

## CRONACHE

### IV CONVEGNO A.I.Di.Na.T. «IL TRASPORTO DEL FUTURO: NUOVE TECNOLOGIE, NUOVE ESIGENZE OPERATIVE, NUOVI CONTRATTO»

UDINE, 27-28 SETTEMBRE 2024

SOMMARIO – 1. Introduzione – 2. Prima sessione: «La nave, il mare» – 3. Seconda sessione: «L'aeromobile, lo spazio aereo, lo spazio cosmico» – 4. Terza sessione: «I veicoli, le strade, le ferrovie» – 5. Quarta sessione: «I diritti del passeggero» – 6. Quinta sessione: «L'intermodalità, la logistica avanzata, i documenti elettronici del trasporto» – 7. Sesta sessione: «Il turismo e il diporto nautico» – 8. Conclusioni.

1. *Introduzione* – Nelle giornate del 27 e del 28 settembre 2024, si è svolto a Udine il IV Convegno nazionale dell'Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti – A.I.Di.Na.T., organizzato in collaborazione con il Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università degli Studi di Udine, dal titolo «*Il trasporto del futuro: nuove tecnologie, nuove esigenze operative, nuovi contratti*».

Scopo del convegno è stato quello di analizzare le principali sfide che il settore dei trasporti dovrà affrontare nei prossimi anni, con particolare riguardo alle problematiche nuove che in esso sono oggi determinate dalle esigenze dell'industria nel trasferimento di materie prime, della componentistica e dei prodotti finiti, dalle nuove tecnologie telematiche e dall'automazione, come droni, veicoli e navi autonomi, dalla contrattualistica innovativa nello scenario internazionale, che induce a rimeditare gli schemi della tradizione codificata. Nel quadro del convegno sono state affrontate, in particolare, le questioni maggiormente rilevanti dei settori marittimo, aereo, dello spazio, stradale e ferroviario, nonché dei diritti del passeggero.

Il Convegno è stato organizzato da Alfredo Antonini, presidente dell'Associazione, unitamente ai suoi Allievi Rocco Lobianco, Daniele Casciano (coordinatore del Comitato organizzativo), Fiorenza Prada, Laura Trovò, Cristian Tosoratti, Eleonora Lenzoni Milli, oltre ai dottorandi di ricerca dell'Università di Udine, Luca Picotti, Martina Cam-

paci, Leonardo Carbone e Petra Marija Corbo. Si è trattato del quarto Convegno dell' A.I.Di.Na.T., che ha fatto seguito agli altri, tenuti nel recente passato a Genova, Roma e Bologna rispettivamente su tematiche concernenti il trasporto marittimo, quello aereo e quello terrestre.

La prima giornata del Convegno si è svolta presso l'Aula Strassoldo del Polo economico-giuridico dell'Università degli Studi di Udine.

Dopo i saluti introduttivi portati dalle Autorità e la presentazione del Convegno affidata ad Alfredo Antonini, i lavori congressuali si sono aperti, nella giornata del 27 settembre, con una *sessione preliminare* dedicata al tema «*Trasporti, infrastrutture, imprese manifatturiere: il Friuli Venezia Giulia verso l'internazionalizzazione*» <sup>(1)</sup>. A tale sessione, presieduta da Leopoldo Tullio, hanno preso parte, in qualità di relatori, i rappresentanti di alcuni primari *stakeholders* del comparto dei trasporti ed industriale del Friuli Venezia Giulia: Vittorio A. Torbianelli, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, che si è soffermato sul ruolo del sistema portuale di Trieste-Monfalcone nello scenario geo-politico e nella gestione dei flussi commerciali; Marco Consalvo, Amministratore delegato di Aeroporto FVG s.p.a., il quale ha illustrato il ruolo svolto da Trieste Airport nel quadro della mobilità regionale, nazionale e internazionale; Gianluca Buoro, Responsabile degli Affari Legali di Danieli Automation s.p.a., che ha affrontato le esigenze organizzative di trasporto delle imprese manifatturiere con vocazione internazionale e le problematiche che comunemente l'operatore economico si torva ad affrontare in relazione ad esse.

Il Convegno è, quindi, proseguito con le relazioni di carattere più strettamente giuridico. Si è articolato in cinque sessioni, di cui tre si sono svolte nella giornata di venerdì 27 settembre e due in quella di sabato 28. Vi hanno partecipato, in qualità di presidenti di sessione o relatori (salvo isolate eccezioni dovute ad impedimenti sopravvenuti), quasi tutti professori di ruolo di diritto della navigazione e dei trasporti, oltre ad alcuni ricercatori, professori a contratto, assegnisti e dottorandi di ricerca.

---

<sup>(1)</sup> I lavori della sessione preliminare si sono inseriti nel quadro del progetto «Lo sviluppo infrastrutturale dei trasporti nel contesto territoriale allargato di riferimento», rientrante nel WP5 del progetto interdipartimentale dell'Università degli Studi di Udine «Enti e relazioni sovranazionali».

2. *Prima sessione: «La nave, il mare»* – La prima sessione è stata dedicata ai temi della navigazione e del trasporto marittimi, ed è stata suddivisa in due sottosessioni.

La prima sottosessione, presieduta da Massimo Deiana, ha visto intervenire in qualità di relatrici Valentina Corona, che ha affrontato il tema del «COA - *contract of affreightment*», e Cecilia Severoni, la quale ha tenuto una presentazione dal titolo «*Automazione e responsabilità nella navigazione marittima*».

Nella propria relazione, Valentina Corona ha, in particolare, messo in luce le caratteristiche funzionali del *Contract of Affreightment* (in breve COA), evidenziandone gli elementi distintivi rispetto alle tipologie contrattuali tradizionali invalse nella prassi marittima (contratti di trasporti coperti da polizza di carico, nei traffici di linea; *time charter* e *voyage charter*, nell'ambito della navigazione *tramp*, effettuata con navi volandiere) oltre che rispetto ad altre figure contrattuali ibride, sviluppatesi, al pari del COA a fianco di quelle tradizionali per soddisfare le esigenze in continua evoluzione dell'operatività marittima (come, ad esempio, il *consecutive voyage charter* o il *trip charter*). In tale prospettiva, è stato, in particolare, evidenziato come il COA costituisca un contratto di medio-lungo periodo per il trasporto di merci omogenee, con date e viaggi prestabiliti, in cui la nave è indeterminata; la sua principale caratteristica risiede nella programmazione a lungo termine dei trasporti da effettuare, che consente di valutare i costi di trasporto e magazzinaggio in anticipo, evitando le fluttuazioni del mercato dei noli, con conseguenti vantaggi sia per l'armatore che per il *charterer*, connessi a una gestione razionale delle attività e a una maggiore certezza sui costi.

La relazione di Cecilia Severoni si è soffermata sui riflessi che è destinato ad assumere sul piano giuridico l'inesorabile processo di automazione della navigazione marittima. In tale prospettiva, è stato posto in luce come il processo di evoluzione del trasporto marittimo, dalle forme tradizionali alle navi autonome, sollevi importanti questioni concernenti la regolamentazione giuridica del settore. A livello internazionale, è in fase di implementazione da parte del *Maritime Safety Committee* un codice che regolerà le navi di superficie autonome marittime (cosiddetto *MASS Code*), il quale dovrebbe essere adottato nel corso del 2025 e la cui disciplina dovrebbe diventare cogente dal 2028, mirato a disciplinare il fenomeno sotto il profilo della sicurezza marittima. In

particolare, nell'ambito della relazione, è stato osservato, per un verso, come l'introduzione dell'automazione e dell'intelligenza artificiale nelle navi sollevi nuove problematiche con particolare riferimento al tema della responsabilità in caso di sinistri, delineandosi, nel caso di uso di sistemi di IA ad alto rischio, una tendenza marcata verso criteri di imputazione della responsabilità rigorosi o finanche oggettivi, laddove il rischio di danno sia particolarmente elevato; è stato sottolineato, per altro verso, il ruolo rilevante che è svolto dalla normativa europea in questo ambito, sia in relazione al tema della responsabilità per prodotti difettosi, che dovranno considerare gli sviluppi digitali includendo l'IA, gli aggiornamenti software e i servizi digitali, sia con riferimento alla regolamentazione generale dei sistemi di IA, il quale è destinato a influenzare anche il settore marittimo, pur lasciando impregiudicate – secondo le proposte di inquadramento della responsabilità civile più recenti – le attuali normative in tema di responsabilità nel trasporto.

La *seconda sottosessione* è stata presieduta da Piera Rizzo, e ha visto come relatori Giuseppe Reale e Anna Montesano, i quali hanno approfondito due distinte tematiche relative all'istituto del sequestro di nave.

La relazione di Giuseppe Reale ha avuto ad oggetto «*La responsabilità per sequestro abusivo o ingiustificato di nave*». Nell'ambito della stessa è stato evidenziato come la riforma «Cartabia» del 2022 abbia introdotto varie modifiche al codice di procedura civile in materia di provvedimenti cautelari, con implicazioni rilevanti anche sul piano dei soggetti legittimati a concedere tale tutela (cfr. il novellato art. 818 c.p.c.). Peraltro, le modifiche introdotte sollevano problematiche di coordinamento con il quadro normativo preesistente, in particolare nel caso del sequestro di nave: come è stato osservato, la disciplina riferita alle misure cautelari su nave (o aeromobile) è «costituita da disposizioni di diritto sostanziale e di diritto processuale promananti da fonti diverse, che vanno fra loro coordinate e messe a sistema sicché si rende necessaria, in tale evenienza, da un lato, un'attività di raccordo e di coordinamento, interpretativo e applicativo, fra molteplici norme e, dall'altro, una vera e propria verifica circa l'effettiva compatibilità tra tali disposizioni normative inserite nel codice di rito e le norme di diritto speciale contenute nel codice della navigazione». Si richiede, in breve, l'armonizzazione tra le norme del codice di procedura civile e quelle del codice della navigazione, con implicazioni rilevanti anche sul piano della responsabilità derivante da sequestro abusivo.

La relazione di Anna Montesano si è incentrata sul tema relativo a «*L'amministrazione della nave sequestrata*». In particolare, la presentazione si è soffermata sulla *ratio* e sulla struttura dell'istituto, nonché sulle sue criticità, mettendolo a confronto con il regime di custodia delle navi soggette a congelamento (*freezing*) secondo il reg. (UE) n. 269/2014 e il d.lg. n. 109/2007. In tale prospettiva, è stato analizzato il quadro normativo relativo all'amministrazione della nave sequestrata, evidenziando il carattere incompiuto della disciplina portata dal codice della navigazione: al riguardo, è stato segnatamente rimarcato come l'art. 685 c. nav., pur disciplinando gli aspetti processuali dell'amministrazione della nave sequestrata, attraverso il richiamo alle norme dettate in relazione all'amministrazione della nave pignorata, non risolve questioni pratiche cruciali, quali la custodia e la manutenzione della nave sequestrata.

3. *Seconda sessione: «L'aeromobile, lo spazio aereo, lo spazio cosmico»* – La *seconda sessione* ha affrontato il tema della navigazione aerea e cosmica.

Nella *prima sottoseSSIONE*, presieduta da Francesco Morandi, si sono tenute le relazioni di Bruno Franchi, Enzo Fogliani, Luca Ancis e Luca Picotti.

Bruno Franchi ha affrontato il tema de «*Il quadro normativo relativo agli aeromobili unmanned: definizioni, procedure e profili di sicurezza*», nell'ambito del quale ha esaminato l'evoluzione della normativa relativa agli aeromobili a pilotaggio remoto, soffermandosi, in particolare, sulle principali novità individuabili nella vigente normativa ICAO e in quella dell'Unione europea, facendo altresì riferimento al regolamento ENAC UAS – IT. La relazione si è, quindi, focalizzata sul tema relativo alla sicurezza della navigazione, affrontando in particolare le problematiche connesse alle interferenze in volo tra aeromobili *manned* e aeromobili *unmanned*, nonché delineando la modalità di conduzione delle inchieste di sicurezza nel caso di incidenti in cui siano coinvolti UAS.

La relazione di Enzo Fogliani ha avuto ad oggetto «*Gli esoneri da responsabilità nello Standard Ground Handling Agreement*», il contratto che a livello globale regola i rapporti fra le compagnie aeree e i fornitori di servizi aeroportuali. Di tale contratto è stata in particolare esaminata la struttura, caratterizzata dalla presenza di un *Main Agreement*, in cui sono riportate le condizioni generali di contratto, e due Annessi,

destinati a recepire le clausole contrattuali particolari volute dalle parti nel quadro dello specifico contratto tra esse concluso. Con riferimento al tema della responsabilità (disciplinato all'art. 8 del *Main Agreement*) è stato evidenziato che l'*SGHA* è caratterizzato dalla previsione di una sostanziale reciproca esenzione di responsabilità per la maggior parte dei danni che siano provocati da una parte all'altra (salvo i casi di dolo o di colpa con previsione dell'evento) sotto forma di rinuncia all'azione della parte danneggiata (previsione questa che presenta alcuni profili di analogia con la *Knock for Knock clause*). È stato evidenziato che la principale eccezione a tale esenzione di responsabilità (o rinuncia reciproca alla pretesa risarcitoria) è costituita dai danni agli aeromobili. Tuttavia, anche in tale ipotesi, l'esposizione risarcitoria dell'*handler* è limitata, sia sul piano qualitativo (essendo risarcibili unicamente i danni fisici diretti all'aeromobile), sia su quello quantitativo (posto che esso risponde solo della franchigia assicurativa applicabile al danno provocato, a condizione che il danno sia superiore a \$ 3.000, con un limite massimo di \$ 1.500.000).

La relazione di Luca Ancis, dal titolo «*Profili di attualità e di evoluzione nel settore aero-spaziale nell'ambito del diritto aeronautico e del diritto della navigazione*», ha approfondito l'attuale distinzione tra navigazione aerea e cosmica, evidenziando la necessità di includere il trasporto spaziale in un quadro giuridico più definito, coerente con le moderne esigenze tecnologiche e commerciali. In tale prospettiva, essa ha ripercorso il dibattito giuridico che, dalla seconda metà degli anni '60 del secolo scorso, si è sviluppato intorno alla definizione dello spazio extra-atmosferico e alla sua delimitazione rispetto allo spazio aereo, dando conto dei tentativi che sono stati effettuati per superare la dicotomia tra la teoria cosiddetta funzionalista e quella spazialista. Tra questi è stato, in particolare, fatto riferimento a uno dei più recenti documenti del Working Group dell'UN-COPUOS, che suggerisce di fissare a 100 km dal suolo il confine tra spazio aereo e cosmico, con un regime particolare per il lancio e rientro degli oggetti spaziali.

Infine, Luca Picotti ha trattato il tema de «*L'esercizio a fini commerciali del volo orbitale*». La relazione ha mosso dalla considerazione per cui l'emergere di un'attività commerciale privata in ambito spaziale, parallela alla tradizionale prassi esplorativa guidata dagli Stati a partire dagli anni '50 del XX secolo, ha esteso la portata del trasporto ad una dimensione ulteriore, nonché a profili inesplorati (quali l'esistenza di

veicoli non riconducibili ai tradizionali aeromobili e di operazioni di lancio e volo che coinvolgono diverse fasi e operatori). Tenuto conto di ciò, è stato evidenziato come tale fenomeno imponga una nuova interpretazione del diritto dello spazio – ad oggi assorbito dal diritto internazionale e avente come soggetti principali gli Stati – nel cui quadro la principale sfida, pratica e teorica, risiede nell’effettuare una transizione dalla prospettiva della responsabilità illimitata degli Stati a quella della responsabilità limitata dei vettori. In tal senso, è stato, in particolare, suggerito che, nella suddetta prospettiva di progressiva emancipazione dalla dimensione pubblico-statale, le attività commerciali spaziali, sia sub-orbitali che orbitali, non potranno prescindere dalle regole e dai principi propri del diritto aeronautico, grazie a una rilettura estensiva di quest’ultimo tale da consentirne un’applicazione, se del caso in via analogica, a nuove tipologie di veicoli e voli, attingendo al contempo alle soluzioni innovative emerse nel campo del trasporto multimodale, qualora non fosse possibile prevedere un regime unitario per le diverse prestazioni e per le correlate responsabilità, ripartite tra operatori in volo, a terra e con funzioni di controllo.

La *seconda sottosessione*, presieduta da Anna Masutti, ha visto la partecipazione di Elena Orrù, che ha incentrato la propria relazione sul tema del «*Trasporto aereo e continuità territoriale: nuovi traguardi*» e di Nicolò Carnimeo, che ha affrontato quello de «*L’accesso allo spazio nella normativa europea. Il ruolo dell’Italia*».

Segnatamente, nella propria presentazione, Elena Orrù ha rimarcato il ruolo fondamentale che la continuità territoriale conserva nel quadro delle politiche europee e nazionali, nella misura in cui favorisce la coesione economica, sociale e territoriale e, con essa, uno sviluppo armonioso e sostenibile degli Stati membri e dell’Unione europea. Tale centralità strategica della continuità territoriale è alla base dell’intervento pubblico volto ad assicurarla e a promuoverla, tipicamente attraverso lo strumento del finanziamento per il trasporto aereo, sotto forma di compensazione degli oneri di servizio pubblico. L’adeguatezza degli oneri di servizio pubblico per rispondere alle esigenze suindicate è stata oggetto di revisione critica nell’ambito della relazione, che ha posto il focus sulla necessità di adottare un approccio olistico, il quale tenga conto non solo della rete dei trasporti nel suo complesso e delle strategie in materia di multimodalità, ma anche del contesto socio-economico generale, per raggiungere efficacemente i predetti obiettivi.

La relazione di Nicolò Carnimeo ha evidenziato la profonda evoluzione in corso nello scenario europeo con riferimento al settore spaziale, in cui sono emerse nel corso degli ultimi anni due tendenze: da un lato, l'esigenza dell'UE e dei suoi Stati membri di conquistare e preservare una propria autonomia rispetto agli altri attori internazionali quali Stati Uniti, Cina, India, Russia, Giappone e, più di recente, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Corea del Sud; dall'altro, la necessità di costruire stabili rapporti di collaborazione funzionali ad ampliare le possibilità di accesso allo spazio. In tale contesto, è stato evidenziato come l'architettura istituzionale disegnata dal reg. (UE) n. 2021/696, che coinvolge la stessa Commissione, la *European Union Agency for the Space Programme* (EUSPA) e la *European Space Agency* (ESA), potrebbe subire modifiche per rispondere alle suddette esigenze nonché alle sfide, che richiedono risposte urgenti, in tema di sicurezza e sostenibilità spaziale. In tal senso, è stato suggerito che un punto di convergenza potrebbe essere fissato dalla futura legge spaziale dell'UE, che avrà, tra i propri obiettivi, quelli di promuovere la competitività delle aziende europee e favorire la *new space economy*. Consonante con questa impostazione, è stata ritenuta la cosiddetta «legge quadro italiana sullo Spazio e sulla Space Economy», il cui d.d.l. è stato approvato dal Consiglio dei Ministri del 20 giugno 2024, e che, anticipando quella europea, mira a valorizzare le competenze dell'Agenzia Spaziale Italiana e a porre le basi per uno sviluppo settoriale, dedicando l'intero Titolo V alle «Misure per l'economia dello Spazio».

4. *Terza sessione: «I veicoli, le strade, le ferrovie»* – La terza sessione, riservata ai temi del trasporto stradale e ferroviario, è stata strutturata in tre distinte sottosessioni.

Nella *prima sottosessione*, presieduta da Elisabetta Rosafio, Rocco Lobianco ha esaminato le tematiche connesse ad «*Automazione, responsabilità e assicurazione RCA nella circolazione stradale*». La relazione ha mosso dalla considerazione preliminare, per cui, a fronte della rapida ripresa degli investimenti e della sperimentazione sulla guida autonoma avutasi dopo la battuta d'arresto causata dalla pandemia da COVID-19, gli aspetti giuridici connessi a tale tema continuano a essere trattati in modo frammentato dai singoli Stati nazionali. Considerata l'assenza di una normativa europea specifica in tema di responsabilità civile per danni derivanti dalla circolazione di veicoli a guida auto-

noma, l'attenzione è stata, quindi, rivolta a un'analisi comparata delle normative adottate in Italia, Francia, Germania, Regno Unito e USA. Nell'ambito di tale raffronto, è stato rilevato il ritardo dell'ordinamento italiano nell'adeguare la propria disciplina a un fenomeno, quale è quello dei veicoli a guida autonoma, di grande e attuale rilevanza; è stato altresì osservato che il legislatore nazionale, allorché normerà il fenomeno, sarà chiamato a operare delle delicate scelte di carattere politico, optando per un sistema di responsabilità favorevole all'industria automobilistica, che attribuisca la responsabilità al proprietario del veicolo, oppure per una soluzione più equilibrata, basata sul criterio della socializzazione dei rischi tramite un fondo finanziato dai produttori in base alle loro quote di mercato. Spunti di riflessione sono stati riservati, in conclusione, ad alcuni aspetti assicurativi, tra cui, in particolare, il possibile futuro utilizzo della cosiddetta «scatola nera» da parte delle imprese di assicurazione per la profilazione del rischio e la relativa tariffazione.

La *seconda sottosessione* è stata presieduta da Stefano Pollastrelli ed ha visto la partecipazione, nel *panel* dei relatori, di Simone Vernizzi («*La riforma del trasporto pubblico locale non di linea fra posizioni tradizionali, giurisprudenza costituzionale e prospettive nuove*») e Chiara Tincani («*Il fenomeno Uber – La Srl Uber Italy e i trasporti*»), che si sono focalizzati su due questioni di significativo interesse e viva attualità, concernenti entrambe il trasporto locale non di linea.

Simone Vernizzi ha analizzato la tormentata evoluzione che ha interessato alcune disposizioni della l. 21/1992 (la legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea) dalla sua adozione sino ai tempi recenti, ponendo in luce come tale processo normativo sia stato fortemente influenzato dalla contrapposizione di interessi tra titolari di licenza per il servizio taxi e titolari di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente. Il già precario bilanciamento degli interessi tra tali operatori che la legge quadro avrebbe dovuto attuare è stato viepiù pregiudicato dall'avvento delle nuove tecnologie, le quali hanno avuto un impatto deflagrante sia sull'organizzazione della domanda di trasporto che sul versante dell'offerta e della prestazione dei servizi: mentre è stato tendenzialmente preservato, quantomeno a livello europeo, il carattere regolamentato del mercato (anche grazie all'intervento della Corte di Giustizia, la quale, confermando la legittimità dei titoli abilitativi eventualmente previsti dagli Stati membri, ha

precluso l'ingresso di operatori non professionali), l'utilizzo delle piattaforme digitali nel settore ha avuto l'effetto di mettere in discussione, almeno nella percezione dei fruitori del servizio, l'opportunità di preservare la distinzione tra le figure professionali (tassista e noleggiatore con conducente) previste dalla legge quadro. In tale contesto, è stato messo in luce come l'intervento del legislatore italiano nella materia non si sia certamente distinto per linearità: in particolare, la riforma operata con il d.l. n. 135/2018, oltre ad avere avuto l'effetto di inasprire il dialogo tra gli operatori, si è caratterizzata per alcune scelte normative discutibili, la cui ultroneità e irragionevolezza sono state rilevate dalla Corte costituzionale, che ha sancito l'illegittimità dell'obbligo di rientro in rimessa e, più recentemente, del divieto di rilasciare nuove autorizzazioni, misure entrambe che andavano a colpire gli operatori del servizio di NCC. Si prefigura, quindi, come necessario un nuovo intervento di riassetto del comparto, di cui la recente emanazione del d.m. 203/2024 e l'attivazione del RENT costituiscono solo il primo atto.

Chiara Tincani si è soffermata sul caso di Uber Italy S.r.l., evidenziando il carattere composito dei servizi svolti dalla stessa nell'ambito della propria attività d'impresa (avente ad oggetto non solo il trasporto di persone, ma anche la consegna a domicilio di pasti ed alimenti e finanche – almeno sino a quando non è stato dismesso, a seguito della sottoposizione della società ad amministrazione straordinaria – il trasporto merci), nonché il diverso modo in cui detta attività interseca tematiche rilevanti per il diritto dei trasporti. Sono state, inoltre, considerate nello specifico le prospettive apertesesi per Uber Italy S.r.l. nell'ambito del trasporto di persone, su cui hanno inciso, da un lato, le collaborazioni da essa avviate con il comparto dei tassisti e le offerte di servizi rivolte a questi ultimi, e, dall'altro, gli interventi con i quali la giurisprudenza costituzionale ha dichiarato l'illegittimità di alcune norme della legge n. 21/1992, introdotte in sede di riforma del 2018, ritenute irragionevolmente pregiudizievoli per gli operatori NCC. In tale quadro, è stato, peraltro, osservato che, in Italia, i servizi di trasporto NCC offerti tramite piattaforma Uber sono concentrati in poche grandi città, traendo da ciò la considerazione per cui, per la netta maggioranza dei consumatori italiani, non solo tali attività non sono essenziali, ma non sono neppure disponibili, mentre i noleggiatori con conducente sono per lo più imprese di piccole dimensioni, con clienti affezionati e un bacino di traffico consolidato, ma certo non paragonabile a quello dei taxi.

5. *Quarta sessione: «I diritti del passeggero»* – La quarta sessione (ultima della prima giornata congressuale) è stata presieduta da Michele Comenale Pinto e ha affrontato il tema dei diritti del passeggero. Vi hanno preso parte, in qualità di relatrici, Chiara Vagaggini («*L'attività della Autorità di Regolazione dei Trasporti quale Organismo nazionale responsabile dell'applicazione del Reg. (UE) n. 1177/2010 e del Reg. (UE) n. 181/2011 e del Reg. (UE) 782/2021*») e Rachele Genovese («*La tutela dei diritti del passeggero nella disciplina euro-unitaria e nella giurisprudenza della Corte di giustizia*»).

Chiara Vagaggini, dopo avere delineato la natura e i compiti istituzionali propri dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), si è soffermata sulla disamina della funzione di vigilanza attribuita all'Autorità con riferimento al trasporto ferroviario, al trasporto via mare e per vie navigabili interne e al trasporto effettuato con autobus, disciplinati, rispettivamente, dal reg. (UE) n. 2021/782 (con decorrenza dal 7 giugno 2023), dal reg. (UE) n. 1177/2010 e dal reg. (UE) n. 181/2011. Sono state ulteriormente evidenziate le nuove e specifiche prerogative attribuite all'ART in merito alla definizione non giurisdizionale delle controversie tra consumatori/utenti e operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto ai sensi della l. 5 agosto 2022 n. 118, il cui art. 10 ha novellato l'art. 37 del d.l. n. 201/2011, osservando come tale competenza, disciplinata con delibera ART n. 21/2023, si esplica con riferimento alle controversie relative ai viaggi in treno, nave, autobus e anche ai servizi di trasporto aereo passeggeri, per i quali le funzioni di *National Enforcement Body* (NEB) sono esercitate dall'ENAC, ai sensi del d.lg. n. 69/2006.

Rachele Genovese ha esaminato la normativa di matrice europea dettata con i quattro regolamenti che disciplinano la tutela dei passeggeri nelle diverse modalità di trasporto nel caso di cancellazione, ritardo prolungato e negato imbarco, rimarcando l'influenza che il reg. (CE) n. 261/2004 sul trasporto aereo ha avuto sui regolamenti successivi, anche alla luce dei numerosi interventi della CGUE che hanno interessato le sue previsioni. Muovendo da tale analisi, sono state quindi considerate le prospettive future della regolamentazione unionale in materia, anche alla luce della recente proposta della Commissione di modifica dei quattro regolamenti ed al fine di valutare la possibilità di pervenire ad una regolamentazione uniforme di tali diritti nelle diverse modalità di trasporto.

6. *Quinta sessione: «L'intermodalità, la logistica avanzata, i documenti elettronici del trasporto»* – I lavori del convegno sono ripresi nella mattina di sabato 28 settembre, presso la Sala Valduga della Camera di Commercio di Pordenone-Udine, con la *quinta sessione* dedicata ai temi dell'intermodalità, della logistica avanzata e dei documenti elettronici del trasporto (2).

La *prima sottoseSSIONE*, presieduta da Francesca Pellegrino, ha visto le relazioni di Andrea La Mattina, Marco Badagliacca, Alessandra Gaggia, Adele Marino e Nicola Romana.

La relazione di Andrea La Mattina ha affrontato il tema dei «*Contratti quadro di trasporto e logistica*». In proposito, è stata preliminarmente delineata l'incidenza che l'accrescimento della complessità delle attività di movimentazione e di stoccaggio delle merci, quale portato dell'evoluzione dei processi produttivi e distributivi, ha avuto sul piano della esternalizzazione del ciclo logistico e del ricorso a forme di integrazione verticale tra le imprese di trasporto. È stato, quindi, evidenziato come tali mutamenti abbiano determinato la necessità per gli operatori di dotarsi di strumenti giuridici adeguati a soddisfare le loro esigenze. Come tipicamente avviene, la risposta a tali bisogni è venuta, in primo luogo, dagli stessi attori del mercato, che, attraverso l'autonomia privata, si sono dotati di modelli contrattuali capaci di rispondere ai propri interessi e di affermarsi, grazie alla loro ampia diffusione, come principale riferimento giuridico per la regolazione di tali tipologie fattispecie; indi, sono stati oggetto dell'analisi di giurisprudenza e dottrina, che si sono diffusamente soffermate sui profili legati alla qualificazione e della disciplina di tali contratti; infine, hanno ricevuto l'attenzione del legislatore, il quale, pur senza pervenire a una compiuta tipizzazione, ha da ultimo introdotto delle disposizioni ad essi espressamente dedicate. L'intervento normativo avutosi con le recenti novelle codicistiche (artt. 1696, comma 3, c.c. e 1677-*bis* c.c.) ha risolto solo parzialmente le problematiche applicative connesse a tali tipologie contrattuali, ma ha comunque «avuto il pregio di dare centrale rilievo ordinamentale alla disciplina del trasporto, la quale rimane il principale architrave giuridico dei fenomeni in esame».

---

(2) I lavori della quinta sessione si sono inseriti nel quadro del progetto *iNEST - Interconnected Nord-Est Innovation Ecosystem*, Spoke 3 «*Green and Digital Transition For Advanced Manufacturing Technology*», Research Topic «*Organizational, Economical and Legal Aspects*» - Finanziamento PNRR MAC2I 1.5 - Finanziato dall'Unione Europea - Next Generation EU - CUP G23C22001130006.

La presentazione di Marco Badagliacca, dal titolo «*Spedizioniere, operatore multimodale, vettore: verso una figura unitaria?*», ha dato conto del mutamento avvenuto nella realtà dei traffici commerciali, che, in relazione alle sempre più complesse esigenze di trasporto delle merci (anche nell'ottica del cosiddetto *just in time*), ha visto progressivamente affermarsi sul mercato una figura unitaria di operatore, in grado di rivestire il ruolo di referente unico per gli interessati al carico. Tale figura unitaria costituisce, sul piano soggettivo, il *pendant* del carattere unitario che, sul piano oggettivo, tende ad assumere l'organizzazione della domanda di trasporto (e più latamente di quella logistica), con l'abbandono del tradizionale approccio monomodale e l'adesione a un'impostazione multimodale, capace di soddisfare l'esigenza degli utenti di trasferire le merci da magazzino a magazzino (*door-to-door*). Sulla base di queste premesse, l'analisi si è, quindi, incentrata sui recenti interventi legislativi in tema di trasporto multimodale e servizi di logistica, evidenziando come gli stessi sembrino testimoniare una presa di consapevolezza da parte del legislatore dei suddetti cambiamenti prodottisi nel mercato dei trasporti.

Spostando il focus dalle merci ai passeggeri, Alessandra Gaggia ha trattato il tema de «*Il trasporto multimodale di persone*». Nella relazione, è stato, in primo luogo, osservato come il contratto di trasporto multimodale di persone, stante la mancanza di una sua disciplina positiva a livello nazionale, europeo o internazionale uniforme, riproponga in parte le medesime problematiche già affrontate da dottrina e giurisprudenza in relazione al trasporto multimodale di merci, segnatamente per ciò che concerne i profili relativi alla qualificazione del contratto, all'individuazione dei suoi elementi caratterizzanti e alla definizione del regime giuridico applicabile, con particolare riguardo alla responsabilità del vettore/operatore di trasporto multimodale. In tale quadro, è stata, quindi, esaminata la proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, presentata dalla Commissione nell'ambito del cosiddetto «Pacchetto trasporti» a fine novembre 2023. Quest'ultima – inserendosi all'interno di una più ampia strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente – mira a introdurre una normativa specifica a tutela dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali, in particolare introducendo a carico del prestatore del servizio obblighi informativi e di assistenza verso i passeggeri stessi, che vanno ad aggiungersi a quelli già previsti dalla normativa europea relativa alle singole modalità di trasporto.

La relazione di Adele Marino («*Le infrastrutture e la gestione del trasporto multimodale*») ha riguardato il tema del trasporto multimodale sotto un'ulteriore, distinta prospettiva: quella delle infrastrutture necessarie per la multimodalità e per l'organizzazione dei punti di snodo, intesi come gangli fondamentali del sistema trasportistico al fine di consentire lo scambio di merci e di persone in maniera efficiente, puntuale, economica e sostenibile. Sotto questo profilo, è stato nuovamente rimarcato il ruolo preminente che l'Unione Europea ha assunto quale promotrice del trasporto multimodale, concepito come strumento per la movimentazione di merci e passeggeri più sostenibile e maggiormente efficiente sul piano della organizzazione delle diverse prestazioni. Tra le iniziative adottate in sede europea, particolare interesse assume il recente reg. (UE) n. 2024/1679 del 13 giugno 2024 sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea, il quale si propone di realizzare, su tutto il territorio europeo, una rete multimodale ed interoperabile, caratterizzata da elevati standard, in linea con gli obiettivi prefissati di neutralità climatica.

Al tema della sostenibilità si è, infine, ricollegata anche la relazione di Nicola Romana, dal titolo «*Trasporto, sharing economy e green mobility*», nella quale è stato dato conto delle sfide, e al contempo delle prospettive di sviluppo, che si affacciano nel prossimo futuro per il trasporto urbano di persone, in particolare sul piano del necessario bilanciamento tra esigenze di mobilità, tutela dell'ambiente e della salute e salvaguardia della qualità della vita nelle città.

La *seconda sottosessione* ha affrontato i temi legati all'impatto delle tecnologie informatiche sul settore dei trasporti, con specifico riguardo al processo di digitalizzazione documentale. La sottosessione è stata presieduta da Massimiliano Piras e si è articolata in quattro relazioni, svolte da Filippo Lorenzon («*Le informazioni elettroniche sul trasporto merci e il reg. (UE) 2020/1056*»), Daniele Casciano («*Dematerializzazione dei documenti di trasporto e commercio internazionale*»), Massimo Campailla («*La lettera di vettura elettronica (eCMR) nel trasporto stradale di merci*») e Giovanni Marchiafava («*La polizza di carico elettronica*»).

Filippo Lorenzon ha illustrato i contenuti del reg. (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020 (cosiddetto «Regolamento eFTI»), relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto di merci (*electronic Freight Transport Information*, da cui appunto l'acronimo eFTI). Nella presentazione, è stato posto in luce il concetto

di informazioni elettroniche sul trasporto merci fatto proprio dal Regolamento, per tali intendendosi l'insieme di dati trattati elettronicamente ai fini dello scambio di informazioni normative tra operatori economici e tra operatori e autorità competenti (art. 3.4). È stata, altresì, evidenziata la struttura bifasica della disciplina europea che, mentre lascia aperta agli operatori economici la possibilità di veicolare alle autorità le informazioni regolamentari relative al trasporto in forma cartacea o digitale (fermo restando l'obbligo di conformarsi alle prescrizioni dettate del Regolamento, qualora essi ricorrano alla trasmissione informatica), impone alle autorità competenti di accettare senz'altro le medesime informazioni regolamentari messe a disposizione dagli operatori in formato elettronico, ove ciò avvenga in conformità con le previsioni del Regolamento. Sono state, infine, ripercorse le principali previsioni del Regolamento con riferimento ai requisiti contenutistici e tecnici che l'informazione elettronica deve avere, nonché alle prescrizioni per le piattaforme eFTI e per i fornitori di servizi eFTI. Alcune perplessità sono state espresse in merito alla effettiva capacità del Regolamento di contribuire allo sviluppo degli scambi informatici delle informazioni relative ai trasporti di merci, osservando come l'utilizzo in concreto di documenti di trasporto elettronici da parte degli operatori dipenda, più che dalla definizione di un quadro normativo sul modello delineato dal legislatore europeo, dal grado di accettazione di tali documenti da parte del mercato; ciò tenendo debitamente conto del fatto che i documenti di trasporto assolvono, nel quadro del commercio internazionale, una pluralità di funzioni, non solo limitate alla mera operazione di trasporto, ma rilevanti anche sul piano dei contratti di compravendita transfrontaliera e del loro finanziamento.

Anche la relazione di Daniele Casciano ha mosso, in via di premessa, da una considerazione analoga, enfatizzando il ruolo cruciale che i documenti di trasporto hanno nel quadro delle compravendite internazionali, in cui, da un lato, la distanza fisica tra venditore e acquirente implica necessariamente che le merci siano trasportate da un luogo a un altro e, dall'altro, il pagamento del prezzo tipicamente ha luogo nelle forme dell'incasso o del credito documentario. Questa rilevanza si coglie soprattutto nel quadro delle cosiddette «*shipment sales*», in cui, con la remissione delle merci al vettore, il venditore adempie la propria obbligazione di consegna e al contempo il rischio viene trasferito all'acquirente: i documenti di trasporto sono, infatti, idonei a fornire la

prova della consegna delle merci al vettore alle condizioni pattuite, nonché della conclusione del contratto di trasporto ogniqualvolta essa sia contrattualmente a carico del venditore; inoltre, qualora il documento di trasporto emesso abbia anche natura di titolo rappresentativo, esso consente la vendita delle merci in corso di viaggio mediante negoziazione del titolo stesso e può essere utilizzato come idoneo strumento di garanzia per il finanziamento dell'operazione da parte del sistema bancario. In tale contesto, è stato sottolineato che la digitalizzazione documentale, mentre offre agli operatori chiari vantaggi competitivi legati alla riduzione di tempi e costi della gestione documentale, pone anche alcune significative problematiche giuridiche, in particolare per ciò che concerne i documenti dotati di attitudine rappresentativa delle merci trasportate. Allo sviluppo delle soluzioni tecniche consentito dall'avvento delle *blockchain*, si è accompagnata nel corso degli ultimi anni una decisa tendenza sia contrattuale che normativa a favore della dematerializzazione, la quale si è fatta carico di tali profili. Lo testimonia, oltre alla regolazione dell'uso dei documenti elettronici nel quadro delle clausole standard adottate nelle operazioni di compravendita o bancarie, la spinta legislativa verso il riconoscimento dell'equivalenza tra titoli rappresentativi delle merci digitali e analogici, di cui la *Model Law on Electronic Transferable Records* di UNCITRAL ha costituito un importante archetipo, come dimostrato da ultimo dalla recente adozione da parte del Regno Unito dell'*Electronic Trade Documents Act 2023*.

La presentazione di Massimo Campailla si è, quindi, soffermata sul tema della lettera di vettura stradale elettronica, oggetto di regolamentazione a livello internazionale uniforme in virtù del Protocollo addizionale eCMR del 20 febbraio 2008, entrato in vigore il 5 giugno 2011. Tale protocollo detta le condizioni e i requisiti per il riconoscimento della equipollenza della lettera di vettura CMR emessa in formato elettronico (cosiddetta «eCMR») rispetto alla lettera di vettura cartacea, ai fini della applicazione alla prima delle previsioni dettate con riguardo alla seconda dalla Convenzione di Ginevra del 1956. Seppur con ritardo rispetto a larga parte dei Paesi europei aderenti alla Convenzione CMR, l'Italia ha recentemente adottato il suddetto Protocollo eCMR con la l. 27 marzo 2024 n. 37/2024. La relazione ha dato conto di tali profili, evidenziando le problematiche applicative connesse alla emissione delle lettere di vettura in formato elettronico nonché il potenziale impatto su di esse della suddetta adozione da parte dell'Italia del Protocollo eCMR.

Infine, Giovanni Marchiafava ha analizzato lo stato dell'arte e le prospettive di futuro sviluppo della polizza di carico elettronica. Nella sua relazione è emerso nuovamente che la digitalizzazione documentale costituisce un tassello fondamentale per l'ottimizzazione e la velocizzazione del trasporto marittimo di cose. Storicamente, quello della polizza di carico ha costituito il banco di prova su cui per primi si sono concentrati i tentativi di informatizzazione dei documenti del trasporto. Significativamente, tuttavia, si tratta del settore che è risultato, sino ad oggi, più refrattario ai processi di digitalizzazione: secondo la *Digital Container Shipping Association*, nel 2023, soltanto il 3,8% circa delle polizze di carico emesse dai vettori marittimi associati sono state *electronic bills of lading*. La ragione di ciò è legata alle difficoltà tecniche e normative (già accennate nella relazione di Daniele Casciano) che si presentano nel garantire che la polizza di carico emessa in forma informatica assolva le medesime funzioni del suo omologo cartaceo, ivi comprese quelle che le sono proprie in ragione della sua natura di titolo rappresentativo delle merci. La relazione ha, quindi, ripercorso le diverse iniziative che si sono succedute negli ultimi decenni per favorire l'adozione della polizza di carico elettronica, a livello normativo (Convenzione di Amburgo del 1978 sul trasporto marittimo di cose che prevede la possibilità di sottoscrivere la polizza di carico con mezzi meccanici o informatici; Convenzione UNCITRAL del 2009 sul trasporto di merci integralmente o parzialmente via mare, non ancora entrata in vigore, che stabilisce la possibilità di adottare documenti elettronici in luogo della polizza di carico cartacea), di clausole standard (*CMI Rules for Electronic Bill of Lading* del 1990; *BIMCO Electronic Bill of Lading Clause* 2014), di prassi operativa (in relazione ai numerosi sistemi che sono stati negli anni implementati per la trasmissione elettronica delle polizze di carico, ivi compresi, da ultimo, quelli basati sulle *blockchain*). Si è, infine, evidenziato come, nonostante le difficoltà incontrate nel processo di informatizzazione delle polizze di carico, vi sia stata recentemente una accelerazione del processo di digitalizzazione, favorita da uno sforzo congiunto di tutti gli attori della filiera (vettori, caricatori, P. & I. Clubs, gestori delle piattaforme digitali) nonché dagli interventi normativi dei legislatori nazionali, che hanno equiparato i titoli rappresentativi delle merci digitali ai loro omologhi cartacei anche sulla scorta della già citata *UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records* del 2017.

7. *Sesta sessione: «Il turismo e il diporto nautico»* – La sesta e conclusiva sessione del Convegno, presieduta da Alessandro Zampone, è stata dedicata ai temi del turismo e della nautica da diporto.

Anche in questo settore, tutte le questioni affrontate dai relatori hanno posto in luce i profili evolutivi della materia, connessi alle nuove esigenze operative che si profilano nel mercato.

Gianfranco Benelli ha svolto la propria presentazione sul tema «*Cabin charter fra noleggio, trasporto e viaggio organizzato*». Nel quadro della stessa, è stato fatto segnatamente riferimento al d.lg. n. 160/2020, che ha modificato la definizione di contratto di noleggio di unità da diporto, contenuta all'art. 47, comma 1, c. dip., introducendo la fattispecie del noleggio «a cabina» (*cabin charter*), ossia la possibilità di noleggiare singole cabine dell'unità da diporto a diversi noleggiatori. In proposito, si è osservato che tale nuova disciplina «sancisce [...] il distacco definitivo della fattispecie del noleggio di unità da diporto da quella del noleggio di nave disciplinata dal codice della navigazione, contaminandola con il contratto di trasporto e con quello di crociera turistica o di viaggio organizzato». Questa osservazione, concernente la cesura rispetto al modello tradizionale, è stata ritenuta corroborata dall'ulteriore e successiva previsione (contenuta nel regolamento per la locazione ed il noleggio dei natanti di cui al d.m. 1 settembre 2021) del noleggio «parziale» o «con pluralità di noleggiatori», fattispecie anch'essa caratterizzata, al pari del noleggio a cabina, dalla necessaria predeterminazione dell'itinerario del viaggio o dell'escursione, con conseguente attenuazione del potere di *employment* in capo ai singoli noleggiatori. La conclusione che è stata tratta da tali considerazioni è duplice: per un verso, è stato sostenuto che il noleggio di unità da diporto non costituirebbe più un sottotipo del noleggio di nave, ma una fattispecie a parte, contenente elementi tipici del noleggio, ma anche del trasporto e/o del pacchetto turistico, caratterizzata dalla finalità diportistica, ossia dallo scopo di piacere (ricreativo o turistico) che essa è destinata a soddisfare; per altro verso, è stato osservato che, in tali nuove forme di noleggio («*cabin charter*» e «*noleggio-escursione con pluralità di noleggiatori*»), la demarcazione tra noleggio e trasporto appare assai labile, risultando obiettivamente complesso distinguere tra obbligo di messa a disposizione «in navigazione» e obbligo di trasferimento vero e proprio, il che suggerisce la possibilità che, in futuro, vi possa essere spazio per una qualche forma di riconoscimento del trasporto mediante unità da diporto.

La relazione di Fiorenza Prada ha trattato il tema de «*L'utilizzazione delle unità da diporto per finalità enogastronomiche, di intrattenimento, alberghiere*». Anche in questo caso, il discorso è principato dalla considerazione relativa all'affermazione, avutasi nella prassi operativa degli ultimi anni, di nuove forme di utilizzo delle unità da diporto per finalità commerciali, diverse da quelle tipizzate dal codice della nautica da diporto. Tra tali nuove fattispecie, in particolare, l'attenzione è stata posta su quella relativa all'uso di unità da diporto quale luogo di aggregazione e di intrattenimento, caratterizzata da un sostanziale distacco dalla destinazione naturale dell'unità da diporto stesso, la quale, anziché essere impiegata ai fini della navigazione, risulta adibita a vera e propria struttura ricettiva. Dopo avere effettuato una ricognizione delle disposizioni legislative regionali che hanno riconosciuto le fattispecie del cosiddetto «*boat and breakfast*» (l.r. Sardegna n. 16/2017) e dell'albergo nautico diffuso (l.r. Sardegna n. 13/2021; l.r. Sicilia n. 388/2023; l.r. Friuli Venezia Giulia n. 10/2023), la presentazione si è quindi soffermata sul problema relativo alla qualificazione giuridica delle figure contrattuali in discussione, evidenziando che i tipi legali delineati dal d.lg. 171/2005 e ss.mm. ii. (locazione e noleggio) si attagliano solo in parte a tali nuove forme di utilizzazione dell'unità da diporto.

Carmen Telesca si è soffermata su «*Il contratto di crociera turistica*». Di tale contratto sono stati esaminati gli elementi che ne caratterizzano il contenuto, evidenziando che aspetto distintivo della fattispecie è la preordinazione dei servizi al raggiungimento della finalità turistico-ricreativa, la quale si aggiunge all'obbligazione relativa al mero trasferimento del passeggero/crocierista da un luogo a un altro. Se, per un verso, è stato rilevato come, sul piano giuridico, il contratto di crociera turistica presenti alcune rilevanti peculiarità rispetto alle altre tipologie di viaggi cosiddetti «convenzionali», sotto altro profilo è stata proposta la sussunzione dello stesso nel più ampio *genus* dei contratti di viaggio e, più nello specifico, nella categoria dei contratti di pacchetto turistico, in relazione alla particolare tipologia di servizi di natura turistica offerti dall'organizzatore del viaggio disciplinati nel codice del turismo. È stato, peraltro, osservato come la sistematizzazione di tale fattispecie contrattuale presenti dei profili di complessità, in particolare tenuto conto degli elementi di novità che ne caratterizzano l'evoluzione nella prassi operativa e le criticità connesse alla non sempre agevole conciliazione del quadro giuridico con il prorompente

sviluppo economico del settore crocieristico e con l'impatto di tale tipologia di turismo sull'ambiente.

Successivamente, Massimiliano Musi e Lucrezia Pari hanno svolto una relazione congiunta sul tema «*Le houseboat: infrastruttura del diporto o insediamento turistico?*». Nell'ambito della stessa, riprendendo in parte tematiche già esplorate nella presentazione di Fiorenza Prada, è stato rimarcato come l'odierna evoluzione del settore turistico abbia portato all'introduzione di forme di ospitalità a bordo di unità ormeggiate in porti o approdi turistici caratterizzate dall'integrazione di semplici attività ricreative con l'offerta agli utenti di una vasta gamma di servizi, tra cui il pernottamento (come nel caso del già citato *boat and breakfast*). È stato, quindi, evidenziato che queste nuove fattispecie – comportando un cambiamento significativo nella finalità di impiego delle unità, che da mezzi destinati alla navigazione finiscono per assumere i caratteri di vere e proprie strutture ricettive destinate a rimanere, per la maggior parte del tempo, stabilmente ormeggiate – inducano ad interrogarsi in merito alla possibilità di continuare a considerare una costruzione adibita a queste tipologie di utilizzazione come unità da diporto in senso proprio. Le potenziali sequele che discendono dalla risposta fornita a tale problema qualificatorio sono molteplici e rilevanti: sul piano amministrativo, in relazione all'eventuale necessità di dotarsi di titoli abilitativi edilizi ai fini dello svolgimento dell'attività ricettiva; su quello privatistico, in riferimento alla possibilità di utilizzare gli schemi negoziali tipici del settore della nautica da diporto ai fini della regolazione del rapporto tra l'utilizzatore e il proprietario e/o armatore dell'unità, nonché in merito all'applicazione o meno delle misure poste a tutela dei turisti dalla normativa di stampo consumeristico.

Nella relazione conclusiva della sessione, tenuta da Cristina Pozzi («*Siti di intermediazione di servizi della nautica da diporto e mediazione marittima*»), è stata preliminarmente ricordata la disciplina dell'attività di mediazione nel settore del diporto, apportata in tempi relativamente recenti ad opera del d.lg. 3 novembre 2017 n. 229 (con cui sono stati introdotti i nuovi art. 49-ter e 49-quater c. dip., regolanti sul piano generale la figura del mediatore del diporto e le sue attività) e del successivo decreto attuativo del Ministero dello sviluppo economico del 6 agosto 2021 n. 151 (Regolamento recante modalità di iscrizione al registro delle imprese e nel REA dei soggetti esercitanti l'attività di mediatore del diporto). È, peraltro, stato ulteriormente evidenziato come tale normativa sia par-

ziale e abbia lasciato insoluti molti dei problemi (al contempo pratici ed ermeneutici) legati all'inquadramento delle attività svolte dal mediatore, tra cui, in specie, quelli connessi ai rapporti con la disciplina del mediatore marittimo, ai contenuti del sistema di accesso al titolo di mediatore del diporto, alla connessione tra l'attività di mediazione e quella di vendita di unità da diporto, all'inquadramento e alle autorizzazioni necessarie, ove l'attività sia svolta online attraverso siti internet. In particolare, è stato rimarcato che proprio il tema relativo all'intermediazione di servizi della nautica da diporto tramite internet è quello che pone le maggiori e più rilevanti difficoltà interpretative, segnatamente sul piano della individuazione del soggetto giuridico che debba eventualmente essere in possesso del titolo di mediatore del diporto in rapporto ai contenuti del sito, dell'inquadramento dell'attività svolta in carenza di tali requisiti, anche in relazione all'art. 348 c.p. sull'abusivo esercizio di attività professionali, nonché della applicazione, in considerazione delle attività espletate, della disciplina in materia di organizzazione di viaggi oppure di quella sull'offerta di servizi su piattaforme online.

8. *Conclusioni* – La relazione di sintesi è stata affidata a Stefano Zunarelli, che ha ripercorso le varie tematiche affrontate nel corso del Convegno, soffermandosi in particolare su alcuni degli aspetti discussi nella giornata conclusiva ed evidenziando come le questioni trattate concorrano, nel loro complesso, a definire la tendenza evolutiva del trasporto «del futuro», sotto tutte le diverse declinazioni indicate dal titolo stesso del Convegno: le nuove tecnologie, le nuove esigenze operative, i nuovi contratti.

Egli, anche in qualità di *Past President* di A.I.Di.Na.T., ha quindi dichiarato conclusi i lavori congressuali, rallegrandosi per l'iniziativa e salutando tutti i partecipanti, ai quali ha dato appuntamento in occasione del quinto convegno dell'Associazione, il cui svolgimento è previsto nel corso del 2025.

