stagionale, e non accessorie ad altre concessioni come, invece, le ipotesi di cui alle successive lettere *b* e *c* – comporta la possibilità del rilascio (o del rinnovo) di tali concessioni per periodi del tutto indeterminati in favore di un unico titolare, che risulterebbe così ingiustificatamente privilegiato rispetto a ogni altro possibile interessato, in violazione – anche in questo caso – dei principi di tutela della concorrenza.

2.5. – La circostanza, rilevata dalla difesa regionale, che la stessa disciplina statale più recente abbia previsto, nelle more della revisione del sistema delle concessioni marittime da parte di un d.P.C., il prolungamento della durata delle concessioni esistenti al 30 dicembre 2018 per quindici anni dalla data di entrata in vigore della l. n. 145 del 2018, non può d'altra parte legittimare le Regioni a dettare discipline che ad essa si sovrappongono, in un ambito riservato alla competenza esclusiva dello Stato.

3. – Restano assorbite le censure formulate con riferimento agli artt. 3 e 97 cost.

PER QUESTI MOTIVI — la Corte costituzionale dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 1 l. reg. Calabria 25 novembre 2019, n. 46, recante «Modifica alla lettera *a*, comma 2 dell'articolo 14 della legge regionale 21 dicembre 2005 n. 17».

* * *

La proroga automatica delle concessioni sul demanio marittimo ancora una volta al vaglio della Corte costituzionale.

Com'è noto, il codice della navigazione (art. 36) contempla tre tipologie di concessioni demaniali marittime distinte sulla base delle caratteristiche dei beni che ne formano oggetto (che importino o meno impianti di difficile sgombrò o edifici con struttura saldamente connessa al terreno), della durata (inferiore/superiore ai quattro anni o superiore a quindici anni) e dell'autorità competente al rilascio (capo del compartimento marittimo, direttore

marittimo, ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili). A questa disciplina di carattere generale si è aggiunta una disciplina speciale delle concessioni per finalità turistico-ricreative contenuta nel d.l. n. 400/1993 che ha inizialmente previsto un termine di durata di quattro anni ⁽¹⁾. Per rispondere alle esigenze delle imprese balneari di poter contare su tempi più lunghi per l'ammortamento degli investimenti effettuati, la l. 16 marzo 2001 n. 88 ha poi allungato a sei anni la durata della concessione, a prescindere dalla natura o tipologia di impianti previsti per lo svolgimento di tali attività, introducendo la previsione del rinnovo automatico per un uguale periodo di sei anni alla scadenza della concessione, e così ad ogni scadenza successiva. Fulcro di questa nuova disciplina, il rafforzamento del diritto di insistenza a favore del concessionario, già previsto dall'art. 37 c. nav., ma in termini diversi ⁽²⁾. Con il nuovo comma 2, introdotto nel 1993, per il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime per attività turistico-ricreative viene data preferenza, *tout court*, «alle precedenti concessioni, già rilasciate, in sede di rinnovo rispetto alle nuove istanze» ⁽³⁾, salva naturalmente la possibilità di revocare la concessione medesima ai sensi dell'articolo 42 c. nav. La durata del rapporto concessorio viene così rimessa alla scelta del concessionario, avulsa da ogni procedura comparativa con altri aspiranti concessionari ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ La concessione dei beni demaniali marittimi può essere rilasciata, oltre che per servizi pubblici e per servizi e attività portuali e produttive, per l'esercizio delle seguenti attività: a) gestione di stabilimenti balneari; b) esercizi di ristorazione e somministrazione di bevande, cibi precotti e generi di monopolio; c) noleggio di imbarcazioni e natanti in genere; d) gestione di strutture ricettive ed attività ricreative e sportive; e) esercizi commerciali; f) servizi di altra natura e conduzione di strutture ad uso abitativo, compatibilmente con le esigenze di utilizzazione di cui alle precedenti categorie di utilizzazione (art. 1 del d.l. del 5 ottobre 1993 n. 300 recante «Disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime», in G. U. n. 234 del 5 ottobre 1993). Cfr. artt. 28-55 c. nav e artt. 5-40 e art. 54, comma 2, reg. nav. mar. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 126 ss.; F. MORANDI-G. BENELLI, *Le infrastrutture dei trasporti ed il demanio marittimo a finalità turistico-ricreativa*, in V. FRANCESCHELLI-F. MORANDI, *Manuale di diritto del turismo*, Torino, 2019, 131 ss.; R. TRANQUILLI LEALI, *Le concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative ed il loro regime di proroga*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 49 ss.

⁽²⁾ Nel caso di concorso di più domande di concessionari, la versione originaria dell'art. 37, comma 3, c. nav. accordava la «preferenza al precedente concessionario» esclusivamente «per le concessioni di durata non superiore al biennio e che non comportino impianti di difficile sgombero».

⁽³⁾ La disposizione è stata sostituita dall'art. 2 del d.l. n. 400/1993 come modificato in sede di conversione dalla l. 4 dicembre 1993 n. 494. Si veda S. ZUNARELLI, *Concessioni demaniali e «diritto di insistenza» alla luce della direttiva Bolkestein*, in *L'impresa balneare sul demanio marittimo* (a cura di S. Zunarelli-N. Carnimeo), Bari, 2019, 21.

⁽⁴⁾ La l. 27 dicembre 2006 n. 296, art. 1, comma 256, ha successivamente previsto la possibilità di rilasciare concessioni di durata non inferiore a sei e non superiore a

A complicare tale scenario i successivi interventi del diritto UE che hanno visto consolidare la primazia dei principi di concorrenzialità in un settore che in Italia, come accennato, è stato improntato su principi antitetici: diritto di insistenza a favore del concessionario, durata molto estesa della concessione e previsione di regimi di proroghe automatiche.

La c.d. direttiva Bolkestein ha introdotto la liberalizzazione dei servizi in ambito europeo al fine di «eliminare gli ostacoli alla libertà di stabilimento dei prestatori negli Stati membri e alla libera circolazione dei servizi tra Stati membri nonché garantire ai destinatari e ai prestatori la certezza giuridica necessaria all'effettivo esercizio di queste due libertà fondamentali del trattato»⁽⁵⁾. Applicabile ai «servizi nel settore del turismo» (considerando n. 33), la direttiva è destinata a disciplinare anche il settore delle imprese che esercitano attività turistico-ricreative sul demanio marittimo e quelle balneari. Di particolare impatto per l'Italia il suo art. 12, § 1, che, in caso di selezione fra diversi candidati stabilisce che: «Qualora il numero di autorizzazioni disponibili per una determinata attività sia limitato per via della scarsità delle risorse naturali o delle capacità tecniche utilizzabili, gli Stati membri applicano una procedura di selezione tra i candidati potenziali, che presenti garanzie di imparzialità e di trasparenza e preveda, in particolare, un'adeguata pubblicità dell'avvio della procedura e del suo svolgimento e completamento». Il successivo § 2 prevede che, in tali casi: «l'autorizzazione è rilasciata per una durata limitata adeguata e non può prevedere la procedura di rinnovo automatico né accordare altri vantaggi al prestatore uscente o a persone che con tale prestatore abbiano particolari legami». Il processo di attuazione della direttiva Bolkestein in Italia è stato particolarmente accidentato. Il legislatore italiano, pur uniformandosi ai principi europei⁽⁶⁾, abrogando il secondo periodo dell'art. 37, comma 2, sul diritto di insistenza⁽⁷⁾ e l'automatismo della proroga di sei anni in sei anni⁽⁸⁾, ha disposto al con-

venti anni «in ragione dell'entità e della rilevanza economica delle opere da realizzare e sulla base dei piani di utilizzazione delle aree del demanio marittimo predisposti dalle regioni».

⁽⁵⁾ Come si legge nel considerando n. 5 della dir. 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006 relativa ai servizi nel mercato interno, in G.U.U.E n. L 376 del 27 dicembre 2006, 36. Si veda *L'impresa balneare sul demanio marittimo* (a cura di S. Zunarelli-N. Carnimeo), Bari, 2019; *Problematiche recenti in materia di demanio marittimo e sicurezza della navigazione*, Bologna, 2021; B. CARAVITA-G. CARLOMAGNO, *La proroga ex lege delle concessioni demaniali marittime. Tra tutela della concorrenza ed economia sociale di mercato. Una prospettiva di riforma*, in *Federalismi 20/2021*; A. GIANNELLI, *Concessioni di beni e concorrenza*, Napoli, 2017, 144 ss.

⁽⁶⁾ Con d.lg. 26 marzo 2010 n. 59, in G.U. n. 94 del 23 aprile 2010.

⁽⁷⁾ Cfr. art. 1, comma 18, d.l. 30 dicembre 2009 n. 194.

⁽⁸⁾ Con l'art. 11 della l. 15 dicembre 2011, n. 217 (legge comunitaria 2010), il legislatore ha abrogato l'art. 1, comma 2, del d.l. n. 400/1993 che prevedeva che le con-

tempo una serie di nuove proroghe automatiche limitate nel tempo a favore dei concessionari ⁽⁹⁾.

Le modifiche introdotte con l'art. 34-*duodecies* del d.l. 179/2012 sono state sottoposte al vaglio della Corte di giustizia, a seguito dei rinvii pregiudiziali del TAR Lombardia e del TAR Sardegna, rispettivamente con decisioni del 5 marzo 2014 e del 28 gennaio 2015, sulla questione della compatibilità o meno con il diritto europeo della normativa che ha disposto la proroga automatica e generalizzata al 31 dicembre 2020 delle concessioni esistenti ⁽¹⁰⁾. Con la sentenza del 14 luglio 2016 la Corte di giustizia ha individuato l'applicabilità della direttiva Bolkestein alle concessioni demaniali marittime a uso turistico-ricreativo. Ai sensi delle disposizioni della direttiva del 2006, il giudice europeo ha riconosciuto alle concessioni demaniali marittime la natura di «autorizzazioni», indipendentemente dalla loro qualificazione nel diritto nazionale. È stata pertanto dichiarata l'illegittimità della proroga *ex lege* delle concessioni aventi ad oggetto risorse naturali scarse, ritenuta equivalente al rinnovo automatico delle concessioni in essere ⁽¹¹⁾, vietato espressamente dall'art. 12, § 2, della direttiva. Gli Stati sono, pertanto, tenuti a disciplinare le procedure di selezione tenendo conto di motivi imperativi di carattere generale, quale la necessità di tutelare il legittimo affidamento dei concessionari, ma sempre nel rispetto del divieto di proroghe automatiche quando il rilascio della concessione iniziale non sia avvenuta all'esito di una imparziale e trasparente procedura di selezione dei

cessioni demaniali marittime avessero una durata di sei anni e fossero automaticamente rinnovate alla scadenza per ulteriori sei anni, a mera richiesta del concessionario.

⁽⁹⁾ L'art. 1, comma 18, d.l. 30 dicembre 2009 n. 194, ha stabilito una proroga automatica per tutte le concessioni demaniali marittime in essere alla data del 30 dicembre 2009. La proroga inizialmente prevista fino al 31 dicembre 2012 è stata prima posticipata al 31 dicembre 2015 dalla legge di conversione del d.l. n. 194 del 2009 (l. 26 febbraio 2010 n. 25), successivamente con l'art. 34-*duodecies* del d.l. 18 ottobre 2012 n. 179 (convertito con l. 17 dicembre 2012 n. 221 e dalla l. 24 dicembre 2012 n. 228) la proroga legale è stata rinnovata ulteriormente fino al 31 dicembre 2020, data a partire dalla quale le amministrazioni competenti avrebbero dovuto procedere all'affidamento delle nuove concessioni mediante procedure ad evidenza pubblica.

⁽¹⁰⁾ C. giust. UE 14 luglio 2016, V sez., C-458/14 e C-67/15, *Promoimpresa, Melis et al.*, in *Dir. trasp.* 2017, 519, con nota di L. ANCIS, *La Corte di giustizia dichiara illegittima la proroga automatica ex lege delle concessioni turistico-ricreative. Il legislatore italiano risponde confermando la validità dei rapporti in atto*; in *Riv. dir. nav.* 2017, 261, con nota di N. LIBERATOSCIOLI, *Concessioni demaniali marittime per scopi turistico-ricreativi: la Corte di giustizia europea dichiara l'illegittimità della proroga automatica ma indica possibili eccezioni*; in *Dir. mar.* 2017, 714 con nota di E. VERMIGLIO, *Concessioni di beni demaniali marittimi e concessioni di servizi nella giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'UE: una distinzione dai contorni sempre più sfumati?*

⁽¹¹⁾ Sulla distinzione fra la nozione di rinnovo e quella di proroga si veda A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, 130-131.

candidati potenziali. Al giudice nazionale è riconosciuta la valutazione circa l'opportunità del rilascio di un numero limitato di concessioni in riferimento alla scarsità delle risorse naturali oggetto dell'autorizzazione. Nell'ipotesi in cui queste ultime non siano scarse, e quindi non risulti applicabile la direttiva, ma la concessione presenti un interesse transfrontaliero certo, gli Stati membri sono comunque tenuti al rispetto dell'art. 49 TFUE (libertà di stabilimento) nel disporre una disciplina nazionale che consenta una proroga automatica delle concessioni demaniali pubbliche per finalità turistico-ricreative in essere.

Nonostante i netti rilievi della Corte, il legislatore italiano non ha ancora varato una riforma che possa garantire la compatibilità tra la normativa interna e quella unionale. Al contrario, per «garantire certezza alle situazioni giuridiche in atto e assicurare l'interesse pubblico all'ordinata gestione del demanio senza soluzione di continuità», in prossimità della scadenza del 31 dicembre 2020, l'art. 1, commi 682, 683 e 684 della legge di bilancio del 2019 ha prorogato di ulteriori 15 anni le concessioni demaniali marittime non ancora scadute, con la rideterminazione del termine di scadenza al 31 dicembre 2033. La misura contiene alcune disposizioni (art. 1, commi 246 e dal 675 al 686) che definiscono l'avvio della procedura della prossima riforma del settore da adottarsi con d.P.C. Immediati gli interrogativi sulla compatibilità con il diritto eurounitario ⁽¹²⁾.

Con la sentenza n. 7874/2019 ⁽¹³⁾ il Consiglio di Stato ha ribadito il contrasto con l'ordinamento europeo anche della nuova normativa nazionale. Per il supremo giudice amministrativo il dovere di disapplicare la normativa interna sulle concessioni marittime per contrasto con il diritto UE (e con la sentenza della Corte di giustizia del 2016) incombe anche sui funzionari amministrativi chiamati a adottare provvedimenti amministrativi di proroga delle concessioni rilasciate dai Comuni sulla base della l. n. 145/2018 ⁽¹⁴⁾. Sebbene la giurisprudenza sia quasi unanime nel rilevare il contrasto con la disciplina europea del regime nazionale delle proroghe automatiche, esso è stato confermato e, per certi versi, rafforzato con le misure adottate per far

⁽¹²⁾ Cfr. C. LENZETTI, *La (futura) riforma delle concessioni demaniali marittime e la loro (attuale) proroga*, in *Dir. trasp.* 2019, 89.

⁽¹³⁾ Cons. St., sez. VI, 18 novembre 2019, n. 7874, in *Riv. dir. nav.* 2019, 827, con nota di A. MONTESANO, *La questione della compatibilità con l'ordinamento eurounitario del regime di proroga delle concessioni demaniali al vaglio della giurisprudenza amministrativa*.

⁽¹⁴⁾ Tali norme hanno peraltro causato l'avvio di una procedura di infrazione da parte della Commissione europea in data 3 dicembre 2020 (2020/4118-C 2020 7826 final). Per approfondimenti si rinvia a S. ZUNARELLI, *La legislazione italiana di proroga della durata delle concessioni demaniali marittime: note critiche alla lettera di messa in mora della Commissione UE*, in *Problematiche recenti in materia di demanio marittimo e sicurezza della navigazione* (a cura di S. Zunarelli-E. Orrù), cit., 1 ss.

fronte alla crisi generata dalla pandemia. Il d.l. 19 maggio 2020 n. 34, confermando la possibilità di estendere al 1° gennaio 2034 la durata delle concessioni vigenti ⁽¹⁵⁾, ha infatti sancito l'impossibilità per le amministrazioni comunali di intraprendere o proseguire durante la pandemia le procedure di scelta dei nuovi concessionari ⁽¹⁶⁾.

La proroga sino al 2033 è stata ritenuta illegittima da numerosi Tribunali amministrativi regionali ⁽¹⁷⁾. In controtendenza il TAR Lecce che si è espresso per la necessaria applicazione della norma nazionale vigente, in assenza di una riforma complessiva conforme al diritto europeo, non riconoscendo alla direttiva Bolkestein natura *self-executing* ⁽¹⁸⁾.

Le incertezze generate dalla mancanza di un quadro normativo coerente con il diritto eurounitario, alimentate dagli contrapposti orientamenti della

⁽¹⁵⁾ Con l'art. 100 del d.l. 14 agosto 2020 n. 104 la proroga di cui all'art 1, commi 682 e 683, è stata estesa anche alle concessioni lacuali e fluviali.

⁽¹⁶⁾ TAR Abruzzo, Pescara, sez. I, 3 febbraio 2021, n. 40 ne ha rilevato la contrarietà ai principi eurounitari. Mentre TAR Abruzzo, 23 aprile 2021 n. 231 e TAR Campania, ord. 26 aprile 2021, hanno ritenuto legittime le proroghe sulla base della situazione di emergenza.

⁽¹⁷⁾ Si sono pronunciati sulla disapplicazione della proroga *ex art. 1, comma 682, l. 30 dicembre 2018 n. 145* per contrasto con il diritto eurounitario: TAR Campania, Salerno, 10 febbraio 2020, n. 221; TAR Veneto, sez. I, 3 marzo 2020, n. 218; TAR Campania, Salerno, sez. II, 29 gennaio 2021, n. 265; TAR Abruzzo, Pescara, sez. I, 3 febbraio 2021, n. 40; TAR Sicilia, Catania, sez. III, 15 febbraio 2021, nn. 504, 505; TAR Toscana, sez. II, 8 marzo 2021, n. 363; TAR Calabria, Catanzaro, sez. II, 13 maggio 2021, n. 973. Sull'annullabilità, e non nullità, dei provvedimenti che dispongono proroghe contrastanti con il diritto eurounitario si veda TAR Veneto, sez. I, 29 marzo 2021, n. 407. Per l'orientamento a favore dell'applicazione della proroga, in attesa della pronuncia dell'Adunanza Plenaria sulla compatibilità con il diritto eurounitario: TAR Abruzzo, Pescara, ord. 14 giugno 2021, n. 129; TAR Lazio, Roma, sez. II *bis*, ord. 18 giugno 2021, n. 3443. Sul difetto di legittimazione attiva di singoli cittadini a impugnare la proroga invocando il diritto di accedere alla libera spiaggia: TAR Sicilia, Palermo, sez. I, 2 maggio 2021, n. 1750. Sulla necessità che le nuove concessioni siano affidate con procedure a evidenza pubblica: TAR Puglia, Lecce, sez. I, 28 luglio 2017, n. 1329; TAR Campania, Salerno, sez. II, 2 ottobre 2019, n. 1697; TAR Puglia, Lecce, sez. I, 1° gennaio 2020, n. 36109; TAR Campania, Napoli, sez. VII, 10/05/2021, n. 3082. Per un'accurata ricostruzione cfr. M. FERRARA-G. IOANNIDES-G. VOSA, *Dossier sulle concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo*, in *Federalismi*, 21 luglio 2021.

⁽¹⁸⁾ TAR Puglia, Lecce, sez. I, 27 novembre 2020, nn. 1321, 1322; TAR Puglia, Lecce, sez. I, 1° febbraio 2021, n. 165; TAR Puglia, Lecce, sez. I, 15 febbraio 2021, n. 263; TAR Puglia, Lecce, sez. I, 15 febbraio 2021, n. 268; TAR Puglia, Lecce, sez. I, 3 marzo 2021, n. 347; TAR Puglia, Lecce, sez. I, 20 maggio 2021, n. 773; TAR Puglia, Lecce, sez. I, 7 giugno 2021, n. 881. Sulla necessaria applicazione della norma nazionale: TAR Lazio, Roma, sez. II *bis*, 14 giugno 2021, n. 7073. Sulla necessaria valutazione ad opera dell'Amministrazione della compatibilità in concreto tra la proroga nazionale e il diritto eurounitario: TAR Campania, Napoli, sez. VII, 19 aprile 2021, n. 248.

giurisprudenza amministrativa cui si è fatto cenno ⁽¹⁹⁾, hanno indotto il Presidente del Consiglio di Stato a deferire d'ufficio all'Adunanza Plenaria (udienza del 13 ottobre) la «questione della proroga legislativa delle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative» ⁽²⁰⁾.

La sentenza in epigrafe si inserisce in tale complesso contesto. Agli interventi legislativi nazionali appena considerati debbono aggiungersi anche quelli delle regioni che hanno legiferato nell'ambito delle competenze loro riconosciute dall'ordinamento, replicando forme di proroga e di rinnovo automatico delle concessioni in essere, senza ricorrere a procedure concorsuali. Per molte di queste leggi regionali è stata dichiarata la parziale illegittimità costituzionale per contrasto con il diritto UE in materia di diritto di stabilimento e di tutela della concorrenza ⁽²¹⁾, come nel caso della sentenza del 29 gennaio 2021 n. 10 che si annota.

⁽¹⁹⁾ Che hanno portato le Amministrazioni ad assumere provvedimenti amministrativi contrastanti. Alcuni Comuni in applicazione pedissequa della normativa nazionale, hanno disposto le proroghe *ex lege* delle concessioni in essere, altri invece non hanno applicato la normativa riconosciuta non conforme al diritto UE. Cfr. S. AUGUSTO, *Gli incostanti approdi della giurisprudenza amministrativa sul tema delle concessioni del demanio marittimo per finalità turistico-ricreative*, in *Riv. it. dir. publ. com.* 2020, 625 ss.

⁽²⁰⁾ Il decreto presidenziale del 24 maggio 2021 n. 160 (consultabile sul sito www.giustizia-amministrativa.it) deferisce due ricorsi in appello su controversie concernenti il rigetto di istanze di proroga di concessioni che in primo grado erano state accolte: appello su TAR Puglia, Lecce, sez. I, 13 gennaio 2021 n. 73 e TAR Sicilia, Catania, 15 febbraio 2021 n. 504. L'Adunanza, chiamata a pronunciarsi nelle more della pubblicazione del presente contributo, dovrà stabilire: 1) se sia doveroso o meno procedere alla disapplicazione di una normativa interna confliggente con il diritto comunitario; se la disapplicazione della normativa interna sia compito di tutte le articolazioni dello Stato, ivi inclusi gli enti territoriali, gli enti pubblici genericamente intesi nonché tutti i soggetti a questi equiparati. 2) Se, in adempimento dell'obbligo «disapplicativo» laddove confermato, l'amministrazione statale sia tenuta all'annullamento d'ufficio del provvedimento emesso in contrasto con il diritto comunitario (conformemente a quanto previsto dall'articolo 21-*octies* della legge 241/1990) ovvero se la sussistenza di un giudicato favorevole sia d'ostacolo all'annullamento d'ufficio. 3) Se, con riferimento alla moratoria introdotta dall'art. 182, comma 2, d.l. 19 maggio 2020 n. 34 debbano intendersi quali «aree oggetto di concessione alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto» anche le aree soggette a concessione scaduta al momento dell'entrata in vigore della moratoria, ma il cui termine rientri nel disposto dell'art. 1, commi 682 ss., l. 30 dicembre 2018, n. 145.

⁽²¹⁾ C. cost. 20 maggio 2010 n. 180; C. cost. 1° luglio 2010 n. 233; 26 novembre 2010 n. 340; C. cost. 18 luglio 2011 n. 213; C. cost. 4 luglio 2013 n. 171; C. cost. 24 febbraio 2017 n. 40; C. cost. 7 luglio 2017 n. 157; C. cost. 30 maggio 2018 n. 109; C. cost. 7 giugno 2018 n. 118; C. cost. 6 novembre 2018 n. 221; C. cost. 9 gennaio 2019 n. 1; C. cost. 23 ottobre 2020 n. 222; C. cost. 6 luglio 2021 n. 139. *Ex multis*, S. POLLASTRELLI, *La Corte costituzionale tra prerogative dominicali, competenze amministrative regionali e principi comunitari in materia di demanio marittimo*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 783; L. LON-

Sotto la lente del giudice delle leggi l'art. 1 della l. r. Calabria 25 novembre 2019 n. 46 ⁽²²⁾, impugnata dal Presidente del Consiglio dei ministri per violazione degli artt. 3, 97 e 117, comma 2, lett. e, Cost.

La norma modifica l'art. 14 della l. r. Calabria 21 dicembre 2005 n. 17 ⁽²³⁾, disposizione contenente norme di salvaguardia volte a preservare l'esistente, in attesa dell'adozione dei piani comunali di spiaggia, nell'intento di garantire omogeneità e razionalità nell'uso del demanio costiero regionale, oltre che per tutelare e incentivare la potestà pianificatoria dei Comuni. Il primo comma dell'art. 14 vieta in via generale il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime, così come l'autorizzazione di varianti sostanziali ai rapporti concessori in essere. Il secondo comma contiene una deroga a tale divieto. Esso ammette il rilascio di alcune tipologie di concessione (sempre nelle more dell'adozione del piano comunale di spiaggia) ⁽²⁴⁾. È previsto il

GHI, *Le concessioni demaniali marittime e la democratizzazione della regola della concorrenza*, in *Giur. cost.* 2018, 1251; C. SEVERONI, *Problematiche emergenti in tema di concessioni demaniali marittime a scopo turistico ricreativo alla luce dei più recenti orientamenti della Corte costituzionale*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 314.

⁽²²⁾ Recante «Modifica alla lettera a), comma 2 dell'articolo 14 della legge regionale 21 dicembre 2005, n. 17», in B.U.R.C. n. 131 del 25 novembre 2019.

⁽²³⁾ Recante «Norme per l'esercizio della delega di funzioni amministrative sulle aree del demanio marittimo», in B.U.R.C. 16 dicembre 2005, n. 23, suppl. str. n. 30 dicembre 2005, n. 10.

⁽²⁴⁾ Nel dettaglio: a) concessioni demaniali marittime stagionali: 1) a supporto di attività ricettive alberghiere, villaggi turistici, campeggi e altre strutture ricettive che presentino analoghe caratteristiche, per comprovate esigenze, ai fini delle attività inerenti ai servizi di balneazione, a condizione che vengano rispettati i limiti e le condizioni stabiliti dalla presente legge, dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di esecuzione, nonché dalle vigenti normative di settore per l'utilizzazione ed occupazione delle aree demaniali marittime; 2) per l'installazione di piccoli punti d'ormeggio senza realizzazione di opere a terra, per la posa di gonfiabili, di giochi smontabili per bambini e di chioschi di tipo omologato, nonché per la posa di tavolini e sedie in aree demaniali marittime prospicienti ad attività commerciali; le concessioni demaniali marittime stagionali per l'installazione di chioschi di tipo omologato non possono avere una durata superiore a centoventi giorni; b) [nuove concessioni] in favore di titolari di concessioni turistico-balneari: 1) concessioni demaniali marittime suppletive per il mantenimento annuale delle strutture, al fine di esercitare attività economico-commerciali che vadano oltre la stagione estiva, a condizione che il pagamento delle pregresse annualità del canone demaniale e dell'addizionale regionale di cui all'articolo 9, comma 1, della l. r. 31 dicembre 1971, n. 1 (Istituzione dei tributi propri della Regione Calabria), sia regolare e che non permangano occupazioni o innovazioni abusive sul demanio marittimo; il rilascio della licenza demaniale marittima suppletiva per il mantenimento delle strutture balneari per l'intero anno è, in ogni caso, subordinato all'autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 146 del d.lg. 42/2004, al d.P.R. 31/2017 nonché a tutte le autorizzazioni i permessi, le intese, i nulla osta prescritti dalla legge; 2) concessioni demaniali marittime suppletive stagionali, nel caso di ripascimento naturale, per la mera posa di ombrelloni e sedie a

rilascio di «concessioni marittime stagionali», strettamente temporanee, legate alla stagionalità del settore, in deroga al divieto contenuto nel comma 1. La novella del 2019 dopo le parole «possono essere rilasciate», introduce la frase «o comunque rinnovate», e, ulteriormente, sostituisce le «concessioni demaniali marittime stagionali» con una nuova tipologia: quella delle «concessioni demaniali pluriennali di natura stagionale».

La modifica inserita sarebbe «suscettibile di determinare un prolungamento a favore del concessionario ancora perdurante, dando luogo sostanzialmente ad una proroga o ad un rinnovo automatico». La disciplina regionale realizza un automatismo a favore del concessionario sottratto alla disciplina concorrenziale, carattere che non è presente nel successivo art. 18, comma 3-*bis*, della l. r. n. 17/2005, dedicato alle procedure di rilascio delle concessioni. Esso dispone infatti che, nelle more dell'emanazione di un'organica disciplina della materia, nel rilascio di nuove concessioni demaniali marittime, i Comuni sono tenuti al rispetto dei principi di evidenza pubblica, parità di trattamento, non discriminazione, pubblicità, libertà di stabilimento e di prestazione dei servizi, in conformità agli articoli 49 e 56 del TFUE e dell'art. 12 della direttiva/2006/123/CE così come del codice degli appalti.

Ad avviso della difesa dello Stato, i mutamenti introdotti violano, in primo luogo, la competenza esclusiva statale in materia di tutela della concorrenza riconosciuto dall'art. 117, comma 2, lett. *e*, cost. Essi manifestano inoltre una violazione del canone di ragionevolezza per irrazionalità della disciplina e contrasto con la *ratio legis* (ex art. 3 cost.). Infine, risulterebbe violato l'art. 97 cost. dal momento che il buon andamento della Pubblica Amministrazione sarebbe maggiormente garantito dal rinnovo delle concessioni assentite sulla base di principi di competitività secondo un sistema che stimoli i nuovi entranti all'uso più efficiente del demanio marittimo.

La Regione Calabria ha contestato tutte le censure proposte dalla difesa dello Stato, osservando che le concessioni «stagionali», cui si riferisce l'impugnato art. 1, avrebbero natura strumentale a concessioni demaniali marittime ordinarie, risultando accessorie a queste ultime, e come tali soggette alla medesima disciplina ordinaria delle «concessioni marittime di durata pluriennale» che rinvierebbe alla stessa normativa statale (art. 10, comma 3). In tal modo il legislatore regionale avrebbe voluto coordinare la disciplina delle concessioni stagionali a quelle delle concessioni marittime demaniali, già pluriennali.

sdraio, senza variazione del fronte mare concesso; 3) concessioni demaniali marittime stagionali dell'area «interposta» o «interclusa» tra le strutture di servizio poste a monte dell'arenile e la zona a valle adibita alla posa di ombrelloni e sdraio, nonché dell'area a monte della medesima concessione, fino al limite del confine demaniale o della viabilità, per la mera posa di ombrelloni e sdraio, giochi, verde, parcheggi, senza alcuna realizzazione di opere.

La Corte costituzionale ha accolto la prima censura, circoscrivendo la decisione ad essa e dichiarando assorbiti gli altri vizi di costituzionalità. Secondo il giudice, la previsione della possibile durata pluriennale delle concessioni demaniali di natura «intrinsecamente stagionale» e non accessorie ad altre concessioni (*ex art. 14, comma 2, lett. b e c*) comporta la possibilità del rilascio (o del rinnovo) di tali provvedimenti per periodi indeterminati in favore di un unico titolare, ingiustificatamente privilegiato.

Deve osservarsi che, nella sentenza in epigrafe, il giudice delle leggi non ha colto l'occasione di trattare un importante tema su cui avrebbe potuto pronunciarsi viste le sollecitazioni presentate dalla Regione Calabria, ovvero quello della portata della l. n. 145/2018 di proroga delle concessioni sino al 2033 ⁽²⁵⁾.

L'Adunanza Plenaria chiarirà molte delle incertezze normative a cui abbiamo fatto cenno. Di grande rilievo le questioni all'esame del supremo giudice amministrativo: la natura giuridica delle concessioni ai fini dell'applicazione della disciplina unionale, la definizione dei confini di «risorsa naturale scarsa» ai sensi dell'art. 12 della direttiva 2006/123/CE, il più generale rapporto tra normativa nazionale e quella europea.

Non dovrà mancare la risposta del legislatore italiano che è chiamato ad effettuare scelte che rispondano alle esigenze di un settore economico di importanza fondamentale per il nostro Paese ⁽²⁶⁾.

ANNA L. MELANIA SIA

⁽²⁵⁾ A seguito della sentenza in esame, la legge impugnata è stata abrogata dall'art. 1 della l. r. Calabria 25 maggio 2021, n. 11, in B.U.R.C. n. 40 del 25 maggio 2021.

⁽²⁶⁾ Si rinvia a S. ZUNARELLI, *La legislazione italiana di proroga della durata delle concessioni demaniali marittime: note critiche alla lettera di messa in mora della Commissione UE*, cit., spec. 10 ss.; N. CARNIMEO, *Spunti per una riforma nella disciplina dei beni del demanio marittimo e dell'impresa balneare*, in *L'impresa balneare sul demanio marittimo* (a cura di S. Zunarelli-N. Carnimeo), Bari, 2019, 5; B. CARAVITA-G. CARLOMAGNO, *op. cit.*, 15. I progetti legislativi presentati in questa legislatura alle Camere sono ancora in fase di assegnazione. Si tratta dell'A.S 54, *Delega al Governo per la revisione e il riordino della normativa relativa alle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali ad uso turistico-ricreativo*, su iniziativa dell'on. Collina il 23 marzo 2018, reperibile sul sito www.senato.it. L'ultimo in ordine di tempo è stato presentato alla Camera l'8 giugno 2018, su iniziativa della on. De Micheli, A.C. 710, *Delega al Governo per la revisione e il riordino della normativa relativa alle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali ad uso turistico-ricreativo*, ancora in fase di assegnazione, consultabile sul sito www.camera.it.

CONSIGLIO DI STATO, SEZ. V, 9 DICEMBRE 2020 N. 7837

Pres. FRANCONIERO - Est. BOTTIGLIERI
Comune di Piombino (avv. R. Grassi)
c. Marco Zucconi (avv. P. Barabino)

Demanio - Concessioni marittime per finalità turistico-ricreative - concorso di più domande - evidenza pubblica tipica dei contratti della pubblica amministrazione - applicabilità - esclusione.

Demanio - Concessioni marittime per finalità turistico-ricreative - concorso di più domande - regolamento locale che richiama l'evidenza pubblica - procedura di cui agli art. 37 c. nav. e 18 reg. nav. mar. - applicabilità a fronte di interpretazione adeguatrice.



RIASSUNTO DEI FATTI — Il signor Marco Zucconi impugnò innanzi al TAR per la Toscana gli atti della procedura, avviata su sua istanza, con cui il Comune di Piombino aveva rilasciato la concessione demaniale marittima della durata di sei anni avente ad oggetto la realizzazione lungo la fascia costiera di un cosiddetto «Punto Blu» per il noleggio di lettini, ombrelloni e attrezzature sportive per attività balneari. Il Tribunale adito, con sentenza resa in data 11 febbraio 2019 n. 215, accolse il ricorso ritenendo che l'amministrazione, nel procedere alla ricezione delle domande non in busta chiusa e senza predisporre i criteri di valutazione prima della loro apertura, avesse violato le forme tipiche dell'evidenza pubblica previste per i contratti di appalto della pubblica amministrazione. Soccombente nel giudizio di primo grado, il Comune di Piombino propose appello innanzi al Consiglio di Stato.

In caso di affidamento di concessioni demaniali marittime non sussiste l'obbligo di legge di procedere nelle forme tipiche della procedura ad evidenza pubblica previste per i contratti di appalto della pubblica amministrazione tra le quali va annoverata la previa determinazione dei criteri di valutazione delle offerte. Ciò si giustifica col fatto che il modello di procedura comparativa delineato dagli art. 37 c. nav. e 18 reg. nav. mar. contempla l'ipotesi di una domanda che perviene dal mercato privato al contrario dell'ipotesi tipica dei contratti pubblici in cui è l'amministrazione a rivolgersi al mercato ⁽¹⁾.

L'utilizzabilità dello schema di cui all'art. 37 c. nav. non è preclusa dal fatto che la specifica disposizione del regolamento locale per l'uso

del demanio marittimo stabilisca che il gestore del bene demaniale marittimo deve essere individuato mediante procedura di assegnazione con evidenza pubblica; ciò in quanto l'evidenza pubblica non può essere ragguagliata al solo modus procedendi della contrattualistica pubblica, essendo assicurata anche dal modello procedimentale previsto dagli art. 37 c. nav. e 18 reg. nav. mar., attraverso il meccanismo pubblicitario ed accresciuti oneri istruttori e motivazionali ⁽²⁾.

MOTIVI DELLA DECISIONE — 1. Il Comune di Piombino, con avviso pubblico del 29 gennaio 2018, ha ammesso la presentazione di domande per la realizzazione dei «Punti Blu» indicati nel regolamento comunale approvato con deliberazione consiliare n. 46/2017 per la gestione del demanio marittimo, destinati all'attività di noleggio di lettini, ombrelloni e attrezzature sportive per attività balneari, con rilascio di apposito titolo demaniale marittimo della durata di sei anni. L'avviso pubblico ha previsto che: – le domande avrebbero dovuto essere corredate dal modello D1 approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti firmato da tecnico competente e da una relazione tecnica e descrittiva del modello di gestione proposto; – verificata la completezza della documentazione, le domande sarebbero state pubblicate per 30 giorni all'albo pretorio comunale e sul sito internet, indicando l'area e lo scopo della concessione, con l'invito «a tutti coloro che possono avervi altrettanto interesse» a presentare, entro il termine di 30 giorni, osservazioni, opposizioni ed eventuali domande concorrenti; – le domande concorrenti, da presentarsi nel termine di 30 giorni successivi alla pubblicazione della prima istanza pervenuta, sarebbero state soggette a pubblicazione per un analogo periodo, al solo fine di raccogliere eventuali opposizioni e osservazioni; – nell'ipotesi di domande concorrenti, la valutazione di «quale delle diverse istanze risponde maggiormente alla proficua utilizzazione del bene demaniale» sarebbe stata affidata a una conferenza di servizi tra gli uffici e le amministrazioni competenti, ai sensi degli art. 14 ss. della l. 7 agosto 1990 n. 241; – ai fini dell'aggiudicazione, l'elemento decisivo sarebbe stata la «capacità dell'istanza di soddisfare le esigenze di proficua utilizzazione del bene demaniale sulla base di un progetto di gestione che maggiormente risponde al più rilevante interesse pubblico»; correlativamente, la motivazione dell'aggiudicazione avrebbe dovuto riferirsi «alla

⁽¹⁻²⁾ V. la nota di F. MANCINI, a p. 1006.

maggior idoneità dell'iniziativa prescelta di soddisfare in via combinata gli interessi pubblici di valorizzazione turistica ed economica dell'area, di tutela del paesaggio e dell'ambiente e della sicurezza per la balneazione».

L'avviso pubblico ha in tal modo inteso attuare le pertinenti previsioni del r.d. 30 marzo 1942 n. 327, codice della navigazione, e del relativo regolamento esecutivo di cui al d.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328, che sono stati infatti richiamati nel preambolo; queste prevedono che, nel caso di più domande di concessione di beni demaniali marittimi, «è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico» (art. 37 c. nav.), e, al fine di provocare la presentazione di domande concorrenti, opposizioni e reclami nell'ipotesi di concessioni di particolare importanza, stabiliscono la pubblicazione della prima domanda di concessione, che «deve specificare l'uso che il richiedente intende fare del bene demaniale» e «deve essere corredata da una relazione tecnica delle opere da eseguire, dal piano della località e dai disegni particolari degli impianti», mediante affissione nell'albo del comune ove è situato il bene richiesto (art. 6 e 18 regolamento esecuzione).

Anche il regolamento comunale della materia, costituente espresso presupposto dell'avviso pubblico, ricalca le stesse norme generali, stabilendo in particolare agli art. 11 e 12 che l'istanza per l'ottenimento di concessione demaniale marittima, da presentarsi al Comune in uno al modello D1 approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e a una relazione tecnica, è pubblicata all'Albo pretorio per eventuali osservazioni, opposizioni o proposte concorrenti da parte di terzi, e che per il caso di proposte concorrenti la valutazione di quale di esse «risponde maggiormente alla proficua utilizzazione del bene demaniale ai fini della scelta del concessionario» è effettuata in sede di conferenza dei servizi *ex* art. 14 ss. della l. 7 agosto 1990 n. 241.

2. Tanto premesso, la questione da affrontare ai fini della disamina dell'appello principale è se il Comune di Piombino, per la concessione delle aree demaniali marittime in parola, avrebbe dovuto indire una procedura competitiva sulla scorta del modello applicabile agli appalti pubblici. Il primo giudice ha dato al quesito una risposta positiva e ha quindi annullato l'avviso pubblico e tutti gli atti conseguenti, rilevando che l'Amministrazione comunale non ha ri-

spettato due principi che in quel modello sono basilari e cioè la segretezza delle domande e la predeterminazione dei criteri di valutazione, in quanto, come lamentato nel ricorso di primo grado, la domanda che ha attivato la procedura (proveniente dal ricorrente originario, odierno appellante incidentale) è stata pubblicata in forma integrale (cioè anche con il proposto piano di gestione) e quelle concorrenti non sono state presentate in busta chiusa, sicché all'atto dell'elaborazione dei criteri di valutazione delle stesse da parte della competente conferenza dei servizi il loro contenuto era noto. Ha poi stabilito che la riedizione della procedura avrebbe dovuto tener conto di tali principi.

Dal suo canto, l'appellante principale Comune di Piombino contesta la logicità di tale ricostruzione, osservando che l'assegnazione dei titoli sui beni demaniali marittimi non può che avvenire in forza e in stretta applicazione delle specifiche norme che il codice della navigazione e il suo regolamento esecutivo dedicano alla materia, atteso che esse sono tutt'ora vigenti. Su tale presupposto, rileva come l'applicazione delle stesse norme è incompatibile con la segretezza delle domande (e quindi con la predeterminazione dei criteri di valutazione), sia perché essa non è in alcun modo prevista, sia perché si prevede, di contro, la pubblicazione della prima domanda pervenuta, adempimento che non può essere assicurato con le modalità indicate dal primo giudice in vista della riedizione della procedura (pubblicazione della sola ricezione), in quanto in tal modo non vi sarebbe la possibilità per gli interessati di presentare osservazioni e opposizioni sul suo contenuto, secondo quanto pure previsto nello specifico ordinamento di settore.

3. La questione di cui sopra è stata esaminata da questa Sezione del Consiglio di Stato nella sentenza 16 febbraio 2017 n. 688. La sentenza n. 688/2017 ha affermato che non sussiste un obbligo di legge di procedere all'affidamento delle concessioni demaniali marittime nelle forme tipiche della procedura a evidenza pubblica prevista per i contratti d'appalto della pubblica amministrazione e che l'applicabilità del principio della previa definizione dei criteri di valutazione delle offerte alla stessa materia, perché avente a oggetto beni demaniali economicamente contendibili (Cons. St., Ad. plen., 25 febbraio 2013 n. 5), va valutata alla luce della norma speciale di cui all'art. 37 c. nav., che non la prevede.

Ha osservato che l'assenza di un obbligo per l'amministrazione di indire una tipica procedura a evidenza pubblica risiede nella fonda-

mentale circostanza che l'art. 37 c. nav. contempla l'ipotesi di una domanda che perviene dal mercato privato, al contrario dell'ipotesi tipica dei contratti pubblici, in cui è invece l'amministrazione a rivolgersi a quest'ultimo.

In altri termini «la concomitanza di domande di concessione prevista dall'art. 37 determina già di per sé una situazione concorrenziale che preesiste alla volontà dell'amministrazione di stipulare un contratto e [...] pertanto non richiede le formalità proprie dell'evidenza pubblica», sicché «la fissazione dei criteri in questo caso non assolverebbe alla sua funzione tipica di assicurare un confronto competitivo leale, perché verrebbe fatta quando le proposte di affidamento sono già state presentate». Con la conseguenza, prosegue la decisione in commento, di dare continuità all'indirizzo espresso in materia di concessioni del demanio marittimo da questo Consiglio di Stato (sez. VI, 26 giugno 2009 n. 5765), secondo cui «gli obblighi di trasparenza, imparzialità e rispetto della *par condicio* imposti all'amministrazione, anche a livello europeo, sono soddisfatti da un efficace ed effettivo meccanismo pubblicitario preventivo sulle concessioni in scadenza, in vista del loro rinnovo in favore del miglior offerente, e ciò all'evidente fine di stimolare il confronto concorrenziale tra più aspiranti; e da un accresciuto onere istruttorio in ambito procedimentale, nonché motivazionale in sede di provvedimento finale, da parte delle amministrazioni concedenti, rivelatore degli incombenti adempiuti dalla amministrazione ai fini di rendere effettivo il confronto delle istanze in comparazione (e quindi anche sul piano degli adempimenti pubblicitari preventivi), e da cui emergano in modo chiaro, alla luce delle emergenze istruttorie, le ragioni ultime della opzione operata in favore del concessionario prescelto, in applicazione del criterio-guida della più proficua utilizzazione del bene per finalità di pubblico interesse».

4. Ciò posto, il Collegio, condividendone le motivazioni, non intende discostarsi dalle conclusioni raggiunte dalla sopra citata sentenza n. 688/2017. In tale ottica, si rileva che anche nella procedura in esame è ravvisabile la condizione, valorizzata dalla detta sentenza in rapporto al modello procedimentale di cui all'art. 37 c. nav., della domanda proveniente dal mercato.

Non deve, infatti, trarre in inganno la circostanza che la procedura sia stata preceduta da un avviso pubblico. Rileva, anche a prescindere dall'osservazione che il procedimento delineato da tale avviso pubblico è in tutto conforme al procedimento *ex art. 37 c. nav.* e

18 reg. nav. mar., che esso si è limitato ad «ammettere» la presentazione di domande private per il rilascio del titolo demaniale marittimo, senza neanche prevederne la contestualità ovvero la presentazione entro un dato termine, che ha stabilito solo per la formulazione delle osservazioni, delle opposizioni e delle domande concorrenti (30 giorni successivi alla pubblicazione della prima domanda pervenuta), all'evidente fine di consentire l'adozione della relativa decisione amministrativa in tempi congrui, e senza proporre, neanche in via minimale, uno schema gestionale specifico. Si tratta quindi anche nel caso di specie di un atto meramente propulsivo che, salvo che per aspetti minimali quanto al profilo soggettivo (si prescrive per la partecipazione il possesso del brevetto di assistente bagnante mentre si escludono i soggetti già titolari di concessioni demaniali marittime e quelli dichiarati decaduti dallo stesso titolo), e direttamente conseguenti alla natura del bene demaniale quanto al profilo oggettivo (proficua utilizzazione anche in vista dell'interesse pubblico), non orienta né conforma la platea dei partecipanti e le proposte di gestione. Con l'effetto di lasciare al mercato una libertà di adesione all'avviso che è estranea alla fattispecie in cui è l'amministrazione che a esso si rivolge, fissando con il bando le modalità di partecipazione sotto ogni aspetto, anche temporale, nonché la specifica utilità che si intende ottenere. Inoltre, l'utilizzabilità dello schema di cui all'art. 37 c. nav. non è precluso dal fatto che il regolamento comunale della materia stabilisce che il gestore del bene demaniale marittimo deve essere individuato mediante «procedura di assegnazione con evidenza pubblica». L'evidenza pubblica prescritta dal regolamento non può infatti essere ragguagliata, come fa il primo giudice, al solo *modus procedendi* della contrattualistica pubblica. Il richiamo intende garantire il corretto esercizio del potere pubblico e questo è assicurato anche dal modello procedimentale previsto dagli art. 37 c. nav. e 18 reg. nav. mar, cui si è attenuto lo stesso regolamento ancorché con i mutamenti derivanti dalla sua necessaria attualizzazione, che, come chiarito dalla ridetta sentenza della Sezione n. 688/2017, soddisfa gli obblighi di trasparenza, imparzialità, rispetto della *par condicio* e confronto concorrenziale, attraverso il meccanismo pubblicitario e gli oneri istruttori e motivazionali.

5. Di contro, non persuadono le difese dell'appellante incidentale, il quale non nega che alla fattispecie vada applicata la procedura prevista dal codice della navigazione e dal suo regolamento esecutivo, ma ritiene, come il giudice di primo grado, che essa possa essere

coniugata con il principio della segretezza delle offerte e, conseguentemente, della predeterminazione dei criteri valutativi.

La soluzione proposta, però, non risulta praticabile: resta infatti del tutto oscuro come il procedimento di rilascio del titolo demaniale marittimo, una volta che se ne sia riconosciuta l'afferenza al modello previsto dal codice della navigazione, possa essere concretamente improntata alla integrale applicazione di tali principi. In particolare, la pubblicazione *ex art. 18 reg. nav. mar.* dei meri elementi identificativi della domanda di concessione del bene (nome del richiedente; area richiesta in concessione; scopo), renderebbe impossibile la presentazione di osservazioni e opposizioni fondate sull'aspetto progettuale della futura concessione, con la conseguenza di ridurre a un mero simulacro la pubblicazione stessa e di impedire l'acquisizione da parte amministrativa di elementi conoscitivi utili alla valutazione della reale consistenza della domanda, che la dimensione territoriale della vicenda impone di non trascurare, anche al fine di evitare il loro possibile riflesso nelle vie contenziose amministrative o giurisdizionali. Ancora, se è vero che nulla impedisce di predeterminare i criteri di valutazione precedentemente alla presentazione delle domande, è parimenti vero che questi, calandosi in una fattispecie non «orientata», non possono risultare sufficienti alla reale valutazione delle proposte concorrenti, non potendo che essere, in tesi, del tutto astratti, come dimostrano proprio quelli direttamente adottati nell'avviso pubblico per cui è causa. E allora è evidente che la strada prescelta dal primo giudice comporta non la coniugazione di principi desumibili da due diversi ordinamenti di settore dal medesimo prospettata, bensì la sostituzione del modello procedimentale del codice della navigazione con quello regolato dal codice dei contratti pubblici: ma un tale obbligo, oltre a non discendere dal vigente ordinamento nazionale, non si rinviene neanche nel regolamento comunale della materia cui l'avviso pubblico per cui è causa si è perfettamente conformato e che non forma oggetto dell'odierna impugnativa. Del resto, neanche il primo giudice ha optato per tale soluzione, sicché non può neanche dirsi che la sentenza gravata, con il procedimento ibrido ivi ipotizzato, possa iscriversi nel solco di quella giurisprudenza, pure ivi citata, secondo cui le concessioni demaniali devono essere affidate mediante procedura di gara (Cons. St., sez. V, 11 giugno 2018 n. 3558, avente peraltro a oggetto un impianto sportivo).

6. Alle rassegnate conclusioni consegue la fondatezza delle censure con le quali il Comune di Piombino ha lamentato l'erroneità

della sentenza impugnata, per falsa applicazione degli art. 37 c. nav. e 18 reg. nav. mar., l'assorbimento di ogni altra doglianza pure ivi proposta e l'accoglimento dell'appello principale dello stesso Comune.

* * *

La procedura comparativa del codice della navigazione in caso di domande concorrenti di concessione demaniale marittima ed i principi europei dell'evidenza pubblica: una difficile convivenza

1. La questione relativa alla compatibilità delle proroghe *ex lege* con i principi di matrice euro-unitaria in materia di tutela della concorrenza non esaurisce i profili problematici della disciplina delle concessioni demaniali marittime a scopo turistico-ricreativo ⁽¹⁾. Un altro aspetto controverso di sicuro interesse riguarda il coordinamento del modello procedimentale per la selezione del concessionario in caso di pluralità di domande concorrenti stabilito dagli art. 37 c. nav. e 18 reg. nav. mar. con i principi dell'evidenza pubblica imposti dall'ordinamento europeo. Questo è il tema oggetto della sentenza in esame in cui i giudici del Consiglio di Stato sono stati chiamati a valutare la legittimità dell'assegnazione di una porzione di demanio marittimo per finalità turistico-ricreative ⁽²⁾ disciplinata da un regolamento loca-

⁽¹⁾ La più recente tappa dell'annosa questione è costituita dalle sentenze gemelle del 9 novembre 2021, n. 17 e n. 18, rese dall'Adunanza plenaria del Consiglio di Stato nelle more della pubblicazione del presente scritto. Con tali sentenze si è affermato che la perdurante assenza di un'organica disciplina nazionale delle concessioni demaniali marittime genera una situazione di grave contrarietà con le regole a tutela della concorrenza imposte dal diritto dell'Unione Europea, perché consente proroghe automatiche e generalizzate delle attuali concessioni (come quella da ultimo disposta sino al 31 dicembre 2033 dalla legge n. 145/2018) che impediscono il confronto concorrenziale nel settore. Secondo il Consiglio di Stato tali norme devono essere disapplicate sia dai giudici che dalla pubblica amministrazione, sussistendo tuttavia i presupposti, anche al fine di evitare l'impatto sociale ed economico della decisione, per modularne gli effetti temporali differendoli al termine del 31 dicembre 2023, scaduto il quale «tutte le concessioni demaniali in essere dovranno considerarsi prive di effetto, indipendentemente da se vi sia – o meno – un soggetto subentrante nella concessione». Da segnalare altresì che dalla legge n. 145/2018 è scaturita in data 3 dicembre 2020 la procedura di infrazione (analoga alla prima in materia che risale al 2008) disposta dalla Commissione Europea per la ravvisata incompatibilità con il diritto dell'Unione europea. Sul problema, tra gli scritti più recenti cfr. GUZZO-PALLIGGIANO, *Concessioni demaniali marittime e rapporto concessorio tra esigenze di tutela del privato e salvaguardia delle norme eurounitarie*, in *Lexitalia.it*; LAZZARO, *Le concessioni demaniali marittime tra principi comunitari ed ordinamento interno: gli attuali sviluppi normativi e giurisprudenziali. Quali prospettive?* in *Dir. mar.* 2021, 21.

⁽²⁾ L'avviso pubblico emanato dal Comune di Piombino riguardava in particolare la realizzazione e la gestione da parte di personale munito di brevetto di assistente

le che prevedeva, in caso di concorso di più domande, l'indizione di una conferenza di servizi e la selezione del concessionario secondo i requisiti dell'art. 37 c. nav. ed al contempo richiamava il principio dell'evidenza pubblica per la scelta del soggetto gestore.

Come è noto, la locuzione evidenza pubblica non conduce di per sé ad individuare una procedura comparativa specifica e dall'applicazione uniforme ⁽³⁾; allude invece ad un concetto che, con l'avvento del diritto comunitario, ha assunto una matrice essenzialmente pro-concorrenziale, evocando un modo di operare dell'amministrazione la quale, nella scelta del proprio contraente, è chiamata ad adottare una procedura competitiva ispirata ai principi europei di non discriminazione, parità di trattamento, trasparenza e proporzionalità. Tale evoluzione ha riguardato anche la specifica materia delle concessioni demaniali marittime a scopo turistico-ricreativo, soprattutto a seguito della sentenza *Promoimpresa* della Corte di giustizia UE ⁽⁴⁾, che, ritenendo tali concessioni rientranti nel novero delle «autorizzazioni» ai sensi della dir. 2006/123/CE il cui numero deve essere limitato per via della scarsità delle risorse naturali, ha riconosciuto l'incompatibilità con l'ordinamento europeo delle proroghe *ex lege* previste dalla legislazione italiana. La pronuncia del giudice europeo è chiara nell'indicare l'obbligo di adottare procedure selettive nonché i principi di imparzialità, di trasparenza, e di adeguata pubblicità a cui le stesse devono ispirarsi ⁽⁵⁾, ma non specifica le regole che il legislatore deve seguire per la disciplina del relativo svolgimento.

bagnanti di diversi «Punti Blu» lungo la costa, aventi ad oggetto, secondo l'art. 24 del Regolamento per l'uso del demanio marittimo, attività di noleggio di lettini e ombrelloni, oltre ad attrezzature sportive per attività balneari.

⁽³⁾ In questo senso BENETTAZZO, *Concessioni di beni pubblici e tutela della concorrenza*, in *Foro Amm. Cons. St.* 2010, 1453, secondo la quale evidenza pubblica e procedura di scelta del contraente effettuata tramite il metodo della gara restano due realtà distinte.

⁽⁴⁾ C. giust. UE 14 luglio 2016, C-458/14 e C-67/15, in *Dir. trasp.* 2017, 519, con nota di ANCIS, *La Corte di giustizia dichiara illegittima la proroga automatica ex lege delle concessioni turistico-ricreative. Il legislatore risponde confermando la validità dei rapporti in atto*. Per un'analisi critica della sentenza, ritenuta affetta da un errore di prospettiva rispetto alla normativa italiana, cfr. ZUNARELLI, *Concessioni demaniali e «diritto di insistenza» alla luce della direttiva Bolkeinstein*, in *L'impresa balneare sul demanio marittimo* (a cura di S. Zunarelli-N. Carnimeo), Bari, 2019, 21. In argomento cfr. anche RAGAZZONI, *Concessioni demaniali turistico-ricreative*, in *Libro dell'anno del dir.* 2017, 481.

⁽⁵⁾ In questo senso cfr. anche Cons. St., Ad. plen, 9 novembre 2021 n. 17 e n. 18, par. 49, nelle quali, in ordine ai principi che dovranno ispirare lo svolgimento delle gare, si discorre di «discrezionalità del legislatore nell'approntare la normativa di riordino del settore».

Dunque, come pure è stato osservato ⁽⁶⁾, sembra che l'ordinamento europeo più che un principio di gara, abbia introdotto il «diritto alla trasparenza» corrispondente ad uno speculare dovere per il diritto interno.

Anche nella copiosa giurisprudenza amministrativa italiana, soprattutto a seguito del citato intervento del giudice europeo, si è consolidato l'orientamento secondo cui, ove la concessione di area demaniale marittima fornisca un'occasione di guadagno a soggetti operanti sul mercato, l'amministrazione concedente è tenuta ad adottare nella scelta del concessionario una procedura competitiva che soddisfi i principi di evidenza pubblica, ritenuti peraltro principi generali dell'ordinamento europeo applicabili, di conseguenza, indipendentemente dall'essere la fattispecie in considerazione direttamente interessata da specifiche disposizioni unionali ⁽⁷⁾.

2. Ciò posto, se è pacifico il principio per cui la selezione pubblica degli aspiranti concessionari costituisce nucleo ineliminabile della tutela della concorrenza anche per le concessioni demaniali marittime, più controversa è la questione se il modello procedimentale delineato dal codice della navigazione in caso di concorso di più domande sia in grado di soddisfare le esigenze dell'evidenza pubblica. In particolare, nella vicenda che ha dato origine alla sentenza in esame, il soggetto su istanza del quale la procedura *ex art. 37 c. nav.* era stata avviata, classificatosi in seconda posizione in graduatoria, lamentava la violazione da parte dell'amministrazione del principio, da lui ritenuto basilare dell'evidenza pubblica, della predeterminazione dei parametri di valutazione delle domande, avvenuto nella prima seduta della conferenza dei servizi, quindi dopo che il contenuto di tutte le domande era noto.

In realtà la procedura comparativa sembra essersi conformata allo schema degli art. 37 c. nav. e 18 reg. nav. mar. che, come noto, nulla dispone sulla predeterminazione dei criteri di valutazione delle domande concorrenti. Il modello del codice della navigazione prevede una procedura da avviarsi ad istanza di parte, in relazione alla quale l'art. 18 reg. nav. mar., ove la concessione sia «di particolare importanza per l'entità o per lo scopo» ⁽⁸⁾,

⁽⁶⁾ BENETAZZO, *Le concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo tra diritto interno ed europeo*, in *Munus*, I, 2018, 287, 304 s.

⁽⁷⁾ Cfr., fra le altre, Cons. St., sez. VI, 25 gennaio 2005 n. 168; Cons. St., Ad. plen., 25 febbraio 2013 n. 5.

⁽⁸⁾ La giurisprudenza amministrativa con orientamento consolidato ha chiarito che la decisione inerente la pubblicazione della domanda non può ritenersi demandata alla pura discrezionalità dell'amministrazione, dovendosi apprezzare l'importanza della concessione secondo criteri obiettivi, valutabili in sede di controllo; cfr. Cons. St., sez. VI, 13 novembre 2001 n. 5817. Si è giunti per tale via a ritenere presente nelle

dispone l'obbligo per l'amministrazione di procedere ad una forma di pubblicità, che assume la duplice funzione di avviso *ad opponendum* e di sollecitazione di domande concorrenziali. Qualora pervengano più manifestazioni di interesse per la stessa porzione di demanio, l'art. 37 c. nav. indica come criteri di preferenza nella comparazione quelli della «più proficua utilizzazione della concessione» e dell'impiego del demanio rispondente «a giudizio dell'amministrazione» ad un più rilevante interesse pubblico ⁽⁹⁾ e, qualora non ricorrano ragioni di preferenza, stabilisce di procedere a licitazione privata.

Si tratta di una procedura basata su uno schema risalente nel tempo e concepito per finalità di uso del demanio marittimo diverse da quelle attualmente preponderanti; pertanto è innegabile che, in termini di rispetto dei sopravvenuti principi dell'evidenza pubblica, tale procedura presenti un certo grado di problematicità. Si consideri che proprio l'elemento dell'assenza del bando e della predeterminazione dei criteri di selezione ha indotto lo stesso Consiglio di Stato, in sede consultiva e con riguardo ad uno schema di regolamento attuativo dell'art. 18 l. n. 84/1994 ⁽¹⁰⁾ mai venuto alla luce, a ritenere la procedura stabilita dal codice, seppure non del tutto estranea ai principi del confronto comparativo, comunque distante dal concetto di gara. Se infatti i requisiti di pubblicità e di visibilità dell'azione amministrativa risultano in astratto soddisfatti, non lo è quello relativo alla adeguata limitazione della discrezionalità dell'ente pubblico. Ancora più severo il giudizio espresso da una parte della giurisprudenza amministrativa di merito che ha equiparato detto procedimento ad un mero «atto di comparazione endoprocedimentale», che non costituisce né un concorso né una gara, mancando in particolare l'ineliminabile momento preliminare rappresentato dal bando e cioè da un atto formale nel quale vengano enunciate, in forma generale ed astratta, i criteri e le regole di comportamento a cui dovranno

domande di concessione, salvo ipotesi davvero eccezionali, il requisito della «particolare importanza», di fatto onerando l'amministrazione di effettuare la pubblicazione della domanda di concessione di cui all'art. 18 reg. nav. mar. In dottrina sul punto, anche per i riferimenti giurisprudenziali, cfr. GRUNER, *L'affidamento ed il rinnovo delle concessioni demaniali marittime tra normativa interna e principi del diritto dell'Unione europea*, in *Foro amm. Cons. St.* 2010, 3, 678.

⁽⁹⁾ L'art. 37, secondo comma, c. nav. stabilisce altresì che «ai fini della tutela dell'ambiente costiero, per il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime per attività turistico-ricreative, è data preferenza alle richieste che importino attrezzature non fisse e completamente amovibili».

⁽¹⁰⁾ Cfr. Cons. St., sez. cons., 27 giugno 2016 n. 1505 che è stato chiamato ad esprimersi sullo «Schema di decreto recante la disciplina di affidamento in concessione di aree e banchine, comprese nell'ambito portuale, di cui all'art. 18, comma 1, legge 28 gennaio 1994, n. 84».

no quindi uniformarsi sia l'amministrazione concedente che i soggetti partecipanti al confronto concorrenziale ⁽¹¹⁾.

Peraltro anche la parte della dottrina ⁽¹²⁾ meno incline a riconoscere l'inadeguatezza del sistema ad istanza di parte tracciato dall'art. 18 reg. nav. mar. vede al tempo stesso con favore, nell'ambito della prassi delle concessioni di aree portuali, l'integrazione della disciplina legale con i criteri stabiliti nel provvedimento allegato alla delibera ART n. 57/2018 ⁽¹³⁾.

In questo quadro si inserisce la sentenza in commento che intende dare continuità ad un recente indirizzo del Consiglio di Stato che, da un lato, non ravvisa l'obbligo di legge di procedere nel caso di assegnazione di concessioni demaniali marittime nelle forme tipiche della procedura ad evidenza pubblica della contrattualistica pubblica, tra cui la previa determinazione dei criteri di valutazione delle domande ⁽¹⁴⁾; dall'altro, ripropone una lettura adeguatrice della disciplina vigente rispetto principi europei dell'evidenza pubblica, riaffermando in generale l'idoneità del modello procedimentale del codice della navigazione a soddisfare l'evidenza pubblica, a condizione che venga integrato da accresciuti oneri istruttori, motivazionali e di pubblicità della procedura in concreto adottata ⁽¹⁵⁾.

3. La decisione in commento suscita alcune perplessità. Non è in discussione il dato che le concessioni demaniali marittime fuoriescano dall'ambito oggettivo di applicabilità del codice dei contratti pubblici, principio affermato dall'orientamento assolutamente maggioritario di dottrina e giurisprudenza ⁽¹⁶⁾. Tuttavia, indipendentemente da ciò, vi è da chiedersi se il

⁽¹¹⁾ TAR Puglia, sez. Lecce, 3 luglio 2003 n. 4603. Cfr. altresì TAR Lazio, sez. Roma, 18 maggio 2006 n. 3546, che ha escluso che il procedimento concessorio in esame presenti le caratteristiche proprie di una procedura selettiva ad evidenza pubblica in ragione del fatto che lo stesso art. 37 c. nav. prevede, nel caso in cui non ricorrano ragioni di preferenza, il ricorso alla licitazione privata e quindi ad una gara ad evidenza pubblica. Nel senso dell'inidoneità del modello del codice della navigazione a garantire una efficace concorrenzialità si è espresso anche CARLIN (con la collaborazione di Pasquale-Vidulich-Nosella), *Concessioni demaniali marittime e lacuali. Problemi e casi pratici*, Milano, 2019.

⁽¹²⁾ CARBONE-MUNARI, *I Porti italiani e l'Europa*, Milano, 2019, 153 ss.

⁽¹³⁾ Su tale provvedimento dell'ART si tornerà più avanti.

⁽¹⁴⁾ Cons. St., sez. V, 16 febbraio 2017 n. 688.

⁽¹⁵⁾ Cons. St., sez. VI, 26 giugno 2009 n. 5765. Cfr. altresì TAR Toscana 12 novembre 2018 n. 1475, in *Dir. mar.* 2020, 238 ss., con nota di BERGAMINO, *Il modello procedimentale a istanza di parte previsto ex lege per l'assentimento a privati di concessioni del demanio portuale e la sua compatibilità con i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione di derivazione europea*.

⁽¹⁶⁾ Sul punto, anche per i riferimenti giurisprudenziali, v. CARBONE-MUNARI, *I Porti italiani e l'Europa*, cit., 155 ss.

presupposto della determinazione dei parametri di giudizio delle domande concorrenti non costituisca un aspetto qualificante dell'evidenza pubblica, che doveva essere coniugato con il modello del codice della navigazione, anche tenuto conto del richiamo a tale istituto espressamente contenuto nel regolamento locale della procedura di assegnazione.

Va subito precisato che nella prassi si assiste ad una particolare conformazione di tale elemento con riguardo al suo collocamento temporale nell'ambito del procedimento, nel senso che lo stesso interviene *ex ante* rispetto alla valutazione di tutte le domande, ma *ex post* rispetto alla manifestazione di interesse dei concorrenti successivi alla pubblicazione della prima domanda pervenuta. In tale ipotesi – e il caso in esame ne costituisce un esempio – i parametri di valutazione non mancano del tutto ma vengono fissati dopo la ricezione delle domande concorrenti, allorché quindi queste ultime sono note all'amministrazione. Tale modalità di espletamento del confronto concorrenziale non sembra impeccabile dal punto di vista della parità di trattamento, ove si consideri che tale principio implica «che le regole del gioco siano conosciute da tutti i potenziali concessionari e si applichino a tutti nello stesso modo» (17).

La sentenza su questo punto specifico si limita a porsi nel solco di altra pronuncia del Consiglio di Stato (18), intervenuta in un caso di concessioni di area portuale, che ha valorizzato la peculiare situazione contemplata nell'art. 37 c. nav., rispetto a quella tipica dei contratti pubblici, sostenendo che la prima presuppone la preesistenza, rispetto alle domande dei privati, della volontà dell'amministrazione di stipulare un contratto mentre nella seconda è l'amministrazione che si rivolge al mercato privato.

Secondo tale indirizzo, in altri termini, il fatto che nella procedura di cui all'art. 37 c. nav. l'istanza provenga dal privato costituisce un elemento ontologico differenziale che deve riflettersi anche sul *quomodo* della valutazione, facendo sì che risulti perfino più funzionale in chiave pro-concorrenziale la determinazione dei criteri di valutazione dopo l'eventuale ricezione di domande concorrenti, perché diversamente l'adempimento, per dirla con le parole dei giudici nella decisione in commento, potrebbe «calarsi in una fattispecie non "orientata"».

Il riferimento è in sostanza alla condizione di possibile disomogeneità delle istanze relative alla medesima area demaniale e alla consequenziale diversità delle singole proposte di gestione che potrebbero guardare a differenti platee di potenziali partecipanti alla selezione. Tale condizione, se in

(17) Comunicazione interpretativa della Commissione UE sulle concessioni nel diritto comunitario del 29 aprile 2000 (121/02).

(18) Cons. St., sez. V., 16 febbraio 2017 n. 688.

effetti è in grado di integrare un elemento di criticità concorrenziale nell'assegnazione delle concessioni demaniali marittime, soprattutto in ambito portuale ⁽¹⁹⁾, non riguarda tutti i casi e non riguarda il caso in esame, se è vero che la destinazione della porzione di demanio marittimo era espressamente vincolata ad un'unica, precipua finalità (come detto la realizzazione e la gestione da parte di personale munito di brevetto di assistente bagnanti di un'attività di noleggio di lettini, ombrelloni e attrezzature sportive) con la conseguenza che la concessione da assentire si rivolgeva ad una specifica ed omogenea platea di partecipanti individuabile *ab initio*. Pertanto *ab initio* ben potevano essere fissati i criteri di giudizio delle domande, a tutto vantaggio del meccanismo concorrenziale, della trasparenza e della parità di trattamento. Non appare del resto senza significato il fatto che il Consiglio di Stato abbia in una pronuncia escluso l'applicabilità dell'art. 37 c. nav. alle fattispecie in cui il bene, per volontà dell'amministrazione, possa essere utilizzato per un unico scopo, ritenendo la norma in questione destinata unicamente a regolare ipotesi in cui vengono presentate più domande relative ad un medesimo bene suscettibile di molteplici utilizzazioni ⁽²⁰⁾.

Sul piano generale appare poi utile segnalare il dato, in parte già anticipato, che, nella prassi delle concessioni delle aree e banchine portuali, è stata avvertita la necessità di adottare criteri integrativi rispetto a quanto previsto dalla disciplina legale, costituita nella specie, oltre che dal codice della navigazione e dal suo regolamento di attuazione, anche dalle disposizioni della l. 84/1994. Si allude in particolare al frequente ricorso ai criteri stabiliti nel provvedimento allegato alla delibera ART n. 57/2018 che, all'art. 2.7, dispone che la procedura di selezione ad evidenza pubblica può essere avviata d'ufficio o su istanza di parte e deve essere preceduta dalla pubblicazione di un avviso che contenga, tra l'altro, i «criteri predeterminati di selezione delle domande, con le relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici, che valorizzino in particolare i piani di investimento ed i tempi di realizzazione degli stessi, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni» ⁽²¹⁾.

Un'osservazione, infine, sul passaggio relativo alle modalità di pubblicazione della domanda che ha dato avvio alla procedura. Secondo il Consiglio

⁽¹⁹⁾ Cfr. in tema DE BARI, *L'istanza del privato nella concessione portuale: criticità concorrenziali e scelte di pianificazione portuale*, in *Il diritto amministrativo - Rivista giuridica* 2021 n. 11.

⁽²⁰⁾ Cons. St., sez. VI, 14 febbraio 1969 n. 53, in *Riv. dir. nav.* 1970, II, 254.

⁽²¹⁾ A livello regionale e comunale non mancano recenti esempi di norme che hanno avuto ad oggetto le procedure selettive delle concessioni demaniali marittime a scopo turistico-ricreativo, soffermandosi sulle garanzie di partecipazione e sulla determinazione dei criteri di valutazione. Per un'ampia panoramica di tale normativa cfr. CARLIN (con la collaborazione di Nosella-Pasquale-Vidulich), *Concessioni demaniali marittime e lacuali*, cit., 203 ss.

di Stato la pubblicazione della sola ricezione della prima domanda pervenuta (soluzione accolta dal giudice di primo grado) renderebbe impossibile la presentazione di osservazioni e opposizioni sull'aspetto progettuale della futura concessione e, più in generale, inefficace la pubblicazione stessa. Se ciò in linea di massima è vero, è altresì vero che proprio l'art. 18 reg. nav. mar. prevede una soluzione intermedia e più equilibrata, stabilendo che tale pubblicazione debba contenere un sunto della domanda ricevuta e non la domanda completa in ogni sua parte, come invece avvenuto nel caso in esame.

4. Per concludere, una brevissima considerazione merita la parte della sentenza in cui i giudici ripropongono l'interpretazione «comunitariamente orientata» già espressa in passato ⁽²²⁾. In sostanza, secondo tale indirizzo, le esigenze di trasparenza, imparzialità e rispetto della *par condicio* imposte dall'ordinamento europeo possono essere soddisfatte anche attraverso lo schema del codice della navigazione purché integrato da un accresciuto meccanismo pubblicitario e da oneri istruttori e motivazionali particolarmente stringenti.

Pur essendo in linea generale apprezzabile, il tentativo di armonizzare a livello interpretativo la disciplina legale con i principi dell'evidenza pubblica non appare in grado di costituire un saldo strumento di orientamento per gli interpreti e per gli operatori del settore né di sopperire stabilmente ai profili di inadeguatezza del modello procedimentale del codice della navigazione.

Resta quindi quanto mai auspicabile che la tanto attesa riforma organica del settore venga alla luce ed intervenga anche su tale delicato aspetto ⁽²³⁾.

FRANCESCO MANCINI

⁽²²⁾ Cons. St., sez. VI, 26 giugno 2009 n. 5765.

⁽²³⁾ Per una proposta *de iure condendo* cfr. TULLIO, *Per una nuova disciplina delle concessioni del demanio marittimo a scopo turistico balneare e ricreativo*, in *Scritti inediti di diritto della navigazione*, Napoli, 2016, 491. Sulle prospettive di riforma cfr. LENZETTI, *La (futura) riforma delle concessioni demaniali marittime e la loro (attuale) proroga*, in *Dir. trasp.* 2019, 89. Va peraltro segnalato che, nelle more della stesura del presente scritto, il Consiglio dei ministri ha approvato il disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 che non tocca le concessioni demaniali marittime a scopo turistico-ricreativo ma sostituisce l'art. 18 della l. n. 84/1994 prevedendo, tra l'altro che «le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche ad istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Gli avvisi devono definire in modo chiaro, trasparente, proporzionato rispetto all'oggetto della concessione e non discriminatorio, i requisiti soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni».

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 14 MAGGIO 2019 N. 12708

Pres. VIVALDI - Est. GIAIME GUIZZI

Ditta Hassan Mohamed (avv. M. Lubrano di Scorpaniello)

c. Ignazio Messina & C s.p.a.

(avv. G. Della Pietra, A. De Filippis e B. Carnevale) e *SO.TE.CO. s.r.l.*

Trasporto di cose - Trasporto marittimo - Perdita della merce trasportata - Polizza di carico e ordine di consegna - Legittimazione ad agire.



RIASSUNTO DEI FATTI — La ditta Hassan Mohamed convenne dinanzi al Tribunale di Napoli la Compagnia Marittima Ignazio Messina & C s.p.a. e la SO.TE.CO. s.r.l. per vederle condannare al pagamento di € 629.000,00, oltre interessi legali e maggior danno da svalutazione, pari al prezzo di 360 colli di prodotti tessili, acquistato al Cairo alla fine del giugno 2004 e affidata alla società Messina perché fosse trasferita via mare dal porto di Alessandria d'Egitto a quello di Napoli. Presso il porto d'arrivo, la merce venne scaricata dal vettore in un terminal della SO.TE.CO.: al momento del ritiro del container, tuttavia, fu accertata la mancanza del sigillo, e quindi, una volta aperto alla presenza di tutti i soggetti interessati, venne verificata la mancanza dell'intero carico di prodotti tessili. Con sentenza n. 8395/11 del 4 luglio 2011, il Tribunale rigettò la domanda; esperito gravame dinanzi alla Corte d'appello partenopea, lo stesso venne respinto con sentenza n. 4085/16 del 17 novembre 2016, dichiarando altresì inammissibile l'intervento in giudizio, con conseguente estromissione, della Fos International s.r.l., girataria della polizza di carico. Avverso tale sentenza la ditta Hassan Mohamed ha proposto ricorso per cassazione sulla base di quattro motivi. Hanno resistito con controricorso Compagnia Marittima Ignazio Messina & C s.p.a. e la SO.TE.CO. s.r.l.

In tema di trasporto marittimo, in caso di perdita o danni subiti dalla merce, la legittimazione a promuovere l'azione cartolare contro il vettore spetta al portatore della polizza di carico per effetto di girata senza limitazione alcuna, mentre il caricatore-mittente può esercitare, nei confronti del medesimo vettore, le azioni causali che gli competono sulla base del contratto di trasporto tra loro concluso. Peraltro, in quest'ultima eventualità, la legittimazione all'azione di risarcimento si trasferisce dal mittente al destinatario dal momento in cui, scaduto il termine legale o convenzionale della consegna, lo stesso destinatario sia venuto a conoscenza di tale perdita a seguito della richiesta di ri-

consegna della detta merce (in applicazione del menzionato principio, la S.C. ha ritenuto che l'avvenuta emissione del cd. delivery order, ovvero dell'ordine, impartito al capitano della nave, di consegna della merce in favore della società girataria, comportasse il passaggio della legittimazione ad esercitare l'azione causale dal mittente al destinatario) (1).

RAGIONI DELLA DECISIONE — 7.2. Il secondo motivo, del pari, non è fondato. 7.2.1. Sul punto, occorre muovere dal rilievo che – secondo la costante giurisprudenza di questa Corte – «la legittimazione a promuovere l'azione contro il vettore per la perdita o per i danni compete al portatore della polizza di carico per effetto di girata senza limitazione alcuna» (in tal senso, Cass. 22 maggio 1975 n. 2027; Cass. 18 luglio 1986 n. 4632; Cass. 22 dicembre 1994 n. 11043), essendo a tal fine «irrilevante qualsiasi rapporto sottostante tra destinatario e portatore della polizza di carico», come, del resto, «il rapporto sottostante tra il portatore della polizza e il caricatore», restando, tuttavia, inteso che «il caricatore-mittente» può pur sempre «esperire nei confronti del vettore le azioni che gli competono sulla base del contratto di trasporto», e ciò in quanto, «accanto ad un'azione *“ex titulo”* da parte del legittimo possessore della polizza di carico», sussiste «la possibilità per il mittente di un'azione causale nei confronti del vettore, basata sul contratto di trasporto tra loro concluso» (così, in motivazione, Cass. 14 febbraio 2005 n. 2898).

In altri termini, quella del portatore della polizza di carico – in ciò apparendo esatti i rilievi della ricorrente (anche se non idonei, come si dirà, a condurre all'accoglimento del ricorso) – è una legittimazione ad agire che si «aggiunge», ma non «esclude», quella del caricatore-mittente. È questa, peraltro, una conclusione – come sempre sottolineato da questa Corte – conforme «all'opinione maggioritaria in dottrina, secondo cui la polizza di carico tra mittente e vettore esplica una funzione essenzialmente probatoria» (giacché «prova l'esistenza di un rapporto negoziale avente un determinato contenuto, nonché l'avvenuto caricamento, le caratteristiche della merce oggetto del trasporto e l'indicazione del soggetto destinatario della merce»), sicché essa non potrebbe escludere l'esercizio dell'azione causale, salvo ritenere che «l'emissione della polizza di carico dia luogo ad una novazione dell'obbligazione derivante dal rap-

(1) V. la nota di D. RAGAZZONI, a p. 1018.

porto fondamentale», evenienza, tuttavia, esclusa da questa Corte, sul rilievo che «è difficile pensare che le parti abbiano voluto il contratto di trasporto e possano poi di fatto volere la novazione dell'obbligazione fondamentale, non ricorrendo per un simile atto nessun apprezzabile interesse» (così, Cass. n. 2898 del 2005, cit.).

Il riconoscimento, tuttavia, che «anche in presenza di una polizza di carico, il mittente può far valere con azione causale nei confronti del vettore i diritti nascenti dal contratto di trasporto» (cfr., nuovamente, Cass. n. 2898 del 2005, cit.), compreso quello al risarcimento dei danni, non giova, tuttavia, all'odierna ricorrente.

Difatti, come precisato nuovamente dall'arresto di questa Corte già più volte richiamato, nel caso dell'evento costituito dalla perdita delle cose consegnate al vettore, la legittimazione all'azione di risarcimento si trasferisce dal mittente al destinatario «dal momento in cui, scaduto il termine legale o convenzionale della consegna, il destinatario sia venuto a conoscenza di tale evento a seguito della richiesta di riconsegna della merce» (così, ancora, Cass. n. 2898 del 2005, cit.; in senso conforme Cass. 19 dicembre 2000 n. 15946; Cass. 19 maggio 2004 n. 9469).

In questa prospettiva, dunque, diventa decisivo stabilire l'effettiva idoneità – come ritenuto dalla sentenza impugnata – del cd. «*delivery order*», impartito al capitano della nave, a porsi come richiesta di consegna della merce, e dunque come evento comportante, alla stregua del principio sopra illustrato, «la sostituzione del destinatario al mittente nei diritti nascenti dal contratto» («*id est*»: il passaggio della legittimazione ad esercitare l'azione «causale»).

Orbene, si tratta di affermazione corretta, a dispetto della censura della ricorrente (che pretende di limitare il rilievo dell'ordine in questione solo sul piano della legittimazione all'esercizio dell'azione cartolare), se è vero che il «*delivery order*» costituisce un «documento probatorio», predisposto «al fine di agevolare l'enunciazione della prestazione, apprestando un mezzo di prova di particolare efficacia per l'individuazione della persona del creditore» (Cass. 6 aprile 1971 n. 998), ovvero dell'avente diritto, in forza del contratto di trasporto, alla consegna della merce.

Il motivo, dunque, non è fondato.

Considerazioni sul rapporto tra azione cartolare ed azione causale nel trasporto marittimo di cose in caso di emissione di *delivery order*.

SOMMARIO — 1. Premessa — 2. Azione cartolare ed azione causale — 3. Ordini di consegna e buoni di consegna — 4. Considerazioni finali.

1. *Premessa* — La decisione in commento verte sul delicato rapporto tra azione cartolare e azione causale in caso di emissione di polizza di carico e di ordini di consegna ⁽¹⁾, e più in generale si sofferma sulle problematiche – più volte affrontate dalla dottrina e dalla giurisprudenza – relative alla legittimazione ad agire nel contratto di trasporto marittimo di cose, tema particolarmente dibattuto in quanto coinvolge la duplice natura della polizza di carico e gli effetti che da essa derivano nei rapporti tra le parti.

Nel caso che ci occupa, all'esito di un trasporto internazionale via mare, nel terminal sito nel porto di destino veniva accertata l'assenza del sigillo su un container ivi scaricato nonché la totale mancanza della merce in esso contenuta: il mittente provvedeva allora a richiedere al vettore ed alla società depositaria del carico il risarcimento dei danni subiti; la domanda veniva respinta dalle corti di merito e quindi lo stesso ricorreva in cassazione affidandosi a quattro motivi.

Le brevi osservazioni che seguono si concentrano, in particolare, sulle argomentazioni utilizzate dalla Corte per sancire l'infondatezza del secondo dei quattro motivi di ricorso, con il quale la ricorrente, deducendo la violazione degli artt. 1689 e 1693 c.c., nonché dell'art. 4 della Convenzione di Bruxelles del 1924, ha censurato «la decisione della Corte partenopea, laddove, confermando quella resa dal giudice di prime cure, ha dichiarato il difetto di legittimazione dell'odierna ricorrente, e ciò sul presupposto che la stessa non risultava più munita della polizza di carico», statuizione ritenuta erronea in quanto «l'odierna ricorrente non ha mai qualificato la propria azione risarcitoria come “cartolare”, ossia basata sulla sola polizza di carico, avendo, invece, inteso esercitare l'azione “causale”, cioè fondata sulla proprietà della merce e sull'avvenuta conclusione, a proprio nome, del contratto di trasporto con la società Messina» (*sic* § 3.2 della sentenza in commento).

2. *Azione cartolare ed azione causale* — Secondo la tesi prevalente in dottrina, confermata anche dalla giurisprudenza, il contratto di trasporto di

⁽¹⁾ In generale sulla documentazione nel trasporto di cose, si veda per tutti A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 612 ss. Più in particolare circa gli ordini di consegna, R. MANCUSO, *Gli ordini di consegna*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano, 2008, 517 ss.

cose si configura quale contratto a favore di terzo, quantomeno nell'ipotesi – di gran lunga più frequente – in cui mittente e destinatario delle merci siano soggetti diversi ⁽²⁾.

In base a tale ricostruzione il destinatario, il quale non ha partecipato alla conclusione del contratto di trasporto, avvenuta tra mittente e vettore, diviene creditore della prestazione di trasferimento non *ab inizio* – al momento, cioè, della sottoscrizione dell'accordo – ma in un momento successivo ben individuato dal legislatore nell'art. 1689 c.c., ovvero quando, «arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, il destinatario ne chiede la riconsegna al vettore».

Nell'ipotesi poi, come quella in oggetto, di trasporto marittimo di cose in cui viene emessa una polizza di carico ⁽³⁾, i rapporti tra le parti si atteggianno in maniera del tutto peculiare: come noto, infatti, la polizza di carico costituisce anzitutto il documento probatorio del contratto di trasporto di cose, in grado di attestare la consegna delle merci al vettore, l'avvenuta caricazione (art. 459 c. nav.) e la qualità e le caratteristiche del carico, come indicate in polizza; una volta posta in circolazione, tuttavia, la polizza è anche titolo di credito rappresentativo della merce (art. 463 c. nav.), in grado di attribuire al legittimo portatore non solo il possesso mediato del carico e la possibilità di disporne mediante disposizione del titolo, ma anche – per quello che qui interessa – il diritto alla riconsegna delle merci ivi indicate. Le caratteristiche ora evidenziate del titolo in esame consentono di affermare che la richiesta di riconsegna della merce da parte del destinatario debba necessariamente essere accompagnata dalla presentazione della polizza ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Per una ricostruzione dei diversi orientamenti della dottrina e della giurisprudenza sul tema, si vedano per tutti M. TURCI, *Trasporto di cose: la titolarità dell'azione contrattuale tra questioni aperte e nuove riflessioni*, in *Dir. mar.* 2018, 685, nota a Trib. Bologna 6 ottobre 2016, 685, nonché *Appunti in tema di diritti del mittente e del destinatario verso il vettore di cose*, in *Dir. mar.* 2019, 336, nota a Cass. 12 gennaio 2018 n. 702, 336, oltre a A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 614, ed A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 204 ss.

⁽³⁾ In generale sulla polizza di carico, A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 612 ss. Sul tema anche A. PAVONE LA ROSA, *Polizza di carico*, in *Enc. Dir.* XXXIV/1985, 201 ss., E. SANTORO, *La polizza di carico*, in *Trattato breve di diritto marittimo* cit., 487 ss. e G.M. BOI, *I documenti del trasporto marittimo*, in *I contratti del trasporto* (opera diretta da F. Morandi), I, Bologna, 2013, 579 ss.

⁽⁴⁾ Si richiamano al riguardo le osservazioni di D. CASCIANO, *Vincoli modali per l'esercizio della richiesta di riconsegna ex art. 1689 c.c. in caso di emissione della polizza di carico*, in *Dir. traspr.* 2009, 851, 853, il quale fa riferimento, in proposito, alla legge cambiaria. Il contributo si riferisce a Cass. 19 giugno 2008 n. 16643, *ivi*, 518, in base alla quale la richiesta di riconsegna non può ritenersi «implicita» né coincidente con l'attivazione del procedimento di sdoganamento, che peraltro è diretta alle autorità doganali e non al vettore. In relazione a tale pronuncia si veda anche la nota di L.

L'emissione di un titolo rappresentativo, di conseguenza, dà vita ad un rapporto cartolare che si sovrappone – e non si sostituisce – a quello sottostante, obbligando il vettore a riconsegnare le merci in esso rappresentate, dallo stesso custodite durante il trasferimento, al legittimo possessore della polizza.

Data l'esistenza di due diversi rapporti fondati uno sul titolo e l'altro sul contratto, l'orientamento prevalente in dottrina ed in giurisprudenza ammette la possibilità per il mittente-caricatore, originario contraente del contratto di trasporto, in difetto della richiesta di consegna da parte del destinatario-ricevitore, di agire in base al contratto nel caso in cui le prestazioni di trasferimento e custodia non vengano adempiute o vengano adempiute in maniera inesatta dal vettore, debitore delle stesse ⁽⁵⁾. L'orientamento ora riferito è condiviso dalla Suprema Corte anche nella sentenza in esame, ove – richiamando numerose precedenti pronunce di legittimità – viene quindi confermata la possibilità di esercizio dell'azione causale, fondata sul contratto di trasporto, accanto a quella *ex titulo*.

Ad integrazione delle brevi osservazioni, sul punto, della Corte, si evidenzia che il concorso tra l'azione cartolare, fondata sul possesso della polizza di carico, e quella causale, basata sul contratto di trasporto, comporta la necessità di coordinare il rapporto trilaterale, secondo lo schema sopra ricordato del contratto a favore di terzo, con quello bilaterale, conseguente all'emissione del titolo rappresentativo: il *trait d'union* è rappresentato dal titolo stesso, che riveste la duplice funzione di titolo di credito e documento probatorio ⁽⁶⁾.

Dalla prospettiva del rapporto cartolare, l'attenzione è focalizzata in effetti non tanto sui soggetti quanto sul titolo rappresentativo, il possesso

FABRO, *Sulla prova dell'avvenuta richiesta di riconsegna di merce rappresentata da polizza di carico*, in *Dir. mar.* 2010, 519.

⁽⁵⁾ Si rimanda sul punto, anche per i riferimenti giurisprudenziali ivi indicati, a S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Milano, 2020, 303 ss., ed in particolare alla nota 176, oltre a M. TURCI, *Trasporto di cose: la titolarità dell'azione contrattuale tra questioni aperte e nuove riflessioni*, cit., 689 ss.

⁽⁶⁾ Con riferimento alla duplice natura della polizza, in giurisprudenza più volte si è affermato il principio di scissione interpretativa tra elementi attinenti al rapporto cartolare e quelli relativi al contratto di trasporto: si veda in tal senso Cass. 7 luglio 1999 n. 7025, in *Dir. mar.* 2001, 1072, secondo cui «il diritto alla riconsegna incorporato nella polizza non ha [...] la sua fonte nel contratto di trasporto, ma nella dichiarazione cartolare contenuta nella polizza di carico, che svincola i diritti inerenti al trasporto dal rapporto fondamentale»; in senso analogo anche Cass. 20 giugno 2014 n. 14089, in *Dir. mar.* 2015, 579, con nota di A. VACCA, *Polizza di carico e assunzione dell'obbligazione vettoriale da parte dello spedizioniere*, ove si è escluso che da aspetti relativi al rapporto cartolare possano dedursi elementi di valutazione attinenti al rapporto contrattuale sottostante.

del quale legittima, in primo luogo, alla riconsegna della merce ivi descritta e le azioni ad esso conseguenti spettano al legittimo portatore: tale possesso, in questo senso, prevale sulle caratteristiche soggettive e sulla fase del trasporto di volta in volta in rilievo, tanto che – in assenza di riconsegna – la merce può tornare al mittente, ove lo stesso risulti in possesso del titolo.

Nell'ambito del rapporto contrattuale, viceversa, vengono in rilievo le obbligazioni assunte dalle parti, in particolare dal vettore, in relazione alle quali il documento di trasporto – anche se rappresentato dalla polizza di carico – rileva solo ai fini probatori del contratto, come non manca di osservare in sentenza il giudice di legittimità: il diritto alla riconsegna, nel caso di specie, si acquista in base alle norme che disciplinano il contratto di trasporto, le quali fanno riferimento ad una precisa azione effettuata al verificarsi di un altrettanto specifico presupposto temporale, ovvero alla richiesta delle merci nel momento in cui le stesse sono giunte a destino o quando avrebbero dovuto giungervi.

Alla luce delle considerazioni svolte, pertanto, il concorso tra azione cartolare e azione causale pare caratterizzarsi per l'alternatività delle stesse, e ciò anche in considerazione della scelta effettuata dalle parti contrattuali, consistente nell'emissione di un titolo rappresentativo delle merci destinato alla circolazione: in assenza del necessario coordinamento tra le azioni prospettate, infatti, il vettore si vedrebbe esposto a possibili richieste risarcitorie da parte di entrambi i soggetti (creditore della prestazione di trasferimento e legittimo portatore della polizza di carico).

Di conseguenza, l'azione causale promossa dal mittente deve avere come presupposto non solo il mancato esercizio dell'azione *ex titulo*, ma altresì la mancata richiesta di consegna da parte del destinatario della merce ⁽⁷⁾ ed anche la consegna al vettore di tutti gli originali della polizza ⁽⁸⁾: solo in tale ipotesi è possibile escludere l'eventuale proposizione di azioni fondate sul titolo.

Nel caso in esame, appurato il mancato esercizio dell'azione cartolare da parte del portatore della polizza ed astrattamente ammessa la possibilità di esercizio dell'azione causale, le argomentazioni addotte dalla Corte per rigettare le richieste del mittente appaiono in linea con le norme che discipli-

⁽⁷⁾ Si richiama sul tema Cass. 19 dicembre 2001 n. 15946, in *Dir. trasp.* 2002, 201, con nota di G. REALE, *Vendita con trasporto e legittimazione all'azione contro il vettore*, cit., 203.

⁽⁸⁾ Sul tema anche S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2020, 210 ss. Per una analisi dei casi di consegna della merce da parte del vettore senza la presentazione della polizza di carico, si veda il contributo di F. LORENZON, *Brevi note in tema di funzioni residue della polizza di carico esaurita e di riconsegna della merce senza presentazione del titolo*, in *Dir. mar.* 2002, 1352, nota ad App. Firenze 31 maggio 2000, cit., 1351.

nano il contratto di trasporto e, più in particolare, con i diritti attribuiti al mittente ed al destinatario ⁽⁹⁾.

Tenuto conto della natura trilaterale del contratto di trasporto di cose sopra ricordata, decisiva appare l'individuazione del soggetto legittimato a formulare eventuali richieste risarcitorie, operazione logicamente anteriore rispetto a quella relativa all'accertamento della responsabilità vettoriale in relazione ai danni lamentati. In sostanza, pur vigendo, in ambito contrattuale, una presunzione di responsabilità in capo al debitore-vettore, quest'ultimo, nel caso di specie, non è tenuto a liberarsi dalla propria responsabilità nei confronti di un soggetto non legittimato alla relativa richiesta risarcitoria, potendo preliminarmente eccepire il difetto di legittimazione attiva in capo al mittente ove provi che i diritti derivanti dal contratto, in base a quanto previsto dalla legge ed in particolare dall'art. 1689 c.c., risultino già trasferiti al destinatario, e con essi la legittimazione a proporre eventuali azioni risarcitorie.

I diritti derivanti dal contratto di trasporto, infatti, spettano al mittente sino alla richiesta di riconsegna da parte del destinatario una volta che il carico sia giunto a destinazione, momento in cui gli stessi si trasferiscono a quest'ultimo ⁽¹⁰⁾. Assieme a tali diritti, si trasferisce in capo al destinatario anche quello al risarcimento in caso di inadempimento o di inesatto adempimento, e ciò a prescindere dalla proprietà delle merci, come confermato dal giudice di legittimità ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Il tema è affrontato da Cass. 12 gennaio 2018 n. 702, in *Dir. mar.* 2019, 336, con nota di M. TURCI, *Appunti in tema di diritti del mittente e del destinatario verso il vettore di cose*, cit., 336. In argomento, più in generale, si veda anche S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 164 ss.

⁽¹⁰⁾ Per una disamina approfondita in merito ai diritti del mittente e del destinatario in base all'art. 1689 c.c., oltre ai contributi di M. TURCI già indicati *sub* nota 2, si rimanda a F. SALERNO, *Commento all'art. 1689 c.c. - diritti del destinatario*, in D. VALENTINO, *Dei singoli contratti - artt. 1655-1802*, in *Commentario del codice civile* (diretto da E. Gabrielli), Torino, 2011, 273 ss.; S. ZUNARELLI-C. ALVISI, *Del trasporto - art. 1678-1702*, in *Commentario del codice civile e codici collegati Scialoja-Branca-Galgano* (a cura di G. De Nova), Bologna, 2014, 215 ss.; A. LA MATTINA, *Del trasporto - artt. 1678-1702*, in *Il codice civile - commentario* (fondato da P. Schlesinger, diretto da F.D. Busnelli), Milano, 2018, 172 ss.

⁽¹¹⁾ In tal senso, Cass. 6 ottobre 1955 n. 2858, oltre a Cass. 22 maggio 1975 n. 2027; Cass. 18 luglio 1986 n. 4632; Cass. 9 aprile 1987 n. 3482; Cass. 22 dicembre 1994 n. 11043, in *Dir. mar.* 1996, 722; Cass. 26 novembre 2003 n. 18067, in *Dir. trasp.* 2004, 998; Cass. 14 febbraio 2005 n. 2898, in *Dir. mar.* 2007, 1115; Cass. 14 marzo 2017 n. 6483, in *Dir. mar.* 2018, 165; Cass. 15 settembre 2020 n. 19185. Sul tema, anche per ulteriori riferimenti di dottrina e giurisprudenza, si rimanda a M. TURCI, *Appunti in tema di diritti del mittente e del destinatario verso il vettore di cose*, cit., 339 ss., ed in particolare alla nota. 20. In merito all'orientamento che considera alternati-

La ricostruzione ora riferita porta suggestivamente ad immaginare che nel trasporto di cose la titolarità dei diritti e delle azioni da essi derivanti si muova anch'essa, in qualche modo, assieme al carico, finendo per trasferirsi, nel corso del viaggio, dal caricatore al ricevitore all'arrivo delle stesse nel porto di destino, a seguito della richiesta *ex art.* 1689 c.c.

È dunque interesse del vettore determinare in concreto tale momento, al fine di individuare l'esatto soggetto nei confronti del quale offrire la prova liberatoria in caso di inadempimento delle proprie obbligazioni⁽¹²⁾: il debitore della prestazione di trasferimento deve pertanto fornire la prova dell'effettiva manifestazione di volontà da parte del ricevitore di richiedere la riconsegna delle merci, ai sensi dell'art. 1689 c.c. Tale richiesta costituisce un atto unilaterale recettizio⁽¹³⁾ che deve essere indirizzato al vettore (o a un suo rappresentante)⁽¹⁴⁾ e non è soggetta a forme particolari⁽¹⁵⁾.

Nella pronuncia in esame, pur nella genericità dei pochi elementi in fatto richiamati in sentenza, si precisa che l'ammanco della merce veniva constatato durante le operazioni di ritiro del container in deposito presso il terminal, e si fa altresì riferimento all'emissione di un ordine di consegna: tutti elementi logicamente successivi alla richiesta di riconsegna da parte del destinatario, giratario della polizza, ed in base ai quali è lecito sancire, alla luce di quanto sopra osservato, la carenza di legittimazione attiva in capo al mittente nell'avanzare richieste risarcitorie.

Si precisa che la Corte, nella sentenza in commento, opportunamente non fa alcun riferimento ad ulteriori oneri probatori gravanti sulle parti e relativi ad eventuali pregiudizi patrimoniali subiti, impostazione condivisi-

va tra mittente e destinatario la legittimazione ad agire contro il vettore, si veda A. LA MATTINA, *Del trasporto - artt. 1678-1702*, cit., 193 ss. e nota 66 (tra le sentenze ivi richiamate si menzionano in particolare Cass. 1 dicembre 2010 n. 24400, in *Dir. mar.* 2010, 1101, e Cass. 13 dicembre 2010 n. 25110, in *Dir. mar.* 2012, 1106). Per una ricostruzione diversa, che considera concorrente, tra i medesimi soggetti, la legittimazione ad agire, si rimanda invece a F. SALERNO, *Commento all'art. 1689 c.c. - diritti del destinatario*, cit., 279 ss.

(12) La giurisprudenza di legittimità ha posto in effetti a carico del vettore, il quale contesti nel trasporto di cose la legittimazione del mittente in favore di quella del destinatario, l'onere di provare l'avvenuta richiesta di riconsegna delle merci da parte del destinatario *ex art.* 1689 c.c.: in tal senso, tra le altre, Cass. 4 ottobre 1991 n. 10392; Cass. 21 maggio 1998 n. 5084; Cass. 17 giugno 2013 n. 15107.

(13) Sul punto Cass. 30 maggio 1969 n. 1932, in *Giur. it.* 1969, I, 1986.

(14) In tal senso, tra gli altri, Cass. 19 giugno 2008 n. 16643, in *Dir. trasp.* 2009, 847, con nota di D. CASCIANO, *Vincoli modali per l'esercizio della richiesta di riconsegna ex art. 1689 c.c. in caso di emissione della polizza di carico*, cit., 855. In senso analogo anche Cass. 19 giugno 2008 n. 16643.

(15) In tal senso Cass. 12 ottobre 1954 n. 3614, in *Giust. civ.* 1954, 2441.

bile in quanto maggiormente aderente al dato normativo ⁽¹⁶⁾ rispetto alle soluzioni adottate in altre pronunce ⁽¹⁷⁾: i rapporti derivanti dal contratto di trasporto, infatti, devono essere tenuti distinti da quelli relativi al contratto di compravendita, ove esistente, così come in maniera distinta debbono valutarsi le posizioni del mittente e del venditore, nonché quelle del destinatario o dell'acquirente.

3. *Ordini di consegna e buoni di consegna* — Nella sentenza in commento la Corte – invero molto sommariamente – dà atto dell'emissione di un *delivery order*, il quale rappresenterebbe un documento probatorio in grado di ad individuare l'avente diritto alla consegna della merce sulla base del con-

⁽¹⁶⁾ Si rimanda, sul punto, alle considerazioni di E.G. ROSAFIO, *In tema di legittimazione all'azione contrattuale nel trasporto di cose*, in *Dir. trasp.* 1997, 831, 836, nota critica a Cass. 6 settembre 1996 n. 8151, ivi, 825. In argomento anche E. SANTORO, *La polizza di carico*, cit., 495 ss., e A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 542 ss., in particolare nota 244, alla quale si rinvia anche per i riferimenti giurisprudenziali ivi contenuti. In argomento si veda anche, in giurisprudenza, Cass. 22 settembre 2017 n. 22044.

⁽¹⁷⁾ Più volte la giurisprudenza ha accordato prevalenza ai diritti dell'effettivo interessato al carico rispetto al giratario della polizza: si richiamo al riguardo le osservazioni di G. ROMANELLI, *Esercizio a norma dell'art. 1705 cod. civ. dei diritti da polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.* 1955, II, 173 ss. In altre pronunce, invece, la titolarità del diritto all'indennizzo è stata collegata alla incidenza dell'effettivo pregiudizio conseguente alla perdita o al deterioramento delle merci trasportate: tra le altre, Cass. 7 maggio 1999 n. 4593, in *Dir. mar.* 2001, 1377; Cass. 17 novembre 1999 n. 12744, in *Danno e resp.* 2000, 327; in *Contratti* 2000, 829, con nota di D. PIPPIA, *Inadempimento del vettore e legittimazione ad agire*, ed in *Dir. mar.* 2001, 1081, con nota di A. SALESI, *Brevi note in tema di legittimazione all'azione contro il vettore*, ivi, 1082; Cass. 14 luglio 2003 n. 10980, in *Giust. civ.* 2004, I, 1024; Cass. 1° dicembre 2010 n. 24400, in *Dir. trasp.* 2011, 621, con nota di M. MASOTTI, *Trasporto con subtrasporto: legittimazione attiva al risarcimento del danno da perdita o avaria della merce trasportata*, ivi, 626, ed in *Dir. mar.* 2012, 1101, in base alla quale «in tema di contratto di trasporto ed anche nell'ipotesi di vendita con spedizione, la legittimazione a domandare il risarcimento del danno per inesatto adempimento nei confronti del vettore spetta, alternativamente, al destinatario od al mittente, a seconda che i danni abbiano esplicito i loro effetti nella sfera patrimoniale dell'uno o dell'altro»; Cass. 13 dicembre 2010, n. 25110, cit., 1106; Cass. 30 gennaio 2014 n. 2075, in *Dir. mar.* 2014, 569, relativa ad un caso di applicazione della CMR, con nota di F. PELLEGRINO, *Ancora in tema di legittimazione all'azione di risarcimento dei danni nel trasporto internazionale di merci su strada*, ivi, 569, ed in relazione alla quale si veda anche il commento di S. VERNIZZI, *A proposito della legittimazione ad agire nei confronti del vettore nell'ambito della CMR*, in *Resp. civ. prev.* 2014, 1194. Da segnalare sul tema, infine, anche Cass. 12 gennaio 2018 n. 702, cit., 336, la quale invece ha ritenuto che spetti «al vettore, quale onerato della prova del fatto impeditivo della pretesa attorea, dimostrare che il mittente aveva già percepito il prezzo della merce poi andata perduta e che il destinatario non gliene ha chiesto la restituzione».

tratto di trasporto, in tal senso idoneo ad integrare una richiesta di riconsegna.

Sebbene i sintetici elementi in fatto richiamati nel testo del provvedimento non consentano una puntuale ricostruzione della fattispecie concreta ⁽¹⁸⁾, appare chiaro il riferimento operato dal giudice di legittimità alla prassi, frequente nei traffici marittimi, in base alla quale l'esercizio del diritto di riconsegna viene generalmente esercitato con girata per lo sbarco ad un rappresentante del vettore e conseguente emissione del *delivery order*, contenente l'indicazione del soggetto legittimato al relativo ritiro presso il depositario della merce (nel caso di specie, un terminal situato all'interno dell'area portuale).

Si ritengono al riguardo opportune alcune riflessioni, sia in ordine alla natura del documento in questione sia in relazione alla disciplina applicabile, tenuto conto che l'individuazione del soggetto creditore della prestazione di trasferimento, ai fini dell'esercizio dei diritti derivanti dal contratto di trasporto, non può avvenire esclusivamente sulla base delle indicazioni documentali ma si evince in base a quanto stabilito dall'art. 1689 c.c.

Con riferimento alla qualificazione giuridica dell'«ordine di consegna» menzionato (si ribadisce, in maniera del tutto generica) in sentenza, occorre in primo luogo sgomberare il campo da possibili confusioni circa il documento in concreto rilasciato: la distinzione, al di là dei termini utilizzati, emerge anche dall'effettiva volontà delle parti ⁽¹⁹⁾.

A tale proposito, si rammenta che l'ordine di consegna (o *delivery order*) cosiddetto «proprio» trova la propria disciplina nell'art. 466 c. nav.: la relativa emissione ha la finalità di consentire operazioni commerciali su singole partite di merci, tutte contenute in un'unica polizza ⁽²⁰⁾. Nella pratica odierna dei traffici marittimi sopra riportata, tuttavia, spesso il vettore rilascia dei «buoni di consegna» (a volte anch'essi chiamati *delivery orders*) conte-

⁽¹⁸⁾ Si segnala peraltro che la ricostruzione operata dalla Corte da una parte, nelle premesse in fatto, precisa che la violazione dei sigilli era stata riscontrata dall'autista incaricato del trasferimento su gomma, al momento del ritiro del container nel terminal portuale (in tal senso il § 2 della sentenza); dall'altra, specifica in motivazione che il *delivery order* era stato impartito al capitano della nave (§ 7.2.1), ma non chiarisce se prima o dopo l'arrivo delle merci.

⁽¹⁹⁾ È il caso di notare che la giurisprudenza richiamata in sentenza in tema di «*delivery order*» – ovvero Cass. 6 aprile 1971 n. 998, nella quale lo stesso è definito un mero «documento probatorio, predisposto al fine di individuare la persona del creditore» – nulla ha a che vedere con il trasporto marittimo né con gli ordini di consegna di cui all'art. 466 c. nav., in quanto il caso in esame si riferisce ad un trasporto terrestre.

⁽²⁰⁾ In tal senso, si richiamano in dottrina le osservazioni di R. MANCUSO, *Gli ordini di consegna*, cit., 518, e S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 444.

nenti l'indicazione del soggetto al quale le merci vanno restituite dietro la riconsegna dell'originale trasferibile della polizza di carico ⁽²¹⁾. Ebbene, tali buoni di consegna devono essere tenuti distinti dagli ordini di consegna disciplinati dal codice della navigazione.

In primo luogo, diverse appaiono le finalità che l'emissione di tali documenti tende a perseguire: gli ordini di consegna di cui all'art. 466 c. nav. sono rilasciati, su richiesta del possessore del titolo, al fine di disporre di singole partite della merce indicata in polizza, e costituiscono pertanto titoli frazionari della polizza di carico, sulla quale deve essere fatta annotazione del relativo rilascio; i buoni di consegna, invece, perseguono la diversa finalità di consentire all'avente diritto al carico di ritirare la merce depositata presso l'impresa di sbarco, e sono rilasciati dal vettore o da un suo rappresentante dietro consegna dell'originale della polizza di carico.

Di conseguenza, le differenti esigenze che tali documenti sono chiamati a soddisfare si riflettono sulla relativa natura giuridica: mentre gli ordini di consegna propri sono a tutti gli effetti titoli rappresentativi della frazione di merce in essi indicata, in grado di attribuire al legittimo possessore i diritti previsti per la polizza di carico e consentendo allo stesso le operazioni possibili sulla base dell'ora menzionato titolo di credito, i buoni di consegna devono essere considerati meri documenti di legittimazione, idonei ad individuare il soggetto al quale gli ausiliari del vettore (generalmente le imprese di sbarco e i terminals) devono consegnare la merce ivi indicata ⁽²²⁾.

È il caso ancora di notare che mentre gli ordini di consegna propri sono emessi dal vettore (o dai suoi preposti) su richiesta del possessore della po-

⁽²¹⁾ Sulla prassi ora menzionata, si veda in giurisprudenza Trib. Napoli 25 ottobre 2015 n. 13615, in *Dir. mar.* 2017, 810, nonché in dottrina la nota di commento di M. MASTROPASQUA, *I documenti al «bar», il carico a terzi. Quando la prassi portuale supera la fantasia. Brevi note in tema di ordini di consegna*, ivi, 810. Sul tema anche S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 211.

⁽²²⁾ In tal senso si vedano Cass. 19 novembre 1954 n. 4269, in *Riv. dir. nav.* 1955, II, 173, 178, con nota di G. ROMANELLI, *Esercizio a norma dell'art. 1705 cod. civ. dei diritti da polizza di carico*, cit.; Cass. 15 novembre 1955 n. 3738, in *Riv. dir. nav.* 1957, II, 274, 247, con nota di E. VOLLI, *Sul deposito delle merci nello sbarco d'amministrazione*; Cass. 18 aprile 1957 n. 1337, in *Riv. dir. nav.* 1958, II, 48, ove si ribadisce che «il buono di consegna, rilasciato da vettore all'avente diritto al carico, rientra nella categoria dei documenti di legittimazione prevista dall'art. 2002 c.c., in quanto abilita semplicemente il prenditore del buono al ritiro della merce depositata presso l'impresa di sbarco»; Cass. 9 settembre 1959 n. 2569, in *Riv. dir. nav.* 1960, II, 274, 277, ove si conferma la natura di titolo di legittimazione degli ordini di consegna in questione, evidenziandone nettamente la distinzione rispetto agli ordini di consegna di cui all'art. 466 c. nav. Sul punto si richiama anche Trib. Napoli 25 ottobre 2015 n. 13615, cit., 810, ha qualificato quelli in esame quali documenti di consegna all'ordine, richiamando la disciplina di cui all'art. 466 c. nav.

lizza⁽²³⁾, il quale è in grado di decidere la sorte delle singole partite o frazioni della merce mediamente in suo possesso in qualsiasi momento durante il viaggio, i buoni di consegna sono anch'essi emessi dal vettore (o, più frequentemente, da un suo rappresentante), ma generalmente una volta giunta la merce a destinazione, a seguito della restituzione dell'originale della polizza di carico.

In sostanza, come meglio si dirà *infra*, l'esercizio dei diritti derivanti dal contratto di trasporto da parte del destinatario, ai sensi dell'art. 1689 c.c., può avvenire solo successivamente all'arrivo della merce a destinazione: a quel momento occorre pertanto fare riferimento, non avendo rilievo l'eventuale emissione di ordini di consegna ad esso precedenti.

4. *Considerazioni finali* — In conclusione, merita condivisione ed appare in linea con l'opinione prevalente in dottrina e giurisprudenza quanto affermato nella sentenza in commento circa l'ammissibilità del concorso tra azione causale ed azione cartolare, così come condivisibile deve ritenersi, nel caso di esercizio della prima, il ragionamento seguito dalla Corte di legittimità volto ad escludere, in base a quanto stabilito dall'art. 1689 c.c., la legittimazione da parte del mittente a formulare richieste di risarcimento danni. Nondimeno, le argomentazioni contenute nella pronuncia consentono di formulare alcune considerazioni finali.

Il primo ordine di considerazioni riguarda la sorte delle obbligazioni dedotte in contratto alla luce dell'attuale prassi dei traffici marittimi: il caso oggetto della sentenza conferma, una volta in più, la sempre maggiore contrazione dei tempi di trasferimento delle merci nel trasporto marittimo. Tale crescente rapidità dei traffici, conseguente anche al costante incremento della capacità di carico e della velocità delle navi, impone ai vettori – per operare in maniera più efficiente e/o per esigenze tecnico-organizzative degli scali portuali – di lasciare le merci in deposito emettendo un buono di consegna così da utilizzare immediatamente la nave per altri trasferimenti.

Di conseguenza, nelle ipotesi ora indicate le obbligazioni assunte dal vettore in base al contratto di trasporto – quella di trasferimento e quella di custodia delle cose trasportate⁽²⁴⁾, astrattamente coincidenti a livello tem-

(23) L'art. 466 c. nav. fa espresso riferimento a «chi ha il diritto di disporre delle merci mediante disposizione del titolo».

(24) Entrambe le obbligazioni debbono ritenersi essenziali nell'ambito del contratto di trasporto, sebbene quella di custodia non sia espressamente menzionata nella definizione contenuta nell'art. 1678 c.c.: in argomento, in generale si veda A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 530 ss., e, con particolare riferimento all'obbligo di custodia, L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, 277 ss.

porale – possono avere nella realtà diversa durata, così incidendo sull'estensione degli ambiti temporali delle relative responsabilità: mentre infatti l'operazione di trasferimento inizia con la partenza della nave – a bordo della quale sono le merci – dal porto di caricazione e si esaurisce con il successivo arrivo a quello di destino, l'obbligo di custodia inizia generalmente prima della partenza e termina successivamente all'arrivo, essendo legato alla materiale consegna dei beni al vettore o ai suoi ausiliari e preposti; spesso poi a destinazione il vettore lascia le merci in custodia al proprio agente marittimo, al quale il destinatario le richiede mentre la nave è già in navigazione verso altro porto.

La distinzione ora messa in luce non è ininfluenza sul piano pratico, ma spiega le sue conseguenze sulla regolamentazione giuridica dei periodi di tempo rispettivamente precedenti e successivi alla caricazione ed alla scaricazione delle merci sulla nave.

Più in particolare, con riferimento al lasso di tempo che inizia con lo sbarco delle merci da parte del vettore e termina con l'effettiva consegna al destinatario, dottrina e giurisprudenza hanno raggiunto risultati non univoci circa le posizioni dell'impresa di sbarco e del vettore: da un lato, l'orientamento prevalente in dottrina tende ad evidenziare che il vettore rimane responsabile anche per i danni e le avarie occorse alle merci in questo lasso di tempo, e sino all'effettiva consegna al destinatario ⁽²⁵⁾; dall'altro, la posizione diffusa soprattutto in giurisprudenza ritiene che la consegna del carico all'impresa di sbarco liberi il vettore, in quanto costituisce un contratto di deposito a favore di terzo ⁽²⁶⁾.

Nel prendere atto delle difficoltà relative alla individuazione, in concreto, degli esatti confini dell'ambito temporale della responsabilità vettoriale, si segnala quell'orientamento giurisprudenziale che estende l'applicazione del regime uniforme dettato dalle Regole dell'Aia-Visby alla fase immediatamente successiva alla scaricazione delle merci ed alla riconsegna al destinatario, anche ove tali operazioni non siano immediatamente in successione

⁽²⁵⁾ Si rinvia in proposito, per una ricostruzione dei diversi orientamenti sul tema del cosiddetto sbarco di amministrazione facoltativo e obbligatorio, ad A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 574 ss. Il vettore rimane comunque responsabile sino alla riconsegna delle merci quando assume contrattualmente l'obbligo di consegnare il carico solo su restituzione della polizza, come precisato in Cass. 16 giugno 2003 n. 9629, in *Dir. trasp.* 2005, 987, con nota di A. ZAMPONE, *Sull'obbligo contrattuale di riconsegna della merce dietro presentazione e ritiro della polizza di carico*, 992.

⁽²⁶⁾ Si vedano al riguardo i riferimenti giurisprudenziali contenuti in A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, op. ult. cit., 575, nota 326, oltre a Cass. 3 dicembre 2013 n. 18476, in *Dir. mar.* 2005, 1301, e Trib. Napoli 25 ottobre 2015 n. 13615, cit., 810.

ma vi sia una soluzione di continuità, e sempre che tra la scaricazione e la riconsegna non sia trascorso un lasso di tempo eccessivamente lungo ⁽²⁷⁾.

Il riferimento al *delivery order* menzionato in sentenza stimola poi un secondo ordine di riflessioni, relativo all'individuazione degli elementi idonei ad integrare una richiesta di riconsegna da parte del destinatario in grado di produrre gli effetti di cui all'art. 1689 c.c.: tenuto conto di quanto già riferito in relazione agli ordini di consegna di cui all'art. 466 c. nav., non sembra che l'emissione degli stessi possa sempre e in ogni caso equipararsi ad una richiesta di riconsegna.

Viceversa, i buoni di consegna utilizzati nel caso in commento costituiscono documento di legittimazione alla ricezione della merce, poiché gli stessi sono emessi dall'ausiliario del vettore in seguito alla consegna o alla girata dell'originale della polizza da parte del destinatario, che torna dunque nella disponibilità del vettore: è dunque la presentazione di tale ultimo documento al vettore (o ai suoi ausiliari) a rappresentare una richiesta di riconsegna.

Nell'individuazione del momento del passaggio dei diritti dal mittente al destinatario ciò che rileva, in altri termini, non è tanto il tipo di documento utilizzato quanto la possibilità che si riesca in concreto a ricollegare alla presentazione di tali documenti una precisa manifestazione di volontà da parte del destinatario, finalizzata alla richiesta di riconsegna della merce ⁽²⁸⁾ ed accompagnata dalla presentazione del titolo.

La lettura delle norme del codice della navigazione induce tuttavia a ritenere che tale richiesta di riconsegna possa avvenire solo successivamente all'arrivo delle merci – sia esso reale o legale – a destinazione: occorre allora

⁽²⁷⁾ Particolare attenzione merita, in riferimento alla fattispecie in esame, nella quale la consegna della merce sarebbe avvenuta comunque all'interno dell'ambito portuale, quanto sostenuto da Cass. 6 giugno 2006 n. 13253, in *Dir. trasp.* 2007, 527, con nota di F. MANCINI, *Sul periodo di responsabilità del vettore marittimo ai sensi delle Regole dell'Aia-Visby* ivi, 539. Sul tema anche Cass. 19 marzo 2015 n. 5488, in *Dir. trasp.* 2016, 227, con nota di M. CARRANO, *La Corte di cassazione definisce l'ambito di applicazione delle Regole dell'Aja-Visby ricorrendo ad un parametro temporale*, ivi, 230. Nelle pronunce ora menzionate la corte di legittimità, al fine di individuare l'ambito di vigenza della disciplina uniforme dettata dalle Regole dell'Aia-Visby, si è soffermata sulle attività che rientrano nella caricazione e scaricazione e su quelle che invece ne restano fuori, precisando che tra le prime sono comprese anche le operazioni funzionali alla riconsegna delle merci al destinatario, che avvenga sia senza soluzione di continuità sia con un intervallo temporale, menzionando espressamente la custodia delle merci in un magazzino (Cass. 13253/2006); a patto però che tale riconsegna delle merci non sia, a livello temporale, troppo distante dalla scaricazione (Cass. 5488/2015).

⁽²⁸⁾ Sul punto, in giurisprudenza, Cass. 30 maggio 1969 n. 1932, cit.; in dottrina, A. TAMBURRO, *In tema di acquisto da parte del destinatario dei diritti derivanti dal contratto di trasporto*, in *Dir. trasp.* 2007, 522.

escludere che l'eventuale emissione di un ordine di consegna da parte del vettore in favore del destinatario prima dell'arrivo del carico possa costituire una valida richiesta di riconsegna dello stesso.

Il destinatario, in questa ipotesi, dovrebbe in ogni caso provvedere a richiedere formalmente la riconsegna delle merci all'arrivo delle stesse. In altre parole, il diritto alla riconsegna in capo al destinatario non è subordinato solo alla richiesta della merce, ma anche alla circostanza che – prima della richiesta – il carico risulti giunto a destinazione o sia decorso il termine stabilito per l'arrivo delle merci a destinazione.

In conclusione, l'eventuale rilascio di ordini o buoni di consegna *prima* dell'arrivo della merce a destinazione, a prescindere dalla qualificazione giuridica di tali documenti, non può in nessun caso concretizzare – ad avviso di chi scrive – una richiesta di riconsegna idonea a produrre gli effetti indicati nell'art. 1689 c.c.

DANIELE RAGAZZONI

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 16 NOVEMBRE 2020 N. 25864

Pres. SESTINI - Rel. CIRILLO

Cereal Mangimi s.r.l. (avv. A. Pasanisi, B. Pasanisi)

c. Status Maritime S.A. (avv. T. Marrazza) *c. Zaccaria & Co s.r.l.*

Trasporto di cose - Trasporto marittimo - Operazioni di caricamento e stivaggio della merce - Rischio, costo e responsabilità del vettore - Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 - Art. 422 c. nav. - Inderogabilità.

Trasporto di cose - Trasporto marittimo - Clausola *free in and out* - Clausola esclusivamente di spese.



RIASSUNTO DEI FATTI — La motonave Georgis T imbarcò in un porto francese una partita di 2900 tonnellate di mais destinate alla Cereal Mangimi s.r.l. Giunta la nave nel porto di Brindisi, la società destinataria lamentò che parte della merce risultava fortemente bagnata ed ammuffita, sospendendo per tale ragione le operazioni di scarico della nave. Da tale vicenda derivarono tre cause distinte davanti al Tribunale di Brindisi, che vennero indi riunite. Dopo avere emesso in corso di giudizio ordinanza *ex art. 186-ter c.p.c.* per il pagamento in favore della destinataria Cereal Mangimi s.r.l. dell'importo di L. 232.486.628, il Tribunale accertò che la responsabilità dell'avaria fosse da attribuire alla Zaccaria & Co. s.r.l., in qualità di agente raccomandatario, e all'armatore della nave Status Maritime S.A. nella misura della metà, dovendo l'altra metà considerarsi riconducibile a forza maggiore; in ragione di ciò, dopo avere determinato il danno complessivo nella somma di L. 330.000.000, liquidò in favore della società Cereal Mangimi la metà dello stesso, pari a L. 165.000.000 (€ 85.215), con conseguente obbligo di restituzione della somma di L. 67.486.620 (pari ad € 34.854) ottenuta in eccesso in forza della citata ordinanza *ex art. 186-ter c.p.c.* La pronuncia venne impugnata in via principale dalla Cereal Mangimi s.r.l., e in via incidentale dalla Zaccaria & Co. S.r.l. nonché dalla Status Marine S.A. La Corte d'appello di Lecce, con sentenza del 12 luglio 2017, rigettò l'appello principale, accolse quello incidentale e, per l'effetto, ridusse la somma che le appellanti incidentali dovevano all'appellante principale a € 4.816,18, comprensivi di interessi e rivalutazione, condannando quindi la società Cereal Mangimi s.r.l. a restituire alla società Status Maritime S.A. la somma di € 115.253,24, oltre interessi.

Alla stregua della disciplina desumibile sia dalla Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, che dall'art. 422 c. nav., le operazioni di caricamento e stivaggio riguardano attività accessorie al trasporto e

rientrano nella sfera di rischio, costo e responsabilità del vettore, potendo eventuali clausole derogatrici incidere sulle spese, e non sulle responsabilità di quest'ultimo ⁽¹⁾.

La clausola free in and out, in assenza di diverse e più specifiche indicazioni, ha l'esclusivo fine di accollare le spese di carico al caricatore e quelle di sbarco al ricevitore, senza incidere in alcun modo sul regime di responsabilità del vettore, il quale, pertanto, non è esonerato dall'ordinaria diligenza nella custodia e nello stivaggio del carico ⁽²⁾.

RAGIONI DELLA DECISIONE — 1. Con il primo motivo si lamenta, in riferimento all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3, 4 e 5, violazione e falsa applicazione dell'art. 689 c.p.c., degli art. 244, 696, 62 e 194 c.p.c., degli art. 166 e 167 c.p.c. e dell'art. 3, § 4, comma 2, della Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924, introdotta nell'ordinamento italiano con la l. 12 giugno 1984 n. 244.

La complessa censura si divide in tre parti.

Nella prima si censura la sentenza per aver ritenuto validamente prodotti, e quindi utilizzabili, i due accertamenti tecnici preventivi svolti in giudizi diversi da quello promosso dalla ricorrente e poi riuniti. Non solo tali accertamenti non avrebbero potuto essere tenuti in considerazione, ma il c.t.u. dott. Visconti, nominato nel giudizio di merito, ne avrebbe recepito le conclusioni in modo acritico, col risultato per cui il punto centrale delle indagini sarebbe stato svolto da terzi scelti, e non dal consulente nominato.

Nella seconda censura si lamenta che la sentenza non abbia rilevato che le società convenute erano incorse in decadenze ai sensi degli art. 166 e 167 cit., posto che la comparsa di costituzione della Status Maritime era stata depositata oltre il termine di decadenza.

Con la terza censura, infine, si censura l'esercizio, da parte della Corte d'appello, del potere di disapplicazione degli atti amministrativi in relazione ai provvedimenti emessi dall'Ufficio di sanità marittima che avevano determinato la distruzione della merce. Si osserva, a tale proposito, che tutti i problemi della disapplicazione verrebbero ad essere assorbiti dalla natura giuridica dell'azione proposta dalla società ricorrente, la quale era un'azione contrattuale; per cui, pacifico essendo che il mais fu imbarcato in buone condizioni nel porto di partenza, assumerebbe rilievo solo l'inadempimento rispetto all'obbligo di consegna della merce nelle medesime condizioni.

⁽¹⁻²⁾ V. la nota di D. CASCIANO, a p. 1040.

1.1. Il motivo non è fondato, ma sono necessarie alcune precisazioni. La prima parte della censura, che ha ad oggetto l'ammissione delle relazioni rese nei due accertamenti tecnici preventivi e la conseguente utilizzazione delle stesse da parte del c.t.u. nominato nel giudizio, è evidentemente infondata.

Correttamente la Corte d'appello ha richiamato la sentenza 9 novembre 2009 n. 23693, di questa Corte, in base alla quale l'acquisizione della relazione di accertamento tecnico preventivo tra le fonti che il giudice di merito utilizza per l'accertamento dei fatti di causa non deve necessariamente avvenire a mezzo di un provvedimento formale, bastando anche la sua materiale acquisizione, ed essendo sufficiente che quel giudice l'abbia poi esaminata traendone elemento per il proprio convincimento e che la parte che lamenta l'irritualità dell'acquisizione e l'impossibilità di esame delle risultanze dell'indagine sia stata posta in grado di contraddire in merito ad esse (principio ribadito dalla più recente sentenza 5 aprile 2016 n. 6591).

Quest'orientamento, al quale la pronuncia odierna intende dare ulteriore continuità, è in linea col testo dell'art. 698 c.p.c., il quale stabilisce che "l'assunzione preventiva dei mezzi di prova non pregiudica le questioni relative alla loro ammissibilità e rilevanza"; mentre l'art. 698 cit., comma 3 dispone che i processi verbali delle prove assunte con l'accertamento preventivo non possono essere assunti prima che i mezzi di prova siano dichiarati ammissibili nel giudizio. Nel caso in esame, nessun dubbio può sussistere sulla legittimità dell'acquisizione dei verbali dei due accertamenti tecnici preventivi, anche perché il Tribunale ha ritenuto, nell'esercizio delle sue prerogative, di dover disporre una terza c.t.u., affidata ad un tecnico di sua fiducia, il quale ha avuto accesso agli accertamenti precedenti e se ne è giovato.

Quanto, poi, alla seconda e terza censura suindicate, il Collegio osserva che, se è evidente che il giudice di merito può dissentire (eventualmente) anche dalle conclusioni raggiunte dal proprio c.t.u., fornendone le necessarie spiegazioni, è altrettanto pacifico che rientra nei poteri del giudice quello della disapplicazione degli atti amministrativi ritenuti illegittimi. Per cui non può (in astratto) censurarsi il fatto che il Tribunale prima, e la Corte d'appello poi, abbiano ritenuto di dover condividere le conclusioni del c.t.u. nella parte in cui questi è andato di contrario avviso rispetto alle indicazioni provenienti dal provvedimento emesso dall'Ufficio di sanità marittima del porto di Brindisi in relazione alle condizioni del carico di mais oggetto della controversia.

Tali osservazioni, però, valgono in generale; tenendo presente che la sussistenza del potere di disapplicazione in capo al giudice di merito va letta alla luce dell'inquadramento complessivo che la Corte d'appello ha dato della vicenda; inquadramento che, come si vedrà ora esaminando i successivi motivi, offre il fianco a numerose e fondate critiche.

2. Con il secondo motivo si lamenta, in riferimento all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3, 4 e 5, violazione e falsa applicazione degli art. 112, 113, 115, 116, 167 e 329 c.p.c. e dell'art. 2909 c.c., degli art. 2043, 1218, 1223, 1372, 1678, 1680, 1696, 1996, 2700 e 2697 c.c., dell'art. 467 c. nav. e degli art. 1, 2 e 3 della Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924, introdotta nell'ordinamento italiano con la l. 12 giugno 1984 n. 244, in materia di polizza di carico.

La censura contesta l'affermazione, contenuta nella sentenza impugnata, secondo cui l'azione esercitata dalla società ricorrente si fondava sul fatto illecito ed era perciò regolata dall'art. 2043 c.c. Sussisterebbe, pertanto, la violazione del giudicato, posto che fin dal primo grado la domanda risarcitoria era stata fondata sul contratto di trasporto e sulla polizza di carico e l'accoglimento parziale da parte del Tribunale si basava su tale presupposto; per cui, poiché nessuna impugnazione vi era stata sul punto, la natura contrattuale dell'obbligazione era da considerare accertata in modo irrevocabile. Da questa errata premessa derivano, secondo la parte ricorrente, una serie di violazioni di legge in tema di previsioni del contratto incorporate nella polizza di carico (art. 467 c. nav.), di responsabilità contrattuale e di conseguente ricaduta dell'onere della prova dell'inadempimento, posto che è il debitore inadempiente a dover dimostrare la sussistenza del proprio adempimento.

3. Con il terzo motivo si lamenta, in riferimento all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3, 4 e 5, violazione e falsa applicazione degli art. 112, 113, 115 e 116 c.p.c. degli art. 1227 e 2043 c.c., degli art. 1177, 1696, 2700 e 2697 c.c., degli art. 463 e 467 c. nav., dell'art. 3, § 4, comma 2, della Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924, introdotta nell'ordinamento italiano con la l. 12 giugno 1984 n. 244, in materia di polizza di carico, degli art. 41 e 43 c.p., degli art. 1221, 1228, 1292, 1294 e 2055 c.c., nonché degli art. 1362 e 1372 c.c. in tema di interpretazione della clausola *free in and out* contenuta nella polizza di carico.

La complessa doglianza contiene una serie di censure.

La prima, dopo aver ricordato che la sentenza ha correttamente evidenziato come il bagnamento fosse di esclusiva responsabilità del

vettore, rileva che, essendo la ricorrente girataria (in buona fede) della polizza di carico relativa alla merce in questione, nei suoi confronti non era ammessa la prova del ricevimento della merce in modo difforme rispetto a come essa era stata consegnata; per cui il vizio originario del mais riconosciuto dal c.t.u. non sarebbe comunque opponibile alla ricorrente.

La seconda censura riguarda le affermazioni della sentenza relative all'intervento del comandante della nave. Si osserva, in proposito, che l'abusività di quell'intervento, non conforme alle previsioni del contratto, era stata contestata con la copia del fax del 23 febbraio 1999 e con una serie di deposizioni testimoniali. In base alla polizza di carico, il comandante della nave non aveva alcun potere di manipolare la merce, perché suo compito era solo quello di custodirla e di consegnarla nelle stesse condizioni in cui l'aveva ricevuta. La Corte d'appello, nel tentativo di giustificare l'intervento del comandante, avrebbe erroneamente richiamato l'art. 1227 c.c. – che è norma riguardante il creditore, e non il debitore – ed avrebbe trascurato che la responsabilità del debitore sussiste non solo in caso di dolo, ma anche solo di colpa.

La terza censura contenuta nel motivo in esame ha ad oggetto la valutazione compiuta dalla Corte d'appello in ordine all'effettiva responsabilità della perdita del carico di mais. La sentenza, infatti, si sarebbe appiattita sulle conclusioni del c.t.u. dott. Visconti, ignorando le diverse conclusioni alle quali erano giunti l'Ufficio di sanità marittima e la ASL di Brindisi; in questo modo, infatti, vi sarebbe anche violazione dell'art. 2700 c.c. e delle regole sull'onere della prova, posto che quei documenti avevano natura di atto pubblico ed era pacifico che la merce era stata ricevuta in buone condizioni nel porto francese di partenza.

4. Con il quarto motivo si lamenta, in riferimento all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3, violazione e falsa applicazione degli art. 1292, 1294 e 2055 c.c., dell'art. 41 c.p., nonché dell'art. 112 c.p.c. in relazione all'omesso esame del settimo motivo di appello ed alla mancanza di motivazione.

Osserva la società ricorrente che, anche volendo condividere la tesi, non condivisa, secondo cui il provvedimento della ASL avrebbe avuto un'efficienza causale esclusiva nella determinazione della distruzione del mais, la sentenza sarebbe ugualmente censurabile; non potrebbe, infatti, configurarsi l'interruzione del nesso causale ai sensi dell'art. 41 c.p., perché l'intervento della ASL e dell'Ufficio di

sanità marittima fu comunque determinato dal bagnamento della merce nella stiva della nave. Senza il bagnamento, non vi sarebbero stati i successivi provvedimenti, ivi compreso quello sulla distruzione del carico di mais. E poiché, nella specie, operava il principio di solidarietà passiva, pure ammettendo che la perdita della merce fosse ascrivibile anche ed in misura prevalente a colpa dell'Autorità sanitaria, ciò non avrebbe comunque consentito di escludere la responsabilità della società Status Maritime.

5. I motivi secondo, terzo e quarto sono tutti fondati, nei termini che si vanno adesso a precisare.

6. Il secondo motivo è fondato per due concorrenti ragioni.

È evidente, innanzitutto, che aver ricondotto la fattispecie in esame ad un'ipotesi di responsabilità extracontrattuale costituisce un vistoso errore giuridico sul quale non è il caso di dilungarsi troppo; si tratta, invece, di un caso classico di contratto di trasporto marittimo, soggetto ad una serie di regole sulle quali in seguito si tornerà, che il giudice di merito avrebbe dovuto trattare facendo applicazione delle specifiche norme contrattuali. Oltre a ciò, risulta dalla lettura della stessa sentenza qui impugnata che il Tribunale aveva deciso la causa considerandola, appunto, come una causa di natura contrattuale; tale era, pacificamente, l'impostazione contenuta nell'atto di citazione dell'odierna società ricorrente, né risulta che alcuna contestazione sia stata sollevata in sede di appello su questo punto; o, almeno, nessuna delle parti ha neppure adombrato di aver posto nel giudizio di secondo grado la questione della ricorrenza di un'ipotesi di responsabilità da fatto illecito.

Trova pertanto applicazione il principio, già enunciato da questa Corte nella sentenza 8 novembre 2006 n. 23871, secondo cui alla mancata, specifica impugnazione della statuizione adottata dal giudice di merito, anche implicitamente ai fini della prescrizione, sulla natura, contrattuale o extracontrattuale, del titolo di responsabilità del convenuto, consegue il passaggio in giudicato, sul punto, della sentenza, non potendo il giudice dell'impugnazione, in conseguenza dell'effetto devolutivo dell'appello, qualificare autonomamente e diversamente tale titolo, al fine di ritenere in ipotesi applicabile un diverso termine prescrizione (in linea con tale pronuncia sono anche, benché in fattispecie del tutto differenti, le sentenze 18 luglio 2008 n. 19938, e 13 ottobre 2016 n. 20629). Sul carattere contrattuale della responsabilità delle parti originariamente convenute si era, pertanto, formato il giudicato interno.

Potrebbe obiettarsi che la Corte d'appello, nonostante tale errato inquadramento giuridico, abbia poi deciso la causa senza fare applicazione delle norme in tema di responsabilità da fatto illecito, né dei criteri residuali sull'onere della prova, bensì attribuendo alle parti le rispettive responsabilità; ma si tratta di una considerazione che non tiene, perché al richiamo dell'art. 2043 c.c. la Corte leccese ha fatto seguire un totale silenzio su tutto il complesso ed articolato insieme di norme che regolano il trasporto marittimo.

7. Il terzo motivo è pure fondato, nei termini che seguono.

La prima censura in esso formulata è fondata alla luce di quanto si è detto a proposito del secondo motivo.

La Corte leccese, infatti, nel compiere la dovuta ricostruzione dei fatti, non ha in alcun modo tenuto presente il complesso quadro normativo in materia di trasporto marittimo. Ne consegue che questo Collegio non può affrontare direttamente il punto relativo alla polizza di carico (art. 467 c. nav.) posto dalla società ricorrente; la società Cereal Mangimi, infatti, ha sostenuto di essere girataria in buona fede della polizza di carico, con conseguente impossibilità di provare, nei suoi confronti, il ricevimento della merce in modo difforme rispetto alla consegna (art. 3, comma 4, della Convenzione di Bruxelles resa esecutiva col r.d.l. 6 gennaio 1928 n. 1958); questione che richiede, evidentemente, un esame precluso in questa sede ma che il giudice di merito era tenuto a compiere.

Fondata è anche la seconda censura, relativa al ruolo svolto dal comandante della nave.

La Corte d'appello, infatti, ha commesso un errore giuridico anche su questo punto, richiamando l'art. 1227 c.c., comma 2, che impone al creditore di usare l'ordinaria diligenza per evitare l'aggravamento del danno. Ma, a prescindere dalla semplice considerazione per cui il comandante della nave non era creditore, ma semmai debitore rispetto all'obbligo di consegna della merce – per cui è improprio il richiamo all'art. 1227 cit. – resta il fatto che la sentenza non ha, in effetti, esaminato il comportamento da lui tenuto; o, almeno, non ha verificato se la manovra da costui eseguita, benché animata da una finalità non censurabile, abbia realmente contribuito, o meno, all'aggravamento del danno. La sentenza impugnata è, su questo punto, affatto silente, per cui la questione dovrà essere esaminata in sede di giudizio di rinvio.

7.1. Quello che invece la Corte d'appello ha indicato con precisione, né vi sono discussioni sul punto, è che il trasporto era regolato dalla clausola *free in and out* (f.i.o.).

È appena il caso di ricordare che la giurisprudenza di questa Corte ha già affermato che in tema di trasporto internazionale marittimo, ed alla stregua della disciplina desumibile sia dalla Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, che dall'art. 422 c. nav., le operazioni di caricamento e stivaggio della merce riguardano attività accessorie al trasporto e rientrano nella sfera di rischio, costo e responsabilità del vettore, potendo eventuali clausole derogatrici (quali, nella specie, quella *free in, liner out*) incidere sulle spese, e non sulla responsabilità, di quest'ultimo (sentenza 10 giugno 2015 n. 12087). Pronuncia, questa, in linea con le risalenti sentenze 25 ottobre 1982 n. 5565, e 11 maggio 1995 n. 5158, le quali espressamente hanno affermato che la clausola *free in and out*, in assenza di diverse e più specifiche indicazioni, ha l'esclusivo fine di accollare le spese di carico al caricatore e quelle di sbarco al ricevitore, senza incidere in alcun modo sul regime di responsabilità del vettore, il quale, pertanto, non è esonerato dall'ordinaria diligenza nella custodia e nello stivaggio del carico.

D'altronde l'art. 422 c. nav., analogamente all'art. 1693 c.c., dispone che il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, né in tutto né in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti (vedi, sul punto, la sentenza 30 aprile 2010 n. 10600).

Per cui, in definitiva, risulta chiaro come l'errato inquadramento della fattispecie nella responsabilità aquiliana abbia condotto la Corte d'appello ad una serie di conseguenti omissioni, non avendo essa tenuto presenti le articolate conseguenze che la legge pone, in termini di responsabilità per il carico e per i danni, a carico del vettore. D'altra parte, va detto che l'applicazione delle norme ora in sintesi richiamate potrebbe rendere irrilevante stabilire se il danno alla merce sia dipeso dal bagnamento (vizio successivo, conseguente alla navigazione) ovvero alla presenza (originaria) di un fungo tossico (aflatossine); tutte questioni che il giudice di rinvio sarà tenuto ad accertare.

7.2. La fondatezza delle prime due censure formulate nel terzo motivo comporta l'assorbimento della terza, nella quale la società ricorrente lamenta, come si è detto, che la sentenza si sarebbe appiattita sulle conclusioni del c.t.u. dott. Visconti, ignorando le diverse

conclusioni alle quali erano giunti l'Ufficio di sanità marittima e la ASL di Brindisi.

8. È fondato, poi, anche il quarto motivo, nei sensi che si vanno ad indicare.

Dalla lettura della sentenza risulta – anche se la motivazione non è molto chiara su questo punto – che la Corte d'appello, ribadendo quanto già affermato dal Tribunale, ha riconosciuto che la distruzione di 800 tonnellate di mais fu dovuta ad una non corretta lettura dei campioni prelevati; perché, stando alle conclusioni del c.t.u. dott. Visconti che entrambi i giudici di merito hanno sostanzialmente recepito, la maggior parte del mais andato distrutto sarebbe stato utilizzabile allo scopo per il quale era stato acquistato. Parrebbe cioè di capire, anche se il condizionale è d'obbligo, che l'errore che causò la distruzione della merce (idonea invece allo scopo) fu dovuto all'Ufficio di sanità marittima, le cui conclusioni il citato c.t.u. ha ritenuto di smentire. Conseguo da ciò che quella distruzione era da attribuire, anche se in parte, a forza maggiore.

È evidente, però, che siffatta ricostruzione non regge alla critica di cui al motivo in esame. Ed infatti, anche volendo ammettere che l'odierna parte ricorrente non fosse obbligata a chiedere l'intervento dell'Ufficio di sanità marittima, resta il fatto che l'eventuale ipotetico errore da quest'ultimo commesso non può ridondare a carico della parte danneggiata. Posto che la Cereal Mangimi chiese l'intervento dell'Ufficio suddetto a causa del bagnamento della merce riscontrato all'arrivo – bagnamento sulla cui esistenza concorda la Corte d'appello e che può, quindi, essere dato per accertato – l'errore dell'Ufficio doveva essere sempre collegato, sia pure per causalità indiretta, alla responsabilità del vettore, non potendosi sostenere l'interruzione del nesso di causalità per questa ragione. Ne conseguono che le censure del quarto motivo finiscono col dimostrare ulteriormente, ove mai ve ne fosse bisogno, come la mancata riconduzione della fattispecie alle regole della responsabilità contrattuale abbia portato fuori strada la Corte di merito.

9. L'accoglimento dei motivi secondo, terzo e quarto determina l'assorbimento del quinto, relativo alla liquidazione delle spese dei giudizi di merito ed esime la Corte anche dalla necessità di esaminare l'eccezione sollevata dalla parte ricorrente in relazione alla presunta irregolarità della procura della società controricorrente.

10. In conclusione, rigettato il primo motivo, sono accolti i motivi secondo, terzo e quarto del ricorso, con assorbimento del quinto.

La sentenza impugnata è cassata in relazione e il giudizio è rinviato alla Corte d'appello di Lecce, in diversa composizione personale, la quale deciderà il merito dell'appello attenendosi alle indicazioni della presente decisione.

Al giudice di rinvio è demandata anche la liquidazione delle spese del presente giudizio di cassazione.

* * *

Funzione economica e natura giuridica della clausola f.i.o.

SOMMARIO — 1. La clausola f.i.o. — 2. L'individuazione del contenuto della clausola alla luce della volontà delle parti — 3. La clausola f.i.o. nel trasporto di carico e nel trasporto di linea — 4. Clausola f.i.o. come clausola di rischio e limitazioni derivanti dalla normativa nazionale e internazionale applicabile — 5. La clausola *paramount* e la posizione del terzo prenditore della polizza di carico — 6. Conclusioni.

1. *La clausola f.i.o.* — È noto che la clausola f.i.o. (*free in and out*, ossia «franco dentro e fuori») comporta una deroga rispetto alla regola, scolpita nel nostro codice della navigazione con riferimento al trasporto di carico, secondo cui la consegna e la riconsegna delle merci avviene sotto paranco della nave (*alongside the ship*), salvo vi sia diverso patto, regolamento portuale o uso locale (art. 442 c. nav.): in virtù di tale clausola sono, infatti, poste in capo al caricatore le operazioni di caricazione e al destinatario quelle di scaricazione ⁽¹⁾.

Il principale problema che pone l'inserimento di una clausola f.i.o. in un contratto di trasporto marittimo è, peraltro, quello relativo alla definizione precisa della sua portata derogatrice rispetto alla suddetta regola generale: si tratta, in definitiva, di chiarire se la clausola in parola abbia esclusivamente un rilievo economico inerente alla ripartizione delle spese relative alle operazioni di carico e scarico, oppure se attenga anche alla riallocazione del rischio ad esse relativo, e, in questo secondo caso, se tale riallocazione del rischio sia o meno compatibile con le disposizioni di diritto nazionale o internazionale-uniforme in materia ⁽²⁾.

⁽¹⁾ La prassi contrattuale conosce, oltre alla clausola f.i.o., numerose varianti, quali, ad esempio, la clausola f.i.o.s. (*free in, out, stowed*; «franco dentro, fuori, stivato») e la clausola f.i.o.s.t. (*free in, out, stowed and trimmed*; «franco dentro fuori stivato e livellato»), volte a porre rispettivamente in capo al caricatore e al destinatario, oltre alle operazioni di imbarco e sbarco, anche quelle di stivaggio e distivaggio, nonché di eventuale assettamento, delle merci.

⁽²⁾ Così G. RICCARDELLI, *La clausola fio e la responsabilità del vettore marittimo*, in *Riv. dir. nav.* 1958, II, 67, 68. La questione ha costituito oggetto di ampio dibattito sia

L'ordinanza in commento si inserisce nel solco di un orientamento giurisprudenziale, che si è ormai affermato come prevalente in Italia, secondo il quale, in tema di trasporto internazionale marittimo, e nel quadro sia della Convenzione Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico sia dell'art. 422 c. nav., le operazioni di caricamento e stivaggio della nave riguardano attività accessorie al trasporto e rientrano nella sfera di rischio, costo e responsabilità del vettore, potendo eventuali clausole derogatrici incidere sulle spese,

in dottrina che in giurisprudenza. In particolare, nella giurisprudenza di merito e di legittimità iniziata a formarsi a metà del secolo scorso si erano delineate diverse ipotesi ricostruttive: hanno interpretato la clausola f.i.o. come una mera clausola di rischio inidonea a determinare una riallocazione tra le parti dei rischi relativi alle fasi di caricazione scaricazione (che continuerebbero quindi a gravare invariabilmente sul vettore, nonostante la previsione di tale clausola), tra le altre, App. Genova 20 novembre 1949, in *Dir. mar.* 1950, 203; Trib. Trieste 22 luglio 1950, in *Dir. mar.* 1950, 600; App. Trieste 31 dicembre 1951 in *Dir. mar.* 1952, 391; Cass. 25 ottobre, n. 1982, n. 5565, in *Dir. mar.* 1983, 262; Trib. Livorno 20 settembre 1991, in *Dir. mar.* 1999, 814; hanno, invece, ritenuto che la clausola in questione abbia portata delimitativa della prestazione contrattuale, avendo la funzione di chiarire che le fasi di caricazione e scaricazione competono al caricatore anziché al vettore, Trib. Genova 18 ottobre 1948, in *Dir. mar.* 1949, 503; Trib. Genova 18 agosto 1949, in *Riv. dir. nav.* 1951, II, 134; Trib. Trieste 6 ottobre 1952, in *Dir. mar.* 1953, 481; attribuiscono, infine, alla clausola in parola natura di clausola limitativa della responsabilità del vettore, App. Genova 11 aprile 1951, in *Riv. dir. nav.* 1953, II, 206; App. Trieste 13 settembre 1963, in *Dir. mar.* 1963, 544. In dottrina, sul tema si rinvia in particolare a: S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 116 ss. e 138 ss.; C.A. COBIANCHI, *Valore della clausola F.I.O. e limiti della sua applicazione*, in *Dir. mar.* 1949, 56; U. MARESCA, *Clausole «full» e «Fio»*, in *Dir. mar.* 1950, 436; G. RICCARDELLI, *La clausola fio e la responsabilità del vettore marittimo*, cit.; F. BERLINGIERI, *Note sulla clausola f.i.o.*, in *Dir. mar.* 1958, 436; E. VOLLI, *Sulla clausola F.I.O.*, in *Foro pad.* 1958, II, 1022; S. FERRARINI, *Portata e limiti di validità della clausola f.i.o. e simili*, in *Riv. dir. nav.* 1959, I, 178; G. DORFLES, *Validità, natura, limiti e portata della clausola F.I.O.*, in *Dir. mar.* 1959, 199; A. LORDI, *F.I.O.*, in *Noviss. dig. it.* VII/1961, 371; F. BONELLI, *Osservazioni sulla clausola Fio*, in *Dir. mar.* 1965, 436; F. BERLINGIERI *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978, 17 ss.; L. TULLIO, *I contratti di charter party*, Padova, 1981, 134 ss.; K. KIELLAND, *Brevi note sulla clausola f.i.o.*, in *Dir. mar.* 1983, 298; S.M. CARBONE, *Le regole della responsabilità del vettore marittimo*, Milano 1984, 18 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I-1, Milano 1987, 244 ss.; M. ORIONE, *Orientamenti giurisprudenziali sulle clausole Fios*, *Dir. mar.* 1991, 730; N. BOSCHIERO, *F.I.O.*, in *Dig. Comm.* VI/1991, 195; F. BERLINGIERI, *Le clausole f.i.o. e f.i.o.s.t. e l'art. 3.2 delle Regole dell'Aja-Visby*, in *Dir. mar.* 2005, 1454; L. TULLIO, *Il contratto di noleggio*, Milano, 2006, 105 ss.; A. FACCO, *Responsabilità per le operazioni di caricazione e stivaggio nei contratti di trasporto marittimo*, in *Resp. civ. prev.* 2006, 890; L. TULLIO, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano, 2008, 155, 198 ss.; G. FILIPPI, *La clausola fio*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano, 2008, 317; L. ANCIS, *La clausola fio*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano 2010, 170; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano, 2015, 177; A. TAMBURRO, *Natura, validità ed effetti delle clausole fio e simili*, in *Dir. traspr.* 2016, 241.

ma non sulla responsabilità, che continua a gravare necessariamente sul vettore medesimo dal momento in cui le merci gli sono consegnate a quelle in cui le riconsegna a destino⁽³⁾.

La pronuncia della Suprema Corte, peraltro, giunge a questa statuizione in termini tralatici, senza una adeguata contestualizzazione della problematica, esponendosi a più di una perplessità, non tanto in relazione alle conclusioni in sé cui perviene, quanto piuttosto per l'approccio adottato, in motivazione, nell'affrontare la tematica.

2. *L'individuazione del contenuto della clausola alla luce della volontà delle parti* — La casistica giurisprudenziale stratificatasi nel tempo e l'elaborazione della dottrina hanno in realtà evidenziato che la questione relativa all'interpretazione della clausola f.i.o. non può essere risolta prescindendo da una puntuale disamina, caso per caso, dell'articolato contrattuale⁽⁴⁾. Nella prassi operativa, si riscontrano, infatti, situazioni in cui la clausola f.i.o. ha effettivamente la mera portata di clausola di spese, relativa alla allocazione dei costi di caricazione e scaricazione, a fronte di altre in cui, invece, essa assume una portata più ampia di riallocazione tra le parti delle attività in discussione, ovvero delle responsabilità connesse a queste ultime.

Il punto di partenza per l'individuazione del contenuto della clausola è, quindi, quello della ricognizione del suo effettivo contenuto, al fine di comprendere quale sia la volontà negoziale delle parti che la ha prodotta; operazione questa che deve essere condotta alla stregua dei criteri ermeneutici tracciati dagli articoli 1362 ss. c.c.

Nell'effettuare tale disamina interpretativa, sono da rigettare soluzioni aprioristiche, così come ricostruzioni del contenuto della clausola in parola

(3) Per l'affermazione della incompatibilità della clausola f.i.o., intesa come clausola di rischio, nel quadro delle Regole dell'Aia-Visby, cfr. Cass. 13 aprile 1957 n. 1273, in *Riv. dir. nav.* 1957, II, 217; Cass. 30 ottobre 1963 n. 2927, in *Dir. mar.* 1965, 130; Cass. 25 ottobre 1982 n. 5565, in *Dir. mar.* 1983, 262; Cass. 11 maggio 1995 n. 5158, in *Dir. trasp.* 1996, 611; Cass. 10 giugno 2015, n. 12087, in *Dir. trasp.* 2016, 237.

(4) Così, tra le varie, Cass. 13 aprile 1957 n. 1273, cit.; Cass. 25 febbraio 1959 n. 534, in *Dir. mar.* 1959, 92; App. Genova 23 giugno 1959; in *Dir. mar.* 1960, 444; Cass. 30 giugno 1959 n. 2054, in *Giust. Civ.* 1959, I, 1174; Trib. Genova 6 aprile 1966, *Dir. mar.* 1966, 336; App. Milano 7 maggio 1982, in *Dir. mar.* 1984, 609; App. Catania 30 maggio 1989, in *Dir. mar.* 1991, 729. In dottrina, in tali termini, cfr. F. BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose marittime*, cit., 17, il quale osserva che: «Su un piano teorico, è risaputo essere discussa la portata della clausola in esame, nel senso che è controverso se la clausola stessa importi solo uno spostamento dell'onere economico delle operazioni di caricazione e di scaricazione o se attenga, invece, alla determinazione del momento di riconsegna delle cose trasportate. Il problema va risolto caso per caso, onde accertare se le parti contraenti intesero convenire l'una o l'altra delle esposte conseguenze».

che siano indotte da ragionamenti o considerazioni – quali in particolare quelli relativi alla validità delle pattuizioni stesse alla luce della normativa applicabile al contratto – che sono (o comunque dovrebbero essere) logicamente e metodologicamente successivi⁽⁵⁾. In prima istanza, la ricostruzione della concreta volontà negoziale dei contrenti deve essere effettuata sulla base della valutazione del contenuto testuale della clausola e del comportamento precontrattuale e contrattuale delle parti (art. 1362 c.c.), oltre che degli altri criteri ermeneutici soggettivi delineati dal codice civile; sicché si deve attribuire senz'altro alla previsione contrattuale la portata di clausola di spese, ovvero quella di clausola di rischio ogniqualvolta la sua formulazione sia sufficientemente chiara e univoca per pervenire rispettivamente a l'una o l'altra di tali conclusioni.

D'altro canto, la determinazione ermeneutica del contenuto della clausola presenta evidenti difficoltà in tutti i casi in cui il suo disposto non sia adeguatamente articolato, ovvero quando difetti in radice una disciplina della stessa, venendo riportata nel contratto unicamente la locuzione «*free in and out*» (o consimili), o finanche il solo acronimo «f.i.o.»⁽⁶⁾; per non

(5) Se è ben vero che l'art. 1367 c.c. prevede tra i cosiddetti criteri di interpretazione oggettiva del contratto quello della conservazione del contratto stesso (secondo cui, nel dubbio, il contratto o le singole clausole devono interpretarsi nel senso in cui possono avere qualche effetto, anziché in quello secondo cui non ne avrebbero alcuno), si tratta, tuttavia, di una regola ermeneutica che, come chiarito dalla giurisprudenza di legittimità, ha portata residuale, poiché opera solo se non risultano utilizzabili i criteri interpretativi soggettivi di cui art. 1362, 1363, 1364 e 1365 c.c. e «solo quando il senso del contratto e della clausola sia rimasto oscuro e permangano dubbi, che non sia stato possibile dissipare a seguito dell'indagine interpretativa condotta secondo le altre regole fondamentali legali e razionali»; cfr., in tali termini, Cass. 11 giugno 2018 n. 15097. A conferma del carattere recessivo che la valutazione in ordine alla validità delle clausole assume nel quadro della interpretazione contrattuale può anche richiamarsi Cass., sez. un., 30 agosto 2019 n. 21873 secondo cui «[L']interpretazione complessiva delle clausole contrattuali disposta dall'art 1363 c.c. non postula necessariamente la validità delle clausole utilizzate per ricostruire la volontà dei contraenti, giacché queste, nell'indagine ermeneutica, valgono per il loro rilievo di mero fatto, significativo un dato contenuto negoziale e non già per la loro idoneità a produrre effetti giuridici, che può anche mancare. Ne discende che una clausola contrattuale anche se non valida perché affetta da nullità ben può essere utilizzata a norma dell'art. 1363 c.c. per la ricostruzione dell'esatto contenuto e significato delle altre clausole negoziali, non affette da nullità. Il giudice, pertanto, non può arrestarsi ad una interpretazione atomistica delle singole dichiarazioni negoziali, ma deve collegarle e raffrontarle tra loro al fine di desumerne e chiarirne il significato».

(6) Correttamente K. KIELLAND, *Brevi note sulla clausola f.i.o.*, cit., 303, evidenzia come il problema di più difficile soluzione «non è tanto quella della configurazione giuridica della clausola bensì quello della sua interpretazione» nel concreto, posto che «[n]ella pratica dei traffici marittimi quasi sempre la polizza di carico, emessa un relazione al sottostante contratto di trasporto, contiene la dicitura F.I.O. o similari» senza peraltro specificare «se si trattasi di clausola di accollo delle spese oppure di

parlare delle situazioni – tutt’altro che remote, ancorché meno frequenti – in cui il riferimento contrattuale è a tal punto ambiguo o incoerente da precludere una interpretazione congruente della volontà delle parti, così da non consentire di attribuire, quindi, un senso compiuto alla clausola (7).

In tali ipotesi, la ricostruzione della volontà negoziale andrà effettuata alla stregua di altri dati, di carattere oggettivo, verificando, ad esempio, se sussistano prassi interpretative utili a chiarire il senso che la clausola generalmente ha nel mercato di riferimento e in considerazione della tipologia di operazione di trasporto che viene in rilievo, se la clausola sia inserita in condizioni generali di contratti, moduli o formulari predisposti da una delle due parti contraenti, ecc.

Solo successivamente al compimento di questa operazione esegetica (o, a tutto concedere, quale momento residuale della stessa), e una volta che sia stata vagliato in concreto se, nella intenzione negoziale delle parti, la clausola abbia la portata di pattuizione volta alla definizione del solo regime economico della spese, ovvero anche quella di allocazione dei rischi connessi all’espletamento delle operazioni di caricazione e scaricazione, ci si dovrà chiedere quale sia il grado di compatibilità della clausola stessa nell’ordinamento, al fine di verificare se essa eventualmente urti norme imperative poste dall’ordinamento positivo, che possano pregiudicarne la validità ed efficacia.

3. *La clausola f.i.o. nel trasporto di carico e nel trasporto di linea* — Come abbiamo osservato, qualora manchino elementi testuali o desumibili dalla condotta (contrattuale o precontrattuale) delle parti che consentano di trarre indicazioni univoche circa il significato della clausola, indici ermeneutici utili possono essere desunti da dati oggettivi, tra cui, segnatamente, la realtà economica e operativa in cui il contratto e quindi la clausola stessa si inseriscono. In tal senso militano gli articoli 1368 c.c. (secondo il quale le clausole ambigue si interpretano secondo ciò che si pratica generalmente nel luogo in cui il contratto è stato concluso, mentre, nei contratti in cui una delle parti è un imprenditore, esse si interpretano secondo ciò che si pratica generalmente nel luogo in cui è la sede dell’impresa) e 1369 c.c. (secondo cui, in caso le espressioni che possono avere più sensi, devono, nel dubbio, essere intese nel senso più conveniente alla natura e all’oggetto del contratto).

È stato correttamente osservato che la clausola f.i.o. assume una connotazione diversa nel quadro del trasporto di linea e nel quadro del trasporto

accollo dei rischi e delle spese delle operazioni di imbarco e sbarco al caricatore/ricettore».

(7) Per un esempio cfr. F. BERLINGIERI, «*F.i.o.s. liner*»: una clausola senza senso, cit.

di carico. Nella prima tipologia di trasporto, posto che le fasi di imbarco e sbarco sono, in genere, sotto il controllo esclusivo e completo del vettore, risultando sottratte al caricatore o al ricevitore, la clausola f.i.o. andrà tendenzialmente interpretata come clausola di spese⁽⁸⁾. Diversamente, nel trasporto di carico le fasi di caricazione e scaricazione sono nella disponibilità di esecuzione di ciascuna delle parti, le quali pertanto possono accordarsi in un senso o nell'altro; sicché, in tale seconda ipotesi, sono astrattamente configurabili entrambe le opzioni, con la conseguenza che la clausola potrebbe effettivamente avere il contenuto tanto di mera clausola di spese, quanto di clausola di rischio⁽⁹⁾.

Abbiamo detto «tendenzialmente» in quanto, se è del tutto evidente che la clausola f.i.o. come clausola di rischio ha maggiore pregnanza ed effettività in relazione al trasporto di carico, non si può tuttavia escludere in assoluto la possibilità che le parti (e segnatamente il vettore, stante la posizione di preminenza contrattuale della nave rispetto al carico) intendano adottarla anche nel contesto del traffico di linea⁽¹⁰⁾.

(8) In tal senso, cfr. F. BERLINGIERI, «*F.i.o.s. liner*»: una clausola senza senso, cit., 610, il quale, commentando adesivamente la ricostruzione operata al riguardo dalla Corte d'Appello di Milano nella sentenza 7 maggio 1982, cit., evidenzia che l'esclusione dei rischi, non tanto sotto il profilo del tempo, quanto piuttosto delle perdite e dei danni che le merci possono subire, da parte del caricatore o del vettore presuppone lo spostamento della consegna e l'anticipazione della riconsegna a fondo stiva, cosa che appunto non è normalmente possibile nel trasporto di linea, mentre lo è nel trasporto di carico. In dottrina, affermano altresì la natura di clausola di spese della clausola f.i.o. nel quadro del trasporto di linea, seppure con approcci e con argomentazioni in parte diversi, S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 353; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, II, Milano, 1961, 292; G. RICCARDELLI, *op. cit.*, 70; K. KIELLAND, *op. cit.*, 301; G. FILIPPI, *op. cit.*, 320 s. In giurisprudenza, oltre alla citata sentenza App. Milano 7 maggio 1982, si vedano: Trib. Genova 6 aprile 1966, cit.; Cass. 25 ottobre 1982 n. 5565, cit.; Trib. Genova 30 marzo 1987, in *Dir. mar.* 1988, 1167; App. Catania 30 maggio 1989, cit.; App. Bologna 6 maggio 1993, in *Dir. trasp.* 1994, 175; *contra* App. Trieste 13 giugno 1959, in *Dir. mar.* 1959, 199, secondo cui, anche nel quadro del trasporto di linea, qualora le operazioni di carico o scarico vengano effettuate con attrezzature di bordo, la previsione della clausola f.i.o. sarebbe idonea a delimitare la prestazione del vettore, e non solo l'allocazione delle spese, e ciò in conformità all'art. 422 c. nav., il cui portato normativo risulterebbe anzi, a ben vedere, rafforzato da questa clausola.

(9) In tal senso in dottrina, tra gli altri, cfr. L. TULLIO, *I contratti di charter party*, cit., 134 ss.; G. RIGHETTI, *op. cit.*, 244; K. KIELLAND, *Brevi note sulla clausola f.i.o.*, cit., 302; G. FILIPPI, *op. cit.*, 328 ss. In giurisprudenza, cfr. App. Milano 7 maggio 1982, cit. che, peraltro, adotta un approccio più restrittivo, ritenendo che, nel trasporto di carico, per potere interpretare la clausola in parola come una clausola di rischi è necessario che le operazioni di caricazione e scaricazione siano effettivamente compiute dal caricatore e dal ricevitore, o da chi per essi, restando a carico della nave unicamente lo stivaggio.

(10) Osserva come la clausola f.i.o. possa conservare efficacia come clausola di rischio anche nel trasporto di cose determinate, W. TETLEY, *Marine Cargo Claims*, I,

Sotto altro profilo, d'altro canto, anche nel trasporto di carico, proprio perché entrambe le ipotesi sono astrattamente configurabili, va positivamente vagliato quale sia il contenuto effettivo della clausola e come le parti abbiano inteso regolare l'allocazione dei rischi relativi alla caricazione e alla scaricazione, essendo rinvenibili nei formulari in uso, sul punto, diversi assetti e regolamenti negoziali ⁽¹¹⁾.

Quanto appena osservato in merito al carattere tendenziale e non assoluto della relazione che sussiste tra clausola f.i.o. intesa come clausola di spese ovvero come clausola di rischio e rispettivamente la natura di linea o di carico del trasporto marittimo conferma che il riferimento alla tipologia di

Cowansville, 2008, 662 s., il quale evidenzia che, in alcuni ambiti, come ad esempio nel trasporto di autoveicoli, spesso la caricazione e lo stivaggio sono eseguiti dal caricatore, a sue spese tramite personale e attrezzature di terra da lui impiegati. Anche la dottrina che propende per classificare la clausola f.i.o. come clausola di pure spese nel trasporto di linea, e clausola di spese e di rischi nel trasporto di carico, evidenzia come le clausole f.i.o. possano essere adottate anche nel trasporto di linea, ancorché raramente, per regolare l'allocazione delle prestazioni di caricazione o scaricazione, quando venga imbarcata su una nave di linea una rinfusa che deve essere caricata o scaricata con in mezzi del caricatore e rispettivamente del ricevitore; così F. BERLINGIERI, «*F.i.o.s. liner*»: una clausola senza senso, cit., 610.

⁽¹¹⁾ Alcuni formulari, infatti, ricostruiscono la clausola f.i.o. come clausola di rischio, specificando che le operazioni di imbarco e sbarco gravano, quanto all'esecuzione delle stesse ovvero alla responsabilità per danni occorsi nell'ambito delle medesime, sul caricatore o rispettivamente sul destinatario; così, ad esempio, nel formulario GENCON 1994, la clausola 5, intitolata «*Loading/Discharging*», alla lett. *a*, prevede che «*The cargo shall be brought into the holds, stowed and/or trimmed, tailed, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, and expense whatsoever to the Owners...*»; similmente il formulario SYNACOMEX 90, sempre alla clausola 5, prevede che «*Cargo shall be loaded, spout, trimmed and/or stowed at the expense and risk of the Shipper/Charterers...*». Altri formulari, invece, hanno portata più restrittiva, disciplinando detta clausola alla stregua di una mera clausola di spese, volta a far gravare i costi delle operazioni di sbarco e imbarco (ma non il relativo rischio e le connesse responsabilità) sugli interessati al carico: in tali termini, cfr., ad esempio, il formulario STENMOR, alla clausola 17, secondo cui: «*Shipper/Charterers/Receivers to put cargo on board, trim and discharge cargo free of expense to the vessel*»; analogamente WORLDFOOD 9, clausola 10 la quale dispone che «*Other than Bulk Cargo – If loading other than bulk cargo, the cargo shall be loaded and stowed by the Charterers at their expense, but under the supervision of the Master*». Nel trasporto di rinfuse liquide, cfr. ASBATANVOY, clausola 10 rubricata «*Pumping In and Out*», secondo la quale «*The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril of the Vessel only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. All overtime of officers and crew incurred in loading and/or discharging shall be for account of the Vessel*». Cfr. Sul punto, per una disamina di diversi formulari, vedi anche L. TULLIO, *I contratti di charter party*, cit., 138 s.

trasporto possa essere utilizzato come indice ermeneutico, unitamente agli altri di carattere oggettivo previsti dall'ordinamento ⁽¹²⁾, solo laddove la volontà negoziale delle parti non traspaia chiaramente dalla formulazione della clausola stessa, ovvero dalla condotta complessiva dei contraenti. Ove tale volontà soggettiva delle parti sia sufficientemente chiara, deve invece escludersi, a nostro avviso, che il dato connesso alla realtà operativa della tipologia di trasporto (di linea o di carico) espletato possa essere invocato per condurre a interpretazioni differenti, introducendo semmai tale profilo problemi di carattere diverso, connessi alla liceità o meno della clausola stessa a fronte del quadro normativo di riferimento applicabile alla fattispecie contrattuale ⁽¹³⁾. Così, ad esempio, in presenza di una clausola la quale indichi, in termini chiari e univoci, che la responsabilità e i rischi connessi alla esecuzione della caricazione e della scaricazione gravano sul caricatore/ ricevitore, il fatto che le attività di caricazione o scaricazione stesse siano in concreto svolte dal vettore potrà al più portare a escludere che tale clausola abbia carattere delimitativo della prestazione, privilegiando una sua ricostruzione come pattuizione limitativa della responsabilità – con quanto ne consegue sul piano dei presupposti di validità ed efficacia della stessa –, ma non potrà essere ritenuto di per sé elemento idoneo a incidere sul contenuto della previsione negoziale voluta dalle parti, alterandone il contenuto e degradandola a mera clausola di spese.

In sintesi, riteniamo, quindi, che siano da scartare soluzioni *tranchant* che definiscano in termini assiomatici le clausole in questione come clausole di spese ovvero di rischio; così come non posso essere accolte soluzioni, sempre aprioristiche, ancorché più attente alla realtà dei traffici, che facciano dipendere *ex se* la qualificazione giuridica dalla tipologia di trasporto in cui si inseriscono.

Avendo a mente queste considerazioni, ci pare che l'ordinanza annotata sia di per sé insoddisfacente, in quanto essa muove da una petizione di principio (quella relativa alla natura della clausola f.i.o. come clausola di spese), che sembra prescindere completamente dalla disamina del contesto contrattuale concreto. Quest'ultimo, infatti, non è in alcun modo analizzato nella motivazione, nella quale non viene dato conto del tenore della clausola in esame, né si rinviene traccia di alcun riferimento alla necessità di indagare quale sia stata la volontà negoziale delle parti nella previsione della stessa. Non solo: a ben vedere, nell'ordinanza non viene nemmeno dato conto della tipologia di contratto di trasporto stipulato tra caricatore e vettore (anche se, dalla tipologia di merce trasportata, si potrebbe desumere che si trattati di un *voyage charter* con emissione di polizza di carico retta dalle Regole dell'Aia-Visby); sicché nemmeno il dato oggettivo connesso alla pras-

(12) Art. 1367-1370 c.c.

(13) Tema sul quale si rinvia a quanto osservato *infra* al § 4.

si operativa del settore risulta essere stato valorizzato in chiave ermeneutica.

Si tratta di un approccio affrettato, che, sotto questo profilo, non è dissimile rispetto a quello, egualmente aprioristico ed oggetto di ampia critica in dottrina, adottato dalla giurisprudenza di legittimità nel diverso ambito delle compravendite internazionali di merci da trasportare tra piazze diverse, per la qualificazione di giuridica delle clausole CIF e FOB ⁽¹⁴⁾.

4. *Clausola f.i.o. come clausola di rischio e limitazioni derivanti dalla normativa nazionale e internazionale applicabile* — Una volta definito il contenuto della clausola alla stregua dei criteri sopra indicati, si tratta di valutare se, in presenza di previsione contrattuale che incida sulla allocazione dei rischi, essa sia valida ed efficace, oppure no ⁽¹⁵⁾.

È in questa valutazione che assumono più incisiva pregnanza il quadro fattuale in cui l'operazione di trasporto si inserisce e soprattutto la normativa di riferimento.

Il problema si pone, per un verso, in relazione alle descritte differenze operative sussistenti tra il trasporto di carico e il trasporto di linea e, per altro, in riferimento all'applicazione della normativa nazionale o internazionale-uniforme delle Regole dell'Aia-Visby.

Con riguardo al primo profilo, deve ritenersi che, se prevista nel quadro del trasporto di carico, una clausola f.i.o. chiaramente orientata a riallocare tra le parti non solamente le spese ma anche i rischi connessi all'esecuzione delle operazioni di carico e scarico (nonché eventualmente di stivaggio e di-

⁽¹⁴⁾ Per una rassegna della giurisprudenza italiana sulla interpretazione delle clausole CIF e FOB come mere clausole di spese, si rinvia a D. CASCIANO, *La vendita marittima*, in *I contratti del trasporto. Trasporto aereo e marittimo* (a cura di F. Morandi), I, Bologna, 2013, 737 e 752, in particolare alla nota 45; in termini critici rispetto a tale orientamento, cfr. anche M. LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997, 61 s.

⁽¹⁵⁾ Non pare, invero, potersi dubitare che, se la clausola ha mera portata di clausola di spese, essa sia senz'altro valida, posto che una tale previsione atterrebbe unicamente alla regolazione dell'assetto economico del contratto (ossia la definizione di ciò che è compreso nel nolo e ciò che deve essere pagato in aggiunta ad esso), mentre, come avremo modo di considerare, le norme imperative di diritto interno e internazionale dettano delle previsioni che, con riferimento alle attività di carico e scarico, incidono sulla allocazione dell'esecuzione delle stesse nonché della relativa responsabilità. In termini diversi, cfr., però, L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto di cose*, cit., 200, il quale osserva che, a fronte di una norma imperativa la quale disponga che le operazioni di caricazione e scaricazione debbono essere eseguite dal vettore, verrebbe meno la ratio stessa di una clausola contrattuale in virtù della quale le parti abbiano attribuito le spese in discussione all'interessato al carico, con la conseguenza che anche tale previsione economica contenuta nel contratto sarebbe afflitta da nullità.

stivaggio, nell'ipotesi di clausola f.i.o.s., e altresì di assetto, nel caso della f.i.o.s.t.) risponda ai reali assetti negoziali voluti dai contraenti.

Si tratta di un ambito in cui non vi è alcun limite posto dalla normativa nazionale ovvero da quella internazionale uniforme all'autonomia contrattuale quanto alla allocazione dei rischi in parola. Come ricordato in premessa, l'art. 442 c. nav. prevede, infatti, la regola secondo cui la consegna e la riconsegna delle merci avvengono sotto il paranco della nave «salvo patto contrario», delineando quindi una previsione senz'altro espressamente derogabile per effetto della autonomia negoziale, che potrebbe essere espressa, appunto, tramite una clausola f.i.o. di tenore sufficientemente univoco. D'altro canto, in riferimento ai trasporti marittimi internazionali di carico, le Regole dell'Aia-Visby escludono espressamente dal proprio ambito di disciplina, i contratti di *charterparty*, nel rapporto tra *charterer* e *owner*, trovando applicazione in caso di emissione di polizza di carico solo dal momento in cui la polizza di carico è stata trasferita dal *charterer* a un terzo prenditore in buona fede ⁽¹⁶⁾.

Nel trasporto di linea, corrispondente al trasporto di cose determinate, l'ambito spazio-temporale della responsabilità vettoriale è fissato dall'art. 422 c. nav., a norma del quale il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna; secondo il disposto dell'art. 424 c. nav., tale assetto della responsabilità è derogabile in favore del vettore solo in relazione ai trasporti nazionali, a quelli di merci caricate sopra coperta e di animali vivi, nonché ai trasporti non documentati da polizza di carico o da altri titoli negoziabili.

A fronte di tale disciplina, la dottrina ha adottato approcci diversi in ordine al tema della compatibilità con la stessa di una clausola f.i.o. che sia volta a riallocare in capo al caricatore/ricevitore, oltre alle spese, anche i rischi delle operazioni di imbarco e sbarco ⁽¹⁷⁾; secondo alcuni la possibilità di prevedere una clausola di rischio risulterebbe *ex se* incompatibile con la suddetta disciplina, di talché la clausola f.i.o., nel quadro del trasporto di linea, potrebbe avere solo rilievo come clausola economica ⁽¹⁸⁾; secondo altri, tale clausola avrebbe funzione limitativa della responsabilità, con la conseguenza che essa sarebbe ammissibile solo entro i riferiti limiti previsti dall'art. 424 c. nav., e ferma la necessità di sua approvazione per iscritto *ex*

⁽¹⁶⁾ Cfr. gli art. V and I.b delle Regole.

⁽¹⁷⁾ Per una panoramica degli orientamenti dottrinali sul punto, cfr. A. TAMBURRO, *op. cit.*, 246 s.; si veda anche G. FILIPPI, *op. cit.*, 322 ss.

⁽¹⁸⁾ In tali termini, cfr. S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 2006, 272; G. RIGHETTI, *op. cit.*, 244; P. MANCA, *op. cit.*, 292; S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose cit.*, 353.

art. 1341 e 1342 c.c. ⁽¹⁹⁾; infine, secondo altro orientamento dottrinario, essa risulterebbe sempre ammissibile, avendo la stessa propriamente carattere delimitativo della prestazione, anziché limitativo della responsabilità, ed essendo consentito alle parti di stabilire convenzionalmente quale sia il momento (rilevante ai fini dell'art. 422 c. nav.) in cui il vettore riceve le merci per la consegna e quello in cui le riconsegna a destino ⁽²⁰⁾.

Diversa è, invece, la ricostruzione nel caso in cui trovino applicazione le Regole dell'Aia-Visby. Queste ultime fissano il regime di responsabilità vettoriale per l'ipotesi di perdita o avaria alla merce trasportata, annoverando espressamente la caricazione e la scaricazione tra le prestazioni a carico di quest'ultimo, ai sensi degli art. II e III.2 ⁽²¹⁾. Come noto, il sistema di responsabilità dettato dalle Regole è inderogabile *in peius* per l'interessato al carico, in virtù di quanto previsto dall'art. III.8 ⁽²²⁾.

Il tema della compatibilità tra la clausola f.i.o., intesa come clausola di rischio, e le Regole dell'Aia-Visby dipende, da un lato, dalla ricostruzione della portata della previsione contrattuale, e, dall'altro, dalla qualificazione giuridica degli obblighi previsti dalle Regole stesse: sotto il primo profilo, si

⁽¹⁹⁾ G. RICCARDELLI, *op. cit.*, 70; S. FERRARINI, *op. cit.*, 187, K. KIELLAND, *op. cit.*, 301 s. In giurisprudenza, per la soggezione della clausola in parola al regime di approvazione di cui all'art. 1341 c.c., cfr., tra le molte, Cass. 23 dicembre 1953, n. 3832, in *Dir. mar.* 1954, 239, con nota di D. VIDALI, *Note sull'applicabilità dell'art. 1341 alla polizza di carico*; Cass. 30 ottobre 1963 n. 2927, *cit.*

⁽²⁰⁾ Così L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto di cose*, cit., 200, il quale segnatamente evidenzia come tale clausola debba «ritenersi valida quando si applica il codice della navigazione, perché questo non impone sul vettore obblighi specifici, come fanno le Regole, ma delimita l'ambito della sua responsabilità per le cose trasportate dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna» e tale momento ben può essere convenzionalmente stabilito (entro il limite stabilito dalla causa stessa del contratto), come fa la clausola *fi o*; vd. anche, per un analogo approccio, E. VOLLI, *op. cit.*, 1022; C.A. COBIANCHI, *op. cit.*, 56. In giurisprudenza, cfr. App. Trieste 13 giugno 1959, *cit.*

⁽²¹⁾ Segnatamente, l'art. II prevede che «*Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth*»; mentre l'art. III.2 precisa che «*Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried*» (enfasi nostra). Sul punto, cfr. L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, 105 ss.

⁽²²⁾ Alla stregua del quale «*Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability*».

tratta di verificare se la clausola stipulata nel concreto abbia i caratteri di una pattuizione delimitativa dell'oggetto contrattuale (i.e. delle prestazioni in capo al vettore) ovvero esonerativa della responsabilità; parallelamente e sotto il secondo profilo, ci si chiede se, nel quadro della disciplina dettata dalle Regole, l'obbligo in capo al vettore di svolgere l'attività di caricazione e scaricazione costituisca un'obbligazione essenziale o naturale del contratto.

In altri termini, il tema dibattuto riguarda la possibilità che, ferma restando la responsabilità del vettore per il periodo in cui egli ha in custodia il carico, le parti possano prevedere pattiziamente che la caricazione e la scaricazione non corrispondano con la presa in consegna e con la riconsegna, e che queste ultime si realizzino rispettivamente dopo la caricazione e prima della scaricazione, quando le merci si trovano ancora in fondo stiva.

L'orientamento assolutamente prevalente, tanto nella dottrina quanto nella giurisprudenza italiane, è nel senso di ritenere non compatibile con la disciplina internazionale-uniforme dettata dalle Regole dell'Aia-Visby una clausola f.i.o. che sia volta a riallocare tra le parti i rischi della caricazione o della scaricazione⁽²³⁾. Infatti, anche coloro che attribuiscono alla clausola f.i.o. portata delimitativa della prestazione ritengono che la stessa sia invalida per contrasto con le Regole dell'Aia-Visby, tenuto conto del fatto che queste ultime attribuiscono inderogabilmente al vettore l'esecuzione delle operazioni di carico e scarico della merce, sicché «la clausola è nulla perché delimita la prestazione del vettore in termini più ristretti di quelli consentiti dalla normativa vincolante delle Regole»⁽²⁴⁾.

Va, peraltro, osservato che tale approccio interpretativo non è incontroverso a livello internazionale.

A fronte di soluzioni adottate in alcuni sistemi di *civil law* che appaiono conformi a quella affermatasi nel nostro ordinamento⁽²⁵⁾, la ricostruzione

(23) S. FERRARINI, *Portata e limiti della clausola f.i.o. e simili*, cit., 178; N. BOSCHIERO, *op. cit.*, 195. In giurisprudenza, prima della pronuncia in commento, cfr. le sentenze riportate *supra* alla nota 3.

(24) Così L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto di cose*, cit., 200.

(25) Così, ad esempio, nella giurisprudenza argentina cfr. la pronuncia della Cámara Federal di Buenos Aires del 16 novembre 1979, edita in *Dir. mar.* 1980, 713, con nota di M. DOLCE, *Note sulla clausola di riserva e sulla clausola «FIOS»*; per la posizione dell'ordinamento belga, cfr. K. BERNAW, *Current Developments concerning the forms of bills of lading - Belgium*, in *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and Edi Systems* (a cura di A. Athanassios N. Yiannopoulos), The Hague, 1995, 87, 107; nell'ordinamento francese, cfr. la pronuncia del Tribunal de Commerce di Marsiglia 23 gennaio 1996, in *Dir. mar.* 1998, 873, che ha ritenuto ammissibile una clausola riallocativa dei rischi (in specie una clausola «Dakar free out», avente l'effetto di stabilire come momento della riconsegna quello dell'apertura dei boccaporti) nel sistema delle Regole di Amburgo, poiché queste, a differenza delle Regole dell'Aia-Visby e

operata dalla giurisprudenza anglosassone è, invece, ormai consolidata nel ritenere che l'art. III.2 delle Regole dell'Aia-Visby vada interpretato nel senso che lo stesso conterrebbe una elencazione eterogenea delle prestazioni previste in capo al vettore, solo alcune delle quali aventi carattere essenziale (tra cui, segnatamente, il trasporto e la custodia), mentre altre, quali appunto quelle di caricazione, scaricazione, stivaggio e distivaggio, non lo sarebbero. In tale quadro, la vera portata precettiva dell'art. III.2 in parola sarebbe quella di definire non già l'estensione delle obbligazioni contrattuali in capo al vettore, includendo tra esse le operazioni di caricazione, scaricazione, stivaggio e distivaggio, ma piuttosto i termini e le modalità nei quali le queste ultime, ove effettivamente gravanti sul vettore stesso in forza dell'accordo contrattuale con il caricatore, debbono essere eseguite (i.e. «*properly and carefully*»). Conseguenza di questo assunto è, quindi, che la clausola f.i.o. o similare, con cui le parti allocassero in capo al caricatore (e/o al ricevitore) i rischi e le responsabilità (oltre che le spese) connesse alle suddette attività accessorie non aventi carattere di prestazione essenziale per il vettore, non confliggerebbe con la disciplina imperativa recata dalle Regole (26).

della legge francese, non determinano con precisione il momento della riconsegna, e pertanto il vettore, in difetto di una normativa imperativa, può, nel quadro delle prime (ma non quindi delle seconde), pattuire che la riconsegna abbia luogo al momento dell'apertura dei boccaporti e della messa a disposizione della nave (in specie per le operazioni di scaricazione).

(26) L'affermazione di questo principio si deve a Devlin J. con la pronuncia nel caso *Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Steam Navigation Co. Ltd.* [1954] 1 Lloyd's Rep. 321; successivamente tale principio è stato condiviso e affermato dalla House of Lords nel caso *G. H. Renton & Co. Ltd. v. Palmyra Trading Corporation* [1956] 2 Lloyd's Rep. 379, e, più recentemente confermato nella decisione resa nel caso *Jindal Iron and Steel Co. Ltd. ed altri v. Islamic Solidarity Shipping Company Jordan Inc. (Jordan II)* [2005] 1 Lloyd's Rep. 57 (H.L.), edita anche in *Dir. mar.* 2005, 1453. Tale decisione è stata fortemente criticata dalla dottrina italiana: sul punto cfr. la nota critica di F. BERLINGIERI, *Le clausole f.i.o. e f.i.o.s.t. e l'art. 3.2 delle Regole dell'Aja-Visby* in *Dir. mar.* 2005, 1454. Un approccio oscillante, e intermedio tra la posizione assunta dalla nostra giurisprudenza e quella della giurisprudenza anglosassone, sembra avere adottato l'ordinamento statunitense. La giurisprudenza americana si è occupata della compatibilità della clausola f.i.o./f.i.o.s. contenuta nella polizza di carico con la disciplina del US COGSA 1936, il quale, come noto, implementa nell'ordinamento statunitense le Regole dell'Aia. La questione è usualmente impostata dai giudici statunitensi come una tematica attinente alla delegabilità delle operazioni accessorie in questione, altrimenti naturalmente ricadenti sul vettore. In alcune pronunce, è stato affermato il principio secondo cui la caricazione, lo stivaggio e la scaricazione non possono essere considerate operazioni «*non-delegable*», sicché le clausole f.i.o. e f.i.o.s., aventi contenuto di riallocazione del rischio sarebbero valide, fermo restando che il vettore non potrebbe esonerarsi per responsabilità se il danno sia stato causato per colpa sua o dei propri dipendenti o preposti: così *Surimoto Corp. v. Sie Kim*, 1987 AMC 160; *Sigri Carbon Corp. V. Lykes Bros.*, 1988 AMC 1787. Tale impostazione è, peraltro, stata rigettata in altre pronunce, che hanno invece considerato non delegabili

5. *La clausola paramount e la posizione del terzo prenditore della polizza di carico* — Quanto appena osservato circa la compatibilità o meno della clausola f.i.o. nel quadro della disciplina internazionale uniforme porta con sé ulteriori problematiche, che testimoniano la complessità della tematica. Accenniamo, in breve, a due di esse in via solo esemplificativa.

La prima attiene alle conseguenze della eventuale incorporazione di una clausola *paramount* in un contratto di *charterparty*. Come noto, l'effetto della incorporazione di una clausola *paramount* nel *charterparty* è quello di rendere applicabile le Regole dell'Aia, o dell'Aia-Visby, al contratto stesso, che altrimenti, come abbiamo già osservato, sfuggirebbe al loro ambito di disciplina⁽²⁷⁾. L'applicazione delle Regole ha, peraltro, luogo, in questo caso, per via pattizia, quale clausola contrattuale, e non per forza di legge⁽²⁸⁾. L'incorporazione della clausola *paramount* può generare conflitti con altre pre-

dette attività, sulla base del rilievo che una clausola finalizzata a sollevare da responsabilità il vettore in relazione alle fasi di caricazione e scaricazione sarebbe contraria all'art. III.8 delle Regole dell'Aia, costituendo una clausola limitativa della responsabilità: in tal senso, cfr. *Nichimen v. M.V. Farland*, 1972 AMC 1573; *Demsey & Associates, Inc. v. S.S. Sea Star*, 1972 AMC 1440; *United States v. Lykes Bros. S.S. Co.*, 1975 AMC 2244; *Dow Chemical Pacific Ltd. v. Rascator Maritime S.A.*, 1985 AMC 523; *Højgaard & Schultz A/S v. Transamerican S.S. Corp.*, 1985 AMC 2408; *Associated Metals & Minerals Corp. v. M/V Aktis Sky*, 1993 AMC 509 (che ha riformato la precedente decisione, resa nel medesimo caso, del Southern District of New York, edita con nota redazionale in *Dir. mar.* 1993, 858). Sul punto cfr. W. TETLEY, *op. cit.*, 662 s.

⁽²⁷⁾ La circostanza per cui siano incorporate le Regole dell'Aia ovvero dell'Aia-Visby dipende dalla concreta formulazione della clausola. In mancanza di specificazione, la giurisprudenza inglese è tradizionalmente orientata a considerare che la clausola valga a incorporare le Regole dell'Aia, nel testo originario della Convenzione di Bruxelles del 1924, non inciso dal successivo Protocollo di Bruxelles del 1968: così cfr. *Nea Agrex S.A. v. Baltic Shipping Co. Ltd. (The Agios Lazaros)*, [1976] 2 Lloyd's L. Rep. 47, 50; tuttavia, nel caso *Yemgas Fzco & Ors v Superior Pescadores SA (The Superior Pescadores)* [2016] Lloyd's Rep. 561, la Court of Appeal ha ritenuto che una clausola *paramount* contenuta in una polizza di carico secondo cui «*The Hague Rules contained in the International Convention of the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25 August 1924 as enacted in the country of shipment*», fosse da interpretare come riferentesi al testo emendato delle Regole dell'Aia-Visby, avendo lo Stato del porto di imbarco (nel caso di specie il Belgio) adottato il Protocollo del 1968.

⁽²⁸⁾ L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto di cose*, cit., 203, osserva che, sotto questo profilo, la situazione diverge rispetto a quella che si ha allorché la clausola è inserita nella polizza di carico, poiché, in tale secondo caso, le Regole richiamate in polizza assumono sempre il valore di legge applicabile al rapporto in virtù dell'art. X.c delle Regole dell'Aia-Visby. Il rilievo, certamente corretto, vale, peraltro, per il caso in cui il testo delle Regole incorporato sia quello delle Regole dell'Aia-Visby (su cui vedi *supra* la precedente nota 28), posto che la richiamata disposizione di cui alla lett. c dell'art. X è stata introdotta solo con il Protocollo di Bruxelles del 1968.

visioni contenute nel contratto di *charterparty*: così, ad esempio, e per quanto di interesse ai fini della presente trattazione, le disposizioni delle Regole incorporate in virtù della clausola *paramount* potrebbero entrare in contrasto con una clausola f.i.o. contenuta nel medesimo *charterparty*, finalizzata alla riallocazione tra le parti dei rischi e delle responsabilità connessi alla caricazione e alla scaricazione.

La dottrina italiana, muovendo dalla considerazione del carattere inderogabile della attribuzione al vettore delle fasi di caricazione e scaricazione contenuta nelle Regole (sulla base dei citati art. II e III. 2), è orientata a ritenere che, in presenza di una *paramount clause* nel contratto di *charterparty*, la clausola f.i.o. debba considerarsi nulla e priva di effetto, ai sensi dell'art. III.8 delle Regole, con conseguente attribuzione del rischio in capo all'*owner* ⁽²⁹⁾.

Tuttavia, se ciò è senz'altro vero nella generalità dei casi, la questione non può ricevere una risposta invariabilmente univoca: tenuto conto della natura pattizia delle disposizioni delle Regole incorporate, è, infatti, sempre necessario valutare *nel concreto* quale sia la formulazione della *paramount clause* al fine di accertare se effettivamente, e in quale misura, le parti abbiano voluto che la disciplina dettata dalle Regole prevalga su *tutte* le altre previsioni contrattuali contenute nel *charterparty*, ivi compresa l'eventuale clausola f.i.o.

In tal senso, si tratterà in particolare di valutare se, nello specifico contratto considerato, le parti abbiano inteso introdurre espressamente dei criteri idonei a stabilire la prevalenza di alcune previsioni rispetto ad altre in caso di contrasto (attraverso le cosiddette *hierarchy clauses*), oppure se tali criteri gerarchici siano desumibili implicitamente, in ragione del fatto che talune clausole (cosiddette *riders*) sono state oggetto di apposita negoziazione e specifico inserimento a integrazione e modifica del formulario adottato ⁽³⁰⁾.

⁽²⁹⁾ A. ANTONINI, *op. cit.*, 177; L. TULLIO, *loc. ult. cit.*; cfr. anche G. FILIPPI, *op. cit.*, 331. In tali termini, cfr. Lodo arb. 13 aprile 1988, in *Dir. mar.* 1989, 539. È questa anche la posizione tradizionalmente espresso dalla giurisprudenza inglese; per citare le parole di Shaw L.J. nella decisione della Court of Appeal nel caso *The Agios Lazaros*, cit., 59: «*the terms of the specific contract and the Hague Rules are fused together. The combined terms interact between themselves. There is no line of demarcation or difference in quality or effect save that if the incorporated clause is also a paramount one the Hague Rules will not merely supplement the specific contract but will operate also to modify any incompatible clauses in it*».

⁽³⁰⁾ Così la decisione nel caso *The Mariasmi*, [1970] 1 Lloyd's L. Rep. 247 (Q.B.), nella quale è stato espresso il principio per cui «*Where the presence of a Clause Paramount creates a conflict with specially negotiated charter party provisions, especially where they apply to a limited and clearly defined circumstance, it is the Clause Paramount, "a clause taken off the peg, or as is so often said about these clauses, picked out of a drawer and applied to the charter-party," which must yield*»; vedasi anche il caso *The Westmoreland*, 86 F.2d 96 (2d Cir. 1936), in cui una clausola *paramount* che pre-

All'esito di tale indagine, potrebbe emergere, in termini sufficientemente chiari, che la volontà negoziale dei contraenti abbia inteso conferire prevalenza alla clausola f.i.o. rispetto alle diverse previsioni contenute nelle Regole dell'Aia, o dell'Aia-Visby; prevalenza che riteniamo non potrebbe essere obliterata sulla base della considerazione del carattere inderogabile della disciplina delle Regole stesse, atteso che queste ultime risultano incorporate nel *charterparty* in via pattizia, per effetto della *clausola paramount*, e dunque *in ragione e nei limiti* di quanto effettivamente voluto delle parti con il contratto ⁽³¹⁾.

Un secondo profilo di complessità riguarda l'ipotesi in cui, nel quadro di un contratto di *charterparty* nel quale sia prevista una clausola di riallocazione dei rischi e delle responsabilità delle fasi di caricazione e scaricazione in capo al caricatore/ricevitore, venga emessa una polizza di carico. Il problema che si pone in tale caso è generato dalla sussistenza di due diverse tipologie di rapporti contrattuali: l'uno, tra *owner* e *charterer*, retto dal contratto di *chartererparty*; l'altro, tra *owner*, in qualità di vettore nel cui nome sia stata emessa la polizza, e il terzo prenditore della stessa, evidenziato dalla *bill of lading*. Come abbiamo visto *supra*, mentre il primo rapporto sfugge all'applicazione delle Regole dell'Aia, o Aia-Visby, il secondo è ad esse assoggettato ai sensi degli art. I.b e V.

Laddove si ritenga, in sintonia con la giurisprudenza e la dottrina italiana prevalenti, che le operazioni di caricazione e scaricazione siano imperativamente attribuite al vettore ai sensi dell'art. II e III.2 delle Regole, l'eventuale clausola f.i.o., inserita nella polizza di carico (per previsione espressa in essa contenuta ovvero in virtù di richiamo alla clausola di tale portata contenuta nel *charterparty*), che sia intesa a riallocare in capo all'interessato al carico, oltre alle spese, anche i rischi relativi a tali attività, sarà da ritenere nulla e priva di effetto nei rapporti con il terzo prenditore. Ne consegue che, in tale scenario, il ricevitore, prenditore della polizza di carico, avrà ti-

vedeva l'incorporazione dell'*Harter Act* è stata ritenuta non prevalente su una clausola dattiloscritta dello stesso *charterparty*, la quale disponeva incondizionatamente: «*Cargo to be loaded on skin of vessel at charterer's risk, a condition that Owners must exercise "due diligence" to make "the skin" seaworthy for stowage of cargo*»; analogamente *The Tregenna*, 121 F.2d 940 (2d Cir. 1941), in cui una clausola specificatamente aggiunta in un formulario a stampa, la quale prevedeva incondizionatamente l'esclusione della responsabilità del vettore per l'ipotesi di incaglio della nave dovuto a colpa del comandante, non fosse inficiata dalla incorporazione nel medesimo *charterparty* dell'*Harter Act*, che subordinava l'esenzione da responsabilità per il caso di colpa nautica all'esercizio della «*due diligence*» nel rendere la nave «*seaworthy*».

⁽³¹⁾ Nella giurisprudenza inglese, per l'affermazione del principio per cui la clausola f.i.o. contenuta nel contratto di *charterparty* non è pregiudicata dalla previsione di una clausola *paramount*, cfr. *Yuzhny Zavod Metall Profil LLC v. Eeems Beheerder B.V. (The EEMS Solar)*, QBD, Admiralty Court, Admiralty Register, 5 giugno 2013.

tolo per agire nei confronti del vettore nel caso di perdita o avaria delle merci occorsa nelle fasi di imbarco e sbarco, senza che quest'ultimo possa opporgli la clausola f.i.o., restando, eventualmente, aperta all'*owner* la sola possibilità di agire in regresso nei confronti del *charterer* ⁽³²⁾.

La questione è, tuttavia, destinata a ricevere diversa soluzione nel caso in cui si ritenesse di accedere alla ricostruzione adottata dalla giurisprudenza inglese, secondo cui, nel quadro della disciplina convenzionale uniforme, le previsioni di cui all'art. II e III.2 non avrebbero la portata di porre inderogabilmente in capo al vettore l'obbligo di eseguire le operazioni di caricazione, stivaggio, distivaggio e scaricazione, unitamente ai relativi rischi e responsabilità, quanto piuttosto quella di definire in quali termini e con quali modalità tali attività devono essere espletate nel caso in cui le parti abbiano concordato di farle gravare sul vettore stesso. In tale prospettiva, infatti, la clausola f.i.o. conserverebbe, anche nel quadro del contratto di trasporto evidenziato dalla polizza di carico, una lecita funzione delimitativa della prestazione vettoriale, con la conseguenza che essa potrebbe essere legittimamente opposta dall'*owner*/vettore anche al terzo prenditore della polizza stessa ⁽³³⁾.

6. *Conclusioni* — I diversi profili cui abbiamo fatto cenno testimoniano la complessità che l'inserimento di una clausola f.i.o. o similare, all'interno del contratto di trasporto pone all'interprete.

Tale difficoltà è connessa, anzitutto, all'interpretazione della portata della clausola, la quale deve essere primariamente guidata dalla ricerca della individuazione della effettiva volontà dei contraenti, e solo subordinatamente alla stregua di altri elementi, di carattere oggettivo, quali, in particolare, la tipologia di trasporto (di carico o di linea) che viene in rilievo. Anche il vaglio circa la compatibilità della clausola, intesa come pattuizione relativa alla riallocazione dei rischi oltre che delle spese relativi alle fasi di caricazione e scaricazione, costituisce un momento che è logicamente successivo, o comunque residuale (ai sensi dell'art. 1367 c.c.), rispetto all'interpretazione del contenuto della clausola fondata sulla indagine circa la volontà negoziale che la sorregge.

La validità o meno di una clausola f.i.o. avente portata riallocativa dei rischi delle suddette attività dipende dalla tipologia di contratto di trasporto

⁽³²⁾ Così W. TETLEY, *Marine Cargo Claims*, cit., 664, il quale, sul tema in esame, si esprime in termini dubitativi, indicando che «[p]erhaps the answer is that the carrier is still responsible to the consignee but has a valid recourse against the shipper for damage done at loading», citando, a sostegno di questo orientamento, le decisioni rese nei casi *Demsey & Associates Inc. v. S.S. Sea Star* 1972 AMC 1440, a p. 1450 (Cir. 1972) e *Nichimen v. M.V. Farland* 1972 AMC 1573, 1592-1593 (2 Cir. 1972).

⁽³³⁾ In questi termini, cfr. *The EEMS Solar*, cit.

che viene in rilievo e della conseguente disciplina, dispositiva o imperativa, ad esso applicabile: come abbiamo osservato, tale valutazione si incentra, in larga misura, sul significato che si attribuisce alle previsioni contenute agli art. II e III.2 della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico, prospettandosi soluzioni opposte a seconda che si interpreti queste ultime come disposizioni in virtù delle quali le attività di carico e scarico della merce sono inderogabilmente poste in capo al vettore, oppure quali norme disciplinanti unicamente il *quomodo* della esecuzione delle prestazioni stesse, per il solo caso in cui il vettore se ne sia concretamente fatto carico in virtù del contratto di trasporto.

Peraltro, l'indagine circa la compatibilità della clausola f.i.o. rispetto alla disciplina applicabile al contratto rischia, nella pratica, di essere resa ulteriormente complessa in ragione, per un verso, della possibilità per le parti di estendere in via pattizia, attraverso la clausola *paramount*, l'applicazione delle Regole dell'Aia, o dell'Aia-Visby, a tipologie contrattuali – quali segnatamente i contratti di *charterparty* – che *ex lege* non vi sarebbero assoggettate, e, per altro, dalla possibile (e anzi ricorrente) convergenza sul medesimo trasporto di una pluralità di strumenti contrattuali di tipo diverso (contratto di *time charter*, contratto di *voyage charter* e polizze di carico emesse a valle degli stessi), che possono portare a differenti soluzioni circa la validità della medesima clausola a seconda del rapporto negoziale considerato.

Come evidenziato, si tratta di problematiche le quali richiedono all'interprete un approccio attento e una disamina approfondita del caso concreto ad esso sottoposto.

In definitiva, un approccio e una disamina ben diversi rispetto a quelli che traspaiono dalla motivazione dell'ordinanza in esame, nella quale si perde l'intera complessità della questione, residuando solamente la reiterazione tralatticia di massime giurisprudenziali, che, per quanto sopra osservato, se possono rivelarsi corrette in determinati scenari contrattuali, e forse anche nella maggior parte di essi, ove acriticamente assunte nella loro assolutezza, rischiano di condurre a soluzioni ermeneutiche non aderenti alla specificità del caso concreto.

TAR FRIULI VENEZIA GIULIA, SEZ. I, 3 GIUGNO 2021, N. 177

Pres. SETTESOLDI - Est. RICCI

ENAC (avv.ti M. Di Giugno, A. Ciani) c. Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, Comune di Gorizia, Comune di Savogna d'Isonzo, Aeroporto Amedeo duca d'Aosta di Gorizia s.c.p.a., Agenzia del Demanio

Infrastrutture dei trasporti - Aeroporto - Dichiarazione di interesse culturale art. 10 codice dei beni culturali e del paesaggio d. lg. n. 42 del 2004 - Sottoposizione al vincolo dell'intero sedime aeroportuale, comprese aree inedificate, piste di volo e recinzione - Mancata considerazione degli interessi pubblici alla sicurezza ed efficienza aeroportuale - Illegittimità.



RIASSUNTO DEI FATTI — Il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo dichiarava l'aeroporto Amedeo Duca d'Aosta di interesse culturale, ai sensi dell'art. 10 comma 1 e comma 3, lett. a), del codice dei beni culturali e del paesaggio (d.lg. n. 42 del 2004), comprensivamente dell'intero sedime aeroportuale oltre che dei manufatti ivi collocati, così sottoponendolo al regime di tutela di cui al medesimo codice. Il provvedimento impugnato consentiva, tuttavia, senza necessità di autorizzazione, gli interventi di carattere temporaneo e di manutenzione ordinaria, che non modificassero sostanzialmente l'assetto e i caratteri del luogo, facilmente rimovibili – quotidianamente, all'occorrenza – legati all'attività di volo e alla sicurezza. Si obiettava però che, secondo quanto riportato nella comunicazione di avvio, il procedimento era da intendersi riferito ai monumenti e agli edifici individuati dalla Soprintendenza come storicamente rappresentativi, ma non anche all'intero sedime aeroportuale, quale invece era stato poi considerato dal decreto. L'ENAC aveva inoltre rappresentato, sempre nel corso del procedimento, che la sottoposizione a vincolo dell'intero sedime avrebbe contrastato con le esigenze di sicurezza aeronautica, cui deve essere attribuito valore primario, ma nel provvedimento l'Amministrazione non aveva replicato alle osservazioni formulate.

Ferma l'ampia discrezionalità del Ministero per i beni e le attività culturali nell'individuazione dei beni da sottoporre a vincolo di interesse culturale, occorre in ogni caso operare, dandone conto nel provvedimento di apposizione del vincolo e nell'allegata relazione storico-artistica, una congrua valutazione comparativa tra l'interesse culturale e i rilevanti interessi pubblici, come quelli di rango primario alla si-

curezza – intesa come safety e security – ed all’efficienza operativa aeroportuale, a cui l’Ente nazionale per l’aviazione civile (ENAC) è preposto, in maniera idonea a giustificare l’apposizione del vincolo non solo agli edifici ma anche alle aree inedificate del sedime aeroportuale, piste di volo e recinzione. In mancanza, pertanto, di una specifica motivazione e ponderazione di interessi non si giustifica l’estensione generalizzata del regime autorizzatorio culturale sull’intero sedime aeroportuale, che costituisce un aggravio procedimentale per la sicurezza delle attività (1)

RAGIONI DELLA DECISIONE — 3. Il ricorso è fondato, sotto il profilo dell’eccesso di potere per contraddittorietà e difetto di motivazione del vincolo – valorizzati, sotto profili diversi, in entrambi i motivi di ricorso – per quanto riferito alle aree inedificate, alle piste di volo e alla recinzione.

4. Ferma, infatti, l’ampia discrezionalità del Ministero nell’individuazione dei beni da sottoporre a vincolo culturale, né il decreto impugnato, né l’allegata relazione storico-artistica, hanno operato una congrua valutazione comparativa tra l’interesse culturale e i rilevanti interessi pubblici di cui l’Ente ricorrente è portatore (si veda, in analoga fattispecie, Tar Lazio, Roma, sez. II, 1° agosto 2019, n. 10207), idonea a giustificare l’apposizione del vincolo anche alle aree inedificate, di cui ENAC aveva espressamente richiesto l’esclusione (si veda la memoria 11.08.2020). Al contrario, nessun rilievo è mosso da ENAC per quanto attiene agli edifici.

5. Non possono essere ritenute sufficienti, ai fini dell’estensione del vincolo all’intero sedime aeroportuale, le ragioni di interesse culturale esposte nell’allegata relazione storico-artistica e integrate dall’essere l’aeroporto – comprensivo delle sue parti inedificate – rappresentativo della storia dell’aviazione italiana («Oggi l’Aeroporto si presenta ancora come una “Campagna Grande”, con un’ampia distesa inedificata che ricalca in gran parte l’originario sedime aeroportuale così come configurato nella fase maggiormente caratterizzante il sito dell’aeroporto negli anni Venti e Trenta del XX secolo, con una serie di edifici superstiti a memoria della storia dell’aviazione italiana. Si ritiene pertanto che l’aeroporto costituisca, nel suo insieme di manufatti e aree inedificate dedicate alle attività di volo, un complesso che riveste interesse particolarmente importante a causa

(1) V. la nota di G. MASTRANDREA, a p. 1062.

del suo riferimento con la storia, e dunque si ritiene degno di tutela secondo quanto previsto dal d.lgs. 22 Gennaio 2004, n. 42»), che si limitano a considerare i profili storico-artistici, ma non gli altri interessi di cui il bene è espressione, di rango almeno paritario a quelli tutelati dal provvedimento.

6. L'area interessata dal vincolo non è, infatti, semplicemente rappresentativa di valori storico-artistici, ma mantiene anche oggi la propria destinazione d'uso aeroportuale, con conseguente necessità di preservarne l'efficienza operativa e la sicurezza.

6.1. Sul punto, ENAC aveva specificamente evidenziato (nella memoria dell'11.08.2020) le possibili interferenze tra il vincolo, e il conseguente regime di autorizzazione preventiva che ne sarebbe derivato, e la possibilità di garantire la sicurezza delle operazioni di volo (*air safety*), la prevenzione degli atti di interferenza illecita nella zona propriamente dedicata alle attività aeronautiche (*air side*), il rispetto del piano degli interventi manutentivi delle infrastrutture di volo e dei beni strumentali all'operatività, approvato dall'Ente.

7. Il provvedimento non replica però alle obiezioni formulate da ENAC, non reca alcuna considerazione dei predetti interessi, né chiarifica come questi possano essere comunque perseguiti nonostante l'apposizione del vincolo. Si limita, invece, a consentire «nell'area inedita dove si collocano le piste di volo, gli interventi di carattere temporaneo e di manutenzione ordinaria, che non modificano sostanzialmente l'assetto e i caratteri del luogo, facilmente rimovibili – quotidianamente, all'occorrenza – legati all'attività di volo e alla sicurezza».

7.1. La deroga appare però insufficiente a garantire il corretto assolvimento dei compiti dell'Ente preposto e ciò, da un lato, in ragione del suo carattere non sufficientemente determinato nell'oggetto, dall'altro per il suo essere limitata all'area delle piste di volo, mentre «nulla è detto per la recinzione e per i profili di *security*» (pag. 4 della memoria di replica di ENAC).

8. Sotto altro profilo, l'area della deroga fatta propria dal provvedimento impugnato non corrisponde a quanto affermato dal Ministero nella successiva nota di chiarimenti del 5 ottobre 2020. Nel citato documento, non solo si fa riferimento ad un'esclusione della necessità di ottenere l'autorizzazione come riferita, in generale, a tutti gli «interventi di natura temporanea e di mera manutenzione ordinaria», senza più il limite relativo all'area delle piste di volo, dall'altro si afferma che anche le concessioni e subconcessioni non devono

essere sottoposte al regime autorizzatorio, giacché, a fronte della «tipica destinazione d'uso strumentale all'attività di trasporto aereo, tale autorizzazione non potrebbe essere negata».

8.1. Appaiono corrette, pertanto, le obiezioni di ENAC che evidenzia la contraddittorietà della nota esplicativa e il più limitato tenore testuale dell'atto, rilevando altresì che tale pressoché automatica autorizzazione degli interventi, in considerazione della destinazione d'uso del bene, dovrebbe essere riconosciuta per qualsiasi tipologia di attività (anche non meramente temporanea e di manutenzione ordinaria) necessaria per l'operatività in sicurezza dell'aeroporto.

9. Si rileva, in definitiva, che la ponderazione tra i diversi interessi coesistenti sul bene aeroportuale avrebbe dovuto essere svolta compiutamente e motivatamente già in fase dell'apposizione del vincolo. Al contempo, il provvedimento avrebbe dovuto chiarire più nel dettaglio l'area delle attività sottratte a qualsiasi autorizzazione: i rilevanti interessi sottesi alla sicurezza dell'attività di volo impongono infatti, anche ai fini dell'eventuale individuazione delle rispettive responsabilità, che il regime degli interventi, delle autorizzazioni necessarie per ciascuno, del riparto di competenze tra i vari enti, sia compiutamente e precisamente definito, senza possibili ambiguità.

10. In mancanza di una specifica motivazione e ponderazione di interessi, inoltre, non si giustifica l'estensione generalizzata del regime autorizzatorio sull'intero sedime aeroportuale, che sembra in effetti costituire un aggravio procedimentale per la sicurezza delle attività. Ciò in particolare ove si consideri l'impossibilità per il Ministero dei beni culturali di sindacare l'opportunità degli interventi, per quanto attiene ai loro profili tecnico-aeronautici, di esclusiva competenza di ENAC, nonché alla luce del necessario coinvolgimento dello stesso Ministero – ai sensi dell'art. 702 c. nav. – in caso degli interventi di maggior impatto, come quelli di sviluppo dell'aeroporto.

* * *

Il vincolo culturale sugli aeroporti riguarda solo gli edifici e non può prevalere automaticamente sulla sicurezza e sull'operatività aeroportuali.

La sentenza affronta il tema spinoso del temperamento del c.d. interesse storico-culturale con gli altri interessi pubblici, a volte risultanti non

collimanti con riguardo all'utilizzazione dei beni interessati e quindi, in definitiva, all'operatività delle attività che ne derivano.

Con riferimento alla questione specifica i precedenti non abbondano ⁽¹⁾, e il motivo appare chiaro: gli aeroporti aperti al traffico civile e commerciale costituiscono complessi di beni che raramente sono interessati, per loro stessa natura, da vincoli di interesse storico e culturale.

Nel caso di specie il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, Segretariato regionale per il Friuli-Venezia Giulia, a seguito dell'iniziativa della locale Soprintendenza regionale, ha proceduto alla dichiarazione dell'interesse culturale particolarmente importante ai sensi dell'art. 10, commi 1 e 3, lett. a), d.lg. 22 gennaio 2004, n. 42, dell'aeroporto Amedeo Duca d'Aosta di Gorizia ⁽²⁾, ed il provvedimento è stato contestato dall'Auto-

(1) Unico vero precedente specifico, in termini, è costituito in effetti da TAR Lazio, sez. II-*quater*, 1° agosto 2019, n. 10207, richiamato nel corpo della motivazione.

(2) L'iter di «dichiarazione di interesse culturale» per l'aeroporto «Duca D'Aosta», interessante i comuni di Gorizia e Savogna d'Isonzo, parti circa un anno prima da una segnalazione giunta al MIBACT da parte di un colonnello dell'aeronautica, che portò a un primo sopralluogo da parte della Soprintendenza e quindi all'avvio della procedura. L'area interessata ricalca la mappa storica del Ministero dell'Aeronautica risalente al 1938 e include il monumento al duca Amedeo d'Aosta e varie pertinenze catastali private, con esclusione della sola Caserma «Laria» della Guardia di finanza. La proposta di dichiarazione di interesse culturale è motivata in una relazione annessa al documento che traccia la storia dell'aeroporto, in particolare facendo riferimento alla sua nascita come scuola di volo a inizi novecento. L'area all'epoca era sotto il dominio austriaco e come oggi si trovava su un vasto terreno dove si svolgevano le manovre della cavalleria austro-ungarica. «In questa zona detta Campagna Grande, destinata in origine a Piazza d'Armi, i fratelli Rusjan, tra il 1909 ed il 1910, sperimentarono i primi decolli», si legge nella memoria storica contenuta nel provvedimento che continua con vari dettagli. «Nel 1912 l'area viene utilizzata dall'Impero Asburgico come aeroporto invernale per la scuola militare di Wiener Neustadt. L'aeroporto venne inaugurato il 15 gennaio 1912 e adibito esclusivamente a scuola di volo. Dopo essere stato abbandonato dagli austriaci all'inizio del 1915, perché troppo vicino al confine italiano, fu riqualificato una decina di anni più tardi per far posto alla 38^a squadriglia del 21° Stormo osservazione aerea e diventare sede, dal 1931, del 4° Stormo caccia terrestre e nel 1940 anche del Reparto speciale aero siluranti». A partire dalla seconda metà degli anni Venti il campo e i suoi impianti furono interessati da un netto sviluppo edilizio al fine di poter ospitare più reparti di volo. Oltre alle palazzine per il comando e la truppa e a numerosi fabbricati accessori vennero impiantati diversi hangar. Negli anni Trenta fu infine edificata la palazzina destinata agli alloggi, alla mensa e al circolo ufficiali. Nel 1941 l'aeroporto fu uno tra gli scali più affollati d'Italia e negli anni 1942-1943 costituì un avamposto per le operazioni aeree in appoggio alle truppe di occupazione in Slovenia e Croazia. L'attività di linea cessò alla fine del 1961 in seguito all'apertura dello scalo di Ronchi. Poco meno di un anno dopo si levava l'ultimo volo di linea da Gorizia. Risale invece al 4 novembre 1962 l'inaugurazione del monumento al Duca d'Aosta. Oggi l'aeroporto, in stato di semi-abbandono e nella perpetua ricerca di un qualche destino che lo riporti ai fasti di un tempo, come riporta la stampa locale, si presenta ancora come una «Campagna Gran-

rità aeronautica nella parte in cui è stato dichiarato l'interesse culturale particolarmente importante dell'intero sedime aeroportuale, sottoponendolo nel suo insieme a tutte le tutele previste dal d. lg. n. 42 del 2004.

Ne consegue esplicitamente che, eccettuati gli interventi di natura temporanea e di mera manutenzione ordinaria, «che non modifichino sostanzialmente l'assetto e i caratteri del luogo, facilmente rimovibili – quotidianamente, all'occorrenza – legati all'attività di volo e alla sicurezza», vengono sottoposti alla preventiva autorizzazione ai sensi dell'art. 21 d. lg. n. 42 del 2004 i lavori e le opere di qualsiasi genere da effettuarsi all'interno dell'intero sedime aeroportuale tutelato.

L'ENAC contesta l'estensione del vincolo e rileva che in considerazione dell'autonomia del diritto della navigazione e della specialità delle funzioni attribuite all'ENAC, quale garante della coerenza del sistema e della corretta attuazione dei limiti posti alla conduzione dell'aeroporto, le funzioni medesime sarebbero compromesse dall'imposizione del vincolo e dall'applicazione indistinta delle tutele di cui al d. lg. n. 42 del 2004.

Quanto al primo profilo, il Ministero rileva che per le sue caratteristiche – quale opera di autore non più vivente e di esecuzione risalente ad oltre settanta anni prima – l'aeroporto era comunque sottoposto al regime vincolistico ai sensi dell'art. 12 del Codice, fino a provvedimento espresso. Il vincolo è stato riferito all'intero aeroporto (prendendo a riferimento la mappa dei luoghi del 1938) quale bene complesso, composto da fabbricati e da piste di volo quali elementi in reciproca interdipendenza e, come chiarito nella nota del 5 ottobre 2020, esso non influisce sulla concessione e subconcessione del bene da parte di ENAC, non sottoposte ad autorizzazione. Il regime autorizzatorio riguarda invece le opere e i lavori da effettuarsi all'interno del sedime aeroportuale, con esclusione degli interventi di natura temporanea e di mera manutenzione ordinaria. Tale limitazione renderebbe il vincolo compatibile con gli obblighi di conservazione e di vigilanza spettanti a ENAC. Ancora, il Ministero ribadisce la natura discrezionale del provvedimento, ampiamente motivato nel riferimento alla relazione della Soprintendenza, che ne costituisce parte integrante e conseguentemente sindacabile dal giudice nei limiti di un controllo di logicità e razionalità complessiva. L'opportunità della scelta di sottoporre a vincolo l'intero sedime è stata, inoltre, condivisa dalla Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio.

In replica al secondo motivo, il Ministero rileva la non incidenza del codice della navigazione sulla normativa dettata a tutela dei beni culturali, non potendo la disciplina speciale essere contrastante con i valori costituzionali.

de», con il maestoso monumento al Duca aviatore e una serie di edifici superstiti a memoria della storia dell'aviazione italiana. Viene pertanto ritenuto un manufatto particolarmente importante dal punto di vista storico, e dunque degno di tutela da parte della Soprintendenza del Friuli Venezia-Giulia.

Orbene il ricorso è ritenuto fondato dal Tribunale amministrativo giuliano, sotto il profilo dell'eccesso di potere per contraddittorietà e difetto di motivazione circa l'imposizione del vincolo – valorizzato, sotto profili diversi, in entrambi i motivi di ricorso – per quanto riferito alle aree inedificate, alle piste di volo e alla recinzione.

Nessun rilievo è mosso dall'ENAC per quanto attiene agli edifici, di obiettivo interesse storico-culturale, ma ferma l'ampia discrezionalità del Ministero nell'individuazione dei beni da sottoporre a vincolo culturale⁽³⁾, né il decreto impugnato, né l'allegata relazione storico-artistica, avevano operato una congrua valutazione comparativa tra l'interesse culturale e i rilevanti interessi pubblici di cui l'Ente ricorrente è portatore, idonea dunque a giustificare l'apposizione del vincolo anche alle aree inedificate, di cui peraltro l'ENAC aveva espressamente richiesto l'esclusione ad evidente tutela dell'operatività (in sicurezza) della struttura.

E qui ecco il punto chiave del (lineare) ragionamento dei giudici: nel definire ampiezza ed estensione del vincolo ci si è limitati a considerare i profili storico-artistici, ma non gli altri interessi di cui il bene è espressione, di rango almeno paritario a quelli tutelati dal provvedimento, visto che la struttura nel suo complesso mantiene ancora oggi la propria destinazione d'uso aeroportuale, con conseguente necessità di preservarne l'efficienza operativa e la sicurezza.

L'ENAC eppure aveva messo bene in risalto, con apposita memoria di partecipazione procedimentale (senza ricevere però riscontro alcuno, di qui l'ulteriore profilo autonomo di illegittimità), le possibili interferenze tra il vincolo, con il conseguente regime di autorizzazione preventiva che ne sarebbe derivato, e la possibilità di garantire la sicurezza delle operazioni di volo (*air safety*), la prevenzione degli atti di interferenza illecita (*air security*) nella zona propriamente dedicata alle attività aeronautiche (*air side*), il rispetto del piano degli interventi manutentivi delle infrastrutture di volo e dei beni strumentali all'operatività, approvato dall'Ente. Dunque, la sicurezza e l'operatività aeroportuali, nelle varie declinazioni.

I piani obiettivamente interferiscono e, in definitiva, la ponderazione tra i diversi interessi coesistenti sul bene aeroportuale avrebbe dovuto essere svolta compiutamente e motivatamente già in fase dell'apposizione del vincolo. Al contempo, il provvedimento avrebbe dovuto chiarire più nel dettaglio l'area delle attività sottratte a qualsiasi autorizzazione: i rilevanti inte-

(3) Per giurisprudenza da tempo consolidata il potere valutativo riconosciuto alle competenti Amministrazioni in ordine all'apposizione di un vincolo di tutela (paesaggistico, monumentale, archeologico, ecc.) è espressione di ampia discrezionalità tecnico-specialistica ed è pertanto sindacabile nel giudizio di legittimità solo *ab extrinseco*, sotto il profilo della congruità e logicità della motivazione, restando precluso al g.a. un nuovo e diverso apprezzamento nel merito: da ultimo TAR Calabria, Catanzaro, sez. I, 15 giugno 2021, n. 1230; V. anche Cons. reg. sic. 15 febbraio 2021, n. 107.

ressi sottesi alla sicurezza dell'attività di volo impongono infatti, anche ai fini dell'eventuale individuazione delle rispettive responsabilità, che il regime degli interventi, delle autorizzazioni necessarie per ciascuno, del riparto di competenze tra i vari enti, sia compiutamente e precisamente definito, senza possibili ambiguità. In mancanza di una specifica motivazione e ponderazione di interessi ⁽⁴⁾, inoltre, non si giustifica l'estensione generalizzata del regime autorizzatorio sull'intero sedime aeroportuale, che sembra in effetti costituire un aggravio procedimentale per la sicurezza delle attività, senza contare l'evidente impossibilità per il Ministero preposto al vincolo di sindacare l'opportunità degli interventi, per quanto attiene ai loro profili tecnico-aeronautici, di esclusiva competenza invece dell'ENAC, con riguardo anche – ai sensi dell'art. 702 c. nav. – all'approvazione dei progetti relativi interventi di maggior impatto, come quelli di sviluppo dell'aeroporto.

L'accoglimento del ricorso ha portato in definitiva, come conseguenza inevitabile, all'annullamento *in parte qua* del provvedimento di apposizione del vincolo, con riguardo dunque alla sua estensione generalizzata alle piste di decollo/atterraggio, alla recinzione e alle aree non edificate del sedime aeroportuale.

GERARDO MASTRANDREA

⁽⁴⁾ TAR Lazio 1° agosto 2017, n. 10207, *cit.*, ha annullato parimenti il decreto di dichiarazione di interesse culturale di talune porzioni immobiliari su cui insistevano installazioni per la regolazione e la sicurezza del traffico aereo (radiofaro di Ancona) sempre in base ai profili esposti del difetto di motivazione e della mancata valutazione e ponderazione dei contrapposti interessi pubblici anche al fine di valutare la praticabilità di soluzioni alternative.

massimario

ASSICURAZIONI

Nel trasporto aereo di persone, la polizza facoltativa contro gli infortuni del passeggero deve essere ricondotta alla categoria dell'assicurazione sulla vita, dato che l'assicuratore, con l'adempire alla obbligazione derivante dalla polizza, attribuendo la somma prevista – in forma di capitale o rendita – al beneficiario, non soddisfa alcun credito risarcitorio vantato da quest'ultimo nei confronti del terzo responsabile del danno, prescindendo la prestazione dell'assicuratore dalla esistenza e dalla entità del pregiudizio subito dal beneficiario derivante dall'atto illecito. Pertanto, viene meno la stessa possibilità di attuazione del meccanismo surrogatorio, non essendo l'assicuratore chiamato ad adempiere «a causa» dell'illecito, ma «a causa» dell'evento della morte dell'assicurato, e cioè della verifica del rischio oggetto della polizza.



Nel caso di assicurazione sulla vita, l'indennità si cumula con il risarcimento, perché si è di fronte ad una forma di risparmio posta in essere dall'assicurato sopportando l'onere dei premi, e l'indennità, vera e propria contropartita di quei premi, svolge una funzione diversa da quella risarcitoria ed è corrisposta per un interesse che non è quello di beneficiare il danneggiante.

Cass., sez. III, 8 aprile 2021 n. 9380; pres. Travaglino, rel. Olivieri, p.m. Cardino; G. Spaziani (avv. A. Gracis) c. Unipol Assicurazioni s.p.a. (avv. M. Clemente e M. Ghelardi) e Unipol Assicurazioni s.p.a. (avv. M. Clemente e M. Ghelardi) c. G. Spaziani (avv. A. Gracis).

* * *

Il conducente di un motociclo di cilindrata superiore rispetto a quella prevista nella sua patente di guida, che abbia subito un infortunio mentre si trovava alla guida dello stesso, non può essere indennizzato ai sensi dell'art. 2, t.u. n. 1124/1965, per come modificato dall'art. 12, d.lgs. n. 38/2000, (secondo il quale «l'assicurazione [...] non opera nei confronti del conducente sprovvisto della prescritta abilitazione di guida»), in quanto tale disposizione di legge dev'essere interpretata nel senso che la garanzia assicurativa è esclusa non solo nel caso in cui il conducente, al momento dell'infortunio, non abbia conseguito il rilascio di patente, ma altresì nel caso in cui sia munito di patente diversa da quella



richiesta per il tipo di veicolo guidato, non potendo letteralmente sostenersi che, in questo secondo caso, egli si trovi in possesso della «prescritta abilitazione di guida».

Cass., sez. lav., 8 aprile 2021 n. 9375; pres. Berrino, rel. Cavallaro; *Allegrini M.* (avv. G. Arena, P. Pascazi e A. Casile) c. *I.n.a.i.l.* (avv. T. Ottolini e L. Romeo).

* * *



La quietanza è documento idoneo e sufficiente a provare la surroga, ai sensi dell'art. 1916 c. c., dell'assicuratore nei diritti del mittente, sorti dal contratto di trasporto, qualora essa includa, oltre alla dichiarazione di quietanza dell'assicurato, elementi sufficienti ad individuare il danno risarcito, oltre che il contratto di assicurazione in virtù del quale il diritto di surroga viene esercitato. Solo in presenza di tali elementi identificativi non è necessaria la produzione di ulteriore documentazione probatoria del pagamento dell'indennizzo o dell'esistenza e/o del contenuto della polizza assicurativa.

Trib. Milano 13 ottobre 2020; g.u. Attardo; *Menora Mivtachim Insurance ltd.* (avv. G.P. Coppola e A. Cuneo) c. *Silvano Chiapparelli Logistica s.p.a.* (avv. E. Ferrari), *Eurodifarm s.r.l.* (avv. A. Fasciolo e R. d'Alberti) e *Improta Trasporti s.r.l.* (avv. Napolitano); in *Dir. mar.* 2021, 425, con nota di M. BURZACCHI.

✂ ✂ ✂

AUSILIARI DEL TRASPORTO



Lo spedizioniere che sia anche rappresentante indiretto dell'importatore risponde in solido con quest'ultimo dell'obbligazione doganale per il semplice fatto di avere presentato la dichiarazione, atteso che il combinato disposto degli art. 201, comma 3, e 4, n. 18), del reg. n. 2913/92/CEE prevede specificamente la responsabilità sia di chi, come lo spedizioniere rappresentante indiretto, fa la dichiarazione in dogana a nome proprio, sia dell'importatore, per conto del quale la dichiarazione è fatta.

Cass., sez. V, 27 aprile 2021 n. 11029; pres. Bisogni, rel. Manzon, p.m. Basile; *Agenzia delle dogane* c. *GTI-Guarisco Trasporti Internazionali s.r.l.* (avv. S. Armella e M. Milli).

* * *



Il sub-spedizioniere ha diritto ad essere tenuto indenne dallo spedizioniere suo mandante per i danni patiti in conseguenza diretta dell'esecuzione dell'incarico secondo le

istruzioni del mandante, in particolare per avere il mandante richiesto la consegna della merce senza presentazione dell'originale della polizza di carico, così esponendo il sub-spedizioniere a responsabilità nei confronti del venditore-mittente.

L'emissione da parte di uno spedizioniere di una house bill of lading, in sostituzione di quella emessa dal sub-spedizioniere, in modo da tale da consentire la riconsegna del carico senza presentazione dell'originale di detta polizza, ed esponendo così il sub-spedizioniere a responsabilità nei confronti del venditore- mittente, oltre a costituire grave inadempimento dell'obbligo di eseguire il contratto secondo buona fede, integra anche un illecito extracontrattuale.

Trib. Milano 18 gennaio 2020; g.u. Gentile; *Casa China Limited Shangai* (avv. E. Salvatico, D. Canepa, M. Lenti ed E. Citterio) c. *Arabital Italia s.p.a.* (avv. S. Cavanna, F. Massa e L. Ravenna); in *Dir. mar.* 2021, 413, con nota di F. LANDOLINA.

* * *

Costituiscono indici rilevanti al fine di determinare l'assunzione del ruolo di spedizioniere-vettore le modalità di determinazione del corrispettivo, l'emissione di documenti di trasporto ed anche la descrizione dell'attività nel sito internet dell'impresa.

Sussiste la responsabilità del vettore per un furto perpetrato mentre, avendo l'autista lasciato l'automezzo per il disbrigo di pratiche amministrative, lo stesso si trovava parcheggiato e veniva poi rinvenuto con la cabina aperta e senza segni di effrazione. Tali circostanze, facendo presumere che il mezzo fosse stato lasciato aperto, integrano altresì la colpa grave del vettore, con conseguente venir meno del diritto alla limitazione del risarcimento.

La rapina non costituisce causa di esonero da responsabilità del vettore quando non risulti l'adozione di adeguate precauzioni (quali l'evitare il trasporto in ore notturne). In mancanza di ulteriori circostanze non può però essere affermata la colpa grave del vettore.

Trib. Firenze 19 maggio 2020; g.u. Ghelardini; *Aig Europe ltd.* (avv. L. Ravera e D. Girelli) c. *Savino del bene s.p.a.* (avv. F. Toriello) e *Koine s.p.a.* (avv. C. Pillinini), *V. D. Trasporti s.r.l.*, *Vasile Dondera* (avv. S. Pinzauti) e *Compagnia aerea italiana s.p.a.* (avv. F. Smiroldo); in *Dir. mar.* 2021, 417, con nota di A. PASINO.

* * *

In presenza di una polizza di carico sottoscritta dal raccomandatario per conto del comandante, il vettore deve essere individuato nell'armatore della nave.

Il soggetto che intenda avvalersi del privilegio speciale sul carico di cui all'art. 561 n. 4 c. nav. deve dimostrare, non solo di essere il vettore in base alla polizza di carico, ma



anche che dalla stessa polizza di carico si possano ragionevolmente desumere i termini e l'entità del credito, cosa che non avviene quando la polizza rechi solamente la dicitura «freight payable as per charter party dated», senza però identificare tale charter party.

App. Venezia 10 luglio 2018; pres. Di Francesco, rel. Santoro; *Superbeton s.p.a.* (avv. R. Longanesi Cattani) c. *Hebei Pride Shipping Company Ltd.* (avv. M. Riccomagno e G. Duca); in *Dir. mar.* 2021, 379, con nota di M. BURZACCHI.

✘ ✘ ✘

COMPRAVENDITA DI VEICOLO

Non può essere escluso il sorgere, in capo al venditore di una nave per demolizione, di un «duty of care», fondato sul presupposto della creazione di una situazione di pericolo, nei confronti dei lavoratori del cantiere di demolizione che utilizzi la pratica del «beaching» e del quale siano noti i bassissimi standard di sicurezza.

Hamida Begum c. Maran (UK) Ltd.; giudici Bean, Coulson e Males; **U.K. Court of Appeal 10 marzo 2021**; in *Dir. mar.* 2021, 379, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

✘ ✘ ✘

COMANDANTE

Non è configurabile la responsabilità penale del pilota in relazione ad un sinistro (urto di nave con struttura portuale) qualora egli sia stato assicurato dal comandante in merito al regolare funzionamento di tutti gli apparati di bordo, senza essere informato di un'avaria risultata rilevante nella causazione del sinistro, e non abbia ricevuto dal comandante informazioni complete, tempestive in merito all'evoluzione della situazione.

Il comandante della nave è gravato da specifici obblighi di sorveglianza, controllo e coordinamento, disponendo degli strumenti necessari per prevedere le eventuali negligenze altrui e per evitare che tali negligenze siano produttive di eventi dannosi.

Il c.d. «principio di affidamento» non vale ad escludere la responsabilità penale del comandante o di un ufficiale della nave in presenza del comportamento colposo di altri imputati, in quanto detto principio trova un temperamento nell'opposto principio secondo il quale il soggetto garante del rischio è responsabile anche del comportamento negligente o imprudente altrui purché questo rientri nel limite della ragionevole prevedibilità in base alle circostanze del caso concreto.



Ai fini dell'affermazione della responsabilità amministrativa della società armatrice, a norma dell'art. 5 del d.lgs. n. 231/2001, in relazione alla responsabilità penale del comandante per un sinistro marittimo, l'interesse o vantaggio per la società richiesti dalla norma possono essere riscontrati nel risparmio di costi o di tempi, nell'evitare controlli ad opera dell'autorità marittima, nella riduzione di pratiche burocratiche.

Cass. pen., sez. IV, 19 febbraio 2021 n. 6490; pres. Ciampi, rel. Ranaldi, p.m. Perelli; in *Dir. mar.* 2021, 369.

* * *

Il mancato svolgimento di consulenza tecnica d'ufficio nel giudizio di primo grado determina la nullità della sentenza resa in tale giudizio. Tuttavia, qualora la consulenza venga poi espletata nel giudizio di appello, la causa non deve essere rimessa in primo grado.

L'armatore di una nave è responsabile del sinistro, consistente nell'incaglio e successivo affondamento, qualora il comandante abbia imprudentemente intrapreso la manovra di ingresso in porto di notte, con visibilità scarsa e condizioni atmosferiche avverse, pur dovendo essere consapevole del non funzionamento dei fanali di ingresso e della presenza di una meda semisommersa non segnalata.



App. Palermo 30 settembre 2020; pres. Novara, rel. Barone; *Ingargiola & C. s.n.c.* (avv. G. Burzotta e M. Chirco) c. *Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare* e *Ministero della difesa* e *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*; in *Dir. mar.* 2021, 399, con nota di C. Uva.

* * *

Il privilegio speciale di cui all'art. 552 n. 6 c. nav. può essere invocato in relazione ai crediti scaturenti da negozi comunque riferibili al comandante, ancorché stipulati da terzi quali mandatari o agenti autorizzati.

L'art. 51 l. fall. non è ostativo al sequestro conservativo, in forza di privilegio speciale, di una nave di proprietà di un terzo e locata a scafo nudo al debitore fallito (e ciò neppure in caso di autorizzazione all'esercizio provvisorio dell'impresa).

In caso di fallimento del debitore, il divieto di azioni esecutive individuali e la disciplina del concorso non pongono alcun ostacolo all'espropriazione di una nave di proprietà di un terzo e gravata da privilegio speciale.



Trib. Ravenna 5 febbraio 2020; g.d. Gilotta; *Neptune s.r.l.* (avv. R. Ridolfi) c. *Garanti Finansal Kiralama a.s.* e *Fallimento Ft. Genoa Tankers s.r.l.* (avv. Filippo Cassola); in *Dir. mar.* 2021, 416.

✘ ✘ ✘

DEMANIO



È costituzionalmente illegittimo, per violazione dell'art. 117, secondo comma, lett. e, Cost., l'art. 1 l. reg. Calabria n. 46 del 2019, il quale – modificando l'art. 14, comma 2, l. reg. Regione Calabria n. 17 del 2005 – consente, nelle more dell'approvazione del piano comunale di spiaggia, oltre al rilascio della concessione, anche il rinnovo pluriennale delle concessioni demaniali esistenti. Tale norma, eliminando il previgente limite annuale del rinnovo, introduce una fattispecie di proroga sostanzialmente automatica e per periodi del tutto indeterminati in favore di un unico titolare, in deroga alla disciplina generale di cui all'art. 18, comma 3-bis, l. reg. Calabria n. 17 del 2005 che – nulla prevedendo quanto all'ipotesi del mero rinnovo delle concessioni esistenti – subordina i procedimenti di rilascio delle nuove concessioni demaniali marittime a procedure a evidenza pubblica conformi ai principi, comunitari e statali, di tutela della concorrenza.

Secondo costante giurisprudenza costituzionale, la disciplina delle concessioni su beni demaniali marittimi investe diversi ambiti materiali, attinenti tanto alle competenze legislative statali quanto a quelle regionali. Tuttavia, i criteri e le modalità di affidamento di tali concessioni debbono essere stabiliti nell'osservanza dei principi della libera concorrenza recati dalla normativa statale e dell'Unione europea, con conseguente loro attrazione nella competenza esclusiva statale di cui all'art. 117, secondo comma, lett. e, Cost., che rappresenta sotto questo profilo un limite insuperabile alle pur concorrenti competenze regionali.

C. cost. 29 gennaio 2021 n. 10; pres. Coraggio, red. Viganò; *Presidente Consiglio dei ministri* (avv. St. P. Palmieri) c. *Regione Calabria* (avv. D. Gullo); *supra*, 983, con nota di A.L.M. SIA.

* * *



In caso di affidamento di concessioni demaniali marittime non sussiste l'obbligo di legge di procedere nelle forme tipiche della procedura ad evidenza pubblica previste per i contratti di appalto della pubblica amministrazione tra le quali va annoverata la previa determinazione dei criteri di valutazione delle offerte. Ciò si giustifica col fatto che il modello di procedura comparativa delineato dagli art. 37 c. nav. e 18 reg. nav. mar. contempla l'ipotesi di una domanda che perviene dal mercato privato al contrario dell'ipotesi tipica dei contratti pubblici in cui è l'amministrazione a rivolgersi al mercato.

L'utilizzabilità dello schema di cui all'art. 37 c. nav. non è preclusa dal fatto che la specifica disposizione del regolamento locale per l'uso del demanio marittimo stabilisca che il gestore del bene demaniale marittimo deve essere individuato mediante procedura di assegnazione con evidenza pubblica; ciò in quanto l'evidenza pubblica non può essere ragguagliata al solo *modus procedendi* della contrattualistica pubblica, essendo assicu-

rata anche dal modello procedimentale previsto dagli art. 37 c. nav. e 18 reg. nav. mar., attraverso il meccanismo pubblicitario ed accresciuti oneri istruttori e motivazionali.

Cons. St., sez. V, 9 dicembre 2020 n. 7837; pres. Franconiero, est. Bottiglieri; *Comune di Piombino* (avv. R. Grassi) c. *M. Zucconi* (avv. P. Barabino); supra, 999, con nota di F. MANCINI.

* * *

In materia di demanio marittimo, integra il reato di cui all'art. 1161 c. nav. la realizzazione di innovazioni non autorizzate (tettoie, pedane, strutture in parte coperte utilizzate in un parcheggio allestito presso uno stabilimento balneare) da parte del concessionario in area demaniale sottoposta a vincolo paesaggistico, a nulla rilevando la natura stagionale di tali opere, posto che per innovazioni non autorizzate si devono intendere tutte quelle opere che, indipendentemente dai materiali utilizzati e dal loro stabile ancoraggio al suolo, sono idonee a modificare i beni del demanio marittimo ovvero ad incidere sul loro uso. Pertanto, la realizzazione dell'innovazione costituisce manifestazione di una facoltà che, avendo ad oggetto un bene della collettività, non solo non appartiene alle prerogative del singolo privato, ma deve essere soggetta al controllo preventivo da parte di chi istituzionalmente è preposto alla tutela del bene demaniale e all'uso che se ne fa.



Cass. pen., sez. VII, 6 novembre 2020 n. 14429; pres. Di Nicola, rel. Aceto; *M. Malinti*.

* * *

In materia di demanio marittimo, integra il reato di abusiva occupazione del suolo demaniale (art. 54 e 1161 c. nav.) la condotta del concessionario che, in virtù di una concessione scaduta, abbia destinato l'area demaniale a solarium mediante posa di ombrelloni e lettini, essendo irrilevante il fatto che il bene fosse astrattamente fruibile anche da parte di terzi stante la pacifica limitazione al godimento di tutti i consociati in ragione delle modalità di occupazione.



Cass. pen., sez. IV, 28 gennaio 2021 n. 17114; pres. Dovere, rel. Bellini, p.m. Perelli; *M.G.*

* * *

In tema di ICI, ai fini del classamento di un immobile nella categoria E, come previsto dall'art. 2, comma 40, del d.l. n. 262 n. 2006, convertito dalla l. n. 286 del 2006, è ne-



cessario che lo stesso presenti caratteristiche tipologico-funzionali tali da renderlo estraneo ad ogni uso commerciale o industriale, con la conseguenza che le aree portuali non sono classificabili in detta categoria se in concreto destinate a tali finalità, fatta salva l'applicazione, a decorrere dal 1 gennaio 2020, dell'art. 1, comma 578, della l. n. 205/17, secondo cui le banchine, le aree portuali scoperte ed i relativi depositi strettamente funzionali (in base all'autorizzazione rilasciata dall'autorità portuale) alle operazioni ed ai servizi portuali non doganali «costituiscono immobili a destinazione particolare, da censire in catasto nella categoria E/1, anche se affidati in concessione a privati». Ciò in quanto l'imposizione ICI sulle aree portuali è fondata sul criterio della funzione (attività libero-imprenditoriale) e non sul criterio di ubicazione, con la conseguenza che il censimento catastale delle stesse impone l'accertamento non già della loro localizzazione, bensì dell'esercizio dell'attività secondo parametri imprenditoriali restando invece irrilevante l'interesse pubblico al suo svolgimento. Pertanto, gli immobili detenuti in regime di concessione demaniale da parte di una società terminalista e utilizzati per lo stoccaggio delle merci in transito in area portuale non possono essere classificati nella categoria E.

Cass., sez. VI, 25 marzo 2021 n. 8406; pres. Greco, rel. Lo Sardo; Agenzia delle entrate c. *Civitavecchia Fruit & Forest Terminal s.p.a.* (avv. C. Papale).

* * *



La controversia avente ad oggetto l'ingiunzione di pagamento relativa a canoni demaniali risarcitori, emessa per l'occupazione di aree del demanio idrico su cui insistono infrastrutture di rete di telecomunicazioni, spetta alla giurisdizione ordinaria del tribunale regionale delle acque pubbliche (e non a quella amministrativa del medesimo tribunale), rientrando, d'altronde, sul piano generale nella competenza del giudice specializzato la controversia che incida comunque, direttamente o indirettamente, sugli interessi pubblici connessi al regime delle acque.

L'attraversamento del demanio idrico da parte delle infrastrutture di comunicazione elettronica gestito dalle Regioni non è soggetto al pagamento di oneri o canoni che non siano previsti dal codice delle comunicazioni elettroniche o da una legge statale ad esso successiva.

Cass., sez. un., 25 marzo 2021 n. 8503; pres. Travaglino, rel. Perrino, p.m. Capasso; Consorzio di bonifica *Pianura friulana* (avv. L. Mazzeo e L. Ponti) c. *Telecom Italia s.p.a.* (avv. P. Ferraris e E. Robaldo).

* * *

In materia di concessioni di grande derivazione di acqua per uso idroelettrico, vige la regola, introdotta dall'art. 12 del d.lgs. n. 79 del 1999 e ribadita dall'art. 37 del d.l. n. 83 del 2012, conv., con modificazioni dalla l. n. 134 del 2012, che subordina il rilascio di una nuova concessione alla indizione di una gara ad evidenza pubblica, salva l'applicazione del regime transitorio previsto dal detto art. 12, comma 8-bis, secondo cui compete al concessionario uscente la gestione della concessione scaduta nelle more della definizione della gara; pertanto, nell'ipotesi di silenzio della p.a. sulla domanda di nuova concessione formulata da un terzo interessato, sussiste la legittimazione all'impugnazione del concessionario uscente al fine di contestare il mancato avvio della procedura ad evidenza pubblica.



Cass., sez. un., 26 marzo 2021 n. 8567; pres. Travaglino, rel. Perrino; *Eisackwerk s.r.l.* (avv. M. Bettoni, F. Bellaia e A. Von Walther) c. *A2A s.p.a.* (avv. G. Mazzullo e F. Todarello) e c. *Edison s.p.a.* (avv. R. Chiummiento e A. Travi) e c. *Enel Produzione s.p.a.* (avv. I. Conte e E. Conte) e c. *Regione Lombardia* (avv. M. Cederle).

* * *

I provvedimenti con cui l'Agenzia del demanio, in attuazione dell'art. 6, comma 2-bis, d.l. n. 80 del 2004, individua segnatamente gli esatti confini delle aree demaniali costituiscono atti amministrativi e, pertanto, non valendo per essi il principio iura novit curia, spetta a colui che ritiene che un determinato fondo si collochi all'interno di un'area sdemanializzata provare l'avvenuta sdemanializzazione per effetto dei suddetti provvedimenti attuativi.



Cass., sez. III, 2 aprile 2021 n. 9203; pres. De Stefano, rel. Rossetti; *Caldarelli P., C. Manganesi* (avv. G. Di Giandomenico, E.A. Giacobone e B. Izzi) c. *Agenzia delle entrate* c. *Agenzia del demanio*.

✂ ✂ ✂

DIRITTO PROCESSUALE

Ai sensi dello art. 7, par. 4 del reg. n. 1315/2013/UE, relativo allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, l'attuazione dei progetti d'interesse comune, ai fini della realizzazione della predetta rete, resta pur sempre subordinata al rispetto delle procedure giuridiche nazionali, la cui inosservanza è censurabile dinanzi al giudice amministrativo, essendo l'amministrazione tenuta comunque a conformarsi ai canoni di logicità, ragionevolezza ed adeguatezza dell'istruttoria che presiedono all'esercizio della discrezionalità amministrativa, e restando quindi il suo operato sindacabile sotto il profilo dell'evidente illogicità o manifesta incongruenza rispetto ai presupposti di fatto considerati.



Cass., sez. un., 4 febbraio 2021 n. 2604; pres. Tirelli, rel. Mercolino; *Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova s.p.a.* (avv. R. Villata, C. Guccione e M. Ferrante) c. *Zuccolo G. e altri* (avv. G. Falcon, C. Ferrazzi e F. Scafarelli), *C.I.P.E., Presidenza del Consiglio dei ministri, M.I.T., M.A.T.T.M., M.B.A.C., M.E.F., Regione Veneto e Provincia autonoma di Trento.*

Cass., sez. un., 4 febbraio 2021 n. 2605; pres. Tirelli, rel. Mercolino; *Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova s.p.a.* (avv. R. Villata, C. Guccione e M. Ferrante) c. *Comune di Besenello* (avv. G. Falcon, C. Ferrazzi e F. Scafarelli), *C.I.P.E., Presidenza del Consiglio dei ministri, M.I.T., M.A.T.T.M., M.B.A.C., M.E.F., Regione Veneto e Provincia autonoma di Trento.*

* * *



Il sub-vettore, esercitando l'azione verso il mittente originario ai sensi dell'art. 7-ter del d.lgs. n. 286/2005, non viola la par condicio creditorum né lede i diritti degli altri creditori, perché non consegue il pagamento con risorse appartenenti alla massa fallimentare; al contrario, rivolgendosi ad altro soggetto verso cui la legge gli riconosce azione, avvantaggia i creditori concorsuali, perché si sottrae al concorso e rinuncia ad essere soddisfatto con somme della procedura.

Trib. Monza 1° febbraio 2021; g.u. De Giorgio; *Coca Cola Hbc Italia s.r.l.* (avv. G. Di Masi e M. Mairov) c. *AP Logistics s.r.l.* (avv. S. Oggiano) e *Number 1 Logistics Group s.p.a.* (avv. M. Meroni e F. Plescia).

* * *



L'art. 15.4 della convenzione ONU di Palermo del 2000 in tema di contrasto alla criminalità organizzata transnazionale non è norma autoapplicativa («self-executing») e pertanto il solo ordine di esecuzione, in assenza di normativa di attuazione con la quale lo Stato si avvalga della facoltà ivi prevista di adottare norme che prevedano la procedibilità di reati commessi integralmente all'estero, non vale a fondare la giurisdizione italiana a norma dell'art. 7, n. 5 c.p.

In relazione al reato di cui agli art. 1, 2 e 4 della l. n. 895/1967, consistente nella cessione illegale di armi da guerra in violazione delle disposizioni in tema di embargo nei confronti della Libia, sussiste la giurisdizione italiana a norma dell'art. 10 c.p. quando vi sia la richiesta del Ministero della giustizia e l'indagato si trovi nel territorio dello Stato.

Cass. pen., sez. I, 1° luglio 2020 n. 19762; pres. Siani, rel. Magi; *Y.T.* (avv. C. Fumagalli); in *Dir. mar.* 2021, 353, con nota di D. MANDRIOLI.

* * *

In tema di controversie individuali di lavoro marittimo, la competenza territoriale del giudice deve individuarsi in base ai criteri di collegamento fissati dall'art. 603 c. nav., poiché essa conserva vigore per quanto attiene ai criteri di determinazione della competenza territoriale, non essendo stata abrogata, né esplicitamente, né implicitamente, dalla l. n. 533 del 1973 sulla disciplina delle controversie di lavoro, e non in base a quanto previsto dall'art. 643 c. nav., che disciplina la competenza del giudice dell'esecuzione forzata di navi o galleggianti.



Qualora l'armatore proponga opposizione all'esecuzione avverso il pignoramento di una nave, in conseguenza di controversia individuale di lavoro marittimo, è competente il giudice del lavoro, ai sensi del 1° comma dell'art. 618-bis c.p.c. e l'individuazione del giudice territorialmente competente deve essere effettuata in base ai criteri fissati dall'art. 603 c. nav.

Cass., sez. VI, 3 marzo 2021 n. 5725; pres. Doronzo, rel. Leone, p.m. Celeste; *P. Spedicati* (avv. A. Citarella) c. *Costa Crociere s.p.a.* (avv. E. Morrico, A. Paroletti e C. Paroletti).

* * *

Ai fini del riparto di competenza fra giudice ordinario e tribunale regionale, il criterio di discriminare sta nella necessità o meno di indagini tecniche per stabilire se l'area di terreno della cui natura pubblica si discute rientri nel demanio idrico fluviale o lacuale, senza che rilevi che la questione abbia carattere pregiudiziale o meramente incidentale o sia stata proposta in via di eccezione, in quanto solo ove non sia necessaria una siffatta indagine sussiste la competenza del giudice ordinario; pertanto, il criterio che discrimina la competenza tra giudice ordinario e organo specializzato deve essere individuato da un lato nell'incidenza, diretta o indiretta, della questione dedotta in giudizio sugli interessi pubblici connessi al regime delle acque, e quindi alla definizione dei limiti dell'alveo e/o delle sponde di corsi d'acqua pubblici, e dall'altro lato nel carattere tecnico delle indagini necessarie a tale accertamento.



Cass., sez. VI, 24 marzo 2021 n. 8269; pres. Lombardo, rel. Besso Marcheis, p.m. Ceste; *Villa d'Este s.p.a.* (avv. C. Persichelli e S. Lazzarini) c. *Agenzia del demanio.*

* * *

La controversia avente ad oggetto l'ingiunzione di pagamento relativa a canoni demaniali risarcitori, emessa per l'occupazione di aree del demanio idrico su cui insistono infrastrutture di rete di telecomunicazioni, spetta alla giurisdizione ordinaria del tribunale regionale delle acque pubbliche (e non a quella amministrativa del medesimo tribu-




nale), rientrando, d'altronde, sul piano generale nella competenza del giudice specializzato la controversia che incida comunque, direttamente o indirettamente, sugli interessi pubblici connessi al regime delle acque.

L'attraversamento del demanio idrico da parte delle infrastrutture di comunicazione elettronica gestito dalle regioni non è soggetto al pagamento di oneri o canoni che non siano previsti dal codice delle comunicazioni elettroniche o da una legge statale ad esso successiva.

Cass., sez. un., 25 marzo 2021 n. 8503; pres. Travaglini, rel. Perrino, p.m. Capasso; *Consorzio di bonifica Pianura friulana* (avv. L. Mazzeo e L. Ponti) c. *Telecom Italia s.p.a.* (avv. P. Ferraris e E. Robaldo).


* * *

 *Il mancato svolgimento di consulenza tecnica d'ufficio nel giudizio di primo grado determina la nullità della sentenza resa in tale giudizio. Tuttavia, qualora la consulenza venga poi espletata nel giudizio di appello, la causa non deve essere rimessa in primo grado.*

L'armatore di una nave è responsabile del sinistro, consistente nell'incaglio e successivo affondamento, qualora il comandante abbia imprudentemente intrapreso la manovra di ingresso in porto di notte, con visibilità scarsa e condizioni atmosferiche avverse, pur dovendo essere consapevole del non funzionamento dei fanali di ingresso e della presenza di una meda semisommersa non segnalata.

App. Palermo 30 settembre 2020; pres. Novara, rel. Barone; *Ingargiola & C. s.n.c.* (avv. G. Burzotta e M. Chirco) c. *Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero della difesa e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

* * *

 *Una nave concessa in locazione a scafo nudo ad una società poi dichiarata fallita, ma autorizzata alla continuazione dell'attività, fa parte dell'azienda di detta società e non può quindi essere oggetto di sequestro conservativo a norma dell'art. 51 l. fall.*

Trib. Genova 6 settembre 2019; g.d. Spera; *Ocean Connect Marine UK Ltd.* (avv. E. Vergani e M. Mastropasqua) c. *Fallimento Ft. Genoa Tankers s.r.l.* (avv. F. Cassola); in *Dir. mar.* 2021, 403, con nota di G. DUCA.

* * *

Il privilegio speciale di cui all'art. 552 n. 6 c. nav. può essere invocato in relazione ai crediti scaturenti da negozi comunque riferibili al comandante, ancorché stipulati da terzi quali mandatari o agenti autorizzati.

L'art. 51 l. fall. non è ostativo al sequestro conservativo, in forza di privilegio speciale, di una nave di proprietà di un terzo e locata a scafo nudo al debitore fallito (e ciò neppure in caso di autorizzazione all'esercizio provvisorio dell'impresa).

In caso di fallimento del debitore, il divieto di azioni esecutive individuali e la disciplina del concorso non pongono alcun ostacolo all'espropriazione di una nave di proprietà di un terzo e gravata da privilegio speciale.

Trib. Ravenna 5 febbraio 2020; g.d. Gilotta; *Neptune s.r.l.* (avv. R. Ridolfi) c. *Garanti Finansal Kiralama as e Fallimento Ft. Genoa Tankers s.r.l.* (avv. F. Cassola); in *Dir. mar.* 2021, 416.

* * *

Sussiste la giurisdizione del Tribunale arbitrale prevista per le controversie relative alla interpretazione o all'applicazione della convenzione sul diritto del mare in una controversia circa la individuazione dello Stato legittimato ad esercitare la giurisdizione in ordine all'Incidente del 15 febbraio 2012.

Sussiste la giurisdizione del Tribunale arbitrale anche in relazione questione della immunità dei due militari italiani in quanto eccezione rispetto ad un eventualmente esistente diritto di esercizio della giurisdizione e quindi questione preliminare o incidentale rispetto alla individuazione dello Stato dotato di giurisdizione.

In caso di illecito iniziato in una imbarcazione e terminato in altra imbarcazione è applicabile il principio di territorialità obiettiva e in base alla regola della giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera di cui all'art. 92 della convenzione sul diritto del mare sussiste la giurisdizione concorrente dei due Stati di bandiera.

L'Incidente di navigazione di cui all'art. 97 della Convenzione sul diritto del mare che prevede, rispetto al capitano e ad ogni altra persona al servizio della nave, la giurisdizione penale e disciplinare esclusiva dello Stato di bandiera o dello Stato nazionale, consiste in un evento che si verifica in relazione al movimento e alla manovra di una nave e che causa una qualche forma di grave danno o lesione alle navi interessate, al carico o agli individui a bordo.

La c.d. tort exception, anche ove riconosciuta come vigente in base al diritto internazionale consuetudinario, è comunque invocabile solo in caso di presenza degli autori nel territorio dello Stato al momento della commissione dell'atto illecito ed è pertanto inapplicabile al caso di specie.

Sussiste l'immunità dalla giurisdizione dei due militari italiani in relazione agli atti commessi nel corso dell'Incidente del 15 febbraio 2012 in quanto l'immunità degli Stati



officials è una regola consolidata del diritto internazionale consuetudinario, i due militari italiani nel corso dell'incidente erano State officials nell'esercizio delle funzioni ed è pertanto precluso e deve cessare l'esercizio della giurisdizione nei loro confronti da parte dell'India.

È ammissibile la domanda riconvenzionale proposta dall'India in quanto riguardando l'interpretazione o l'applicazione di alcune disposizioni della convenzione rientra nella giurisdizione del Tribunale arbitrale ed è direttamente connessa alla domanda dello Stato attore in quanto derivante direttamente dall'incidente del 15 febbraio 2012 che costituisce il fondamento della domanda dell'Italia.


Va accolta la domanda riconvenzionale proposta dall'India in ordine alla violazione da parte dell'Italia della libertà di navigazione dell'India mediante interferenza sulla navigazione del peschereccio «St. Antony», ancorché privo di registrazione.

L'accertamento da parte del Tribunale arbitrale della violazione degli interessi non materiali dello Stato di bandiera costituisce una riparazione dell'illecito nella forma della soddisfazione.

Stante l'impossibilità di restituzione rispetto alle perdite di vite umane, lesioni personali, danni materiali a cose (peschereccio incluso) e danno morale per il comandante ed equipaggio è dovuto indennizzo quale riparazione dell'illecito.

Tribunale arbitrale costituito in base all'Annesso VII alla convenzione sul diritto del mare 21 maggio 2020; pres. Golitsyn; *Italia c. India Nave «Enrica Lexie»*; in *Dir. mar.* 2021, 334, con nota di A. CANNONE.


* * *



Una procedura concorsuale aperta in Italia produce automaticamente i suoi effetti in Francia in base al reg. (UE) n. 2015/848; pertanto trova applicazione l'art. 51 l. fall. che, in mancanza di un privilegio speciale, impedisce il sequestro di una nave che, anche se non di proprietà della società fallita, viene da questa utilizzata in forza di un contratto di locazione a scafo nudo.

Tribunal de Commerce de Salon de Provence 12 luglio 2019; giudice Marcant; *Ocean Connect Marine UK Ltd. c. Fallimento Ft. Genoa Tankers s.r.l.*

* * *



La regola giurisprudenziale che consente la vendita giudiziale della nave in pendenza della causa di merito quando vi sia contumacia del debitore può essere applicata anche quando il debitore, pur costituendosi in giudizio, dichiara di non contestare il credito, al fine di evitare l'accumulo di costi ed il deprezzamento della nave, con conseguente diminuzione del recupero per i creditori.

Bhagwan Marine Pty. ltd. c. The Ship «Teras Bandicot»; giudice McKerracher; **Federal Court of Australia 14 ottobre 2020.**

* * *

In materia di contratto di viaggio, studio e soggiorno, stipulato dai genitori nei confronti del figlio, in difetto di espresse previsioni convenzionali, il figlio, in quanto terzo beneficiario delle prestazioni contrattuali, secondo lo schema del contratto a favore di terzo ex art. 1414 c.c., è l'unico legittimato ad agire – con l'azione di risoluzione del contratto e di risarcimento danni – per ottenere, a fronte dell'inadempimento del promittente, la prestazione attribuita ove il contratto sia idoneo a fargli acquisire il relativo diritto senza necessità di un'attività esecutiva del promittente medesimo. Ne segue che, di fronte all'inadempimento da parte del promittente alla prestazione attribuita al terzo come oggetto del diritto conferitogli, non è configurabile in capo allo stipulante un diritto alla risoluzione del contratto a favore del terzo, perché detto inadempimento non concerne tale contratto, ma il rapporto originato dall'attribuzione al terzo del diritto.



Cass., sez. III, 22 aprile 2021 n. 10692; pres. Travaglino, rel. Moscarini, p.m. Pepe; *H. Marchetti* (avv. H-M. Egger e H. Clementi) c. *I. Holzner* (avv. G. Wielander) e *S. Lanbacher, Mundolengua in liquidazione s.c.*

* * *

GARANZIE

Il soggetto che intenda avvalersi del privilegio speciale sul carico di cui all'art. 561 n. 4 c.nav. deve dimostrare, non solo di essere il vettore in base alla polizza di carico, ma anche che dalla stessa polizza di carico si possano ragionevolmente desumere i termini e l'entità del credito, cosa che non avviene quando la polizza rechi solamente la dicitura «freight payable as per charter party dated», senza però identificare tale charter party.



App. Venezia 10 luglio 2018; pres. Di Francesco, rel. Santoro; *Superbeton s.p.a.* (avv. R. Longanesi Cattani) c. *Hebei Pride Shipping Company ltd.* (avv. M. Riccomagno e G. Duca); in *Dir. mar.* 2021, 379, con nota di M. BURZACCHI.

* * *

IMPRESE DI NAVIGAZIONE E TRASPORTO



La determinazione del mercato rilevante, ai fini dell'accertamento di un eventuale abuso di posizione dominante, implica un accertamento in fatto sia in relazione al prodotto, sia per area geografica. Tale valutazione è, in linea di massima, riservata all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e non può essere sostituita da una diversa valutazione del giudice amministrativo, salvo nei casi in cui essa presenti vizi di travisamento dei fatti, vizi logici o vizi di motivazione.

Deve ritenersi corretta una determinazione del mercato rilevante nel settore dei trasporti di merce via mare, che sia fondata su (i) l'individuazione e la descrizione delle rotte con riferimento alle quali è distribuito il traffico tra la Sardegna e l'Italia continentale, (ii) la definizione dell'offerta di trasporto marittimo, (iii) la descrizione della domanda di servizi di trasporto marittimo, (iv) le modalità operative delle società di logistica che utilizzano i servizi di trasporto marittimo, (v) la tipologia delle merci ed i relativi tempi di consegna.

Al fine di valutare la sussistenza di una posizione dominante nel mercato dei trasporti marittimi di merci è corretto tenere conto dei seguenti parametri indicati dalla giurisprudenza comunitaria: (i) il permanere di una differenza significativa tra la quota dell'impresa dominante e quella del principale concorrente, (ii) il possesso di una capacità e di una frequenza dei servizi maggiore, (iii) l'esistenza di una sviluppata rete di collegamenti, (iv) l'esistenza di vantaggi competitivi in capo alla società, (v) il possesso dell'esperienza acquisita sul mercato.

Il carattere abusivo di un comportamento, ai fini dell'art. 102 TFUE, non è escluso dalla sua conformità ad altre normative, dal momento che gli abusi di posizione dominante consistono, per lo più, in comportamenti leciti alla luce di altri settori dell'ordinamento. Resta necessaria, ad integrare l'illecito anti concorrenziale, la presenza di un intento escludente, che si aggiunge alla sommatoria di comportamenti altrimenti leciti.

Costituisce abuso di posizione dominante il boicottaggio diretto delle imprese clienti «infedeli», consistente nel ripetuto ingiustificato rifiuto di imbarco, nel recesso dai contratti in essere e nel costante peggioramento delle condizioni commerciali.

Cons. St., sez. VI, 1° aprile 2021 n. 02727; pres. Santoro, est. Toschei; *Moby s.p.a. e Compagnia Italiana di Navigazione – C.I.N.* (avv. S. Sticchi Damiani, M. Monteduro, B. Carnevale, P. Fattori e S. Spagnuolo) c. *Autorità garante della concorrenza e del mercato e Nuova Logistica Lucianu s.r.l.* (avv. F. Iacovone e C. Chiofalo), *Grimaldi Euromed s.p.a.* (avv. F. Sciaudone e A. Neri) e *Grandi Trasporti Marittimi* (avv. G. Fabrizi, A. Molinaro e F. Pinto).

INQUINAMENTO DEL MARE

La domanda del Ministero dell'ambiente per il recupero delle spese di antinquinamento non ha natura risarcitoria e richiede la prova dell'effettivo esborso di tali somme.



App. Palermo 30 settembre 2020; pres. Novara, rel. Barone; *Ingargiola & C. s.n.c.* (avv. G. Burzotta e M. Chirco) c. *Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero della difesa e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI

Ferma l'ampia discrezionalità del Ministero per i beni e le attività culturali nell'individuazione dei beni da sottoporre a vincolo di interesse culturale, occorre in ogni caso operare, dandone conto nel provvedimento di apposizione del vincolo e nell'allegata relazione storico-artistica, una congrua valutazione comparativa tra l'interesse culturale e i rilevanti interessi pubblici, come quelli di rango primario alla sicurezza – intesa come safety e security – ed all'efficienza operativa aeroportuale, a cui l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è preposto, in maniera idonea a giustificare l'apposizione del vincolo non solo agli edifici ma anche alle aree inedificate del sedime aeroportuale, piste di volo e recinzione. In mancanza, pertanto, di una specifica motivazione e ponderazione di interessi non si giustifica l'estensione generalizzata del regime autorizzatorio culturale sull'intero sedime aeroportuale, che costituisce un aggravio procedimentale per la sicurezza delle attività.



TAR Friuli Venezia Giulia, sez. I, 3 giugno 2021 n. 177; pres. Settesoldi, est. Ricci; *ENAC* (avv. M. Di Giugno e A. Ciani) c. *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, Comune di Gorizia, Comune di Savogna d'Isonzo, Aeroporto Amedeo duca d'Aosta di Gorizia s.c.p.a. e Agenzia del Demanio;* *supra*, 1059, con nota di G. MASTRANDREA.

LAVORO NELLE IMPRESE

Nelle aziende addette ai pubblici servizi di trasporto, per le quali opera il regime previdenziale speciale introdotto dal d.lgs. 29 giugno 1996, n. 414, un addetto al personale viaggiante ultrasessantenne in possesso del requisito anagrafico per il conseguimento della pensione di vecchiaia anticipata, previsto al raggiungimento di un'età ridotta di 5 anni rispetto a quella tempo per tempo in vigore nel regime generale obbligatorio, non può essere licenziato ai sensi dell'art. 4, co. 2, l. 108/1990 in presenza di una volontà




espressa del lavoratore medesimo volta a non accedere al pensionamento anticipato ed a permanere in servizio.

Cass., sez. lav., 23 aprile 2021 n. 10883; pres. Tria, rel. Cinque, p.m. Celeste; *CLP Sviluppo Industriale s.p.a.* (avv. F. Mutarelli e M.M. Mutarelli) c. *Gravina D.* (avv. P. Boer e D. Abbate).

Cass., sez. lav., 23 aprile 2021 n. 10884; pres. Tria, rel. Cinque, p.m. Celeste; *CLP Sviluppo Industriale s.p.a.* (avv. G. Tussino e S. Nappi) c. *Mosca G.* (avv. P. Boer e D. Abbate).

* * *




L'art. 17 del r.d.l. n. 2328 del 1923, nella parte in cui prevede, per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto in concessione, che si computa come lavoro effettivo «la metà del tempo impiegato per recarsi, senza prestare servizio, con un mezzo gratuito di servizio in viaggi comandati da una località ad un'altra per prendere servizio o fare ritorno a servizio compiuto», deve interpretarsi intendendo per «viaggio comandato» ogni trasferimento inevitabile per l'organizzazione dei turni derivante da disposizione aziendale, effettuato sia con mezzo gratuito di servizio sia con proprio mezzo di trasporto con onere di spesa a carico del lavoratore. A tal fine, il computo del tempo di viaggio presuppone che non vi sia coincidenza del luogo di inizio con quello di cessazione del lavoro giornaliero e che tale circostanza sia determinata non da una scelta del lavoratore, bensì, in via esclusiva, da una necessità logistica aziendale, restando irrilevante la scelta del mezzo usato per lo spostamento. Concorrendo tali condizioni, il lavoratore può ottenere il riconoscimento del diritto previsto dalla suddetta norma, il cui fondamento è insito nell'esigenza di compensare il tempo necessario al menzionato spostamento indotto dall'organizzazione del lavoro riconducibile all'azienda.

Cass., sez. lav., 29 aprile 2021 n. 11338; pres. Raimondi, rel. Negri della Torre, p.m. Celeste; *Argenio E. e altri* (avv. M. Mocella) c. *C.T.I.-ATI Compagnia Trasporti Irpini s.p.a.* (avv. G. Fontana).

✕ ✕ ✕

LAVORO NELLE INFRASTRUTTURE



Gli art. 49 e 56 TFUE devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a una normativa nazionale che obbliga persone o imprese che intendano esercitare attività portuali in una zona portuale, comprese attività estranee al carico e allo scarico di navi in senso stretto, a ricorrere esclusivamente a lavoratori portuali riconosciuti come tali conformemente alle condizioni e alle modalità fissate in applicazione di tale normativa,

purché dette condizioni e modalità, da un lato, si basino su criteri oggettivi, non discriminatori, predeterminati e che consentano ai lavoratori portuali di altri Stati membri di dimostrare di soddisfare, nel loro Stato di origine, requisiti equivalenti a quelli applicati ai lavoratori portuali nazionali e, dall'altro, non stabiliscano un contingente limitato di lavoratori che possono essere oggetto di un simile riconoscimento.

Gli art. 45, 49 e 56 TFUE devono essere interpretati nel senso che essi ostano a una normativa nazionale in forza della quale: – il riconoscimento dei lavoratori portuali è di competenza di una commissione amministrativa paritetica, composta da membri designati dalle organizzazioni di datori di lavoro e dalle organizzazioni di lavoratori; – tale commissione decide anche, in funzione del fabbisogno di manodopera, se i lavoratori riconosciuti debbano o meno essere inseriti in un contingente di lavoratori portuali, fermo restando che, per i lavoratori portuali non inseriti in tale contingente, la durata del loro riconoscimento è limitata alla durata del loro contratto di lavoro, di modo che per ogni nuovo contratto da essi concluso deve essere avviata una nuova procedura di riconoscimento; e – non è previsto alcun termine massimo entro il quale detta commissione deve deliberare.

Gli art. 45, 49 e 56 TFUE devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a una normativa nazionale ai sensi della quale un lavoratore, a meno che non possa dimostrare di soddisfare in un altro Stato membro condizioni equivalenti, per essere riconosciuto come lavoratore portuale deve: essere dichiarato idoneo al lavoro portuale dal punto di vista medico da un servizio esterno per la prevenzione e la protezione sul lavoro a cui aderisce un'organizzazione a cui tutti i datori di lavoro attivi nella zona portuale interessata sono obbligati ad aderire; superare i test psicotecnici realizzati dall'organo a tal fine designato da tale organizzazione di datori di lavoro; - seguire per tre settimane corsi preparatori relativi alla sicurezza sul lavoro e diretti all'acquisizione di una qualifica professionale; e superare la prova finale, nei limiti in cui l'incarico affidato all'organizzazione di datori di lavoro; e, se del caso, ai sindacati dei lavoratori portuali riconosciuti nella designazione degli organi incaricati di effettuare simili esami, test o prove non sia tale da rimettere in discussione il carattere trasparente, obiettivo e imparziale dei medesimi.

Gli art. 45, 49 e 56 TFUE devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a una normativa nazionale in forza della quale i lavoratori portuali, riconosciuti come tali conformemente al regime legale loro applicabile prima dell'entrata in vigore di tale normativa, conservano, in applicazione di quest'ultima, la qualità di lavoratori portuali riconosciuti e sono inseriti nel contingente di lavoratori portuali previsto dalla suddetta normativa.

Gli art. 45, 49 e 56 TFUE devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a una normativa nazionale che prevede che il trasferimento di un lavoratore portuale nel contingente di lavoratori di una zona portuale diversa da quella in cui ha ottenuto il suo riconoscimento sia soggetto a condizioni e modalità stabilite da un contratto collettivo

di lavoro, purché queste ultime risultino necessarie e proporzionate tenuto conto dell'obiettivo di garantire la sicurezza in ogni zona portuale, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

Gli art. 45, 49 e 56 TFUE devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a una normativa nazionale che prevede che i lavoratori logistici devono possedere un «certificato di sicurezza», emesso su presentazione della loro carta d'identità e del loro contratto di lavoro e le cui modalità di emissione, nonché la procedura da seguire per il suo ottenimento, siano stabilite da un contratto collettivo di lavoro, purché le condizioni per il rilascio di un simile certificato siano necessarie e proporzionate rispetto all'obiettivo di garantire la sicurezza nelle zone portuali e la procedura prevista per il suo ottenimento non imponga oneri amministrativi irragionevoli e sproporzionati.

C. giust. UE 11 febbraio 2021, cause C-407/19 e C-471/19; pres. e rel. Vilaras, avv. gen. Campos Sánchez-Bordona; *Katoen Natie Bulk Terminals NV, General Services Antwerp NV c. Belgische Staat e Middlegate Europe NV c. Ministerraad.*

* * *



Dal momento che, a seguito della istituzione delle Autorità portuali (oggi sostituite dalle Autorità di sistema portuale), le quali succedono alle preesistenti organizzazioni portuali secondo la disciplina dettata dalla l. 28 gennaio 1994 n. 84, il personale già dipendente da tali organizzazioni è trasferito ex lege ai nuovi organismi, con la conseguenza che questi ultimi devono ritenersi inderogabilmente gli esclusivi titolari dei relativi rapporti di lavoro, a prescindere dalla ricorrenza degli elementi tipici di meccanismi negoziali quali la cessione del contratto e il trasferimento d'azienda, e, pertanto, rispondono anche delle obbligazioni di garanzia ex art. 2087 c.c., nascenti dal rapporto di lavoro, pure per il periodo antecedente al formale trasferimento, sussiste la legittimazione passiva dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, quale successore, ai sensi dell'art. 6 della l. n. 84 del 1994, dell'Autorità portuale di Venezia, rispetto all'azione risarcitoria di eredi di lavoratore deceduto per malattia contratta nell'esercizio di attività lavorativa cessata prima dell'istituzione della predetta Autorità di sistema portuale.

Cass., sez. lav., 7 aprile 2021 n. 9308; pres. Berrion, rel. Amendola, p.m. Sanlorenzo; *Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale c. Tognazzolo S. e altri* (avv. M. Massano e E. Cornelio).

✕ ✕ ✕

LOCAZIONE

In caso di recesso legittimamente esercitato dall'utilizzatore, i canoni di leasing sono dovuti solo fino alla data di tale recesso e non anche fino alla naturale scadenza del contratto.

Ai fini dell'adempimento dell'obbligo dell'utilizzatore di riconsegna dell'imbarcazione, qualora il concedente ometta di rispondere alle comunicazioni dell'utilizzatore con le quali si chiedono indicazioni circa tempo e luogo della riconsegna, deve ritenersi, in conformità all'art. 1220 c.c., che sia sufficiente un'offerta non formale.



App. Venezia 2 settembre 2020; pres. Laurenzi, rel. Bordon; X c. Y; in *Dir. mar.* 2021, 386, con nota di M. PREVITI.

* * *

L'obbligo di mantenimento della classe previsto dalla clausola 9A del formulario BA-RECON 89 non è (a differenza di quello relativo alla manutenzione) un obbligo di attivarsi per ripristinare la situazione in tempi ragionevoli, ma è invece un obbligo incondizionato («absolute») di mantenere la classe della nave.



Silverburn Shipping Ltd. c. Ark Shipping Company Ilc.; giudice Carr; **Queen's Bench Division – Commercial Court 22 febbraio 2019;** in *Dir. mar.* 2021, 435.

* * *

La clausola 9A del formulario Barecon 89, che prevede l'obbligo del bareboat charterer relativo al mantenimento della classe della nave, non costituisce una «condition» e cioè non è una clausola la cui violazione legittimi il proprietario della nave a risolvere il contratto indipendentemente dalla gravità della violazione stessa.



Ark Shipping Company Ilc. c. Silverburn Shipping Ltd. giudici Gross, Mc Combie e Leggatt; **Court of Appeal-Civil Division 10 luglio 2019;** in *Dir. mar.* 2021, 438 con nota di A. DANI.

✂ ✂ ✂

MARE

Sussiste il fumus boni iuris di una violazione degli art. 58, 87 e 92 UNCLOS qualora lo Stato costiero fermi e detenga una nave di bandiera straniera che effettui operazioni di rifornimento ship-to-ship nella zona economica esclusiva.



Sussiste il rischio di grave pregiudizio, non suscettibile di integrale riparazione pecuniaria, che giustifica la emissione di provvedimenti cautelari di urgenza ex art. 290 UNCLOS, in caso di prolungata detenzione di una nave e del suo equipaggio, in una situazione nella quale è in pericolo la loro incolumità.

International Tribunal for the Law of the Sea 6 luglio 2019; pres. Paik; Svizzera c. Nigeria; in *Dir. mar.* 2021, 330, con nota di R. VIRZO.

NOLEGGIO



Una clausola in un time charterparty che preveda che l'obbligo di pagamento del nolo non sia sospeso per il tempo in cui la nave sia sottoposta a sequestro, qualora tale sequestro sia «occasioned by any act, omission or default of the Charterers and/or sub-Charterers» deve essere intesa nel senso che l'omissione del noleggiatore che rileva non è solamente quella relativa ad uno specifico obbligo contrattuale, ma più in generale quella che attiene a qualsiasi comportamento che si possa ragionevolmente pretendere al fine di ottenere la liberazione della nave dal sequestro.

Navision Shipping AS c. Precious Pearls ltd. giudice Baker; **Queen's Bench Division – Commercial Court 10 marzo 2021**; in *Dir. mar.* 2021, 435.

REATI E INFRAZIONI AMMINISTRATIVE



In relazione al reato di cui agli art. 1, 2 e 4 della l. 895/1967, consistente nella cessione illegale di armi da guerra in violazione delle disposizioni in tema di embargo nei confronti dalla Libia, sussiste la giurisdizione italiana a norma dell'art. 10 c.p. quando vi sia la richiesta del Ministero della giustizia e l'indagato si trovi nel territorio dello Stato.

Cass. pen., sez. I, 1 luglio 2020, n. 19762; pres. Siani, rel. Magi; Y.T. (avv. C. Fumagalli); in *Dir. mar.* 2021, 353, con nota di D. MANDRIOLI.



In tema di reati edilizi e paesaggistici, nel caso di mancata rimozione dell'opera edilizia insistente in zona vincolata legittimamente installata sulla base dell'autorizzazione per soddisfare esigenze stagionali, il reato previsto dall'art. 44, comma 1, lett. c), del d.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 e quello punito dall'art. 181, comma 1, d. lgs. 21 gennaio

2004, n. 42, si consumano istantaneamente alla scadenza del termine previsto dall'autorizzazione entro cui il manufatto deve essere rimosso. Si tratta pertanto di un reato istantaneo, che si perfeziona con la mancata rimozione dell'opera nel termine stabilito dall'autorizzazione, con effetti permanenti che, quindi, perdurano nel tempo; ne consegue che, una volta che l'opera stagionale non viene smontata nel termine di legge, essa diviene irreversibilmente sine titulo, senza che possa riacquistare la liceità nel periodo estivo, che ricade nell'ambito dell'autorizzazione.

Cass. pen, sez. III, 10 ottobre 2020 n. 4771; pres. Lapalorcia, rel. Corbetta, p.m. Seccia; *Comune di Otranto*.

* * *

In materia di demanio marittimo, integra il reato di cui all'art. 1161 c.nav. la realizzazione di innovazioni non autorizzate (tettoie, pedane, strutture in parte coperte utilizzate in un parcheggio allestito presso uno stabilimento balneare) da parte del concessionario in area demaniale sottoposta a vincolo paesaggistico, a nulla rilevando la natura stagionale di tali opere, posto che per innovazioni non autorizzate si devono intendere tutte quelle opere che, indipendentemente dai materiali utilizzati e dal loro stabile ancoraggio al suolo, sono idonee a modificare i beni del demanio marittimo ovvero ad incidere sul loro uso. Pertanto, la realizzazione dell'innovazione costituisce manifestazione di una facoltà che, avendo ad oggetto un bene della collettività, non solo non appartiene alle prerogative del singolo privato, ma deve essere soggetta al controllo preventivo da parte di chi istituzionalmente è preposto alla tutela del bene demaniale e all'uso che se ne fa.



Cass. pen., sez. VII, 6 novembre 2020 n. 14429; pres. Di Nicola, rel. Aceto; *Maltinti M.*

* * *

Il c.d. «principio di affidamento» non vale ad escludere la responsabilità penale del comandante o di un ufficiale della nave in presenza del comportamento colposo di altri imputati, in quanto detto principio trova un temperamento nell'opposto principio secondo il quale il soggetto garante del rischio è responsabile anche del comportamento negligente o imprudente altrui purché questo rientri nel limite della ragionevole prevedibilità in base alle circostanze del caso concreto.



Non può invocare il principio di affidamento per escludere la propria responsabilità penale l'agente che non abbia osservato una regola precauzionale su cui si innesti l'altrui condotta colposa, poiché allorquando il garante precedente abbia posto in essere una condotta colposa che abbia avuto efficacia causale nella determinazione dell'evento,

unitamente alla condotta colposa del garante successivo, persiste la responsabilità penale anche del primo in base al principio di equivalenza delle cause, a meno che possa affermarsi l'efficacia esclusiva della causa sopravvenuta, che deve avere carattere di eccezionalità ed imprevedibilità.

Ai fini dell'affermazione della responsabilità amministrativa della società armatrice, a norma dell'art. 5 del d.lgs. 231/2001, in relazione alla responsabilità penale del comandante per un sinistro marittimo, l'interesse o vantaggio per la società richiesti dalla norma possono essere riscontrati nel risparmio di costi o di tempi, nell'evitare controlli ad opera dell'Autorità marittima, nella riduzione di pratiche burocratiche.

Cass. pen, sez. IV, 19 febbraio 2021 n. 6490; pres. Ciampi, rel. Ranaldi; p.m. Perelli; P.E. e altri.

TRASPORTO DI COSE



In tema di contratto di trasporto ed anche nell'ipotesi di vendita con spedizione, la legittimazione a domandare il risarcimento del danno per inesatto adempimento nei confronti del vettore spetta, alternativamente, al destinatario od al mittente, a seconda che i danni abbiano esplicato i loro effetti nella sfera patrimoniale dell'uno o dell'altro»; e solo notandosi che la perdita parziale del carico non può implicare automaticamente una sorta di impropria scissione della titolarità (fondata su di una separata considerazione, che sarebbe evidentemente artificiosa per il carattere unitario della spedizione o del trasporto, della parte del carico non giunta a destinazione e di quella invece felicemente quivi pervenuta, sicché il danno si produrrebbe in capo al mittente per la parte non pervenuta ed in capo al destinatario per quella pervenuta), rimanendo nel suo complesso titolare del diritto al risarcimento il mittente o, nel caso abbia chiesto o conseguito la consegna della merce (e quindi anche soltanto di quella restante od attesa), il destinatario.

Cass., sez. III, 22 aprile 2021 n. 10780; pres. Vivaldi, rel. De Stefano, p.m. Cardino; *Malca-Amit Italy s.r.l.* (avv. E. Vergani e G. Granzotto) c. *Chimet s.p.a.* (avv. R. Albogni).



Il furto della merce trasportata costituisce caso fortuito solo ove ricorra il requisito della sua assoluta inevitabilità (in relazione alle concrete circostanze di tempo e di luogo) e ove sia accompagnato da violenze e minacce.

Costituisce colpa grave del vettore il parcheggiare per la notte un mezzo non dotato di antifurto in un cortile protetto da una semplice sbarra.

App. Ancona 11 aprile 2019; pres. Marcelli, rel. Caparrini; *Servizi Logistici s.r.l.* (avv. L. Cacchiarelli) c. *Ace European Group ltd.* (avv. A. Frondoni e R. Cola); in *Dir. mar.* 2021, 381, con nota di C. BICCHIERAI.

* * *

Il contratto di trasporto è un contratto a favore di terzo, nel quale la dichiarazione del terzo di voler profittare del contratto coincide con l'accettazione della merce da parte del destinatario, dalla quale, oltre a derivare l'esercizio dei diritti derivanti dalla pattuizione intercorsa tra il mittente ed il vettore, discende altresì l'assunzione dell'obbligo, per il destinatario, di adempiere l'obbligazione di pagamento del corrispettivo contratta in favore del vettore.

Nel contratto di trasporto, quale contratto a favore di terzo, la volontà di profittare del contratto, costituita dal ricevimento della merce, comporta necessariamente l'applicazione del contenuto del contratto predisposto da vettore e mittente, ivi compresa la clausola derogativa della competenza territoriale che le parti, nella loro autonomia contrattuale, avevano ritenuto di inserire nel contratto.

App. Napoli 4 febbraio 2021; pres. Forgillo, rel. Figliozzi; *Colonial Sud s.p.a.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, G. Cosulich e M. Cirillo) c. *F.P. Trans s.r.l.* (avv. M. Tortora) e *Number 1 Logistic Group s.p.a.*; in *Dir. mar.* 2021, 402, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

* * *

Sussiste la responsabilità del vettore per un furto perpetrato mentre, avendo l'autista lasciato l'automezzo per il disbrigo di pratiche amministrative, lo stesso si trovava parcheggiato e veniva poi rinvenuto con la cabina aperta e senza segni di effrazione. Tali circostanze, facendo presumere che il mezzo fosse stato lasciato aperto, integrano altresì la colpa grave del vettore, con conseguente venir meno del diritto alla limitazione del risarcimento.

La rapina non costituisce causa di esonero da responsabilità del vettore quando non risulti l'adozione di adeguate precauzioni (quali l'evitare il trasporto in ore notturne). In mancanza di ulteriori circostanze non può però essere affermata la colpa grave del vettore.

Trib. Firenze 19 maggio 2020; g.u. Ghelardini; *Aig Europe limited* (avv. L. Ravera e D. Girelli) c. *Savino Del Bene s.p.a.* (avv. F. Toriello), *Koine s.p.a.* (avv. C. Pillinini),



V.D. *Trasporti s.r.l.*, *Vasile Dondera* (avv. S. Pinzauti) e *Compagnia aerea italiana s.p.a.* (avv. F. Smiroldo); in *Dir. mar.* 2021, 417, con nota di A. PASINO.

* * *

L'art. 1510 c.c., che pone a carico del destinatario le spese del trasporto, non è norma imperativa e può quindi essere derogata da accordi tra vettore e mittente che pongano esclusivamente a carico di quest'ultimo il pagamento del corrispettivo del trasporto.

Trib. Parma 21 aprile 2021; g.u. Ciccìò; *F.P. Trans s.r.l.* (avv. M. Tortora) c. *Ingross Levante s.r.l.* (avv. F. Logrieco), *Number 1 Logistic Group s.p.a.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, G. Cosulich ed E. Cavalli) e *Barilla G. e R. Fratelli s.p.a.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, G. Cosulich ed E. Cavalli); in *Dir. mar.* 2021, 429, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

* * *

Il termine di prescrizione annuale previsto dalle regole uniformi CIM (all. B alla convenzione COTIF) si applica anche alle azioni del vettore ferroviario nei confronti del mittente per danni al materiale rotabile ed all'infrastruttura ferroviaria ed anche qualora tali azioni siano proposte in via extracontrattuale.

App. Parigi 15 ottobre 2019; pres. Guiguesson; *Generali Italia s.p.a.*, *HDI assicurazioni s.p.a.*, *Allianz s.p.a.*, *Unipolsai assicurazioni s.p.a.*, *HDI Global s.e.* e *Rete ferroviaria italiana s.p.a.* c. *Gefco France sas*; in *Dir. mar.* 2021, 447, con nota di E. RIGHETTI.

* * *

In tema di trasporto marittimo, in caso di perdita o danni subiti dalla merce, la legittimazione a promuovere l'azione cartolare contro il vettore spetta al portatore della polizza di carico per effetto di girata senza limitazione alcuna, mentre il caricatore-mittente può esercitare, nei confronti del medesimo vettore, le azioni causali che gli competono sulla base del contratto di trasporto tra loro concluso. Peraltro, in quest'ultima, eventualità, la legittimazione all'azione di risarcimento si trasferisce dal mittente al destinatario dal momento in cui, scaduto il termine legale o convenzionale della consegna, lo stesso destinatario sia venuto a conoscenza di tale perdita a seguito della richiesta di riconsegna della detta merce (in applicazione del menzionato principio, la S.C. ha ritenuto che l'avvenuta emissione del cd. delivery order, ovvero dell'ordine, impartito al capitano della nave, di consegna della merce in favore della società girataria, comportasse il passaggio della legittimazione ad esercitare l'azione causale dal mittente al destinatario).

Cass., sez. III, 14 maggio 2019 n. 12708; pres. Vivaldi, rel. Guizzi; *Ditta Hassan Mohamed* (avv. M. Lubrano di Scorpaniello) c. *Ignazio Messina & C. s.p.a.* (avv. G. Della Pietra, A. De Filippis e B. Carnevale) e *SO.TE.CO. s.r.l.*; *supra*, 1015, con nota di D. RAGAZZONI.

* * *

Alla stregua della disciplina desumibile sia dalla Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, che dall'art. 422 c. nav., le operazioni di caricamento e stivaggio riguardano attività accessorie al trasporto e rientrano nella sfera di rischio, costo e responsabilità del vettore, potendo eventuali clausole derogatrici incidere sulle spese, e non sulle responsabilità di quest'ultimo.

La clausola free in and out, in assenza di diverse e più specifiche indicazioni, ha l'esclusivo fine di accollare le spese di carico al caricatore e quelle di sbarco al ricevitore, senza incidere in alcun modo sul regime di responsabilità del vettore, il quale, pertanto, non è esonerato dall'ordinaria diligenza nella custodia e nello stivaggio del carico.



Cass., sez. III, 16 novembre 2020 n. 85864; pres. Sestini, rel. Cirillo; *Cereal Mangimi s.r.l.* (avv. A. Pasanisi e B. Pasanisi) c. *Status Maritime S.A.* (avv. T. Marrazza) c. *Zaccaria & Co. s.r.l.*; *supra*, 1031, con nota di D. CASCIANO.

* * *

Benché sia vero, in linea di principio, che il privilegio di cui all'art. 561, comma 4, c.nav., essendo previsto dalla legge, va riconosciuto al vettore indipendentemente da qualsiasi pattuizione contrattuale ed è opponibile al terzo destinatario che non sia debitore del nolo, tuttavia è necessario che termini ed entità del credito siano desumibili dalla polizza di carico.



Cass., sez. III, 22 febbraio 2021, n. 4657; pres. Vivaldi, rel. Scrima; *Hebei Pride Shipping Co. ltd.* (avv. G. Duca e G. Basile) c. *Superbeton s.p.a.* (avv. R. Longanesi Cattani); in *Dir. mar.* 2021, 371.

✂ ✂ ✂

TRASPORTO DI PERSONE

L'art. 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del reg. (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commer-



ciale, deve essere interpretato nel senso che il «luogo di esecuzione», ai sensi di tale disposizione, nel caso di un volo caratterizzato da un'unica prenotazione confermata per l'intero tragitto e suddiviso in più segmenti, può essere costituito dal luogo di partenza del primo segmento di volo, qualora il trasporto su tali segmenti di volo sia effettuato da due distinti vettori aerei e il ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base del reg. (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il reg. (CEE) n. 295/91, tragga origine dalla cancellazione dell'ultimo segmento di volo e sia diretto contro il vettore aereo incaricato di quest'ultimo segmento.

C. giust. UE 13 febbraio 2020, C-606/19 (ord.); pres. Bay Larsen, rel. M. Safjan, avv. gen. Saugmandsgaard Øe; *Flightright GmbH c. Iberia LAE SA Operadora Unipersonal.*

* * *

L'art. 23, par. 1, del reg. (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, deve essere interpretato nel senso che gli oneri connessi al check-in dei passeggeri il cui pagamento non può essere evitato in mancanza di modalità alternative di check-in gratuito, l'imposta sul valore aggiunto (IVA) applicata alle tariffe dei voli nazionali nonché la tariffa amministrativa per gli acquisti effettuati con una carta di credito diversa da quella prescelta dal vettore aereo costituiscono elementi di prezzo inevitabili e prevedibili, ai sensi della seconda frase di tale disposizione. Per contro, detta disposizione deve essere interpretata nel senso che gli oneri connessi al check-in dei passeggeri il cui pagamento può essere evitato avvalendosi di un'opzione di check-in gratuito nonché l'IVA applicata ai supplementi facoltativi per i voli nazionali costituiscono un supplemento di prezzo opzionale, ai sensi della quarta frase della medesima disposizione.

C. giust. UE 23 aprile 2020, C-28/19; pres. Von Danwitz, rel. Xuereb, avv. gen. Szpunar; *Ryanair ltd., Autorità garante della concorrenza e del mercato – Antitrust c. Autorità garante della concorrenza e del mercato – Antitrust, Ryanair ltd., Ryanair DAC.*

* * *

La compensazione pecuniaria di cui al reg. (CE) n. 261/2004 per i casi di ritardo del volo non esclude la possibilità di ottenere il risarcimento supplementare del danno, anche di natura morale, a norma degli art. 19 e 22 della convenzione di Montreal del 1999. Tuttavia è onere del passeggero fornire la prova di tale danno supplementare.



Cass., sez. VI, 20 febbraio 2019 n. 4962; pres. De Stefano, rel. Tatangelo; F.A. (avv. A. Baudino e F. Collavino) c. *Tap – Transportes Aereo Portugueses* s.a. (avv. M. Ghisalberty); in *Dir. mar.* 2021, 348, con nota di A. KARABACAK.

* * *

La limitazione del risarcimento prevista dall'art. 22.2 della Convenzione di Montreal del 1999 per il caso di perdita del bagaglio opera in riferimento al danno di qualsiasi natura patito dal passeggero e dunque, non solo nella sua componente meramente patrimoniale, ma anche in quella non patrimoniale.

È manifestamente infondata l'eccezione di illegittimità costituzionale dell'art. 22 della convenzione di Montreal del 1999, dal momento che tale norma rappresenta un equilibrato contemperamento degli interessi delle compagnie aeree e dei diritti dei passeggeri, che non vulnera i parametri costituzionali.

Cass. sez. VI, 21 febbraio 2019 n. 4996; pres. Frasca, rel. Vincenti; F.G. (avv. P. Sandulli e G. Pallavicini) c. *KLM – Reali linee aeree olandesi* (avv. P. Galbusera e I. Capasso); in *Dir. mar.* 2021, 350, con nota di A. KARABACAK.

* * *

Ove il vettore aereo internazionale si renda responsabile del ritardo nella consegna del bagaglio del passeggero, la limitazione della responsabilità risarcitoria dello stesso vettore, fissata dall'art. 22, par. 2, della menzionata convenzione di Montreal del 1999 nella misura di mille diritti speciali di prelievo per passeggero, opera in riferimento al danno di qualsiasi natura patito dal passeggero medesimo e, dunque, non solo nella sua componente meramente patrimoniale, ma anche in quella non patrimoniale, da risarcire, ove trovi applicazione il diritto interno, ai sensi dell'art. 2059 c.c.

La facoltà di riconoscere al danneggiato, «in conformità del proprio ordinamento interno, un'ulteriore somma corrispondente in tutto o in parte alle spese processuali e agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, maggiorate degli interessi», sancita dal par. 6 dell'art. 22 della convenzione di Montreal 1999, si riferisce alle spese processuali e agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, tali dovendosi considerare, tenuto conto del complessivo contesto della norma, quei costi ulteriori (diversi dalle spese processuali e non rientranti tra le voci del danno, patrimoniale o non, coperto dalla limitazione di cui all'art. 22, par. 2) comunque sopportati dal danneggiato al fine di ottenere giudizialmente l'invocato risarcimento.


Nel caso di trasporto aereo internazionale realizzato da due vettori successivi, qualora rimanga indimostrato che il fatto dannoso sia avvenuto nel percorso di competenza di uno piuttosto che dell'altro vettore, entrambi i vettori, ai sensi degli art. 1, par. 3, e 36



della convenzione di Montreal del 1999 e dell'art. 1700 c.c., devono esserne considerati responsabili, solidalmente nei confronti del danneggiato, e, nel rapporto interno, in proporzione alla relativa tratta di competenza.

Cass., sez. VI, 9 febbraio 2021 n. 3165; pres. Scaldaferrì, rel. Campese; *Alitalia – S.A.I. in amministrazione straordinaria* (avv. G. Lombardi, P. Beltrami, L.B. Dittrich e L.D. Vittone Tassinari) c. *Vairo M.* (avv. G. Sebastio e A. Sebastio).


* * *



In materia di trasporto aereo internazionale, la disciplina degli art. 5 e 7 del reg. (CE) n. 261 del 2004, nel prevedere a favore dei passeggeri, in caso di cancellazione del volo e, secondo la giurisprudenza comunitaria, in caso di ritardo superiore a tre ore, una compensazione pecuniaria di carattere indennitario indipendente dall'esistenza di un danno, si colloca al di fuori dell'impianto normativo sul risarcimento del danno contrattuale e si configura come norma speciale non analogicamente estensibile e, dunque, non applicabile al di fuori dei casi previsti dal regolamento stesso, che, ai sensi dell'art. 3, par. 1, circoscrive il proprio campo di applicazione ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno stato membro e a quelli in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo con destinazione in un aeroporto situato nel territorio di uno stato membro, se il vettore aereo operativo è un vettore dell'Unione; pertanto, al di fuori dei predetti, si applicano le disposizioni di cui agli art. 1223 e 2697 c.c., secondo cui il debitore inadempiente risponde (solo) dei danni che costituiscono «conseguenza immediata e diretta» dell'inadempimento, mentre colui il quale vanta un credito risarcitorio deve fornire la prova del danno, nonché del suo collegamento causale con la condotta del debitore secondo nesso di c.d. causalità giuridica.

Cass., sez. III, 9 aprile 2021 n. 9474; pres. Vivaldi, rel. Iannello, p.m. Cardino; *Aeroflot Russian Airlines* (avv. T. Della Marra) c. *Leone A., Leone R.*

* * *



Il reg. (CE) 261 del 2004 (art. 3) delimita il proprio ambito di applicazione a tutte le fattispecie di volo in partenza da aeroporto comunitario e, con riguardo alle fattispecie di volo in partenza da un paese terzo e destinazione in un aeroporto comunitario, soltanto alle ipotesi di volo operato da un vettore comunitario.

in caso di richiesta di risarcimento del danno non patrimoniale, derivante dal prolungato ritardo di un volo (oltre tre ore) con partenza in uno stato non comunitario e arrivo in uno stato comunitario, effettuato da un vettore non comunitario, si applica l'art. 19 della convenzione di Montreal che non prevede una compensazione automatica per il mero fatto del ritardo, ma subordina il risarcimento, secondo i principi vigenti an-

che nell'ordinamento interno e nei limiti di quanto previsto dalla Corte di cassazione (sez. un. n. 26972/2018), subordinatamente alla prova e alla allegazione del danno subito.

Trib. Milano, sez. XI, 23 settembre 2020 n. 5651; g.u. Nicolini; R.G., A.M. G. e M.R. G. (avv. G. Boni) c. *British Airways PLC* (avv. G. Guerreri e G. Piacentino).

* * *

Il risarcimento supplementare di cui all'art. 12 del reg. (CE) n. 261/2004, in relazione al danno non patrimoniale derivante dalla mancata prestazione, da parte del vettore, della assistenza prevista dagli art. 9 e 12 del reg. (CE) n. 261/2004, non deriva direttamente da tale regolamento, ma deve essere determinato in base alla convenzione di Montreal del 1999 se applicabile o comunque in base alle norme dell'ordinamento interno e deve quindi essere escluso, non essendo ipotizzabile una ipotesi di reato e non rientrando in una ipotesi di danno non patrimoniale risarcibile espressamente prevista dalla legge e non essendo riconducibile alla lesione di diritti inviolabili della persona come tali oggetto di tutela costituzionale.



Trib. Roma 29 settembre 2020; g.u. Colazingari; C.A.C. e C.A. (avv. M. Romita) c. *KLM Royal Dutch Airlines* (avv. M. Corain) e *Kenia Airways Ltd.*; in *Dir. mar.* 2021, 422, con nota di M. BURZACCHI.

* * *

Ai sensi del combinato disposto degli art. 17, comma 1 e 21 della convenzione di Montreal 1999, è onere del danneggiato dimostrare la derivazione eziologica del danno e di aver prestato l'ordinaria diligenza onde prevenirlo con la conseguenza che la generica descrizione delle circostanze in cui lo stesso si è verificato e l'incertezza sulla sua origine causale si risolve in inadempimento degli oneri gravanti sull'attore.



Trib. Crotone 1 gennaio 2021 n. 2; est. Scibona; L.C. (avv. F. Brescia e E. Barbuto) c. *C.A.I. s.p.a.* (avv. F. Smiroldo).

* * *

In caso di volo ritardato, negato imbarco e volo cancellato, l'area del danno risarcibile è perimetrata da quel principio che si esprime nel brocardo latino nullum crimen, nulla iniuria, ration per cui, oltre alle misure minime di ristoro, rappresentate dall'assistenza (art. 8 e 9) e dalla compensazione pecuniaria (art. 7) stabilite dal reg. (CE) n. 261/2004, all'inadempimento del vettore consegue il diritto al risarcimento del danno patri-



moniale e non patrimoniale (in quanto e laddove sia consequenziale al comportamento antigiuridico della compagnia aerea); tale ultimo danno, tuttavia, può essere riconosciuto, in quanto allegato e dimostrato, secondo i limiti interni alla risarcibilità del danno non patrimoniale previsti dal diritto nazionale (italiano), in particolar modo, dall'art. 2059 c.c., e fissati dalle giurisprudenza della cassazione e in particolare dalle sezioni unite. (n. 26972/2018).

In mancanza di prova della conoscenza della clausola «no show rule» da parte dei passeggeri, la cancellazione del secondo volo, dipendente dal mancato utilizzo di un primo e diverso volo, deve ritenersi illegittima, spettando, pertanto, ai passeggeri stessi il risarcimento del danno patrimoniale patito, come previsto dagli art. 19 e 22 comma 1 della Convenzione di Montreal, essendo il secondo volo operato da un vettore non comunitario, in partenza da uno Stato non comunitario con destinazione in uno Stato comunitario.

Giud. pace Roma, sez. II, 15 giugno 2021 n. 13822; est. Dolce.

* * *



In caso di cancellazione di un volo dovuta alla emergenza sanitaria Covid-19, ai sensi dell'art. 8 del reg. (CE) n. 261/2004, come richiamato dall'art. 5 dello stesso, e in conformità con quanto previsto dalla Commissione europea nella Comunicazione del 18 marzo 2020, nonché nella Raccomandazione del 13 maggio 2020, il passeggero, in veste di consumatore, ha la facoltà di scegliere tra il rimborso del prezzo pieno del biglietto e l'imbarco futuro su un volo alternativo garantito dalla compagnia, attraverso l'emissione di un voucher, dovendosi disapplicare la eventuale normativa nazionale in contrasto con le disposizioni del regolamento, atteso che quest'ultimo ha portata generale, è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Giud. pace Monza 30 agosto 2021 n. 1605; est. Bungaro, G.L. e Z.B.L. (avv. S. Ter-raneo).

* * *



Pur non essendo prevista dall'art. 11 della l. n. 21 del 1992, la facoltà di utilizzo delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi ed altri servizi pubblici da parte degli autobus, adibiti a noleggio con conducente per il trasporto di persone, può essere eventualmente autorizzata da disposizioni regolamentari dell'amministrazione, rientranti nel potere discrezionale della stessa, tenuto conto della necessità di organizzazione del transito su un territorio comunale.

Cass., sez. VI, 18 marzo 2021 n. 7615; pres. Lombardo, rel. Fortunato; A. Chiriatti (avv. E. Paolucci e A. Troiani) c. *Roma Capitale*.

✘ ✘ ✘

TRIBUTI E DOGANE

La società concessionaria della gestione totale di un aeroporto, rientrando fra le imprese che operano nell'ambito dei pubblici servizi in forza di un titolo concessorio e di tariffe regolamentate, ha, in concreto natura di public utility, e, pertanto, in materia di IRAP, può fruire delle detrazioni per il cosiddetto «cuneo fiscale», previste dal d.lgs. n. 446 del 1997, in misura proporzionale alle sole attività liberalizzate «non aviation» (e non a quelle «aviation», escluse da tale beneficio), svolte in ambito aeroportuale, da dipendenti assunti a tempo indeterminato, dovendo, tuttavia, fornire la prova, quando sul punto vi è contestazione, dei presupposti che legittimano la richiesta della esenzione o della agevolazione, mentre non può godere di dette agevolazioni per le attività «aviation» svolte in regime di concessione.



Cass., sez. VI, 22 aprile 2021 n. 10718; pres. Esposito, rel. La Torre; *GESAC s.p.a.* (avv. F. Giuliani, G. Chiarizia e V. Guzzanti) c. *Agenzia delle Entrate*.

* * *

Ai fini della classificazione catastale nella categoria E/1, anziché D/7, di alcuni immobili situati in aeroporto e concretamente adibiti a stazione di imbarco e sbarco dei passeggeri, occorre fare riferimento alla circolare dell'Agenzia del territorio n. 6 del 2012, a cui si ricollega l'art. 1, comma 244, l. 190 del 2014, la quale, nel definire i criteri di determinazione della rendita catastale degli immobili in parola, richiama la circolare n. 4 del 2007, che evidenzia come, ai fini del classamento nella categoria E, e specificamente nella categoria E/1 («stazioni per servizi di trasporto terrestri, marittimi e aerei»), sia necessario tener conto della funzione concretamente svolta dall'immobile, individuando le attività strettamente funzionali alla destinazione di stazione per il trasporto terrestre, marittimo e aereo, in modo da ricomprendervi solo quegli immobili o loro porzioni che ospitano tali attività.



Cass., sez. V, 10 maggio 2021 n. 12283; pres. Di Iasi, rel. Mele; *Esperia Aviation Services s.p.a.* (avv. A. Silvestri) c. *Agenzia delle entrate*.

* * *



La licenza per l'esercizio del servizio di taxi costituisce un bene primario nell'ambito dei beni organizzati per l'esercizio dell'attività individuale di trasporto di persone ed il suo trasferimento, previsto dall'art. 9 della l. n. 21 del 1992, che consente al titolare di ottenere la cd. volturazione da parte del comune, a determinate condizioni ed a favore di un terzo avente i requisiti di legge, realizza, se, come si presume, avviene a titolo oneroso, una plusvalenza che concorre alla formazione del reddito giusta l'art. 86, comma 1, del d.P.R. n. 917 del 1986, risultando irrilevante, ai fini tributari, la nullità della cessione per contrasto con norme imperative. Ne deriva che, ove il contribuente ometta di rispondere ai questionari previsti dall'art. 32, comma 1, n. 3 e 4, del d.P.R. n. 600 del 1973, in tal modo impedendo od ostacolando la verifica dei redditi prodotti, l'Ufficio può effettuare l'accertamento induttivo ex art. 39, comma 1, lett. a), del predetto decreto, utilizzando dati e notizie comunque raccolti o venuti a sua conoscenza, con facoltà di avvalersi anche di presunzioni prive dei requisiti di gravità, precisione e concordanza.

Cass., sez. V, 23 febbraio 2021 n. 4734; pres. Sorrentino, rel. Sorrentino; Provenzanini M. (avv. R. Stendardi) c. Agenzia delle entrate.

* * *



È legittimo l'accertamento tributario standardizzato emesso dall'amministrazione finanziaria sulla base degli studi di settore, all'esito del contraddittorio, nel caso in cui il contribuente, esercente un'attività di autotrasporti, si sia limitato ad affermare, senza offrire prova di tali affermazioni con qualsiasi mezzo e contenuto (come invece previsto dalla giurisprudenza di legittimità), che le prestazioni di servizio di trasporto, per le particolari condizioni in cui erano state rese, risultavano idonee a giustificare l'esclusione dell'impresa dall'area dei soggetti cui possono essere applicati gli «standards».

Cass., sez. V, 11 marzo 2021 n. 6857; pres. Virgilio, rel. Castorina; Catalano C. (avv. S. Bozzi e M. Pellegrino Cavalluzzo) c. Agenzia delle entrate.

* * *



Ai sensi della l. 16 maggio 1970, n. 281, art. 2, comma 1, nonché ai sensi della l.r. Toscana 30 dicembre 1971, n. 2, art. 1, comma 1, presupposto dell'imposta regionale sulle concessioni statali per l'occupazione e l'uso di beni appartenenti al demanio o al patrimonio indisponibile dello Stato inclusi nel territorio della Regione, sono l'occupazione e l'uso assentiti dagli stessi, indipendentemente dall'Autorità cui compete il rilascio della concessione, e non, invece, l'esistenza di una concessione rilasciata dallo Stato.

Cass., sez. VI, 3 marzo 2021 n. 5741; pres. Greco, rel. Crolla; *Fratelli Bartoli s.r.l.* (avv. R. Carnevali, L. Canepa e S. De Luca) c. *Regione Toscana – Direzione Programmazione e Bilancio* (avv. L. Bora).

* * *

Il soggetto, che esercita l'attività di trasporto passeggeri – sia come taxi acqueo, sia come noleggio di natante a motore con conducente – nella laguna di Venezia e nelle contigue acque marittime con un natante di stazza inferiore alle 10 tonnellate, non può beneficiare del regime di esenzione IVA previsto dall'art. 10, n. 14, d.P.R. n. 633 del 1972 per le prestazioni di trasporto urbano di persone effettuate mediante mezzi di trasporto abilitati ad eseguire servizi di trasporto marittimo, fluviale e lagunare, qualora non sia in possesso della licenza comunale prevista dall'art. 1, comma 1-bis, della l.r. Veneto n. 63 del 1993.



Cass., sez. V, 12 marzo 2021 n. 6966; pres. Bisogni, rel. Manzon, p.m. De Augustinis; *Agenzia delle entrate* (avv. G. Galluzzo) c. *Navigazione s.a.s. di Mozzato Antonello & C.*

* * *

Ai fini dell'applicazione del regime di esenzione dell'Iva previsto ex art. 8-bis del d.P.R. n. 633 del 1972, come modificato dall'art. 8, comma 2, lett. e) n. 1, della l. n. 217 del 2011, quel che rileva è il fatto che le imbarcazioni non rientrino nell'ambito della categoria delle unità da diporto e che, essendo navi o imbarcazioni da diporto, siano tuttavia utilizzate a fini commerciali e strutturalmente idonee alla navigazione d'alto mare, nel rispetto dell'interpretazione dell'art. 15, n. 4, lett. a) della sesta direttiva n. 77/388/CEE, fornita dalla giurisprudenza comunitaria, di cui l'art. 8-bis rappresenta norma di attuazione.



Cass., sez. V, 17 marzo 2021 n. 7533; pres. Bisogni, rel. Triscari, p.m. De Augustinis; *Battellieri del porto di Genova s.c.r.l.* (avv. G. Zizzo e C. Lucisano) c. *Agenzia delle entrate*.

* * *

In materia di classamento dei posti barca, l'Amministrazione attribuisce a tali beni la categoria D, tenuto conto anche della valorizzazione dello specchio acqueo e del costo di costruzione del posto barca, in quanto nel calcolo del valore catastale di un porto turistico vanno ricompresi anche gli specchi d'acqua antistanti al porto ed ai singoli posti barca, i quali sono censibili catastalmente in ragione della loro stabile autonomia funzionale e reddituale.



In tema di ICI, sono assoggettate al pagamento dell'imposta in quanto non classificabili in categoria E, le aree c. d. scoperte che risultino indispensabili al concessionario del bene demaniale per lo svolgimento della sua attività, atteso che il presupposto dell'imposizione è che ogni area sia suscettibile di costituire un'autonoma unità immobiliare, potenzialmente produttiva di reddito.

Cass., sez. VI, 23 marzo 2021 n. 8141; pres. Mocchi, rel. Ragonesi; *Marina Cala de' Medici s.p.a.* (avv. M. Passalacqua e F. Pozzolini) c. *Comune di Rosignano Marittimo* (avv. L. Cannas e S.A. Trovato).

* * *

In tema di IVA, i servizi di trasporto marittimo sono esenti ex art. 10 del d.P.R. n. 633 del 1972 (ratione temporis vigente) purché siano mezzi pubblici ed urbani; tuttavia, qualora siano effettuati unitamente ad altre prestazioni (nella specie turistiche), occorre valutare la complessiva attività svolta, lo scopo e l'interesse economico sottostante al contratto stipulato, di talché, ove si accerti che detti servizi costituiscono il mezzo per assicurare l'effettiva finalità economica perseguita, devono considerarsi prestazioni accessorie, con conseguente assoggettamento ad imposta in applicazione della medesima disciplina tributaria prevista per la prestazione principale.

Cass., sez. VI, 25 marzo 2021 n. 8384; pres. Greco, rel. Luciotti; *Agenzia delle Entrate* c. *San Salvador di Dare Crescenzo e Chimisso Amedeo s.a.s.* (avv. M. Leonetti e G. Marini).

* * *

In tema di ICI, ai fini del classamento di un immobile nella categoria E, come previsto dall'art. 2, comma 40, del d.l. n. 262 n. 2006, convertito dalla l. n. 286 del 2006, è necessario che lo stesso presenti caratteristiche tipologico-funzionali tali da renderlo estraneo ad ogni uso commerciale o industriale, con la conseguenza che le aree portuali non sono classificabili in detta categoria se in concreto destinate a tali finalità, fatta salva l'applicazione, a decorrere dal 1 gennaio 2020, dell'art. 1, c. 578, della l. n. 205/17, secondo cui le banchine, le aree portuali scoperte ed i relativi depositi strettamente funzionali (in base all'autorizzazione rilasciata dall'autorità portuale) alle operazioni ed ai servizi portuali non doganali «costituiscono immobili a destinazione particolare, da censire in catasto nella categoria E/1, anche se affidati in concessione a privati». Ciò in quanto l'imposizione ICI sulle aree portuali è fondata sul criterio della funzione (attività libero-imprenditoriale) e non sul criterio di ubicazione, con la conseguenza che il censimento catastale delle stesse impone l'accertamento non già della loro localizzazione, bensì

dell'esercizio dell'attività secondo parametri imprenditoriali restando invece irrilevante l'interesse pubblico al suo svolgimento. Pertanto, gli immobili detenuti in regime di concessione demaniale da parte di una società terminalista e utilizzati per lo stoccaggio delle merci in transito in area portuale non possono essere classificati nella categoria E.

Cass., sez. VI, 25 marzo 2021 n. 8406; pres. Greco, rel. Lo Sardo; Agenzia delle entrate c. Civitavecchia Fruit & Forest Terminal s.p.a. (avv. C. Papale).

* * *

In tema d'IVA, la nozione di «cessione di bene» quale presupposto impositivo, in forza d'interpretazione conforme del diritto interno a quello sovranazionale (come interpretato dalla Corte di giustizia), si riferisce non al trasferimento di proprietà nelle forme previste dal diritto interno bensì a qualsiasi operazione di trasferimento di un bene materiale con la quale una parte autorizzi l'altra a disporre di fatto come se ne fosse il proprietario, spettando al giudice di merito determinare, caso per caso, in relazione alla singola fattispecie, se una data operazione comporti il trasferimento del detto potere.

In tema d'IVA, non costituisce «cessione di bene» imponente la vendita di un rimorchiatore in seno a «sale and lease back». A tale complessa ed unitaria operazione negoziale, con causa concreta finanziaria (il fine di aumentare la liquidità del venditore-utilizzatore), non consegue difatti il trasferimento del bene materiale da una parte (il venditore-utilizzatore) all'altra (l'acquirente-concedente) tale che, la seconda, possa dirsi autorizzata a disporre di fatto come se ne fosse la proprietaria in ragione della permanenza del bene stesso nella disponibilità del venditore che, invece, lo utilizza ininterrottamente.

In tema d'IVA, per escludere dal novero delle «cessioni di beni» imponenti la vendita di un rimorchiatore in seno a sale and lease back, oltre all'accertamento dell'unicità della complessa operazione, deve escludersi l'illiceità del contratto ed in particolare la finalità elusiva di obblighi tributari con esso eventualmente perseguita. L'operazione deve difatti risultare effettivamente posta in essere per soddisfare reali esigenze di liquidità, quale libero esercizio dell'attività economica, e non tradursi in un uso distorto o improprio dello strumento negoziale o in un comportamento anomalo rispetto alle ordinarie logiche d'impresa, posto in essere per realizzare non la causa concreta del negozio ma esclusivamente o essenzialmente un indebito vantaggio fiscale, contrario allo scopo delle norme tributarie.

Cass., sez. V, 27 aprile 2021 n. 11023; pres. Bisogni, rel. Antezza, p.m. De Augustinis; La Nuova Nautica s.r.l. (avv. F. Paparella e B. Sed) c. Agenzia delle entrate.

* * *





La non imponibilità dell'IVA alle cessioni intracomunitarie, prevista dall'art. 41, d.l. n. 331 del 1993, conv., con modif., nella l. 29 ottobre 1993, n. 427, in coerenza con quanto stabilito dall'art. 28, quater, parte a, lett. a), sesta direttiva n. 77/388/CEE, è subordinata, quanto ai requisiti soggettivi degli operatori, al fatto che (anche) i cessionari siano soggetti passivi di imposta nell'altro Stato membro oppure siano «enti non commerciali» soggetti all'imposta sugli acquisti intracomunitari nello Stato di appartenenza e pertanto, in presenza di una contestazione dell'Amministrazione fiscale che neghi la qualità di soggetto passivo di imposta del cessionario sul punto, fondata sulla intervenuta «cessazione della partita», il cedente che deduca la non imponibilità delle operazioni è tenuto a dimostrare che, al momento dell'esecuzione delle stesse, il cessionario fosse soggetto passivo di imposta, ossia esercitasse un'attività di impresa in modo professionale e abituale, senza che possa invocare la mancata conoscenza della cessazione dell'attività del cessionario.

Cass., sez. V, 29 marzo 2021 n. 8693; pres. Bruschetta, rel. Catalozzi; Bianchi e C. *Trasporti internazionali s.r.l.* (F. Vismara e D. Ciardo) c. *Agenzia delle entrate*.

TURISMO



L'art. 42 c. turismo, nella parte in cui attribuiva al turista, nei casi ivi previsti, il diritto ad un pacchetto turistico sostitutivo, anche di qualità superiore, ma senza maggiorazione di prezzo, costituiva una corretta attuazione dell'art. 4.6 della dir. 314/90/CEE.

L'obbligo di restituzione del corrispettivo del pacchetto nei casi previsti dall'art. 42 c. turismo comprende anche l'obbligo di restituire l'importo percepito a titolo di gestione della pratica.

Poiché la realizzazione della «finalità turistica», che costituisce la causa concreta del contratto avente ad oggetto l'acquisto di un pacchetto turistico, resta compromessa laddove manchino, per la situazione socio-politica del paese di destinazione, le necessarie garanzie che il viaggio possa svolgersi in condizioni di sicurezza, il tour operator è tenuto, in base all'art. 20 c. cons., ad informare i passeggeri della situazione in essere nel paese di destinazione, al fine di consentire loro una scelta consapevole in ordine all'opportunità di effettuare il viaggio.

Cons. St., sez. VI, 1 ottobre 2019, n. 06566; pres. Santoro, est. Maggio; *Autorità garante della concorrenza e del mercato* c. *Brixia tour s.a.s.* (avv. A. Foschiani e S. Durante); in *Dir. mar.* 2021, 373, con nota di A. KARABACAK.

VEICOLI

I terzi che intendano far valere la responsabilità extracontrattuale di una società di classifica devono provare la violazione da parte di quest'ultima delle obbligazioni contrattualmente assunte nei confronti dell'armatore della nave.

Cass. fr., ch. comm., 12 novembre 2020, n. 18-23479; pres. Remery; *Lloyd's register of shipping* c. AXA Assurances Maroc, in *Dir. mar.* 2021, 454, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.



osservatorio legislativo

REPERTORIO SCELTO

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/2082 DELLA COMMISSIONE del 26 novembre 2021 – **che stabilisce le modalità di attuazione del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il sistema comune europeo per la classificazione dei rischi** (in G.U.U.E. 29 novembre 2021 L 426).



DECISIONE (UE) 2021/2147 DELLA COMMISSIONE del 3 dicembre 2021 – **relativa all'approvazione delle attrezzature di sicurezza dell'aviazione civile con «marchio UE»** (in G.U.U.E. 6 dicembre 2021 L 433).

DECRETO (Infrastrutture e mobilità sostenibili) 7 dicembre 2021 – **Caratteristiche degli apparecchi per l'impiego nel volo di diporto o sportivo** (in G.U. 24 dicembre 2021 n. 305).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/2227 DELLA COMMISSIONE del 14 dicembre 2021 – **che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 per quanto riguarda i requisiti relativi alle operazioni ogni tempo e all'addestramento per l'abilitazione al volo strumentale e per tipo su elicotteri** (in G.U.U.E. 15 dicembre 2021 L 448).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/2237 DELLA COMMISSIONE del 15 dicembre 2021 – **che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti relativi alle operazioni ogni tempo e all'addestramento e ai controlli dell'equipaggio di condotta** (in G.U.U.E. 15 dicembre 2021 L 448).

DECRETO LEGISLATIVO 8 novembre 2021 n. 187 – **Attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada** (in suppl. ord. G.U. 29 novembre 2021 n. 284).



DECRETO LEGISLATIVO 15 novembre 2021 n. 213 – **Attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019,**



che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (in G.U. 16 dicembre 2021 n. 298).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/2179 DELLA COMMISSIONE del 9 dicembre 2021 – **relativo alle funzionalità dell'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno per il distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada** (in G.U.U.E. 10 dicembre 2021 L 443).



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/1903 DELLA COMMISSIONE del 29 ottobre 2021 – **che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/764 relativo ai diritti e ai corrispettivi pagabili all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e alle condizioni di pagamento** (in G.U.U.E. 3 novembre 2021 L 387).



DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE PIEMONTE 19 maggio 2021, n. 4 – **Regolamento regionale recante: «Modifiche all'articolo 2 del regolamento regionale 22 giugno 2009 n. 7/R (Disposizioni e prescrizioni per la navigazione sulle acque del lago di Viverone (Legge regionale 17 gennaio 2008 n. 2, articolo 11, comma 3))»** (in B.U. reg. Piemonte 20 maggio 2021 n. 20S3 e in G.U., 3^a serie speciale, 11 settembre 2021 n. 36).

DECRETO LEGGE 20 luglio 2021 n. 103 (convertito in l. 16 settembre 2021 n. 125) – **Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro** (in G.U. 20 luglio 2021 n. 172; testo consolidato in G.U. 18 settembre 2021 n. 2224).

L'art. 1 vieta il transito nelle vie urbane d'acqua di Venezia alle navi che superano certe dimensioni.

DECRETO (Infrastrutture e mobilità sostenibili) 10 agosto 2021 – **Adozione dei programmi di esame per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria A, B e C e modalità di svolgimento delle prove** (in G.U. 28 settembre 2021 n. 232).

DECRETO (Infrastrutture e mobilità sostenibili) 10 agosto 2021 – **Gestione dei reclami, ai sensi del regolamento (UE) 2017/352, relativi ai servizi tecnico-nautici di ormeggio, pilotaggio e rimorchio nonché individuazione dell'autorità preposta** (in G.U. 27 novembre 2021 n. 283).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2021/1972 DELLA COMMISSIONE dell'11 agosto 2021 – **che integra il regolamento (UE) 2021/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e**

l'acquacoltura e che modifica il regolamento (UE) 2017/1004, stabilendo i criteri per il calcolo dei costi aggiuntivi sostenuti dagli operatori nelle attività di pesca, allevamento, trasformazione e commercializzazione di determinati prodotti della pesca e dell'acquacoltura originari delle regioni ultraperiferiche (in G.U.U.E. 15 novembre 2021 L 402).



DECRETO (Infrastrutture e mobilità sostenibili) 2 settembre 2021 – **Fondo per la rimozione delle navi, delle navi abbandonate e dei relitti** (in G.U. 15 ottobre 2021 n. 247).

DECRETO LEGISLATIVO 8 novembre 2021 n. 194 – **Attuazione della direttiva (UE) 2019/1159 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e che abroga la direttiva 2005/45/CE riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare** (in G.U. 30 novembre 2021 n. 285).

Gli allegati 1 e 2 sono inseriti dall'avviso di rettifica in G.U. 28 dicembre 2021 n. 307.

DECRETO LEGISLATIVO 8 novembre 2021 n. 197 – **Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE** (in suppl. ord. G.U. 30 novembre 2021 n. 285).

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2021/2058 DEL CONSIGLIO del 23 novembre 2021 – **che autorizza l'Italia ad applicare all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, un'aliquota d'imposta ridotta** (in G.U.U.E. 26 novembre 2021 L 422).

DECRETO LEGGE 10 settembre 2021 n. 121 (convertito in l. 9 novembre 2021 n. 156) – **Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali** (in G.U. 10 settembre 2021 n. 217; testo consolidato in G.U. 9 novembre 2021 n. 267).



L'art. 4, comma 1-septies, istituisce il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) redatto dalle autorità di sistema portuale.



DECRETO LEGGE 6 novembre 2021 n. 152 (convertito in l. 29 dicembre 2021 n. 233)
– **Disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose** (in G.U. 6 novembre 2021 n. 265; testo consolidato in suppl. ord. G.U. 31 dicembre 2021 n. 310).

ART. 30-bis. *Intermodalità e logistica integrata: processi di innovazione e razionalizzazione delle attività logistiche* — 1. In attuazione della missione 3 – componente 2 – «Intermodalità e logistica integrata», nell’ambito della riforma 2.3, del Piano nazionale di ripresa e resilienza, e al fine di favorire ulteriormente i processi di innovazione e razionalizzazione delle attività logistiche, al codice civile sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l’articolo 1696 è sostituito dal seguente:

«ART. 1696. *Limiti al risarcimento del danno per perdita o avaria delle cose trasportate* — Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri e all’importo di cui all’articolo 23, paragrafo 3, della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, ratificata ai sensi della legge 6 dicembre 1960 n. 1621, nei trasporti internazionali terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore.

Nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.

Le disposizioni dei commi primo, secondo e terzo non sono derogabili a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previsti dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l’avarìa della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l’esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell’esercizio delle loro funzioni»;

b) l’articolo 1737 è sostituito dal seguente:

«ART. 1737. *Nozione* — Il contratto di spedizione è un mandato con il quale lo spedizioniere assume l’obbligo di concludere in nome proprio e per conto del man-

dante o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto con uno o più vettori e di compiere le operazioni accessorie»;

c) l'articolo 1739 è sostituito dal seguente:

«ART. 1739. *Obblighi dello spedizioniere* — Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto a osservare le istruzioni del mandante.

Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, salva espressa richiesta del mandante»;

d) l'articolo 1741 è sostituito dal seguente:

«ART. 1741. *Spedizioniere vettore* — Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto, in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore.

Nell'ipotesi di perdita o avaria delle cose spedite, si applica l'articolo 1696»;

e) l'articolo 2761 è sostituito dal seguente:

«ART. 2761. *Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario* — I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e di spedizione e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore o dallo spedizioniere hanno privilegio sulle cose trasportate o spedite finché queste rimangono presso di lui. Tale privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché tali trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative. I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato. Qualora il mandatario abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante, il suo credito ha il privilegio di cui all'articolo 2752.

I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro. Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'articolo 2756».



segnalazioni bibliografiche

ARAGUAS, EMMANUEL, *A la recherche des Commentaires perdus des coutumes de la mer*, in *DMF* 2021, 689.

Nel periodo travagliato delle guerre religiose che devastarono, tra le altre, la Bretagna, e fino all'Editto di Nantes del 1598 emanato dal primo re francese Borbone, le istituzioni giudiziarie subirono un processo di grave abbandono. Lungo le più pericolose coste di Francia, ove non era possibile navigare senza la assistenza dei commercianti che salpavano dalla Guascogna per dirigersi verso il Mare del Nord, marittimi e mercanti erano lasciati alla mercè dei locali signori della guerra che mantenevano privilegi di origine consuetudinaria sul relitto e di sequestro. Tali usanze potevano essere superate soltanto in virtù dell'ottenimento di reali diritti di salvataggio (*droit de bris*) ovvero di salvacondotti, almeno fin tanto che i *Roles d'Oleron* non giunsero in ausilio dei litiganti. L'articolo ripercorre le vicende di tale periodo e del ritrovamento della richiamata raccolta di consuetudini marittime, narrata nel trattato pubblicato nel 1595 da Christophe du Bois-Gelin.

BLAKE, GERALD HENRY, *Routledge Revivals: Maritime Boundaries and Ocean Resources (1987)*, Routledge, 1st Ed., March 2021, 304, paperback £29.99, hardback £ 115.00, ebook £ 26.99.

«First published in 1987, *Maritime Boundaries and Ocean Resources* is a collection of essays which examines the political jurisdiction of ocean boundaries and the effects that this has on the world's oceans. It examines how the intensification of ocean use has raised questions of how rational planning, and the management of the oceans can avoid increasingly environmental damage and sea use conflict and examines the ocean as a tool for space, trade and communication. It also addresses the creation of integrated regional planning for ocean management» [abstract tratto dal sito dell'editore].

CONTICELLI, MARTINA, *Il regime del demanio marittimo in concessione per finalità turistico-ricreative*, in *Riv. trim. dir. pubbl.* 2020, 1069.

«Le concessioni a carattere turistico e ricreativo hanno ad oggetto porzioni di demanio marittimo che sono sfruttate per la gestione di stabilimenti balneari. A dispet-





to della scarsità del bene demaniale, le attività sono ordinariamente ricondotte nell'ambito della disciplina sovranazionale in materia di servizi. I meccanismi selettivi trasparenti e non discriminatori affermati in altri settori non sono stati, di fatto, applicati per le concessioni marittime, sebbene fossero previsti in linea teorica dalla normativa speciale. Per circoscrivere la stessa portata dell'applicazione della disciplina, si è fatto leva, dapprima, sul criterio di preferenza del concessionario uscente, e a seguito della sua abrogazione, al rinnovo automatico, ovvero alla proroga dei rapporti in essere. La «chiusura» di questo mercato ha richiamato l'attenzione della Commissione europea e della Corte di giustizia. Ma la resistenza al cambiamento, in questo settore, ha trovato ampia sponda nel legislatore nazionale, che ha solo timidamente avviato iniziative di ridefinizione del quadro normativo, risultate inefficaci oppure incompiute. Frattanto, la particolare distribuzione delle materie e delle funzioni, legislative e amministrative, ha lasciato spazio alle reazioni regionali e locali, che hanno dato letture anche profondamente divergenti, frutto della difficoltà di conciliare gli interessi connessi al territorio, con le aspettative legittime sia dei concessionari attuali sia dei potenziali concorrenti» [abstract tratto dalla Rivista].

DANISI, CARMELO, *La nozione di «place of safety» e l'applicazione di garanzie procedurali a tutela dell'individuo soccorso in mare*, in *Riv. dir. intern.* 2021, 395.

«Il concetto di «*place of safety*» per le persone soccorse in mare è ancora controverso. A differenza di alcune letture frammentarie, questo contributo analizza gli elementi che dovrebbero governare la sua interpretazione. A tal fine, è messa in discussione l'importanza di nuovi fattori di valutazione così come l'identificazione pratica del porto sicuro alla luce dell'esigenza delle persone soccorse di veder debitamente esaminata la loro situazione individuale. Tuttavia, mentre in alcuni casi, l'applicazione delle garanzie dei diritti umani è chiara, in altri, la medesima applicazione dà adito a dibattiti. A seguito di un'interpretazione evolutiva del concetto di giurisdizione da parte di alcune organizzazioni sui diritti umani, si potrebbe sostenere che le garanzie procedurali pertinenti possano essere applicate allo scopo di identificare il «*place of safety*» per le persone soccorse in alto mare anche quando uno Stato interviene solo a distanza» [abstract riadattato].

DENARO, CHIARA, *Politiche di ri-confinamento in tempo di pandemia: l'utilizzo di «navi quarantena» in Italia e l'accesso al diritto di asilo*, in *Diritto, Immigrazione e cittadinanza* 2/2021, 35.

«In Italy, pandemic linked to the spread of Covid-19 has deeply affected migration and border management policies, leading to the emergence of re-bordering politics. In the Italian case, they took place through the redefinition of the previous «closed harbour

strategy» into a «unsafe harbour strategy», and through the creation of an offshore isolation system on board of «quarantine ships». These politics have contributed to a further fragmentation of access pathways to the right of asylum, and to the partial redefinition, especially in practice, of the implementation of the so-called «hotspot approach», aimed at identifying, categorizing and channelling migrants into the international protection procedure or repatriation. Against these changes, the present article aims, on the one hand, to contribute in analysing measures implemented by the Italian government in order to contrast the pandemic in the context of incoming migration flows by sea – giving an account of how in particular the system of quarantine ships, as a measure of arbitrary detention, has contributed to the redefinition of the border regime – and, on the other hand, to explore the impact of the offshore isolation system on accessing the right to asylum, which is conceptualized in terms of access to territory, procedure and reception» [abstract tratto dalla Rivista].



DE VITTOR, FRANCESCA, *Il Port State Control sulle navi delle ONG che prestano soccorso in mare: tutela della sicurezza della navigazione o ostacolo alle attività di soccorso?*, in *Diritti umani e diritto internazionale* 1/2021, 103.

«In its Recommendation on cooperation among Member States concerning operations carried out by vessels owned or operated by private entities for the purpose of search and rescue activities, the European commission underlines that it is a matter of public policy that these vessels be suitably registered and properly equipped to meet the relevant safety and health requirements associated with SAR activities. Indeed, since 2020, almost all vessels operated by search and rescue NGOs in the Mediterranean Sea have been inspected and detained by Italian Authorities in accordance with the provisions of Paris Memorandum on Port State Control and European Directive 2009/16. This paper addresses the issue of the legitimacy of these inspections and subsequent ship detentions in the light of applicable European and international law. On the outcome of a deep analysis of the rules concerning vessels classification and statutory certification we conclude that international law does not provide specific requirements for private vessels engaged in SAR activities» [abstract tratto dalla Rivista].

GIRVIN, STEPHEN - ULFBECK, VIBE, *Maritime Organisation, Management and Liability. A Legal Analysis of New Challenges in the Maritime Industry*, Hart Publishing, 1st Ed., June 2021, 368, £ 90.00.

«This book identifies and examines the legal challenges facing the shipping industry and ship management today. It first addresses flag state rules and private international law as organisational tools of the shipowner for establishing the applicable legal framework in an age of increasing regulatory activity and extraterritorial effect of



legislation. It then focuses on sustainability requirements and the liability of shipping companies managing supply chains and ships as waste. The third section considers challenges stemming from times of financial crisis and deals with the cross-border impact of shipping insolvencies, the UNCITRAL Model Law, and the approaches of different jurisdictions. Finally, the fourth section concerns digitalisation and automation, including delivery on the basis of digital release codes, bills of lading based on blockchain technology, the use of web portals and data sharing, and particular aspects of the law relating to autonomous ships, notably in marine insurance and carriage of goods. The book will be a useful resource for academics and practising lawyers working in shipping and maritime law» [abstract tratto dal sito dell'editore].

LOBIANCO, ROCCO, *Navi senza equipaggio e profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.* 2021, 756.

«Lo sviluppo delle navi senza equipaggio ha sollevato molteplici questioni giuridiche sia con riferimento alla loro riconducibilità alla definizione di nave, che con riferimento ai profili di responsabilità. In particolare, se da un lato non sembrano sussistere grossi problemi all'applicazione della normativa vigente alle navi pilotate da remoto, sussistono maggiori dubbi con riferimento alle navi totalmente autonome per le quali sarebbe auspicabile un adeguamento della normativa» [abstract tratto dalla Rivista].

ONNIS CUGIA, FEDERICO, *Il danno da inquinamento dell'ambiente marino*, in *Resp. civ. prev.* 2021, 1025.

«Il presente lavoro analizza il danno da inquinamento dell'ambiente marino nella tripartizione cui oggi è soggetto in ragione dell'operatività o meno della normativa speciale che lo disciplina (la Civil Liability Convention – CLC, la legge sulla tutela del mare ovvero, residualmente, il Codice dell'ambiente). Partendo da una disamina dell'ambito della CLC, emergono dubbi se la definizione restrittiva di «danno da inquinamento» ivi contenuta sia sufficiente a riparare i danni conseguenti alle peggiori catastrofi marittime. Infatti, se da un lato la riparazione del danno è limitata al costo delle misure ragionevoli di ripristino, vengono al contempo escluse tutte le riparazioni di quei valori ambientali che non possono essere tradotte in precisi termini monetari. Ciò contrasterebbe innanzitutto col principio «chi inquina paga». La consapevolezza dell'inquinatore di dover risarcire i danni del proprio operato è uno dei più efficaci deterrenti dell'inquinamento. Per cui, appaiono maggiormente consoni quei meccanismi che prevedono una responsabilità illimitata, come nell'art. 21 della legge sulla tutela del mare e nel Codice dell'ambiente» [abstract tratto dalla Rivista].

PELLEGRINO, FRANCESCA, *La evolución de la normativa internacional sobre el transporte marítimo de hidrocarburos*, *Rev. der. transp.* 27/2021, 79.



Il contributo si incentra sul tema dell'evoluzione della normativa internazionale in materia di risarcimento dei danni derivanti dallo spandimento in mare di idrocarburi. L'autrice ripercorre le varie tappe che conducono alla disciplina in vigore, soffermandosi sulla CRC del 1969 e sulla Convenzione internazionale del 1971 per l'istituzione del Fondo internazionale per il risarcimento dei danni da inquinamento di idrocarburi (Fund 1971) e le successive modifiche. Modifiche spesso dettate dalla necessità di rispondere ad esigenze emerse, purtroppo, solo a seguito di gravi incidenti. Di particolare interesse, l'analisi sulle ragioni della canalizzazione delle responsabilità e sulla necessità dell'istituzione del predetto Fondo.

PEPŁOWSKA-DĄBROWSKA, ZUZANNA - NAWROT, JUSTYNA, *Codification of Maritime Law. Challenges, Possibilities and Experience*, Informa Law from Routledge, 1st Ed., August 2021, 296, paperback £ 74.99, hardback £ 150.00, ebook £ 67.49.

«This book is the first of its kind to explore the problems inherent in the unification of maritime law. Featuring contributions from leading experts at European maritime law research centres, it considers international conventions, current maritime practice, standard forms and recently adopted or drafted national codifications of maritime law from the codification point of view. The book is divided into four parts which represent different views on the main topic. Part I gathers chapters dedicated to different aspects and methods of unification of maritime law on a global scale, as well as several specific issues of maritime law from the regulatory point of view. Part II of the book consists of those papers that centre around the issue of transport of goods. Part III is dedicated to codifications of carriage of passengers, cruise law and leisure navigation. Finally, Part IV addresses national codifications of maritime law. *Codification of Maritime Law: Challenges, Possibilities and Experience* seeks to provide common ground for future unification of maritime law, which makes the book useful both for private and public maritime lawyers and states' maritime administrations worldwide» [abstract tratto dal sito dell'editore].

ROSAFIO, ELISABETTA GIOVANNA, *Osservazioni su un recente intervento normativo italiano in materia di immigrazione via mare*, in *Rev. der. transp.* 27/2021, 67.

«Il presente contributo si sofferma sulle modifiche introdotte dal decreto legge n. 130/2020, poi convertito con modificazioni dalla legge n. 173/2020 nella materia dell'immigrazione via mare, soffermandosi in particolare sui poteri riservati dalla nuova normativa ai Ministri dell'interno e a quello delle infrastrutture e della mobili-



tà sostenibile e sull'incidenza della stessa in materia di soccorso» [abstract tratto dalla Rivista].

SOYER, BARIŞ - TETTENBORN, ANDREW, *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century*, Informa Law from Routledge, 1st Ed., June 2021, 224, paperback £94.99, hardback £ 190.00, ebook £ 85.49.

«*New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* consists of edited versions of the papers delivered at the Institute of International Shipping and Trade Law's 14th International Colloquium at Swansea Law School in September 2018. Written by a combination of top academics and highly experienced legal practitioners, these papers have been carefully co-ordinated to give the reader a first-class insight into the issues surrounding new technology and shipping. The book is set out in three parts: Part 1 offers a detailed and critical analysis of issues that are emerging, and those that are likely to emerge, from the use of advanced computer technology, particularly at the contracting process and in the context of issuing trading documents. Part 2 focusses on artificial intelligence and discusses the contemporary issues that will emerge once autonomous ships and similar crafts are put to use in the world's oceans. As well as this, the legal impact of ports utilising artificial intelligence and computer technology will also be considered. Part 3 analyses how the increasing use of legal technology is changing insurance underwriting and shipping litigation. An invaluable guide to the recent technological advances in shipping, this book is vital reading for both professional and academic readers» [abstract tratto dal sito dell'editore].

SOYER, BARIŞ-TETTENBORN, ANDREW, *Ship Building, Sale and Finance*, Informa Law from Routledge, 1st Ed., September 2021, 528, paperback £ 230.00, hardback £ 325.00, ebook £ 207.00.

«Written by a team of acclaimed practitioners and leading academics, this book brings together in one single volume an analysis of contemporary legal issues concerning ship building, sale and finance contracts. It offers a comprehensive, expert and thoroughly practical guide on what is a very complex area of law in today's international shipping industry. The book presents a detailed and critical analysis of standard and non-standard shipbuilding and sale contracts, including vital but often overlooked issues such as payment and refund guarantees, which have been at the forefront of recent litigation and practice. It also critically and thoroughly analyses several types of standard insurance contracts, including shipbuilder's risks and mortgagee's interests, which are not adequately dealt with elsewhere and it provides a critical and contemporary discussion on the legal and practical issues surrounding ship

finance, ship mortgages and more esoteric issues such as the use of bareboat charters and financial derivatives. This book is an indispensable guide for legal practitioners, academics and industry professionals worldwide. The book is divided into 3 parts; Legal Issues relating to Ship Building, Ship Sale Contracts and Practice, and Legal and Practical Issues relating to Ship Finance. Each has been expertly contributed to by the leading practitioners and academics in the field from top firms, chambers and institutions including; Ince & Co, Quadrant Chambers, Haynes and Boone CDG, LLP, Holman Fenwick Willan LLP, Watson Farley & Williams LLP, 7 Kings Bench Walk, and Institute of International Shipping and Trade Law (IISTL) of Swansea University» [abstract tratto dal sito dell'editore].



THOMAS, RHIDIAN, *The Modern Law of Marine Insurance. Volume Four*, Informa Law from Routledge, 1st Ed. September 2021, 352, paperback £ 260.00, hardback £ 85.00, ebook £ 76.50.

«This latest and fourth volume in the series comprises ten contributions written by an expert team of academics and practitioners and which collectively analyse and expound many of the contemporary legal issues and debates in the law and practice of marine insurance. Some of the contributions touch upon areas of the law which will be amended by the Insurance Act 2015, and provide an insight to the future changes in the law. The topics covered are: An assessment of the Marine Insurance Act 1906; Construction of marine policies; Litigating against brokers – the measure of damages; Co-insurance and leading underwriter clauses; Duties of good faith of insurers and reinsurers; Assured right to interest when a policy is avoided; The impact of The Cendor MOPU on the Institute Cargo Clauses; Fraudulent claims; Aspects of Subrogation; Conflict of laws in light of the recast Brussels I Regulation. This book is essential reading for maritime lawyers, brokers and insurance market practitioners, academics, and companies associated with the marine insurance markets worldwide» [abstract tratto dal sito dell'editore].

TODD, PAUL *Advanced Introduction to Maritime Law*, Edward Elgar Publishing Limited, 1st Ed., August 2021, 224, paperback £ 17.95, hardback £ 76.50, ebook £ 14.36.

«Written by leading scholar Paul Todd, this *Advanced Introduction* draws on the author's decades of experience researching and teaching maritime law, offering a clear and concise introduction to the core areas of the field. In addition to providing a primer on the substance, it explains the worldwide applications of English law, and surveys the sources of law and how to locate them. It also highlights some of the difficulties in interpreting the law and pinpoints which individuals have been instru-

mental in doing so, and in making and developing the law» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

VUATTOUX, SAMUEL, *Navires sans équipage et navires autonomes: quelques aspects de droit allemand*, in *Le Droit Maritime Français*, 836, Lamy, 2021, 550-557.

Lo sviluppo delle navi-drone, autonome o senza equipaggio, è di grande attualità in Germania. Il porto di Amburgo e il porto di Brema-Bremerhaven sono essenziali all'economia tedesca, in quanto garantiscono importanti risorse al Paese, nonché un accesso diretto, sia al Mare del Nord che al Mar Baltico. La Germania sta attualmente conducendo diversi progetti volti allo sviluppo della navigazione automatizzata e autonoma, tra cui il programma "CAPTN Future" che mira a costruire un traghetto autonomo ed ecologico che consenta il trasporto degli abitanti da una parte all'altra della città. Per lo sviluppo di tali tecnologie è primario che un certo numero di aspetti legali siano chiariti, in particolare quelli legati al ritiro della persona dalla guida del veicolo e dal processo decisionale. Tali quesiti, infatti, hanno delle conseguenze dirette sul regime di responsabilità in caso di sinistro, ma non solo. L'articolo dimostra come, in assenza di una definizione giuridica di nave, non tutte le navi-drone possano definirsi come aventi lo status di nave. Inoltre, il riferimento all'equipaggio, ancora presente in molti testi marittimi, causa difficoltà, soprattutto in materia di responsabilità per collisioni. Infine, il recepimento tedesco della responsabilità per danno da prodotti difettosi illustra i limiti della sua applicazione pratica alle navi autonome. L'autore auspica una rapida armonizzazione della disciplina marittima in ambito europeo, così da favorire lo sviluppo delle navi-drone.

DEASY, GEOFFREY, *European Union and United Kingdom Competition Law Developments in the Aviation Sector: January to June 2021*, in *Air & Space Law* 2021, 481.

Quale diretta conseguenza del permanere dell'emergenza pandemica e delle correlate misure di supporto varate da ciascuno degli Stati membri allo scopo di sostenere le compagnie aeree delle ingenti perdite di fatturato, i primi sei mesi del 2021 confermano la tendenza che vede il moltiplicarsi di procedimenti in materia di aiuti di Stato. La materia ha avuto la massima rilevanza già nei primi sei mesi dell'anno precedente, vuoi in relazione a decisioni della Commissione di approvazione delle richieste formulate dai singoli Stati, vuoi in ragione dell'impugnazione di precedenti decisioni, vuoi, infine, per l'emissione di sentenze in materia da parte del Tribunale UE. In particolare, volendosi soffermare esclusivamente sui casi originati dall'emergenza dovuta alla diffusione del COVID-19, si possono individuare almeno sedici decisioni della Commissione relative ad impegni compensativi assunti in ragione degli effetti diretti o indiretti della pandemia; dodici decisioni della Commissione oggetto di im-



pugnazione (soprattutto da parte di Ryanair) innanzi al Tribunale UE e, infine, le conseguenti pronunzie da parte di tale corte. L'A. ritiene in proposito che, molto probabilmente, le decisioni in materia di aiuti di Stato andranno a costituire la parte preponderante del diritto della concorrenza negli anni a venire. In considerazione di tale assunto il contributo si propone di enumerare i principali sviluppi intervenuti negli ultimi sei mesi, andandoli poi ad esaminare nel dettaglio.



KONERT, ANNA-SAKOWSKA BARYLA, MARLENA, *The Impact of the GDPR on the Unmanned Aircraft Sector*, in *Air & Space Law* 2021, 517.

Riprese video in tempo reale, così come lo scatto di fotografie durante il sorvolo di proprietà private costituiscono seria minaccia al diritto alla riservatezza. Si aggiunga altresì che i mezzi aerei a pilotaggio remoto sono in grado di raccogliere dati personali come contenuti audio e video, oltre a informazioni di localizzazione. La necessità di intervenire per regolare le operazioni degli aeromobili senza pilota alla luce della normativa in materia di *privacy* ha ingenerato un dibattito in seno alla Commissione europea volto a verificare se tali attività potessero essere ricomprese nella normativa generale in materia di protezione dei dati personali ovvero se, diversamente, non fosse piuttosto opportuno sviluppare una regolamentazione *ad hoc*. La Commissione ha infine concluso in proposito nel senso che non vi sarebbero elementi tali da richiedere la creazione di una normativa specifica. L'articolo, pertanto, si propone di valutare l'impatto del GDPR sulle operazioni poste in essere dai mezzi aerei a pilotaggio remoto.

LAMON, MARCELLA-BONAZZI, MARCO, *I droni a supporto della sicurezza pubblica*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2021, 165.

L'articolo esamina il fenomeno dell'impiego dei sistemi aerei a pilotaggio remoto con specifico riguardo al loro utilizzo per finalità di tutela della pubblica sicurezza. Di tale ambito di impiego dei droni gli Autori delineano le peculiarità e le problematichità che esso pone, da un lato, sul piano della armonizzazione con il quadro regolamentare europeo e nazionale e, dall'altro, su quello della necessità di bilanciare le esigenze di sicurezza con i diritti fondamentali delle persone, in tema di *privacy* e trattamento dei dati personali. Sotto questo profilo, viene segnatamente evidenziato come l'esigenza di monitorare gli spostamenti delle persone al fine di contrastare il diffondersi della pandemia da COVID-19 abbia rappresentato un banco di prova per tale bilanciamento, consentendo di condurre una verifica sul campo dei delicati aspetti tecnico-giuridici da esso scaturenti.



VERNIZZI, SIMONE, *Cancellazione del volo e sistemazione in hotel: il vettore aereo non risponde dei danni al passeggero per negligenze del personale alberghiero*, in *Resp. civ. prev.* 2021, 794.

«Con la pronunzia in commento, la Corte di Giustizia Ue interviene sull'interpretazione del dettato dell'art. 9 del Reg. (CE) n. 261/2004, provvedendo a precisare il contenuto dell'obbligo di assistenza. In particolare, con riferimento all'obbligo di offrire una sistemazione in albergo, la Corte precisa che il vettore aereo non risponde dell'esecuzione della prestazione dell'albergatore e/o del suo personale dipendente» [abstract tratto dalla Rivista].

TARR, ANTHONY A.-TARR, JULIE-ANNE - THOMPSON, MAURICE - ELLIS, JEFFREY, *Drone Law and Policy. Global Development, Risks, Regulation and Insurance*, Routledge, 1st Ed., August 2021, 482, paperback £ 41.99, hardback £ 120.00, ebook £ 37.79

«*Drone Law and Policy describes the drone industry and its evolution, describing the benefits and risks of its exponential growth. It outlines the current and proposed regulatory framework in Australia, the United States, the United Kingdom and Europe, taking into consideration the current and evolving technological and insurance landscape. This book makes recommendations as to additional regulatory and insurance initiatives which the authors believe are necessary to achieve an effective balance between the various competing interests. The 23 chapters are written by global specialists on crucial topics, such as terrorism and security, airport and aircraft safety, maritime deployment, cyber-risks, regulatory oversight, licensing, standards and insurance. This book will provide authoritative reference and expert guidance for regulators and government agencies, legal practitioners, insurance companies and brokers globally, as well as for major organisations utilising drones in industrial applications*» [abstract tratto dal sito dell'editore].

BONETTI, TOMMASO, *Il trasporto pubblico locale nel prisma della mobilità sostenibile*, in *Dir. amm.* 2020, 563.



Muovendo da una ricostruzione dei tratti che contraddistinguono l'assetto e il regime del servizio di trasporto pubblico locale nell'ordinamento nazionale, sia sul piano fisiologico sia sotto il profilo patologico, il contributo si propone di verificarne la capacità adattiva rispetto alle nuove esigenze della mobilità sostenibile. In questa prospettiva, in particolare, l'autore riflette sulla possibilità che il trasporto pubblico locale possa acquisire una rinnovata centralità nel prisma delle multiformi espressioni della mobilità sostenibile, evidenziando al contempo alcuni ostacoli che ne rendono quanto meno incerta l'effettiva concretizzazione nel sistema italiano [abstract tratto dalla Rivista].

materiali

CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME: SITUAZIONI GIURIDICHE SOGGETTIVE DEL CONCEDENTE E DEL CONCESSIONARIO NEI CASI DI SOTTOPOSIZIONE DI QUEST'ULTIMO A FALLIMENTO O A INFORMAZIONE PREFETTIZIA ANTIMAFIA (*)

SOMMARIO — 1. Il quesito — 2. Cessazione della concessione: decadenza e revoca — 3. Fallimento del concessionario e decadenza dalla concessione — 4. Fallimento del concessionario, subentro nella concessione, pagamento dei canoni — 5. Fallimento del concessionario e revoca della concessione — 6. Informativa antimafia e revoca della concessione — 7. Informativa antimafia e decadenza dalla concessione — 8. Cessione di azienda in sede fallimentare e autorizzazione del concedente — 9. Conclusioni.

1. *Il quesito* — Mi è stato richiesto di ricostruire sinteticamente, sul piano giuridico, la posizione soggettiva del titolare di una concessione demaniale marittima nel caso di sottoposizione del medesimo a fallimento e a informazione prefettizia antimafia ai sensi del d.lgs. 6 settembre 2011 n. 159, con particolare riferimento alla possibilità per il concedente di revocare la concessione o di pronunciare la decadenza dalla stessa sia nel caso di cessazione dell'attività da parte del concessionario, che in quello di prosecuzione della medesima attraverso la gestione provvisoria in sede fallimentare o la cessione di azienda.

Sulla base della normativa vigente, nonché tenuto conto delle prassi operative e delle indicazioni ricevute dalla pratica, ritengo di poter esprimere il mio parere nei termini che seguono.

2. *Cessazione della concessione: decadenza e revoca* — Premetto la nota differenza fra decadenza dalla concessione demaniale marittima e revoca della stessa.

La prima può essere dichiarata dal soggetto concedente per inadempimenti del concessionario o vicende relative al medesimo, nei casi previsti dall'art. 47 c. nav.

(*) *Parere pro veritate* reso da Alfredo Antonini.

Essa determina il venire meno del diritto del concessionario e l'acquisizione dei beni non amovibili, eventualmente da questi realizzati, in capo al soggetto concedente, senza indennizzo (devoluzione *ex art.* 49 c. nav.).

La seconda si riferisce alla sfera del concedente e all'assetto degli interessi di ordine pubblico tutelati dal medesimo: la valutazione di interessi, prevalenti rispetto a quelli che hanno determinato il rilascio della concessione, consente al soggetto concedente di far venire meno la medesima (art. 42 c. nav.).

In questo caso il concessionario deve essere indennizzato soltanto per le opere stabili realizzate, in relazione alla quota del loro costo rapportata agli anni mancanti fino alla scadenza, e le opere passano in proprietà del concedente.

La tutela del concessionario nell'uno e nell'altro caso è attuata davanti al giudice amministrativo.

3. Fallimento del concessionario e decadenza dalla concessione — La decadenza dalla concessione trova fondamento nella legge e può essere dichiarata dal soggetto concedente, pertanto, solo nei casi previsti dall'art. 47 c. nav.

Fra di essi, non è previsto l'assoggettamento del concessionario a fallimento o ad altra procedura concorsuale.

La giurisprudenza è sicura nell'affermare che il fallimento, e a maggior ragione la sottoposizione ad altra procedura concorsuale, non consentono al soggetto concedente di dichiarare la decadenza dalla concessione (Cass. civ., Sez. I, 28 luglio 2016, n. 15698; TAR Liguria, Sez. II, 17 luglio 2015, n. 686; Cass. civ., Sez. I, 26 maggio 2009, n. 12140).

Si considera, sul piano degli interessi da tutelare, che la concessione rappresenta un valore aziendale e a volte può costituire il maggiore o forse l'unico valore ricompreso nella massa attiva fallimentare; tale valore non può essere disperso con la dichiarazione di decadenza, ma deve essere realizzato dal curatore a beneficio dei creditori.

4. Fallimento del concessionario, subentro nella concessione, pagamento dei canoni — Quanto appena detto comporta, pertanto, che il fallimento del concessionario conserva la medesima posizione soggettiva di quest'ultimo, assumendone gli obblighi oltre che i diritti.

Fra questi, vi sono l'obbligo di esercitare l'attività oggetto di concessione e quello di pagare il canone, oltre a quello di adempiere tutte le obbligazioni concernenti la medesima.

Il mancato esercizio della concessione e il mancato pagamento del canone sono causa di decadenza dalla concessione, che può essere dichiarata dal soggetto concedente.

Il curatore esercita la concessione, se – come per lo più accade – è autorizzato all'esercizio provvisorio dell'impresa.

In mancanza di esercizio provvisorio e quindi nel caso di liquidazione fallimentare pura, la decadenza può essere dichiarata immediatamente, per la ragione appena indicata (mancato esercizio della concessione).

Con riferimento al pagamento dei canoni, quelli correnti a decorrere dalla data del fallimento debbono essere corrisposti dal curatore per intero e nei termini previsti dalla concessione; il mancato pagamento è causa di decadenza dalla concessione.

Può porsi il problema con riferimento ai canoni pregressi: se, cioè, degli stessi il soggetto concedente debba essere chiedere l'ammissione al passivo fallimentare, con conseguente pagamento in moneta fallimentare, o se essi debbano essere pagati integralmente dal curatore, a seguito della prosecuzione dell'attività, per evitare l'indebitamento e la conseguente decadenza.

Non constando pronunce giurisprudenziali al riguardo, sembra preferibile la soluzione per prima indicata, conforme ai principi: i crediti anteriori al fallimento hanno natura concorsuale e non di massa, sicché possono essere pagati dal curatore conformemente alle regole del concorso e il rispetto di tali regole impedisce al soggetto concedente di considerare la curatela, ossia il fallimento, inadempiente agli obblighi nascenti dalla concessione.

Pertanto, a mio avviso, la decadenza può essere pronunciata in mancanza di pagamento dei canoni maturati successivamente alla sentenza dichiarativa del fallimento, ma non per l'omesso pagamento di quelli maturati anteriormente.

Può giovare il raffronto con il contratto di locazione in relazione al fallimento del conduttore: i canoni dovuti fino alla data del fallimento costituiscono credito concorsuale del locatore, quelli dovuti a decorrere da tale data e fino alla restituzione del bene costituiscono crediti pagabili in prededuzione.

5. *Fallimento del concessionario e revoca della concessione* — Diverso è il discorso riferito alla revoca della concessione.

In questo caso, la pronuncia di fallimento deve ritenersi irrilevante nei rapporti fra soggetto concedente e concessionario (o fallimento del medesimo).

Infatti, quella stessa valutazione di interessi, che avrebbe potuto consentire al soggetto concedente la revoca della concessione nei confronti del concessionario (con i conseguenti eventuali indennizzi), vale anche nel caso di fallimento del medesimo.

Talché, sussistendo le condizioni previste dall'art. 42 c. nav., il concedente può procedere alla revoca della concessione anche dopo il fallimento del concessionario, con le conseguenze previste da tale articolo sul piano economico.

6. *Informativa antimafia e revoca della concessione* — L'informativa antimafia, emessa dal prefetto ai sensi del codice antimafia (d.lgs. 6 settembre 2011, n. 159), impedisce al soggetto cui essa si riferisce di stipulare contratti pubblici e, qualora gli stessi siano stati stipulati, è causa di revoca di concessioni e autorizzazioni e di risoluzione dei contratti, ad opera della parte pubblica.

La ragione di siffatto sistema normativo risiede nell'esigenza di evitare che la pubblica amministrazione allacci o mantenga rapporti di carattere economico con soggetti legati alla mafia.

Tale regime si applica anche alle concessioni demaniali marittime.

La revoca per infiltrazione mafiosa sembra rispondere allo schema della revoca della concessione di cui all'art. 42 c. nav.: l'interesse pubblico esige la risoluzione unilaterale del rapporto in essere e, a tutela del concessionario, le opere realizzate e le spese affrontate dal medesimo debbono essere indennizzate dal concedente, ancorché nei limiti della utilità conseguita (art. 94, comma 2, d.lgs. cit.).

È tuttavia da considerare che talora la prosecuzione dell'attività, i cui soggetti gestori sono colpiti da informativa antimafia, risponde ad un interesse pubblico rilevante: così accade allorché l'opera sia in corso di attuazione e allorché la cessazione del rapporto inciderebbe sull'esecuzione di forniture di beni o di servizi ritenuti essenziali per il conseguimento dell'interesse pubblico (e sempre che il fornitore non sia sostituibile in tempi rapidi).

Nei casi ora indicati, non si procede alla revoca.

L'art. 32 del d.l. 24 giugno 2014 n. 90 (conv. in l. 11 agosto 2014 n. 114) prevede la possibilità per il prefetto di sostituire gli organi sociali i cui componenti siano stati colpiti da informativa antimafia (commissariamento), nei casi in cui occorra garantire la continuità di funzioni e di servizi indifferibili per la tutela di diritti fondamentali, e di garantire la salvaguardia dei livelli occupazionali o dell'integrità dei bilanci pubblici.

Il prefetto può provvedere in tali sensi anche nei casi in cui non sono consentiti la revoca dalla concessione o il recesso dal contratto, ai sensi dell'art. 94, comma 3, sopra citato.

La dottrina, che si è occupata dell'argomento, ha ritenuto che nel caso di informativa antimafia la revoca costituisce un obbligo per il concedente, e che nel caso di commissariamento sussiste il divieto di provvedere ad essa.

È questa la ricostruzione che sembra potersi ricavare dal tenore testuale delle disposizioni che prevedono commissariamento e revoca, ove è usato il modo indicativo, che, nei testi giuridici, indica l'obbligo (se espresso in termini positivi) o il divieto (se espresso in termini negativi) di tenere un determinato comportamento o di compiere determinati atti.

La soluzione è verosimilmente corretta; tuttavia il problema appare meritevole di approfondimento, in considerazione del carattere comunque discrezionale dell'agire del concedente in relazione alla revoca e agli interessi sottostanti ad essa.

7. *Informativa antimafia e decadenza dalla concessione* — Le disposizioni speciali appena citate, riferite all'informativa antimafia, non incidono tuttavia, a mio avviso, sul principio generale della decadenza dalla concessione.

Questa, in particolare, riguarda l'inadempimento del concessionario agli obblighi nascenti dalla concessione.

Fra di essi, vi sono quelli di natura informativa, ricollegati fra l'altro all'assetto istituzionale e proprietario del soggetto concessionario, alla composizione dei suoi organi e alle molte vicende rilevanti nella vita e nell'organizzazione dello stesso.

Si evidenzia al riguardo il pregnante interesse del concedente che la concessione sia esercitata dal concessionario e che questi conservi le caratteristiche di natura soggettiva avute presenti al momento del rilascio della concessione.

Ciò è evidenziato, fra l'altro, dalle disposizioni che vietano, o subordinano al consenso o all'autorizzazione del concedente, ogni mutamento soggettivo nella concessione, fra cui la cessione, il subingresso, l'affidamento.

Il cambiamento dell'assetto proprietario e dell'amministrazione dell'ente (società per azioni o società a responsabilità limitata) titolare della concessione è rilevante agli occhi del concedente e gli atti concessori generalmente contengono un esplicito obbligo informativo in tal senso.

Pertanto, nel caso di inadempimento dei suddetti obblighi informativi – rilevante, in quanto attinente all'assetto proprietario e alla *governance* del concessionario – il concedente può avvalersi della facoltà di dichiarare la decadenza dalla concessione, ai sensi dell'art. 47 c. nav.

Nella valutazione discrezionale se esercitare o meno tale potere, il concedente può tenere conto, fra l'altro, delle vicende successive, ossia dell'eventuale venire meno delle tensioni e dei pericoli rappresentati dall'ingresso di soggetti colpiti da informativa antimafia, con la cessazione dei medesimi dalle rispettive cariche e il commissariamento del concessionario.

8. *Cessione di azienda in sede fallimentare e autorizzazione del concedente* — Nell'ipotesi che, dichiarato fallito il concessionario, il curatore provveda all'esercizio provvisorio dell'impresa e adempia gli obblighi nascenti dalla concessione, quest'ultima resta in essere, secondo il suo corso naturale.

È da tenere conto dell'ottica di salvaguardia della continuità aziendale e dei valori patrimoniali dell'impresa, che caratterizza la procedura fallimentare.

Quanto agli effetti della cessione dell'azienda sulla concessione, il curatore con essa determina la sostituzione di un nuovo soggetto (l'acquirente in sede concorsuale) rispetto al precedente (il fallito).

La vendita in sede fallimentare avviene con procedura competitiva, conformemente a quanto previsto dal piano di liquidazione.

Il regime proprio della concessione non può incidere sul regime fallimentare e non può impedire, pertanto, al curatore di alienare le attività fallimentari, fra le quali l'azienda, che ricomprende – quale bene verosimilmente di primaria rilevanza economica – la concessione.

Parimenti, l'esistenza di una procedura fallimentare in capo al concessionario non può incidere modificatamente sulle situazioni soggettive del soggetto concedente.

Pertanto, l'acquirente dell'azienda in sede fallimentare subentra nella concessione secondo le regole proprie della concessione stessa e del suo regime normativo.

Trattandosi di successione nella concessione, essa deve essere autorizzata dal concedente, ai sensi dell'art. 46, 2° comma, c. nav.

In mancanza di autorizzazione, la vendita in sede fallimentare, pur valida, è destinata a restare inefficace nei confronti del concedente, ossia non è idonea a determinare il passaggio della titolarità della concessione in capo all'acquirente, con la conseguenza che il concedente può procedere ad assegnare una nuova concessione.

Nell'esercizio del potere discrezionale di rilasciare o meno l'autorizzazione al subentro, il soggetto concedente tiene conto dei requisiti prescritti per il concessionario nella procedura competitiva che ha portato al rilascio della concessione: nel senso che, con la cessione in sede fallimentare, non si possono in linea di principio eludere i requisiti posti dal bando di gara.

Ciò è vero, sia nell'interesse del soggetto concedente, che ha posto specifici requisiti funzionali al buon esercizio della concessione e alla riconnessa tutela dell'interesse pubblico, sia in quello degli eventuali concorrenti rispetto al concessionario originario, che non possono vedere la concessione esercitata, in prosieguo di tempo e per il mutamento soggettivo nella titolarità della stessa, da un soggetto che non abbia i requisiti cui essi avevano dovuto attenersi.

L'esercizio del potere discrezionale ora riferito è sottoposto al controllo del giudice amministrativo.

9. *Conclusioni* — Sulla base di quanto sopra illustrato, posso evidenziare che:

– nel caso di fallimento del concessionario, l'esercizio provvisorio dell'azienda da parte del curatore impedisce la decadenza dalla concessione se il curatore adempie gli obblighi derivanti della stessa;

– nel caso di informativa prefettizia antimafia, la sostituzione mediante commissariamento degli organi della società concessionaria è ostativa alla revoca della concessione;

– l'acquirente dell'azienda in sede fallimentare subentra nella concessione mediante successione, sottoposta all'autorizzazione del concedente *ex art. 46, 2° comma, c. nav.*

QUOTAZIONI DEL DSP, DEL FRANCO POINCARÉ E DEL FRANCO GERMINAL

Si ritiene utile pubblicare le quotazioni ai primi di ogni mese, in euro (arrotondate al centesimo), del diritto speciale di prelievo (DSP), del franco Poincaré e del franco Germinal, al fine di fornire un riferimento concreto ai limiti risarcitori previsti nelle convenzioni internazionali. Per la valutazione del franco Poincaré e del franco Germinal ci si è basati sul prezzo dell'oro al mercato libero, conformemente all'orientamento prevalente della nostra giurisprudenza.

Valuta	7 maggio 2021	1° giugno	1° luglio	2 agosto
DSP	1,19	1,18	1,20	1,20
Franco Poincaré	2,82	2,95	2,83	2,88
Franco Germinal	13,91	14,53	13,96	14,21

Nota esplicitiva per il calcolo del valore in euro del franco Poincaré e del franco Germinal.

Parametri di riferimento:

$$A = 1 \text{ oncia troy} = 31,1035 \text{ grammi}$$

$$B = \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy domanda a Londra}}$$

$$C = \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy offerta a Londra}}$$

$$F = \text{prezzo dell'oro in } \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy}} = \frac{(B+C)}{2}$$

$$G = \text{contenuto in oro di 1 franco Poincaré} = 0,05895 \text{ grammi}$$

$$H = \text{contenuto in oro di 1 franco Germinal} = 0,2903226 \text{ grammi}$$

$$M = \frac{\text{euro}}{\text{US \$}} \quad (\text{rilevazione Banca centrale europea})$$

In base ai quali:

$$\text{valore in euro di 1 franco Poincaré} = \frac{\text{FGM}}{A}$$

$$\text{valore in euro di 1 franco Germinal} = \frac{\text{FHM}}{A}$$

COLLABORATORI

Vincenzo Battistella, ass.ta di ricerca nell'Univ. di Trento.

GIANFRANCO BENELLI, prof. associato di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari.

DANIELE CASCIANO, prof. associato di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine.

GIUSEPPE LOFFREDA, dott. di ricerca, Roma.

FRANCESCO MANCINI, prof. a contratto di Transportation law nella Sapienza, Univ. di Roma.

Filadelfio Mancuso, prof. associato di Diritto commerciale nell'Univ. di Messina.

GIOVANNI MARCHIAFAVA, ric. di Diritto della navigazione nell'Univ. di Genova.

Daniele Ragazzoni, prof. a contratto di Transportation law nella Sapienza, Univ. di Roma.

ANNA L. MELANIA. SIA, prof. associato di Diritto della navigazione nell'Univ. Magna Græcia di Catanzaro.

indici dell'annata 2021

INDICE DEGLI AUTORI

DANIELE AMOROSO, <i>Alta tensione nei cieli di Minsk, quale ruolo per il diritto internazionale?</i>	Pag. 666
LUCA ANCIS, <i>Esercizio e responsabilità armatoriale fra principi generali e la riforma del codice della nautica da diporto – The Shipowner's Responsibility under general principles and new text of «Pleasure craft code» of 2005</i>	» 481
LUCA ANCIS, <i>Una pronuncia sbagliata, ma per fortuna innocua – A wrong pronunciation, but luckily harmless</i>	» 793
MARIO MARCO ANGELONI-ROCCO FABBIANI, <i>Le unità navali della Guardia di finanza sono navi da guerra? – Can the financial police's naval units be considered warships?</i>	» 287
ALFREDO ANTONINI, <i>Assoggettabilità a sequestro conservativo di navi non immatricolate, non in esercizio, ancora in costruzione</i>	» 879
ALFREDO ANTONINI, <i>Concessioni demaniali marittime: situazioni giuridiche soggettive del concedente e del concessionario nei casi di sottoposizione di quest'ultimo a fallimento o a informazione prefettizia antimafia</i>	» 1123
ALFREDO ANTONINI, <i>Contratti di trasporto e del turismo, mancata esecuzione della prestazione e relativi rimedi nella legislazione dell'emergenza sanitaria – Contracts of carriage and travel, failure to perform and related remedies in the pandemic emergency legislation</i>	» 559
ALFREDO ANTONINI, <i>Uno più uno fa zero</i>	» 663
VINCENZO BATTISTELLA, <i>Spunti di riflessione sulla conduzione dei veicoli altamente automatizzati nella circolazione stradale in una prospettiva de iure condendo – Some considerations on highly automated vehicles and international road traffic in a perspective de iure condendo</i>	» 953
GIANFRANCO BENELLI, <i>Red pass</i>	» 979

DONATELLA BOCCHESI, <i>L'attività di intermediazione delle piattaforme digitali all'esame della Corte di giustizia: da Elite Taxi a Star Taxi App. – Legal aspects of intermediation services of information society under consideration by the Court of Justice: from Elite Taxi to the Star Taxi App</i>	Pag.	700
LORENZO BOTTA, <i>Sui presunti aiuti di Stato al sistema portuale italiano – In depth analysis of the State aid alleged case over the Italian port system</i>	»	131
ALESSANDRO CARDINALI, <i>Sulla giurisdizione nelle controversie relative alla responsabilità dei registri di classificazione – On the jurisdiction in the disputes relating to the shipping registries' liability</i>	»	741
ELENA CARPANELLI-ANDREA TRIMARCHI, <i>Two Courts, two approaches? The CJEU and the Italian Court of Cassation rule on jurisdiction relating to air passengers' claims for compensation</i>	»	641
DANIELE CASCIANO, <i>Funzione economica e natura giuridica della clausola f.i.o. – Economic function and legal nature of f.i.o. clause</i>	»	1040
DANIELE CASCIANO, <i>Informatizzazione documentale e trasporto di merci su strada – Informatic documents and carriage of goods by road</i>	»	889
VALENTINA CORONA, <i>La natura della limitazione risarcitoria e lo standard probatorio per la distruzione e perdita del bagaglio nel trasporto aereo – Nature of compensation limit and the requisite standard of proof in cases of destruction or loss of checked baggage in air transport</i>	»	256
MATTEO FALCONI, <i>La risoluzione parziale del contratto e la riduzione del corrispettivo: un rimedio inapplicabile al contratto di trasporto aereo di persone – The partial termination of the contract and the reduction of the fee: an inapplicable remedy to the contract of carriage of passengers by air</i>	»	783
MASSIMILIANO GRIMALDI, <i>Le modalità dell'applicazione delle regole della concorrenza nell'affidamento dei servizi pubblici di trasporto di passeggeri per ferrovia – Implementing methods of competition regulations in awarding contracts for public services of railway passenger transport</i>	»	113
JOSÉ LUIS GARCIA PITA Y LASTRES, <i>El papel de las nuevas tecnologías de tratamiento de la información y de la comunicación a distancia, en el desarrollo sucesivo, consumación y extinción de los contratos de fletamento – The role of new information processing, and remote communication technologies, in the successive performance and extinction of charterparty contracts</i>	»	51

ANDREA LA MATTINA, <i>Natura giuridica del contratto di logistica integrata, privilegio speciale ex art. 2761, secondo comma, c.c. e diritto di ritenzione ex art 2756, terzo comma, c.c.</i>	Pag.	437
ROCCO LOBIANCO, <i>I servizi di mobilità condivisa. Parte I: caratteristiche socio-economiche – Shared Mobility Services. Part I, Socio-economic Features</i>	»	27
ROCCO LOBIANCO, <i>I servizi di mobilità condivisa. Parte II: inquadramento giuridico – Shared Mobility Services. Part II, Legal Framework</i>	»	447
ROCCO LOBIANCO, <i>Sui profili di responsabilità del gestore aeroportuale in caso di bird strike – On airport management company's responsibility profiles in the event of bird strike</i>	»	354
ROCCO LOBIANCO, <i>Sull'applicazione del reg. (CE) n. 261/2004 al viaggiatore che ha acquistato il biglietto aereo all'interno di un pacchetto turistico – On the applicability of Reg. (CE) n. 261/2004 to passengers who purchased a flight ticket as part of a tour package</i>	»	805
GIUSEPPE LOFFREDA, <i>Crisi d'impresa armatoriale: Moby e CIN</i>	»	977
GIOVANNI MARCHIAFAVA, <i>In porto la nave da crociera non passa...con il green pass!</i>	»	978
FRANCESCO MANCINI, <i>La procedura comparativa del codice della navigazione in caso di domande concorrenti di concessione demaniale marittima ed i principi europei dell'evidenza pubblica: una difficile convivenza – The selection procedure of the navigation code in the event of concurrent applications for concession of maritime state property and EU public procurement principles: a difficult coexistence</i>	»	1006
FILADELFIO MANCUSO, <i>Clauses in reinsurance contracts</i>	»	925
GERARDO MASTRANDREA, <i>Il vincolo culturale sugli aeroporti riguarda solo gli edifici e non può prevalere automaticamente sulla sicurezza e sull'operatività aeroportuali – Cultural constraints upon the airport and the airport facilities are submitted to an impact assessment with regard to airport operation and safety</i>	»	1062
ANNA MASUTTI, <i>Il futuro del cielo unico europeo. Verso un accentramento delle competenze sul controllo del traffico aereo nell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) – The Future of the Single European Sky. Towards the Centralisation of Air Traffic Control Competences within the European Union Aviation Safety Agency (EASA)</i>	»	621

MATTEO MIATTO, <i>Il raccomandatario che riconsegna il carico al ricevitore e nomina un perito per l'ispezione congiunta dei danni alla merce rappresenta il vettore marittimo nel porto di sbarco – The ship-agent, who deliveries the cargo to the consignee and appoints a surveyor for the jointly inspection of the goods damages, represents the carrier at the port of discharge</i>	Pag.	315
ELENA NIGRO, <i>Gli effetti dei reclami ex art. 32 della C.M.R. secondo la giurisprudenza di legittimità: les jeux sont faits, rien ne va plus – The effects of the claims ex art. 32 C.M.R. according to the Supreme Court: les jeux sont faits, rien ne va plus</i>	»	719
ELENA NIGRO, <i>I diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo e perdita di coincidenza per via di un comportamento molesto verificatosi sul volo precedente – Passengers' rights for delay with missed connecting flight because of passenger's unruly and disruptive behavior on a previous flight</i>	»	240
CHRISTOPH PERATHONER, <i>Sulla competenza giurisdizionale nel settore del trasporto multimodale nell'Unione Europea. L'attore può scegliere tra il luogo di partenza e il luogo di destinazione del trasporto – On jurisdiction in the sector of multimodal transport in the European Union. The claimant may choose between the place of departure and the place of destination of the transport</i>	»	218
CRISTINA POZZI, <i>All'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato la vicenda delle norme in materia di durata delle concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo</i>	»	671
ANNA L. MELANIA SIA, <i>È possibile vietare i voli a corto raggio?</i>	»	664
ANNA L. MELANIA SIA, <i>La proroga automatica delle concessioni sul demanio marittimo ancora una volta al vaglio della Corte costituzionale – The automatic extension of concessions on maritime domain is once again under review by the Italian Constitutional Court</i>	»	988
DANIELE RAGAZZONI, <i>Considerazioni sul rapporto tra azione cartolare ed azione causale nel trasporto marittimo di cose in caso di emissione di delivery order – Considerations on the relationship between action based on document of title and action based on contract in the context of maritime carriage of goods in the event of issuance of a delivery order</i>	»	1018
GIUSEPPE REALE, <i>Recenti problematiche in materia di limitazione delle zone economiche esclusive nel mare Mediterraneo – Recent problems regarding the delimitation of exclusive economic zones in the Mediterranean Sea</i>	»	547

CHIARA TINCANI, <i>Il potere ispettivo e le organizzazioni non governative – Inspection power and non-governmental organizations</i>	Pag.	770
CHIARA TINCANI, <i>L'emergenza sanitaria e il salvataggio in mare – Medical emergency and sea rescue</i>	»	301
FABRIZIO TONEATTO, <i>Limiti applicativi della Convenzione di Montreal del 1999 in riferimento al trasporto aereo di cortesia – Application limits of the Montreal Convention 1999 for friendly transport by air</i>	»	272
LEOPOLDO TULLIO, <i>Bibliografia sommariamente ragionata di diritto marittimo antico fino al 1808</i>	»	165
ALESSANDRO ZAMPONE, <i>La nozione di «accident» nella Convenzione di Montreal 1999 e la «contributory negligence» del passeggero – The notion of «accident» in the 1999 Montreal Convention and the «contributory negligence» of the passenger</i>	»	1

INDICE SISTEMATICO (*)

Amministrazione Assicurazioni Ausiliari del trasporto Avarie comuni Comandante Compravendita di veicolo Controllo del traffico Costruzione di veicolo Demanio Diporto Diritto internazionale privato Diritto processuale Fonti normative Garanzie Guerra Imprese di navigazione e di trasporto Inchieste sui sinistri Infrastrutture dei trasporti Inquinamento del mare Lavoro nelle imprese	Lavoro nelle infrastrutture Locazione Mare Noleggio Organizzazioni internazionali Pesca Pilotaggio Reati e infrazioni amministrative Rimorchio Servizi di trasporto Soccorso e ricupero Spazio cosmico Trasporti in generale Trasporto di cose Trasporto di persone Trasporto multimodale Tributi e dogana Turismo Veicoli Vendita con trasporto
--	---

* * *

Amministrazione							
FERRI	(b)	428	reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/116		847	
LAMON	(b)	419	reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/255		847	
NUNN	(b)	419	reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/664		848	
TELLARINI	(b)	864	reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/665		848	
VERMIGLIO	(b)	865	reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/666		848	
reg. del. UE (Comm.)	n. 2020/2148	413	reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/2082		1007	
reg. del. UE (Comm.)	n. 2021/699	847	reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/2227		1007	
reg. del. UE (Comm.)	n. 2021/700	847	reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/2237		1007	
reg. del. UE (Comm.)	n. 2021/1972	1008	reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/1903		1008	
reg. es. UE (Comm.)	n. 2020/2193	413	reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/2179		1008	
reg. es. UE (Comm.)	n. 2021/97	847	dec. es. UE (Comm.)	n. 2021/117		848	
			dec. es. UE (Comm.)	n. 2021/2058		1009	
			dec. (UE) Comm.	n. 2021/2147		1007	

(*) *Legenda:*

- | | |
|--|---|
| (b) Autore di opera segnalata
(br) Autore di opera recensita
(c) Autore di curiosità
(cr) Autore di cronaca
(fm) Autore di fatto o misfatto
(g) Sentenza pubblicata integralmente | (i) Autore di intervento
(l) Testo pubblicato integralmente
(m) Sentenza massimata
(n) Autore di nota a sentenza
(s) Autore di saggio |
|--|---|

d.l.	n. 776/2020	413	App. Salerno	23 aprile 2020 (m)	371
d.l.	n. 104/2020	414	Trib. Milano	13 ottobre 2020 (m)	1068
d.l.	n. 22/2021	849			
d.lg.	n. 187/2021	1007	Ausiliari del trasporto		
d.lg.	n. 213/2021	1007	MIATTO	(n)	315
d.lg.	n. 194/2021	1009	Cass.	n. 19719/2020 (m)	818
d.lg.	n. 197/2021	1009	Cass., sez. V	n. 11029/2021 (m)	1068
d.l.	n. 103/2021	1008	Trib. Firenze	19 maggio 2020 (m)	1069
d.l.	n. 121/2021	1009	Trib. Genova	27 giugno 2019 (m)	373
d.l.	n. 152/2021	1100	Trib. Milano	17 aprile 2019 (m)	372
l. reg. Liguria	n. 23/2020	848	Trib. Milano	18 gennaio 2020 (m)	1069
d.p.r.	n. 171/2020	414	Trib. Palermo	3 ottobre 2019 (m)	373
d.p.c.m.	n. 190/2020	849	Trib. Venezia	18 marzo 2018 (m)	372
d.p.c.m.	n. 191/2020	849	App. Venezia	13 luglio 2020 (m)	374
d.p.c.m.	14 gennaio 2021	849	App. Venezia	13 luglio 2020 (m)	817
d. (salute)	28 gennaio 2020 n. 123	413	App. Venezia	10 luglio 2019 (m)	1070
d. (infrastrutture e trasporti)					
	20 ottobre 2020	414	Avarie comuni		
d. (infrastrutture e trasporti)			<i>Queen's Bench</i>	4 novembre 2019 (m)	818
	29 ottobre 2020	848			
d. (infrastrutture e trasporti)			Comandante		
	2 febbraio 2021	848	MAGI	(b)	429
d. (infrastrutture e trasporti)			Cass. pen, sez. III	n. 33047/2020 (m)	819
	13 febbraio 2021	848	Cass. pen, sez. IV	n. 6490/2021 (m)	1071
d. (infrastrutture e trasporti)			App. Palermo	30 settembre 2020 (m)	1071
	10 febbraio 2021	849	Trib. Ravenna	5 febbraio 2020 (m)	1071
d. (infrastrutture e mobilità sostenibili)					
	7 dicembre 2021	1007	Controllo e sicurezza del traffico		
d. (infrastrutture e mobilità sostenibili)			LA TORRE	(b)	862
	10 agosto 2021	1008	MASUTTI	(i)	599
d. (infrastrutture e mobilità sostenibili)					
	10 agosto 2021	1008	Costruzione di veicolo		
d. (infrastrutture e mobilità sostenibili)			<i>Queen's Bench</i>	30 aprile 2020 (m)	374
	2 settembre 2021	1009			
d.p.g.r. Piemonte	n. 4/2021	1008	Demanio		
			AGUSTO	(b)	855
Assicurazioni			CONTICELLI	(b)	859
MANCUSO	(s)	1119	CONTICELLI	(b)	1113
THOMAS	(b)	1119	MANCINI	(n)	1006
Cass., sez. lav.	n. 9375/2021 (m)	1068	POZZI	(fm)	671
Cass., sez. III	n. 9380/2021 (m)	1067	SIA	(n)	988
Cass., sez. IV	n. 25454/2020 (m)	371	C. Cost.	n. 161/2020 (m)	375
App. Genova	10 gennaio 2020 (m)	817	C. Cost.	n. 222/2020 (m)	819

C. Cost.	n. 10/2021 (g)	983	Cass., sez. un.	n. 17566/2019 (m)	382
C. Cost.	n. 10/2021 (m)	1072	Cass., sez. un.	n. 2604/2021 (m)	1076
Cass., sez. un.	n. 19953/2020 (m)	375	Cass., sez. un.	n. 2605/2021 (m)	1076
Cass., sez. un.	n. 29966/2020 (m)	820	Cass., sez. un.	n. 8503/2021 (m)	1078
Cass., sez. un.	n. 253/2021 (m)	821	Cass., sez. II	n. 22188/2020 (m)	379
Cass. sez. un.	n. 8503/2021 (m)	1074	Cass., sez. III	n. 9266/2020 (m)	378
Cass. sez. un.	n. 8567/2021 (m)	1075	Cass., sez. III	n. 10692/2021 (m)	1081
Cass., sez. I	n. 25058/2020 (m)	377	Cass., sez. IV	n. 24632/2020 (m)	377
Cass., sez. I	n. 29771/2020 (m)	820	Cass., sez. V	n. 23355/2020 (m)	379
Cass., sez. II	n. 22567/2020 (m)	376	Cass., sez. V	n. 24229/2020 (m)	380
Cass. sez. III	n. 9203/2021 (m)	1075	Cass., sez. V	n. 24231/2020 (m)	381
Cass., sez. III	n. 22621/2020 (m)	376	Cass., sez. V	n. 24617/2020 (m)	381
Cass. pen.	n. 380/2020 (m)	819	Cass., sez. V	n. 2107/2021 (m)	825
Cass. pen, sez. III	n. 33047/2020 (m)	819	Cass., sez. V	n. 26658/2020 (m)	823
Cass. pen, sez. IV	n. 17114/2021 (m)	1073	Cass., sez. V	n. 26659/2020 (m)	823
Cass. pen, sez. VI	n. 8406/2021 (m)	1074	Cass., sez. VI	n. 5739/2020 (m)	379
Cass. pen, sez. VII	n. 14429/2020 (m)	1073	Cass., sez. VI	n. 5725/2021 (m)	1077
Cons. St., sez. V	n. 7837/2020 (g)	999	Cass., sez. VI	n. 8269/2021 (m)	1077
Cons. St., sez. V	n. 7837/2020 (m)	1073	Cass. pen., sez. I	n. 19762/2020 (m)	1076
TAR Campania-Salerno	n. 1074/2018 (m)	377	App. Palermo	30 settembre 2020 (m)	1078
TAR Liguria	19 giugno 2019 (m)	374	Trib. Genova	4 luglio 2019 (m)	381
Diporto			Trib. Genova	6 settembre 2019 (m)	1078
ANCIS	(s)	481	Trib. Monza	1 febbraio 20221 (m)	1076
CHAUMETTE	(b)	858	Trib. Ragusa	n. 92/2020 (m)	822
MORILLAS JARRILLO-			Trib. Ravenna	5 febbraio 2020 (m)	1079
PULIDO BEGINES-PETTIT LAVALL	(b)	429	G. pace Palermo	22 febbraio 2021 (m)	822
TRANQUILLI LEALI	(s)	865	G. pace Trieste	18 gennaio 2019 (m)	378
D.lg.	160/2020	414	C. giust. UE	C-803/18 (m)	381
			C. giust. UE	C-356/19 (m)	821
Diritto internazionale privato			<i>Trib. Arbitrale annesso VII Convenzione</i>		
AMOROSO	(fm)	666	<i>diritto del mare</i>	21 maggio 2020 (m)	1080
AA.Vv.	(b)	433	<i>Trib. Commerce de Salon de Provence</i>		
Diritto processuale				12 luglio 2019 (m)	1080
CARMELO	(b)	1114	<i>Fed. Court of Australia</i>	14 ottobre 2020 (m)	1081
LOBIANCO	(b)	423	Fonti normative		
VERNIZZI	(b)	854	AGUAS	(b)	1113
ZAMPONE	(b)	866	BOI	(b)	856
Cass., sez. un.	n. 33535/2018 (m)	378	COMENALE PINTO	(b)	858
Cass., sez. un.	n. 29824/2020 (m)	824	INGRATOCCI	(b)	426
Cass., sez. un.	n. 1916/2021 (m)	824	PEPLOWSKA-NAWROT	(b)	843
Cass., sez. un.	n. 23908/2020 (m)	380	SEVERONI	(b)	430
			SOYER-TETTENBORN	(b)	864

TODD	(b)	1119	Cass., sez. lav.	n. 25051/2020 (m)	385
TULLIO	(c)	165	Cass., sez. lav.	n. 25227/2020 (m)	385
Garanzie					
App. Venezia		10 luglio 2018 (m)	1081	Cass., sez. lav.	n. 25398/2020 (m) 385
Imprese di navigazione e di trasporto					
DEASY	(b)	1120	Cass., sez. lav.	n. 25399/2020 (m)	385
GIRVIN-ULFBECK	(b)	1115	Cass., sez. lav.	n. 25400/2020 (m)	385
LOFFREDA	(fm)	977	Cass., sez. lav.	n. 22786/2020 (m)	385
Cass., sez. I		n. 29237/2019 (m)	382	Cass., sez. lav.	n. 26509/2020 (m) 826
Cons. St., sez. IV		n. 02727/21 (m)	1082	Cass., sez. lav.	n. 27342/2020 (m) 827
TAR Lazio, sez. I		4 giugno 2019 (m)	383	Cass., sez. lav.	n. 27343/2020 (m) 827
TAR Piemonte		n. 00538/20 (m)	383	Cass., sez. lav.	n. 10883/2021 (m) 1084
<i>Queen's Bench-Admiralty Court</i>		22 maggio 2020 (m)	383	Cass., sez. lav.	n. 10884/2021 (m) 1084
				Cass., sez. lav.	n. 11338/2021 (m) 1084
Infrastrutture dei trasporti					
BOTTA	(i)	131			
CORRUBLE	(b)	427			
GEORGESON-STUBB	(b)	418			
LOBIANCO	(n)	354			
MASTRANDREA	(n)	1062			
PIRAS	(b)	420			
ZAMUNER	(b)	432			
C. giust. UE		C-606/19 (m)	825		
Trib. Parma		4 marzo 2020 (m)	825		
Cons. Stato		n. 3049/2020 (m)	825		
TAR Friuli Venezia-Giulia,					
sez. I		n. 177/2021 (g)	1059		
TAR Friuli Venezia-Giulia,					
sez. I		n. 177/2021 (m)	1083		
Inquinamento del mare					
ONNIS CUGIA	(b)	1116			
PELLEGRINO	(b)	1116			
TETTENBORN-KIMBELL	(b)	432			
App. Palermo		30 settembre 2020 (m)	1083		
Lavoro nelle imprese					
C. Cost.		n. 161/2018 (m)	384		
Cass., sez. lav.		n. 22785/2020 (m)	384		
Cass., sez. lav.		n. 24204/2020 (m)	385		
Lavoro nelle infrastrutture					
ZUNARELLI	(b)	867			
XERRI	(b)	866			
Cass., sez. III		n. 10883/2021 (m)	386		
Cass., sez. lav.		n. 12030/2020 (m)	387		
Cass., sez. lav.		n. 24211/2020 (m)	387		
Cass., sez. lav.		n. 4432/2019 (m)	388		
Cass., sez. lav.		n. 12627/2020 (m)	389		
Cass., sez. lav.		n. 9308/2021 (m)	1086		
C. giust. UE		C-407/19; C-471/19 (m)	1086		
Locazione					
Cass., sez. V		n. 20213/2020 (m)	389		
App. Venezia		2 settembre 2020 (m)	1087		
<i>Queen's Bench</i>		22 febbraio 2019 (m)	1087		
<i>Court of Appeal</i>		10 luglio 2019 (m)	1087		
Mare					
CAMARDA	(b)	857			
CORONA F.	(b)	422			
REALE	(s)	547			
RONZITTI	(b)	863			
ZHAO-LIANJUN	(b)	433			
<i>International Trib. for the law of the sea</i>		25 maggio 2019 (m)	827		
<i>International Trib. for the law of the sea</i>		6 luglio 2019 (m)	1088		
Noleggioro					
GARCIA PITA Y LASTRES	(s)	51			
<i>Queen's Bench</i>		23 marzo 2020 (m)	389		

RAGAZZONI	(n)	1018	CORONA	(n)	256
RICHARDSON	(b)	434	DEFOSSEZ	(b)	851
STURLEY-FUJITA-VAN DER ZIEL	(b)	431	FALCONI	(n)	783
C. giust. UE	C-88/17 (m)	399	LOBIANCO	(n)	805
C. Cost.	n. 226/2019 (m)	395	LOBIANCO	(b)	868
C. Cost.	n. 93/2020 (m)	395	MARCHIAFAVA	(fm)	978
C. Cost.	n. 204/2020 (m)	395	NIGRO	(n)	240
Cass., sez. II	n. 12420/2020 (m)	831	POLLASTRELLI	(b)	855
Cass., sez. II	n. 2129/2021 (m)	831	TONEATTO	(n)	272
Cass., sez. II	n. 2130/2021 (m)	832	TULLIO	(b)	854
Cass., sez. III	n. 19185/2020 (m)	397	VERNIZZI	(b)	1122
Cass., sez. III	n. 13881/2020 (g)	717	VOGLER	(b)	854
Cass., sez. III	n. 12708/2019 (g)	1015	ZAMPONE	(s)	1
Cass., sez. III	n. 25864/2020 (g)	1031	C. giust. UE	C-537/17 (m)	399
Cass., sez. III	n. 13891/2020 (m)	831	C. giust. UE	C-159/18 (m)	400
Cass., sez. III	n. 25864/2020 (m)	833	C. giust. UE	C-163/18 (m)	400
Cass., sez. III	n. 10780/2021 (m)	1090	C. giust. UE	C-532/19 (m)	400
Cass., sez. III	n. 12708/2019 (m)	1092	C. giust. UE	C-74/19 (m)	401
Cass., sez. III	n. 85864/2020 (m)	1093	C. giust. UE	C-86/19 (m)	402
Cass., sez. III	n. 4657/2021 (m)	1093	C. giust. UE	C-356/19 (m)	834
App. Ancona	11 aprile 2019 (m)	1091	C. giust. UE	C-530/20 (m)	834
App. Catania	26 maggio 2020 (m)	832	C. giust. UE	C-606/19 (m)	1094
App. Milano	22 ottobre 2018 (m)	397	C. giust. UE	C-28/19 (m)	1094
App. Napoli	4 febbraio 2021 (m)	1091	Cass., sez. lav.	n. 1503/2021 (m)	836
App. Salerno	23 aprile 2020 (m)	396	Cass., sez. III	n. 9474/2021 (m)	1096
App. Venezia	13 luglio 2020 (m)	833	Cass., sez. III	n. 7615/2021 (m)	1099
Trib. Catania	15 luglio 2020 (m)	832	Cass., sez. III	n. 32778/2019 (m)	402
Trib. Firenze	9 maggio 2020 (m)	1091	Cass., sez. VI	n. 4962/2019 (m)	1095
Trib. Genova	10 agosto 2018 (m)	398	Cass., sez. VI	n. 4996/2019 (m)	1095
Trib. Parma	21 aprile 2021 (m)	1092	Cass., sez. VI	n. 3165/2021 (m)	1096
G. pace Cagliari	19 dicembre 2019 (m)	396	Trib. Civitavecchia	n. 33/2020 (g)	791
<i>U.S. Distric Court</i>	26 febbraio 2020 (m)	398	Trib. Civitavecchia	10 gennaio 2020 (m)	835
<i>Queen's Bench</i>	31 gennaio 2020 (m)	398	Trib. Crotone	1 gennaio 2021 (m)	1097
<i>Queen's Bench</i>	27 aprile 2020 (m)	398	Trib. Milano	n. 5651/2020 (m)	1097
App. Parigi	15 ottobre 2019 (m)	1092	Trib. Parma	4 marzo 2020 (m)	403
d. (infrastrutture e mobilità sostenibile)	4 marzo 2021 (m)	849	Trib. Patti	14 ottobre 2020 (m)	836
			Trib. Roma	2 luglio 2019 (m)	403
			Trib. Roma	29 settembre 2020 (m)	1097
			Trib. Verona	20 novembre 2020 (g)	799
			Trib. Verona	20 novembre 2020 (m)	835
			App. Roma, sez. III	n. 5874/20202020 (g)	781
			App. Roma, sez. III	n. 5874/20202020 (m)	834
			G. pace Monza	30 agosto 2021 (m)	1098
Trasporto di persone					
ANCIS	(n)	793			
ANTONINI	(fm)	663			
BENELLI	(fm)	979			
CARPANELLI-TRIMARCHI	(i)	641			

G. pace Roma	15 giugno 2021 (m)	1098	Cass., sez. VI	n. 8141/2021 (m)	1102
G. pace Trieste	18 gennaio 2019 (m)	404	Cass., sez. VI	n. 8384/2021 (m)	1102
<i>Queen's Bench</i>	31 luglio 2019 (m)	404	Cass., sez. VI	n. 8406/2021 (m)	1103
<i>Supreme Court of Victoria</i>			Cass., sez. VI	n. 11023/2021 (m)	1103
	15 ottobre 2019 (m)	404	Cass., sez. V	n. 8693/2021 (m)	1104
<i>Supreme Court of British Columbia</i>			Trib. Vercelli	9 settembre 2020 (m)	840
	7 gennaio 2021 (m)	836	Comm. trib. Friuli Venezia-Giulia,		
Corte suprema Norvegia			sez. I	n. 75/2019 (m)	411
	14 maggio 2019 (m)	837			
Trasporto multimodale			Turismo		
PERATHONER	(n)	218	ANTONINI	(i)	599
			ANTONINI	(b)	856
			MORANDI	(b)	434
			SANTUARI	(b)	434
			TASSONI	(b)	434
Tributi e dogana			Cass., sez. II	n. 26694/2020 (m)	842
C. giust. UE	C-379/2019 (m)	837	Cass., sez. V	n. 26553/2020 (m)	841
Cass., sez. V	n. 23276/2020 (m)	405	App. Firenze	24 febbraio 2020 (m)	841
Cass., sez. V	n. 22465/2020 (m)	405	Trib. Verona	20 novembre 2020 (m)	841
Cass., sez. V	n. 23005/2020 (m)	406	Cons. St., sez. VI	n. 064566/2019 (m)	1104
Cass., sez. V	n. 25136/2020 (m)	406			
Cass., sez. V	n. 10287/2019 (m)	407	Veicoli		
Cass., sez. V	n. 20491/2020 (m)	407	BATTISTELLA	(i)	953
Cass., sez. V	n. 23226/2020 (m)	408	CARDINALI	(n)	741
Cass., sez. V	n. 23523/2020 (m)	408	DENARO	(b)	1114
Cass., sez. V	n. 24075/2020 (m)	409	GAËL	(b)	861
Cass., sez. V	n. 24290/2020 (m)	409	KARDOULIA-TASSIKAS	(b)	867
Cass., sez. V	n. 24291/2020 (m)	409	KONERT-SAKOWSKA	(b)	1121
Cass., sez. V	n. 24728/2020 (m)	409	LAMON-BONAZZI	(b)	1121
Cass., sez. V	n. 25247/2020 (m)	410	LOBIANCO	(b)	423
Cass., sez. V	n. 23232/2020 (m)	410	LOBIANCO	(b)	1116
Cass., sez. V	n. 28929/2020 (m)	837	MANCALEONI	(b)	868
Cass., sez. V	n. 28933/2020 (m)	838	MORANDI	(b)	868
Cass., sez. V	n. 2095/2021 (m)	839	THIERRY-MARGUET	(b)	432
Cass., sez. V	n. 26781/2020 (m)	839	TARR A.-TARR J.A.	(b)	1122
Cass., sez. V	n. 12283/2021 (m)	1099	TINCANI	(n)	770
Cass., sez. V	n. 4734/2021 (m)	1100	TUCCARI	(b)	869
Cass., sez. V	n. 6857/2021 (m)	1100	TULLIO P.	(b)	869
Cass., sez. V	n. 6966/2021 (m)	1101	SANTAGATA	(b)	869
Cass., sez. V	n. 7533/2021 (m)	1101	VUATTOUX	(b)	1120
Cass., sez. VI	n. 21509/2020 (m)	408	C. giust. UE	C-641/18 (g)	675
Cass., sez. VI	n. 414/2021 (m)	839	C. giust. UE	C-641/18 (m)	842
Cass., sez. VI	n. 29194/2020 (m)	840	Cass., sez. un.	n. 28189/2020 (m)	727
Cass., sez. VI	n. 10718/2021 (m)	1099			
Cass., sez. VI	n. 5741/2021 (m)	1101			

Cass., sez. un.	n. 28180/2020 (m)	843
Cass. pen.	n. 37620/2020 (m)	843
Cass. pen., sez. III	n. 6626/2020 (m)	411
TAR Sicilia	n. 1596/2020 (g)	751
TAR Sicilia	n. 1596/2020 (m)	844
<i>Queen's Bench</i>	13 luglio 2020 (m)	845
<i>Cass. fr.</i>	12 novembre 2020 (m)	1105

INDICE CRONOLOGICO

Giurisprudenza (*)

2018

14 marzo		Trib. Venezia	372
31 maggio	C-537/17	C. giust. UE, sez. VIII	399
10 luglio		App. Venezia	1070, 1082
11 luglio	C-88/17	(g) C. giust. UE	215, 399
12 luglio	n. 1074	TAR Campania-Salerno	277
17 luglio	n. 161	C. cost.	384
10 agosto		Trib. Genova	398
26 settembre	C-513/17	C. giust. CE	391
22 ottobre		App. Milano	397
27 dicembre	n. 33535	Cass., sez. un.	378

2019

18 gennaio		G. pace Trieste	378, 404
14 febbraio	n. 4432	Cass., sez. lav.	388
20 febbraio	n. 4962	Cass., sez. VI	1095
21 febbraio	n. 4996	Cass., sez. VI	1095
22 febbraio		Queen's Bench Division Commercial Court	1087
11 aprile		App. Ancona	1091
12 aprile	n. 10287	Cass., sez. V	407
17 aprile		Trib. Milano	372
29 aprile	n. 75	Comm. Trib. Reg. Friuli Venezia-Giulia, sez. I	411
14 maggio	n. 12708	(g) Cass., sez. III	1015, 1093
25 maggio		International Tribunal for the Law of the sea	827
4 giugno		TAR Lazio, sez. I	383
19 giugno	n. 545	TAR Liguria	374
26 giugno	C-159/18	C. giust. UE, sez. IV	400
28 giugno	n. 17566	Cass., sez. un.	382

(*) La lettera (g) indica le sentenze pubblicate integralmente.

29 giugno		Trib. Genova	373
2 luglio		Trib. Roma	403
4 luglio		Trib. Genova	381
6 luglio		International Tribunal for the Law of the Sea	1088
10 luglio	C-163/18	C. giust. UE, sez. III	400
10 luglio		Court of Appeal-Civil Division	1087
31 luglio		Queen's bench division High Court of justice	404
6 settembre		Trib. Genova	1078
1° ottobre	n. 6566	Cons. St., sez. VI	1104
3 ottobre		Trib. Palermo	373
15 ottobre	n. 7006	Cons. St., sez. IV	392
15 ottobre		App. Parigi	1092
15 ottobre		Supreme court of Victoria	404
29 ottobre	n. 226	C. cost.	395
4 novembre		Queen's Bench Division Commercial Court	818
12 novembre	n. 29237	Cass, sez. I	382
21 novembre	C-379/18	C. giust. UE, sez. IV	837
13 dicembre	n. 32778	(g) Cass, sez. III	215, 402
19 dicembre	C-532/18	C. giust. UE, sez. IV	400
19 dicembre		G. pace Cagliari	396

2020

9 gennaio	n. 380	Cass. pen.	819
10 gennaio		App. Genova	819
10 gennaio	n. 33	(g) Trib. Civitavecchia	791, 835
16 gennaio	n. 6626	(g) Cass. pen.	281, 411
18 gennaio		Trib. Milano	1069
31 gennaio		Queen's Bench Division Commercial Court	398
4 febbraio		App. Napoli	1091
5 febbraio		Trib. Ravenna	1071, 1079
13 febbraio	C-606/19	C. giust. UE	825, 1094
19 febbraio	n. 6490	Cass. pen., sez. IV	1090
24 febbraio		App. Firenze	841
27 febbraio	C-803/18	C. giust. UE	381
26 febbraio		United States district court Southern district of New York	398
3 marzo	n. 5739	Cass., sez. VI	379
4 marzo	n. 201	(g) Trib. Parma	323, 403, 825
23 marzo		Queen's Bench Division Commercial Court	389
23 aprile	C-28/19	C. giust. UE	1094
23 aprile		App. Salerno	371, 396

27 aprile		Queen's Bench Division Commercial Court	398
30 aprile		Queen's Bench Division Commercial Court	374
7 maggio	C-641/18	(g) C. giust. UE, sez. I	675, 842
14 maggio	n. 3049	Cons. St.	826
15 maggio	n. 93	C. cost.	395
19 maggio		Trib. Firenze	1070, 1091
20 maggio	n. 9266	Cass., sez. III	378
21 maggio		Tribunale arbitrale costituito in base all'Annesso VII alla convenzione sul diritto del mare	1080
22 maggio		Queen's Bench Division Admiralty Court	383
26 maggio		App. Catania	832
11 giugno	C-74/19	(g) C. giust. UE	231, 401
15 giugno	n. 11588	Cass., sez. III	386
19 giugno	n. 12030	Cass., sez. lav.	387
24 giugno	n. 12420	Cass., sez. II	831
24 giugno	n. 92	Trib. Ragusa	822
25 giugno	n. 12627	Cass., sez. lav.	389
1° luglio	n. 19762	Cass. pen., sez. I	1089
2 luglio	n. 13503	Cass., sez. V	393
6 luglio	n. 13890	Cass., sez. III	393
6 luglio	n. 13891	(g) Cass., sez. III	717, 831
9 luglio	C-86/19	(g) C. giust. UE	249, 402
10 luglio	n. 29023	Cass. pen.	391
12 luglio		Tribunal de Commerce de Salon de Provence	1080
13 luglio	n. 1802	(g) App. Venezia	309, 374, 819, 833
13 luglio		Queen's Bench Division	845
15 luglio		Trib. Catania	832
23 luglio	n. 161	C. cost.	375
28 luglio		Queen's Bench Division Commercial Court	828
2 settembre		App. Venezia	1087
3 settembre	C-356/19	C. giust. UE	821, 834
3 settembre	C-530/19	C. giust. UE, sez. VII	834
7 settembre		Queen's Bench Division Commercial Court	390
9 settembre		Trib. Vercelli	840
15 settembre	n. 19185	Cass., sez. III	397
16 settembre	n. 29105	Cass. pen.	391
16 settembre	n. 538	TAR Piemonte	383
22 settembre	n. 19719	Cass., sez. VI	818
23 settembre	n. 19953	Cass., sez. un.	375
23 settembre	n. 6551	Trib. Milano, sez. XI	1097
24 settembre	n. 204	C. cost.	395
25 settembre	n. 20207	Cass., sez. V	394
25 settembre	n. 20213	Cass., sez. V	389

29 settembre	n. 20491	Cass., sez. VI	407
29 settembre		Trib. Roma	1097
30 settembre	n. 20868	Cass., sez. un.	375
30 settembre		App. Palermo	1071, 1078, 1083
6 ottobre	n. 21509	Cass., sez. VI	408
7 ottobre	n. 10152	(g) TAR Lazio	295, 395
10 ottobre	n. 4771	Cass. pen., sez. III	1089
13 ottobre	n. 37675	Cass. pen., sez. VI	828
13 ottobre		Trib. Milano	1068
14 ottobre	n. 22188	Cass., sez. II	379
14 ottobre	n. 37620	Cass., sez. III	843
14 ottobre		Trib. Patti	836
14 ottobre		Federal Court of Australia	1081
15 ottobre	n. 22401	Cass., sez. lav.	386
16 ottobre	n. 22465	Cass., sez. V	405
16 ottobre	n. 22567	Cass., sez. II	376
16 ottobre	n. 22621	Cass., sez. III	376
16 ottobre	n. 22631	Cass., sez. III	394
16 ottobre	n. 33047	Cass. pen., sez. III	819
20 ottobre	n. 22785	Cass., sez. lav.	384
21 ottobre	n. 23005	Cass., sez. V	406
23 ottobre	n. 222	C. cost.	819
23 ottobre	n. 23226	Cass., sez. V	408
23 ottobre	n. 23232	Cass., sez. V	410
23 ottobre	n. 23276	Cass., sez. V	405
23 ottobre	n. 23355	Cass., sez. V	379
27 ottobre	n. 23523	Cass., sez. V	408
29 ottobre	n. 23908	Cass., sez. un.	380
30 ottobre	n. 24075	Cass., sez. V	409
2 novembre	n. 24204	Cass., sez. lav.	385
2 novembre	n. 24211	Cass., sez. lav.	387
2 novembre	n. 24229	Cass., sez. V	380
2 novembre	n. 24231	Cass., sez. V	381
3 novembre	n. 24290	Cass., sez. V	409
3 novembre	n. 24291	Cass., sez. V	409
3 novembre	n. 24728	Cass., sez. V	409
4 novembre	n. 24617	Cass., sez. V	381
4 novembre	n. 25051	Cass., sez. lav.	385
5 novembre	n. 24632	Cass., sez. VI	377
6 novembre	n. 14429	Cass. pen., sez. VII	1073, 1089
9 novembre	n. 25058	Cass., sez. I	377
10 novembre	n. 25136	Cass., sez. V	406
10 novembre	n. 25227	Cass., sez. lav.	385

10 novembre	n. 25247	Cass., sez. VI	410
11 novembre	n. 25398	Cass., sez. lav.	385
11 novembre	n. 25399	Cass., sez. lav.	385
11 novembre	n. 25400	Cass., sez. lav.	385
12 novembre	n. 18-23479	Cass. fr., ch. comm	1105
16 novembre	n. 25864	(g) Cass., sez. III	833, 1031, 1093
16 novembre	n. 25939	Cass., sez. II	390
20 novembre	n. 26509	Cass., sez. lav.	826
20 novembre	n. 22786	Cass., sez. lav.	386
20 novembre	n. 2581	Cass. pen., sez. III	828
20 novembre		(g) Trib Verona	799, 835, 841
12 novembre	n. 25454	Cass., sez. VI	371
23 novembre	n. 26553	Cass., sez. V	841
23 novembre	n. 1726	Cass. pen., sez. III	829
24 novembre	n. 26658	Cass., sez. V	823
24 novembre	n. 26659	Cass., sez. V	823
24 novembre	n. 26694	Cass., sez. II	842
25 novembre	n. 26781	Cass., sez. V	839
25 novembre	n. 5874	(g) App. Roma	781, 834
27 novembre	n. 203	Cass., sez. pen.	818
30 novembre	n. 27342	Cass., sez. lav.	827
30 novembre	n. 27343	Cass., sez. lav.	827
3 dicembre	C-62/19	(g) C. giust. UE	685, 830
9 dicembre	n. 7837	(g) Cons. St., sez. V	999, 1073
10 dicembre	n. 28180	(g) Cass., sez. un.	727, 843
17 dicembre	n. 28929	Cass., sez. V	837
17 dicembre	n. 28933	Cass., sez. V	838
21 dicembre	n. 29194	Cass., sez. VI	840
23 dicembre	n. 1596	(g) TAR Sicilia, sez. III (ord.)	751, 844
29 dicembre	n. 29771	Cass., sez. I	820
30 dicembre	n. 29824	Cass., sez. un.	824
31 dicembre	n. 29966	Cass., sez. un.	820

2021

1° gennaio	n. 2	Trib. Crotone	1097
7 gennaio		Supreme Court of British Columbia	837
12 gennaio	n. 253	Cass., sez. un.	821
13 gennaio	n. 141	Cass., sez. VI	839
25 gennaio	n. 1503	Cass., sez. lav.	836
28 gennaio	n. 1916	Cass., sez. un.	824
28 gennaio	n. 17114	Cass. pen., sez. IV	1073
29 gennaio	n. 10	(g) C. cost.	983, 1072

29 gennaio	n. 2095	Cass., sez. V	839
29 gennaio	n. 2107	Cass., sez. V	825
29 gennaio	n. 2129	Cass., sez. II	831
29 gennaio	n. 2130	Cass., sez. II	832
1° febbraio		Trib. Monza	1076
4 febbraio	n. 2604	Cass., sez. un.	1076
4 febbraio	n. 2605	Cass., sez. un.	1076
9 febbraio	n. 3165	Cass., sez. VI	1096
11 febbraio	C-407/19 e C-471/19	C. giust. UE	1086
19 febbraio	n. 6490	Cass. pen., sez. IV	1071
22 febbraio	n. 4657	Cass., sez. III	1093
22 febbraio		G. pace Palermo	822
23 febbraio	n. 4734	Cass. sez. V	1100
3 marzo	n. 5725	Cass., sez. VI	1077
3 marzo	n. 5741	Cass., sez. VI	1101
10 marzo		Queen's Bench Division Commercial Court	1088
10 marzo		U.K. Court of Appeal	1070
11 marzo	n. 6857	Cass., sez. V	1100
12 marzo	n. 6966	Cass., sez. V	1101
17 marzo	n. 7533	Cass., sez. V	1101
23 marzo	n. 2488	Cons. St., sez. III	390
23 marzo	n. 8141	Cass., sez. VI	1102
24 marzo	n. 8269	Cass., sez. VI	1077
25 marzo	n. 8384	Cass., sez. VI	1102
25 marzo	n. 8406	Cass., sez. VI	1074, 1103
25 marzo	n. 8503	Cass., sez. un.	1074, 1078
26 marzo	n. 8567	Cass., sez. un.	1075
29 marzo	n. 8693	Cass., sez. V	1104
1° aprile	n. 2727	Cons. St.	1082
2 aprile	n. 9203	Cass., sez. III	1075
7 aprile	n. 9308	Cass., sez. lav.	1086
8 aprile	n. 9375	Cass., sez. lav.	1068
8 aprile	n. 9380	Cass., sez. III	1067
9 aprile	n. 9474	Cass., sez. III	1096
21 aprile		Trib. Parma	1092
22 aprile	n. 10692	Cass., sez. III	1081
22 aprile	n. 10718	Cass., sez. VI	1099
22 aprile	n. 10780	Cass., sez. III	1090
23 aprile	n. 10883	Cass., sez. lav.	1084
23 aprile	n. 10884	Cass., sez. lav.	1084
27 aprile	n. 11023	Cass., sez. V	1103
27 aprile	n. 11029	Cass., sez. V	1068
29 aprile	n. 11338	Cass., sez. lav.	1084

10 maggio	n. 12283	Cass. sez. V	1099
3 giugno	n. 177	(g) TAR Friuli Venezia-Giulia	1059, 1083
15 giugno	n. 13822	G. pace Roma	1098
1° luglio	n. 19762	Cass. pen., sez. I	1076
30 agosto	n. 1605	G. pace Monza	1098

Legislazione (*)**2020**

28 gennaio	n. 123	d.m. (salute)	413
19 giugno	n. 21	d.P. prov. Bolzano	413
16 luglio	n. 76	d.l.	413
27 luglio	n. 23	l. reg. Liguria	848
14 agosto	n. 104	d.l.	414
18 settembre	n. 171	d.P.R.	414
8 ottobre	n. 2148	reg. del. UE (Comm.)	413
20 ottobre	n. 130	d.m. (infrastrutture e trasporti)	414
21 ottobre	n. 130	d.l.	414
29 ottobre		d.m. (infrastrutture e trasporti)	843
4 novembre		(l) del. AGCM	877
12 novembre	n. 160	d.lg.	414
16 dicembre	n. 2193	reg. es. UE (Comm.)	413
21 dicembre	n. 699	reg. del. UE (Comm.)	847
23 dicembre	n. 180	d.P.C.	415
23 dicembre	n. 190	d.P.C.	849
23 dicembre	n. 191	d.P.C.	849

2021

14 gennaio		d.P.C.	849
28 gennaio	n. 97	reg. es. UE (Comm.)	847
1° febbraio	n. 116	reg. es. UE (Comm.)	847
1° febbraio	n. 117	reg. es. UE (Comm.)	848
2 febbraio		d.m. (infrastrutture e trasporti)	848
10 febbraio		d.m. (infrastrutture e trasporti)	849
13 febbraio		d.m. (infrastrutture e trasporti)	848
18 febbraio	n. 255	reg. es. UE (Comm.)	847

(*) La lettera (l) indica i provvedimenti pubblicati integralmente.

1° marzo	n. 22	d.l.	849
4 marzo		d.m. (infrastrutture e mobilità sostenibili)	849
26 marzo	n. 700	reg. del. UE (Comm.)	847
20 aprile		del. AGCM	871
22 aprile	n. 664	reg. es. UE (Comm.)	848
22 aprile	n. 665	reg. es. UE (Comm.)	848
22 aprile	n. 666	reg. es. UE (Comm.)	848
27 aprile		del. AGCM	871
19 maggio	n. 4	d.p. Piemonte	1108
21 maggio		del. AGCM	871
20 luglio	n. 103	d.l.	1108
10 agosto		d.m. (infrastrutture e mobilità sostenibili)	1108
10 agosto		d.m. (infrastrutture e mobilità sostenibili)	1108
11 agosto	n. 1972	reg. del. UE (Comm.)	1108
2 settembre		d.m. (infrastrutture e mobilità sostenibili)	1109
10 settembre	n. 121	d.l.	1109
29 ottobre	n. 1903	reg. es. UE (Comm.)	1108
6 novembre	n. 152	d.l.	1110
8 novembre	n. 187	d.lg.	1107
8 novembre	n. 194	d.lg.	1109
8 novembre	n. 197	d.lg.	1109
15 novembre	n. 213	d.lg.	1107
23 novembre	n. 2058	dec. es. UE (Comm.)	1109
26 novembre	n. 2082	reg. es. UE (Comm.)	1107
3 dicembre	n. 2147	dec. UE (Comm.)	1107
7 dicembre		d.m. (infrastrutture e mobilità sostenibili)	1107
9 dicembre	n. 2179	reg. es. UE (Comm.)	1108
14 dicembre	n. 2227	reg. es. UE (Comm.)	1107
15 dicembre	n. 2237	reg. es. UE (Comm.)	1107

