

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

FALCONI, MATTEO, *Riflessioni sul futuro del trasporto urbano sostenibile*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 191.



«Il *fil rouge* che collega il progresso tecnologico degli ultimi decenni è certamente la sostenibilità, la quale rappresenta uno dei principali obiettivi sul panorama internazionale nei vari settori economico-sociali. Questa, tuttavia, non deve essere intesa in senso statico, ma deve essere considerata come un concetto dinamico, e quindi in continua evoluzione, costituito, a sua volta, da una dimensione economica, ambientale e sociale. Solo la costante ricerca di un punto equilibrio tra gli elementi che la compongono consentirebbe di raggiungere, nel più breve tempo possibile, i principali obiettivi fissati in tema di sviluppo sostenibile. In questo contesto si introduce la *Urban Air Mobility*, ossia la nuova frontiera del trasporto urbano che, grazie all'utilizzo di velivoli a propulsione prevalentemente elettrica, i cosiddetti VTOL (*Vertical Take-Off and Landing*), consentirà rapidi trasferimenti in aree urbane con bassissimo impatto ambientale. Tuttavia, per il corretto espletamento dei servizi di *Urban Air Mobility* è necessaria, anzitutto, la predisposizione di strutture all'uopo dedicate per garantire maggiore efficienza e sicurezza alle operazioni di atterraggio e decollo» [abstract tratto dalla Rivista].

FRANCHI, BRUNO, *Inchieste di sicurezza in campo aeronautico: chiarimenti e osservazioni su alcuni specifici aspetti*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 3.

«Il reg. Ue n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile ha determinato, in ambito Unione europea, una importante svolta nei rapporti intercorrenti tra inchieste di sicurezza (in Italia condotte dall'ANSV) e indagini dell'autorità giudiziaria, attribuendo la stessa importanza alle esigenze di prevenzione e a quelle di giustizia. Il contributo, in particolare, esamina due interessanti aspetti delle inchieste di sicurezza, alla luce delle novità introdotte dal citato reg. Ue n. 996/2010: a) gli accordi preliminari previsti dall'art. 12 del regolamento in questione, sottoscritti dall'ANSV con l'autorità giudiziaria; b) il contenuto delle raccomandazioni di sicurezza e le ragioni che ne determinano l'emanazione» [abstract tratto dalla Rivista].

GASPARI, FRANCESCO - DI GUARDO GIUSEPPINA AGATA, *Unmanned aircraft systems and urban air mobility at the service of public administration for an acceleration of essential services in the smart cities of the future*, in *Revista de derecho del transporte*, 32, 2023, 75 – 91.

«This paper aims to provide a glimpse into the dimension of Unmanned Aircraft Systems (UAS) use and the emerging Urban Air Mobility (UAM) ecosystem as regards territorial control for different purposes and the medical sector. Public authorities are increasingly employing UAS for activities in the public interest, by means of private individuals acting on their behalf. Hence, the aim is to demonstrate, with examples taken mainly from the Italian experience, how their smart, environmental, privacy-compatible use can represent a new frontier for the tools that public administrations are already experimenting with and can in the future implement through the potential offered by UAM. Such deployment will require them to undertake appropriate strategic planning of urban mobility with the support of European and national regulators, through the deployment of multi-level policies and governance in order to enhance the services offered and the quality of life of citizens» [abstract tratto dalla Rivista].

HANDRLICA, JAKUB, *A New Space Law for Cyprus*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 215.

«Con la legge sullo spazio adottata nell'ottobre 2023, Cipro si è aggiunta al crescente numero di Stati che si sono dotati di una propria legislazione spaziale. La legge sullo spazio, appena adottata, disciplina, tra l'altro, l'autorizzazione delle attività spaziali, la registrazione degli oggetti spaziali, il regime dei detriti spaziali, la responsabilità e l'assicurazione. Attraverso di essa, Cipro tenta di creare le basi per una diversificazione dei suoi settori economici, la creazione di posti di lavoro qualificati e il rafforzamento del suo ecosistema spaziale. Allo stesso tempo, Cipro aspira a diventare in futuro un *hub* spaziale regionale, grazie ad un quadro giuridico trasparente, prevedibile e affidabile. Questo articolo si propone di affrontare brevemente le principali disposizioni del quadro normativo di recente adozione, con riferimento agli obblighi derivanti dagli accordi internazionali, anche attraverso una comparazione con altre leggi spaziali recentemente adottate da altri Stati europei» [abstract tratto dalla Rivista].

HUGGLER, HANS, *Still Far from Home - How Personal Jurisdiction Doctrine Undercuts the Montreal Convention's «Fifth Jurisdiction» for «Wandering Americans»*, in *Journal of Air Law and Commerce* 89/2024, 251-296.

«The rapid growth of global air travel in the mid-20th century gave rise to the problem of the “wandering American”, American residents whose air travel injury claims could not be heard in United States courts under the Warsaw Convention's Article 28. Prominent cases prompted adoption of a “fifth jurisdiction” in the Montreal Convention's Article 33, allowing injury suits in the Contracting State where an injured passenger had her/his “principal and permanent residence” so long as the international carrier served the forum. U.S. officials toasted their success in providing Americans with a domestic forum, but the adoption of the fifth jurisdiction did not finish the job. Even if an American plaintiff meets Article

33's requirements, personal jurisdiction problems can bar the courthouse door. This article re-examines the problem of the "wandering American" and the fierce debates over the fifth jurisdiction at the 1999 International Conference on Air Law in Montreal through the lens of personal jurisdiction. It argues that the Montreal Convention would likely not have changed the results of prominent "wandering American" cases such as the shoot-down of Korean Air 007 or the hijacking of Air France 139. It comments on how the law is rapidly evolving as federal courts wrestle with whether Federal Rule of Civil Procedure 4(k) (2) can better address the lack of "minimum contacts" carriers have with most U.S. states and the lack of causal connections between forum and claims. Finally, it considers how Congress or American aviation authorities can better align Montreal's promise of a "fifth jurisdiction" with American jurisdictional law» [abstract tratto dalla Rivista].

JACOBS' BAS, *An Institutional Law Analysis of the European Commission's EU Space Law Proposal*, in *Air & Space Law* 2024, 135 e ss.

L'articolo esamina la proposta della Commissione europea contenuta all'interno della *EU Space Strategy for Security and Defense* 2023, volta a creare un diritto spaziale dell'Unione europea in materia di *security, safety* e sostenibilità, e per armonizzare il diritto spaziale dei singoli Paesi membri rispetto a tali tematiche. Con approccio critico vengono affrontate le modalità attraverso le quali l'Unione si pone l'obiettivo di armonizzare il diritto spaziale, sottolineando i profili legati alla gerarchia delle fonti all'interno del diritto dell'Unione e dei singoli Stati membri, nonché ponendo l'interrogativo in merito alla competenza delle corti dei singoli Paesi membri ovvero alla competenza della Corte di Giustizia UE. Ulteriormente, l'A. approfitta della proposta per approfondire e fare previsioni in ordine ai concetti di *security, safety* e sostenibilità in base alla documentazione esistente e alla futura legislazione.

KRANICH, CHRISTINE - HAAS, SARAH JOANNA, *Book-and-Claim System for Sustainable Aviation Fuels*, in *Journal of Air Law and Commerce* 89/2024, 111-160.

«This Article provides an overview of the regulatory (legal) framework in which the decarbonisation of aviation is embedded, with a focus on European law. The Article further provides updates on EU-ETS, CORSIA, RED III and the minimum quota of SAF supply in accordance with Refuel EU Aviation up to October 2023. Sustainable Aviation Fuels (SAF) will be described in detail in this Article, and it is further explained that the use of SAF could significantly contribute to aviation becoming "greener". As the availability of SAF is still rather scarce, the Article revolves around a mechanism of a global book-and-claim system to unify and scale up production and use. The general concept of book-and-claim as well as the specific one in relation to SAF is explained in the Article. Further, examples of existing book-and-claim systems are given, and the Article concludes with the benefits of a European

book-and-claim system for SAF for the various stakeholders in the aviation industry» [abstract tratto dalla Rivista].

LAMON, MARCELLA, *Lo U-Space. I nuovi servizi di assistenza alla navigazione dei sistemi aerei senza equipaggio*, in *Revista de derecho del transporte*, 33, 2024, 171-185.

«L'integrazione tra aviazione con e senza equipaggio dipende anche dall'esistenza di un sistema di gestione e controllo del traffico aereo *unmanned*, complementare all'Air Traffic Management (ATM) degli aeromobili convenzionali. Il funzionamento di quest'ultimo, tuttavia, si basa su un approccio «*human centric*», non congeniale alla gestione della condotta di volo di una pluralità di droni che navigano simultaneamente. È così che è nato lo *U-Space*, modellato sulle esigenze tecniche ed operative dei sistemi aerei senza equipaggio (UAS) e da intendersi come una rete di servizi altamente digitalizzati e automatizzati che consentiranno missioni di volo sicure e simultanee in qualunque contesto operativo e oltre la linea di visibilità del pilota remoto. La disciplina dell'innovativo sistema di gestione e controllo del traffico aereo senza equipaggio è contenuta nel pacchetto di regolamenti adottati dalla Commissione europea nel corso del 2021: il reg. Ue 2021/664; il reg. Ue 2021/665 e il reg. Ue 2021/666» [abstract tratto dalla Rivista].

LA TORRE, UMBERTO, *Pilot in Command e pilota remoto fra tradizione e nuove tecnologie*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 33.

«Il *pilot in command* dirige il volo ed è sull'aeromobile, il pilota remoto lo conduce, senza volare. Tale irriducibile differenza permane nonostante i progressi della moderna tecnologia. Il comandante dilata i suoi poteri nella dimensione spazio-temporale del viaggio. Essa mette insieme il luogo, nave o aeromobile in esercizio, e il tempo, in senso cronologico, ossia il viaggio marittimo o aereo. È questa la dimensione durante la quale tali poteri si estrinsecano. Vedere l'ambiente, percepire suoni o sensazioni, anche tattili, mediante sensori, cuffie, altoparlanti ecc., in tempo reale non equivale a diretto apprendimento. La sensazione della presenza potrà avvicinare, anche sotto il profilo emotivo, il prestatore di lavoro a distanza a quello convenzionale. Tuttavia, la condotta remota, rispetto a quella convenzionale, è segnata da una linea di demarcazione che il pilota di un aeromobile senza equipaggio non può oltrepassare. Comandante e pilota remoto non sono figure sovrapponibili: presente il primo, distante il secondo, restano, al pari di "realistico" e "reale", su piani del tutto distinti» [abstract tratto dalla Rivista].

MAHMOUDI, S. HADI, MORADINASAB, SIMA, *The Analysis of the Evolution of Human Rights Considerations of Aviation Security*, in *AIR & SPACE LAW* 2024, 191 e ss.

La sicurezza (*security*) aerea, pilastro del diritto aereo a livello internazionale, ha

sempre destato grande attenzione: il raggiungimento di adeguati standard in tale ambito dipende in buona parte dall'azione degli Stati, chiamati ad adottare misure adeguate tanto prima della partenza quanto al momento in cui un attacco illecito sia stato compiuto. Nei momenti positivo e applicativo di tali misure risiede l'importanza del rispetto e della salvaguardia dei diritti umani dei passeggeri e degli offensori, inclusi il diritto alla vita, alla non discriminazione e alla riservatezza. Infatti, non soltanto i diritti fondamentali dei passeggeri possono essere minacciati dall'utilizzo di tecnologie avanzate (body scanner e PNR), ma gli stessi diritti umani degli autori degli attacchi alla *security* aerea possono essere violati nel corso del processo. In ragione di tali considerazioni l'articolo si propone di esaminare fino a che punto gli strumenti adottati a livello internazionale in materia di *security* siano in grado di tenere in debito conto l'urgenza di salvaguardare tali aspetti e la tutela di tali diritti.

MARINO, ADELE, *Prime riflessioni sui vertiporti nella recente disciplina ENAC*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 75.

«La mobilità aerea urbana comprende quelle operazioni effettuate con tipi di aeromobili, ritrovati delle nuove tecnologie, con capacità di decollo e atterraggio verticale che vengono usati in aree urbane congestionate, utilizzando l'infrastruttura aerea e di terra integrate in un sistema multimodale. Questa nuova realtà del trasporto renderà necessario affrontare, secondo una visione unitaria, i diversi aspetti che attengono non solo ai veicoli, ma anche alle infrastrutture, allo spazio aereo e alle comunità coinvolte. L'ENAC in qualità di ente regolatore dell'aviazione civile incoraggia l'impiego di tale nuovo sistema di mobilità e, a tal fine, ha adottato il 12 giugno 2024 il regolamento sui «Requisiti nazionali per aeromobili con capacità di decollo e atterraggio verticale (VCA) e relative traiettorie e infrastrutture». L'articolo analizza la parte del regolamento relativa ai vertiporti, le infrastrutture di terra che saranno utilizzate per le operazioni con VCA» [abstract tratto dalla Rivista].

PRUNEDDU, GIOVANNI, *La Urban Air Mobility (UAM) e le nuove frontiere della mobilità*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 173.

«Premesso che l'espressione «*Urban Air Mobility*» (UAM), o mobilità aerea urbana, è stata coniata negli Stati Uniti d'America, è qui, infatti, che le operazioni commerciali di mobilità aerea urbana avevano preso piede già dal 1940, si osserva come a tutt'oggi non si abbia ancora una definizione univoca e consolidata. È da sottolineare che l'«*Advanced Air Mobility*», o l'«*Innovative Air Mobility*» (mobilità aerea innovativa), come preferiscono definirla le istituzioni europee debba ritenersi maggiormente inclusiva della «*Urban Air Mobility*» poiché racchiude modalità di trasporto aereo innovative sia su base locale, sia su base regionale, sia in ambito urbano che extraurbano. Per poter realizzare la mobilità

aerea innovativa è indispensabile un sistema di gestione e controllo del traffico aereo senza equipaggio. Occorrono nuovi servizi di assistenza al volo degli UAS, che tengano debitamente conto delle peculiarità tecniche ed operative di queste piattaforme aeronautiche complesse e che dovranno necessariamente affiancarsi e coordinarsi con i rodati sistemi di gestione e controllo del traffico aereo con equipaggio già esistenti» [abstract tratto dalla Rivista].

ROSAFIO, ELISABETTA GIOVANNA, *Trasporto aereo di bagaglio, tipologie di danno e limitazione della responsabilità. Il problema degli ausili dei passeggeri a mobilità ridotta*, in *Revista de derecho del transporte*, 32, 2023, 33- 50.

«L'autrice analizza la disciplina del trasporto aereo di bagaglio nella Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, con particolare riguardo alla responsabilità del vettore, alla limitazione della responsabilità e all'interpretazione che la Corte di Giustizia ha dato del regime di diritto uniforme. Particolare attenzione è riservata poi al problema del danno agli ausili alla modalità che sono trasportati insieme al passeggero aereo o che siano imbarcati, per i quali né nella convenzione di Montreal del 1999 né nel reg. Ce 2027/1997, come modificato dal Reg. Ce n. 889/2002 è prevista una normativa specifica» [abstract tratto dalla Rivista].

AMOUZOU, KOMIVI M. MARIUS, *Le statut juridique des drones maritimes en France*, in *DMF* 2024, 425 e ss.

Lo sviluppo dei droni marini costituisce senza dubbio una tra le più incredibili innovazioni tecnologiche: nonostante il loro ruolo, sempre crescente, all'interno dell'economia marittima, il loro utilizzo e il loro inserimento nello spazio marittimo per le più svariate missioni impone di affrontare rilevanti sfide sul piano tecnologico e su quello giuridico. Da questo ultimo punto di vista, la Francia, con l'emanazione dell'ordinanza n. 2021-1330 del 13 ottobre 2021 si pone tra i primi Paesi ad aver adottato un regime operativo sperimentale specifico per questi veicoli, introducendo al contempo le nozioni di droni marini e navi autonome all'interno del proprio ordinamento, provvedendo, al contempo, a riadattare la nozione di nave esistente. L'articolo si propone pertanto di analizzare l'evoluzione del concetto di drone marino nel diritto francese, verificando al contempo l'insieme di norme allo stato applicabili a tali mezzi.

BRUZÓN CID, IRENE, *El abandono de embarcaciones de recreo: cuestiones prácticas desde la perspectiva de las marinas deportivas*, in *Revista de derecho del transporte*, 31, 2023, 147-156.

«Recreational boating and yachting in our country, and in almost all countries with so many kilometres of coastline, represents an important source of income for the national



economy. Taking into account the economic and social advances that the continuous evolution and incessant growth of the European Union bring with them, it is not surprising that it is also one of the subjects that the European Union must and wants to tackle in its Agenda. However, it is one of the legal regimes that has yet to be developed. The leading role that the Merchant Navy has always played in Maritime Law has meant that recreational and sporting boating has been relegated to oblivion by the legislator. This factor translates, in fact, into a lack of development of legislative and legal solutions to problems that interfere with port management, such as, among others, the abandonment of recreational craft in marinas. Its repercussions deserve at least a detailed exposition reflecting the imminent need for strategic and effective intervention by the competent authorities» [abstract tratto dalla Rivista].

BUCCISANO, ANDREA, *Le vicende delle concessioni balneari e gli oneri fiscali connessi*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2024, 137 ss.

Il contributo analizza la dimensione tributaria delle concessioni demaniali marittime a uso turistico-ricreativo e, segnatamente, i principali oneri fiscali posti in capo al concessionario. Le fattispecie esaminate sono, in particolare, quattro: il rapporto tra canone demaniale e imposta regionale sulle concessioni dei beni del demanio marittimo; l'imposta di registro in sede di rilascio o rinnovo della concessione; la tassa sui rifiuti dovuta dal titolare della concessione per la detenzione dei beni demaniali; infine, l'applicazione dell'IMU sui fabbricati ricompresi in aree demaniali assentite in concessione, anche in relazione alla questione dell'accatastamento degli immobili realizzati dal concessionario sulle medesime aree. Il quadro che emerge dalla trattazione è quello di una disciplina frammentata, in termini di competenze amministrative, mutamenti normativi e regole obsolete, tale da risultare d'ostacolo ad una più efficace gestione del demanio, sia dalla prospettiva dell'imprenditore concessionario, sia da quella erariale, per quanto concerne le entrate per l'amministrazione.

CARNIMEO, NICOLÒ, *Green deal e tutela dei mari europei*, in *Revista de derecho del transporte*, 31, 2023, 93-124.

«L'Europa ha dato vita con il *Green Deal* ad un ambizioso progetto che prevede entro il 2030 di tutelare almeno il 30% degli spazi marini integrando i corridoi ecologici come parti di una vera rete transeuropea della natura. Nell'ambito generale della Politica Marittima Integrata (PMI) si tratta di implementare sia la rete Natura 2000 che la Marine strategy e di integrare tutte le politiche di tutela dell'ambiente verso questo obiettivo. Una efficace sinergia si può realizzare con la Pianificazione degli Spazi marittimi (PSM) di cui alla direttiva n. 89/2014 che sconta, però, ancora un notevole ritardo attuativo» [abstract tratto dalla Rivista]

CASCIANO, DANIELE, *La limitazione del debito in favore del pilota: inquadramento sistematico e profili critici*, ne *Il diritto marittimo*, 2024, 3 – 32.

«La disciplina del pilotaggio contenuta nel codice della navigazione ha subito importanti modifiche a seguito della riforma operata dalla l. 1 dicembre 2016 n. 230, che ha affrontato il tema della responsabilità del pilota riformulando gli artt. 93 e 94 cod. nav. Le nuove disposizioni hanno stabilito una limitazione dell'esposizione complessiva del pilota fino all'importo massimo di Euro 1.000.000 in relazione a tutte le pretese risarcitorie sorte da ciascun singolo evento, salvo il caso di dolo o colpa grave del pilota stesso. A tale limitazione è stato abbinato l'obbligo per il pilota di stipulare un contratto di assicurazione per la propria responsabilità civile con massimale di copertura almeno pari all'importo del limite. Al tempo stesso, stato abrogato l'art. 89 cod. nav., il quale stabiliva la responsabilità solidale della corporazione dei piloti fino all'importo della cauzione che, ai sensi della previgente normativa, ciascuna corporazione era tenuta a costituire. L'articolo esamina l'impatto della riforma del 2016 inquadrando la natura giuridica della limitazione stabilita in favore del pilota nonché valutando le incongruenze e le lacune delle nuove norme, in particolare con riguardo al caso in cui un singolo sinistro imputabile alla responsabilità del pilota cagioni danni ad una pluralità di soggetti eccedenti nel loro complesso l'importo totale della limitazione. Viene, inoltre, vagliato se l'attuale quadro giuridico risultante dalla riforma richieda un ripensamento di altre questioni di più generale portata, come, in particolare, quelle legate all'individuazione del soggetto parte del contratto di pilotaggio, al ruolo e alla funzione della corporazione dei piloti e alla responsabilità della stessa» [abstract tratto dalla Rivista].

COMENALE PINTO, MICHELE M., *La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione*, ne *Il diritto marittimo*, 2024, 33 – 61.

«L'articolo esamina la questione della responsabilità nel settore nautico e dell'individuazione del soggetto responsabile, considerando, in particolare, la storia dell'affermazione dei sistemi di limitazione, la loro natura (di debito o di responsabilità) e le ragioni della loro affermazione. Esaminando l'attuale quadro normativo italiano, l'autore auspica che si proceda finalmente all'adesione dell'Italia al sistema della LLMC e si domanda se non sia il caso di adottare un regime omogeneo di limitazione per le unità di stazza lorda fino a 300 tonnellate» [abstract tratto dalla Rivista].

COMENALE PINTO, MICHELE M., *Le strutture comunitarie ed il frazionamento del rischio nell'evoluzione della navigazione*, in *Revista de derecho del transporte*, 33, 2004, 11-40.

«Il contributo esamina le soluzioni adottate nella storia del diritto marittimo fino ai giorni nostri per ripartire i rischi, favorendo lo sviluppo dell'attività armatoriale, dal

prestito a cambio marittimo, fino alla contribuzione in avaria comune ed alle limitazioni di responsabilità, fino alle strutture associative per la realizzazione in comune di affari. Molte di queste soluzioni sono state estese al di là dello specifico settore della navigazione che le ha elaborate» [abstract tratto dalla Rivista]

HERRERO URTUETA, EDUARDO, *Los buques autónomos y la responsabilidad por abordaje*, in *Revista de derecho del transporte*, 31, 2023, 51-74.

«The appearance of autonomous vessels and unmanned ships has a few consequences in law. So, these kind of ships carry Artificial Intelligence systems that give them that autonomy with respect to human decisions. However, the use of AIs so highly advanced that they can supplant human interaction raises a number of questions regarding different liability systems. Thus, in the face of a collision involving an autonomous vessel, it would be worth questioning who should be held responsible for the damage that is generated. For this reason, it is necessary to determine the state of law regarding autonomous vessels and collision, in order to establish the impact of these vessels in determining liability» [abstract tratto dalla Rivista].

HERRERO URTUETA, EDUARDO, *La figura del porteador en el transporte marítimo de mercancías ante la irrupción de los buques no tripulados*, in *Revista de derecho del transporte*, 32, 2023, 51-73.

«Technological development means that the law must adapt to the new realities it regulates. In view of the development of autonomous and unmanned ships, different questions arise as to how they fit into the regulations and the impact they will have on the maritime sector. It is therefore necessary to begin by analysing the concept of autonomous and unmanned ships in order to establish how they fit into the regulations, as they dispense with the crew, an essential pillar, until now, of a vessel's seaworthiness. Since the development of unmanned vessels goes hand in hand with the development of Artificial Intelligence systems, this has led to the debate on recognising the electronic legal personality of these systems. Thus, the study of the figure of the carrier and its differential elements becomes essential in order to establish whether, in the case of recognising electronic legal personality to the vessel, it could achieve this contractual position» [abstract tratto dalla Rivista].

KATSIVELA, MAREL, *Les Navires de Surface Autonomes: enjeux et réglementation au niveau international*, in *DMF* 2024, 389 e ss.

L'articolo si sofferma ad analizzare le problematiche etiche e giuridiche che riguardano le navi autonome di superficie (*Navires de Surface autonomes* – NSA, in lingua francese, *Maritime Autonomous Surface Ships* – MASS, in lingua inglese) e la loro rego-

lamentazione in ambito internazionale. Le questioni di carattere giuridico concernono principalmente la riconducibilità dei MASS alla categoria delle navi, la possibilità di concepire l'esistenza di un equipaggio pur in assenza di personale marittimo a bordo e altri profili rilevanti ai fini del regolamento internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare (COLREGs), mentre quelle etiche concerno in particolare il tema del controllo umano, della riservatezza e della trasparenza. Per l'A., la regolamentazione etica e giuridica che si sta sviluppando a livello internazionale sarà in grado di assicurare la sicurezza della navigazione e la protezione di importanti valori sociali, assicurando l'uniformità sul piano applicativo.

LA MATTINA, ANDREA, *Un rinnovato ruolo «pioneristico» del lavoro nautico?*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 131.

Lo scritto si propone di ricostruire l'architettura giuridica del lavoro nautico, da intendersi quale «polisistema», esaminandone i principali aspetti legati alla ricostruzione delle fonti, con particolare riguardo: *a)* alla disciplina di origine internazionale, per tale intendendosi non solo le convenzioni internazionali in materia di lavoro marittimo, ma anche i contratti collettivi negoziati ed elaborati tra le associazioni internazionali dei lavoratori marittimi e degli armatori, *b)* ai principi in tema di «*social rights*» elaborati in seno agli organi dell'Unione europea e dalla disciplina predisposta dalla stessa Ue per la tutela dei lavoratori marittimi, nonché *c)* al diritto interno del lavoro nautico, tenendo presente l'impostazione che a tale disciplina è stata data dal codice della navigazione e dalle leggi speciali in materia di navigazione, ma senza dimenticare la permeabilità del sistema del diritto della navigazione rispetto ai principi del diritto del lavoro «comune»/«terrestre», e ciò soprattutto nel prisma di alcuni fondamentali precedenti della Corte costituzionale [*abstract* tratto dalla Rivista].

MARGANI, ANDREA – NIGRO, ELENA, *L'acquiturismo tra lacune normative nazionali e disomogeneità regionali*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 229.

«Guardando alla legislazione nazionale, attività come l'ittiturismo e il pescaturismo, sembrerebbero doversi ricondurre alla mera attività essenziale di pesca professionale. Se così fosse, si creerebbe un'ingiustificata penalizzazione nei confronti dell'acquacoltore, il quale non potrebbe sfruttare la multifunzionalità della propria impresa. Dall'analisi svolta discenderebbe una necessità di coordinamento tra la disciplina del d. lgs. n. 4/2012, che regola e definisce le attività connesse alla pesca e all'acquacoltura, e la legge del 20 febbraio 2006 n. 96 sull'agriturismo. Volgendo l'attenzione al quadro regionale in materia, con particolare riferimento al confronto tra le discipline delle regioni bagnate dal Mar Adriatico, emerge un quadro composito ed eterogeneo, caratterizzato dall'assenza di una terminologia puntuale (il termine «acquiturismo» stenta a decollare), dalla mancanza

di chiarezza in ordine alle tipologie di attività turistico-ricreative che l'acquacoltore può svolgere e alle modalità esecutive delle stesse, nonché dall'arretratezza della normativa di dettaglio. Urgono interventi legislativi tesi alla risoluzione delle problematiche evidenziate, in armonia con la figura moderna dell'acquacoltore» [abstract tratto dalla Rivista].

MUCCI, FEDERICA, *La protezione dei beni culturali sommersi: una complessa storia negoziale conclusasi in linea con l'obiettivo di un elevato livello di salvaguardia*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 95.

«La convenzione UNESCO del 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, conclusa all'esito di difficili negoziati, ha segnato un punto di svolta e dato un impulso alla prassi internazionale anche al di fuori del suo ambito soggettivo di applicazione. Nonostante, infatti, il numero delle ratifiche aumenti con relativa lentezza, già dopo l'adozione del testo e prima ancora della sua entrata in vigore, la convenzione era presa a modello da diversi Stati per l'adozione delle proprie normative interne. Lo *standard* disposto nell'allegato è estremamente rigoroso e altrettanto incisivo è il modello di «giurisdizione congiunta» sulla piattaforma continentale e nella zona economica esclusiva, da esercitare a tutela di interessi condivisi dall'intera comunità internazionale. Anche la convenzione UNESCO del 1970 sulla circolazione illecita dei beni culturali mobili – che ha avuto una storia negoziale ancora più complessa della convenzione del 2001 ed è invece caratterizzata da un estremamente limitato contenuto vincolante – ha avuto un effetto di notevole incentivo per una più efficace protezione. In tal caso, però, l'influenza sulla prassi, sempre in nome della tutela di interessi condivisi, si è avuta soprattutto grazie all'effetto di sensibilizzazione dell'opinione pubblica e alla conseguente volontaria responsabilizzazione dei *dealers* del mercato internazionale dell'arte. Tali dinamiche della prassi internazionale si iscrivono in una progressiva e generale tendenza verso il completamento e consolidamento della protezione del patrimonio culturale nel diritto internazionale consuetudinario, oltre che in quello convenzionale, a cui anche la difficile conclusione di questi due trattati ha contribuito in modo importante» [abstract tratto dalla Rivista].

PREVITI, MARIAGIULIA, *La pianificazione dello spazio marittimo e l'implementazione delle aree marine protette quali strumenti di tutela della biodiversità dei mari alla luce della Nature Restoration Law*, in *Revista de derecho del transporte*, 33, 2024, 145-169.

«Il presente contributo si propone di offrire una panoramica delle azioni e delle strategie adottate dall'Unione Europea (già Comunità europea) a partire dai primi anni '90 del secolo scorso fino alla recente approvazione, da parte del Parlamento Europeo, della *Nature Restoration Law*, considerato il ruolo fondamentale svolto dalla pianificazio-

ne spaziale marittima (PSM) e dalle aree marine protette (AMPs) quali strumenti per affrontare le sfide del cambiamento climatico e il ripristino efficace degli ecosistemi marini entro il 2030» [abstract tratto dalla Rivista].

SEVERONI, CECILIA, *Salvage and Autonomous Maritime Navigation*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2024, 619 ss.

Il saggio muove da due premesse: la circostanza per cui il soccorso marittimo rappresenta uno dei principali ambiti di utilizzo delle *Maritime Autonomous Surface Ship* (MASS), con prospettive di sviluppo sempre più orientate all'automazione delle operazioni; parallelamente, l'esigenza di bilanciare i vantaggi offerti dalle nuove tecnologie, ivi compresa l'intelligenza artificiale, con le problematiche legate alla sicurezza marittima (inclusa la cybersicurezza), ai costi, all'impatto occupazionale e alla sostenibilità ambientale. Tenuto conto di tali profili, l'Autrice esamina le difficoltà poste dall'integrazione della navigazione autonoma nel quadro della disciplina dettata a livello uniforme in materia di salvataggio, anche alla luce della futura introduzione di un *MASS Code* a livello internazionale, che definisce il ruolo del *Remote Operation Centre* (ROC) e ridelinea le funzioni del *Remote Master*.

SIA, ANNA MELANIA, *Porti turistici, sostenibilità ambientale e innovazione tecnologica*, in *Revista de derecho del transporte*, 33, 2024, 79-117.

«I porti turistici rivestono tradizionalmente un ruolo chiave nell'economia del mare. Essi costituiscono anche la porta di accesso ai territori, e rappresentano un significativo fattore trainante dello sviluppo territoriale. Le infrastrutture del diporto rappresentano il fulcro del nuovo modello di *smart city* sull'acqua proposto dalla Unione europea per le località costiere. Attraverso la realizzazione delle misure volte al rispetto della sostenibilità ambientale ed allo sviluppo della digitalizzazione delle infrastrutture del diporto sarà possibile armonizzare le attività umane e la tecnologia con il rispetto per la natura e le esigenze di svago ma anche di mobilità che contraddistinguono il diporto nautico e il turismo costiero. Lo scritto affronta questa tematica con una particolare considerazione dell'ordinamento italiano» [abstract tratto dalla Rivista].

SPERA, GIUSEPPE, *Maritime Single Window Environment e E-Digitalization: le nuove frontiere dei trasporti marittimi*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2024, 301 ss.

Nel contesto del trasporto marittimo, in cui è oramai ampiamente avvertita la necessità di snellire e digitalizzare le procedure amministrative volte all'esecuzione delle operazioni commerciali della nave, il *Maritime single window* (Sportello unico marittimo) assolve un ruolo di fondamentale. L'Autore analizza tale istituto, muovendo dalla disa-

mina della *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL Convention)*, adottata Londra il 9 aprile 1965, e della dir. 2010/65/EU, entrambe orientate a semplificare e armonizzare le procedure amministrative dei trasporti marittimi, mediante la trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione. L'articolo evidenzia, inoltre, i vantaggi che comporta la digitalizzazione nel trasporto marittimo, sotto il profilo della verifica e dell'analisi automatizzata delle informazioni nonché dell'agevole condivisione delle informazioni stesse e della loro archiviazione.

TELESCA, CARMEN, *I rischi concernenti la sicurezza (security e safety) e la loro assicurabilità*, Cacucci, Bari 2024, p. 296, ISBN: 9791259653710, Euro 30.

«Il volume esamina il tema della sicurezza della navigazione marittima attraverso l'analisi dei rischi connessi alla pirateria e all'adempimento dell'obbligo di soccorso, come declinati nella normativa di diritto uniforme e di diritto interno. La deviazione dalla rotta originaria e le conseguenze in termini di aumento dei costi e delle spese costituiscono elementi fondamentali per valutare le implicazioni giuridiche sulle polizze e sui formulari predisposti dagli assicuratori e l'adeguatezza delle relative clausole contrattuali» [abstract tratto dal sito dell'editore].

TELLARINI, GRETA, *El nuevo Plan del Mar italiano*, in *Revista de derecho del transporte*, 32, 2023, 11-31.

«*The new Italian sea plan, pursuant to Legislative Decree no. 173/2022, outlines the strategic directions of the national maritime policy with an all-inclusive and transversal approach of the various interests underlying the sea resource with the aim of supporting and promoting the development of the maritime industry and the economic growth of the country in full harmony with a sustainable and secure use of its marine resources. An analysis is made of the thematic lines on which the Sea Plan is developed and of future perspectives*» [abstract tratto dalla Rivista].

TONIONI, MARTA, *Gli effetti giuridici dell'applicazione nazionale del reg. Ue 2023/1804 che abroga la dir. 2014/94/Ue sulla realizzazione di un'infra-struttura dedicata ai trasporti marittimi per combustibili alternativi*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 277.

«Il contributo scientifico analizza la dir. 2014/94/Ue relativa alla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, come modificata e recepita nel corso degli anni dal legislatore europeo, e dal recepimento italiano della predetta direttiva da parte del d. lgs. 16 dicembre 2016 n. 257. L'analisi è estesa al reg. Ue 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la dir. 2014/94/Ue. In una prospettiva più ampia,

il documento scientifico si concentra anche sull'imminente introduzione, nel settore dei trasporti marittimi, del sistema di scambio di quote di emissione (ETS) dell'Ue» [abstract tratto dalla Rivista].

XIAO, WEI, *A Critical Examination of the Chinese System of Sea Passenger Injury Compensation: Unfairness, Uncertainty, and Inadequacy*, in *Tul. Mar. L.J.* 48/2024, 463-492.

«In China, sea passenger injury compensation is a crucial part of the Chinese civil personal injury compensation rule system, which consists of multiple legal sources including the Chinese Maritime Code (CMC). The CMC, which was promulgated in the 1990s, has remained unchanged for nearly three decades. In recent years, CMC rules governing sea passenger injury compensation have faced criticism and challenges. On one hand, in domestic sea passenger carriages between Chinese ports, the carriers have an incredibly low standard of liability, which is frequently criticized to be unfair and even rejected in application by the judges in judicial practice. On the other hand in passenger injury compensation actions arising from international cruise voyages involving foreign seaports, a series insufficiencies of CMC rules is revealed. Targeting these problems, this article explores approaches to cure the deficiencies of the current CMC rules and reconstructs a modern rule system aligning with mainstream maritime countries» [abstract tratto dalla Rivista].



BELGER, GUIDO, SAIVE, DAVID, *E-Government in the context of electronic consignment notes and freight information in the EU – The eFTI Regulation (EU) 2020/1056 and the eCMR Additional Protocol*, in *ETL* 2024, 3 e ss.

Il 20 agosto del 2020 è entrato in vigore il Reg. (UE) n. 1056/2020 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci, le cui previsioni troveranno applicazione a far tempo dal prossimo 21 agosto 2024. Nel contesto dell'*e-government*, vale a dire dell'applicazione dei principi e degli strumenti delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione alle funzioni e ai procedimenti amministrativi pubblici allo scopo di accrescere l'efficienza nei processi interni alle amministrazioni pubbliche e migliorare l'offerta di servizi pubblici a cittadini e imprese, l'obiettivo di una gestione completamente priva di carta nelle operazioni di trasporto e nel commercio attraverso uno scambio digitale diretto tra imprese e pubblica amministrazione sembra ormai essere a portata di mano. L'A., dopo aver descritto il contesto normativo europeo, si sofferma ad analizzare le previsioni del regolamento per poi valutarne le interazioni con altri strumenti, riservando particolare attenzione a quelle con la lettera di vettura elettronica CMR.

DĄBROWSKI, DANIEL, *The right to claim (right of action) under the CMR Convention - the example of Polish case law*, in *Revista de derecho del transporte*, 31, 2023, 75-91.

«*The Convention on the contract for the international carriage of goods by road (CMR) does not expressly determine the entity who has the right to make a claim against the carrier in the event of damage to or loss of goods. There is often doubt as to whether the sender, the consignee or both have this right. The situation becomes complicated especially in the case of carriage performed by several carriers, when one carrier acts as a sender with respect to another. The problem outlined is solved in a different way in the various states party to the CMR Convention. The aim of this article is to present the way in which it has been resolved by the Polish courts. It focuses in particular on the case law of the Supreme Court, whose position has a significant impact on the jurisprudence practice of lower courts. It was pointed out that the Supreme Court presents a view according to which the right to claim is linked to the right to dispose of the goods. In some cases, however, such a solution leads to unfair settlements. This is particularly the case when the right to claim would formally be vested in the consignee, whereas the loss was actually suffered by the sender. Sometimes lower courts then deviate from the formalistic view of the Supreme Court and accept that the right to claim against the carrier is vested in the entity that actually suffered the loss*» [abstract tratto dalla Rivista].

IZQUIERDO GRAU, GUILLEM, *Algunos aspectos controvertidos del tratamiento de datos personales en la conducción altamente automatizada. Sistemas avanzados de seguridad y tratamiento del consentimiento del interesado*, in *Revista de derecho del transporte*, 33, 2024, 119-144.

«*The purpose of this paper is to analyse some controversial issues raised by the processing of personal data in the field of automated driving. In recent years, there has been a substantial increase in the automation of vehicles in order to improve road safety, transport safety and the safety of vehicle users. In this regard, Regulation (EU) 2019/2144 is already in force, which, among other things, provides for equipping vehicles with advanced safety systems that require the processing of data subjects' personal data for their proper functioning. This processing of personal data must be carried out in accordance with Regulation (EU) 2016/679 on the protection of personal data (GDPR). The compliance of the use of biometric data by advanced security systems with the principles of the GDPR is therefore analysed. It also addresses the responsibility of data processors and the vicissitudes involved in the correct processing of the data subject's consent*» [abstract tratto dalla Rivista].

ROSSETTI, MARCO, *Micromobilità, responsabilità civile e assicurazione r.c.a.*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 257.

«Il d. lgs. n. 184/23, dando attuazione alla dir. 2021/2118/Ue, ha esonerato dall'obbligo di assicurazione i «veicoli elettrici leggeri» come monopattini e bici elettriche. Questa scelta segna un grave arretramento nella tutela delle vittime della strada; non era una

scelta obbligata; fa sorgere più d'un sospetto di illegittimità costituzionale della relativa previsione. I veicoli elettrici leggeri non sono infatti meno pericolosi degli altri veicoli a motore, né è consentito dall'art. 2 cost. anteporre il (malinteso) progresso tecnologico alla tutela della vita e della salute delle persone» [abstract tratto dalla Rivista].



ABEYRATNE, RUWANTISSA *Treaties Establishing ICAO and IMO - A Comparative Study*, in *Journal of Air Law and Commerce* 89/2024, 297-352.

«The comparison between air law and maritime law reveals both similarities and distinctions rooted in the unique frameworks of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and The International Maritime Organization (IMO). While both entities were established through separate treaties, the Chicago Convention birthed ICAO, emphasizing the organization's Assembly, Council, and auxiliary bodies. In contrast, the IMO Convention, also known as the Convention on the International Maritime Organization, forms the basis for IMO's structure and functions as outlined in its preamble. The core objectives of IMO revolve around fostering collaboration among governments to enhance regulatory frameworks for international maritime trade. This encompasses advocating for elevated standards in maritime safety, navigation efficiency, and marine pollution prevention. Similarly, ICAO aims to establish principles and techniques for air navigation, promoting safe, regular, economical, and efficient air transport. The Chicago Convention primarily focuses on regulating international civil aviation, ensuring its orderly development and safety through defined principles and procedures, including standards for airspace sovereignty, aircraft registration, airworthiness, and aviation security. Conversely, the IMO Convention tackles various aspects of international maritime transportation, spanning safety, security, environmental protection, and shipping efficiency. Despite being specialized agencies of the United Nations, both ICAO and IMO face the challenge of accommodating diverse interests and viewpoints of their member states without the autonomy enjoyed by the private sector. Nonetheless, both organizations have consistently served the international community in facilitating world trade and commerce within their respective domains. This article discusses details of comparison and contrasts between ICAO, IMO, and air law and maritime law in their treaty settings» [abstract tratto dalla Rivista].

AMOROSO, DANIELE - ANCIS, LUCA, a cura di, *La gestione del fenomeno migratorio tra mare e terraferma - Una prospettiva multidisciplinare*, ES Editoriale Scientifica, Napoli 2024, pp. 182, ISBN: 9791223500668, Euro 15,20.

«Il presente volume raccoglie gli atti del Convegno di studi "La gestione del fenomeno migratorio tra mare e terraferma", svoltosi a Cagliari il 13 giugno 2024, quale momento conclusivo delle ricerche condotte nell'ambito del Progetto "Beyond Emergency: Re-codifying the Normative Framework of Migratory Phenomena" (BERN Project), finanziato dalla

Fondazione di Sardegna. Come suggerisce il titolo, gli scritti qui raccolti affrontano, in una prospettiva multidisciplinare, il tema della disciplina giuridica dei flussi migratori, con particolare attenzione ai due principali ambiti spaziali in cui essa viene in rilievo: il mare e la terraferma. La prima sezione del volume include dunque contributi che analizzano criticamente la prassi e la giurisprudenza italiana ed europea in materia di soccorso in mare nel prisma del diritto internazionale, del diritto della navigazione e del diritto amministrativo. La seconda sezione si concentra invece sulla gestione dei flussi migratori sulla terraferma, approfondendo due momenti chiave: il trattenimento dei migranti in centri di rimpatrio (variamente denominati) e il loro trattamento in sede giurisdizionale. Anche in questa parte del volume, i contributi riflettono prospettive scientifiche diverse, che spaziano dal diritto costituzionale al diritto internazionale, passando per il diritto processuale penale e civile» [abstract tratto dal sito dell'editore].

DA COSTA GOMES, MANUEL JANUÁRIO – MACHAVA, ALMEIDA – SALGADO, CATARINA, a cura di, *Direito dos Transportes de Moçambique I, Estudos de Direito Africano*, ed. Almedina, 2024, ISBN 9789894021803, p. 5-724, euro 44,91.

Il volume nasce da una trentennale coooperazione tra le facoltà di giurisprudenza dell'Università Eduardo Mondlane di Maputo e dell'Università di Lisbona e raccoglie articoli di autori mozambicani, portoghesi e di altre nazionalità su temi del diritto dei trasporti di interesse diretto o indiretto per il Mozambico ma, per l'ampio respiro dei contributi, anche per tutti gli studiosi e i pratici della materia.

MALAGUTI, ILARIA, *EU State aid policy in transport infrastructures and institutional perspectives on large infrastructure projects and on the future and the impact of the One Belt One Road (OBOR) Chinese investment plan in Europe*, in *Revista de derecho del transporte*, 32, 2023, 93 – 116.

«Among the main aims of the European Union, the protection of competition and free movement of goods, people, funds and services in the internal market have always played an important role. At the same time, the development of strategic transport infrastructures seems equally strategic in achieving these objectives. Nevertheless, compliance with EU regulatory framework on state aid must be ensured by each Member State, even if the need to promote growth and regional development through public financing requires a better balance to be sought. As regards the context of European infrastructure projects, it should be noted that since the adoption of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU) the conditions have been set for the creation of one of the most ambitious projects in Europe, namely the Trans-European transport network (TEN-T). This project, originating from the European Union initiative, may perhaps be considered and compared with the recent Chinese investment in infrastructure projects, even if, when examined in greater detail, there are

many differences. Notwithstanding the fact that according to the TFEU the subject of transport can be considered one of the so-called «shared competences» between the Member States and the European Union, the responsibility for the development, financing and construction of transport infrastructure lies primarily with the Member States. Starting from a general analysis of the European state aid regime, the paper examines the evolution that has influenced decisions, policies and legislation regarding the financing of transport infrastructures in order to collect and develop tools with which to study and outline the possible impact of other large infrainfrastructure projects, like the ambitious OBOR project within the context of the EU» [abstract tratto dalla Rivista].

MASALA, LAURA – MORANDI, FRANCESCO, *The UN Tourism International Code for the Protection of Tourists: a Milestone and a New Starting Point*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2024, 651 ss.

Dopo averne ricostruito la genesi normativa, l'articolo esamina il contenuto del Codice Internazionale per la Protezione dei Turisti (ICPT), adottato con la risoluzione A/RES/732(XXIV) dall'Assemblea Generale del UN Tourism (già Organizzazione Mondiale del Turismo, UNWTO) nella sua 24^a sessione tenutasi a Madrid dal 30 novembre al 3 dicembre 2021. Del Codice, in particolare, vengono passati in rassegna i Principi (contenuti nella prima parte) e le Raccomandazioni (stabilite nella seconda parte ed aventi ad oggetti i temi dell'Informazione, dell'Assistenza, della Rimpatrio), evidenziando il rilievo che il Codice stesso potrà assumere, in funzione dello sviluppo e dell'armonizzazione di standard internazionali minimi, rappresentando un punto di riferimento fondamentale per migliorare e rafforzare il livello di protezione dei turisti in situazioni di emergenza e i diritti dei viaggiatori a livello internazionale.

MENICUCCI, MAURO, *Intorno all'art. 1677-bis c.c. a due anni dalla sua introduzione nel codice civile*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2024, 223 ss.

Il contributo traccia un primo bilancio dell'art. 1677-bis c.c. a due anni dalla sua introduzione, avvenuta per mezzo dell'art. 1, comma 819, l. 30 dicembre 2021 n. 234, così come successivamente modificato dall'art. 37-bis, comma 1, d.l. 30 aprile 2022 n. 36, convertito, con modifiche, dalla l. 29 giugno 2022 n. 79. In particolare, l'Autore si sofferma sulle problematiche ancora aperte, sia da un punto di vista pratico che teorico, tra le quali in particolare quella della collocazione dell'art. 1677-bis c.c. rispetto all'ampio dibattito sul negozio collegato o misto e, nell'ambito di quest'ultimo, alla luce delle diverse teorie della prevalenza (o dell'assorbimento o sussunzione), della combinazione, dell'analogia e dell'integrazione, concludendo per una posizione ibrida rispetto alle summenzionate tesi: infatti, se da un lato i servizi di logistica sono inquadrati nel contratto di appalto,

dall'altro la regolamentazione del contratto di trasporto mantiene, invece, la propria autonomia. In questo senso, la disposizione ha sciolto solo alcuni nodi (come quello relativo alla discussa figura dell'appalto di servizi di trasporto), mentre, proprio per tale sua natura definita dall'Autore «anfibia», ha lasciato irrisolte alcune istanze emerse dalla prassi.

MUSI, MASSIMILIANO – MAGRINI, ELENA ILLICA, *Problematiche concorrenziali nella gestione delle infrastrutture del trasporto. Autorità amministrative indipendenti a confronto*, in *Il diritto marittimo*, 2024, 302 – 342.

«L'ambito della gestione delle infrastrutture del trasporto è sempre stato interessato, nel nostro ordinamento, da problematiche connesse al corretto operare della concorrenza, in ragione della difficoltà, per i soggetti attivi nel mercato del trasporto, di duplicare a costi sostenibili le infrastrutture strumentali allo svolgimento dei servizi. Tali aspetti sono stati affrontati dal legislatore italiano attraverso il coinvolgimento di enti pubblici indipendenti, cui attribuire funzioni di vigilanza e tutela della concorrenza da un lato e di regolazione del mercato dall'altro. Ruoli e compiti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti tendono, così, talora a convergere sino quasi a sovrapporsi» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ROMANA, NICOLA, *Le droit à la mobilité dans le cadre constitutionnel italien et la crise pandémique*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2024, 323 ss.

Lo scritto costituisce la relazione presentata dall'Autore nel corso della conferenza internazionale «Le retour de l'Etat – Puissance et liberté», svoltasi a Nouakchott (Mauritania) il 13 giugno 2023, destinata alla pubblicazione nei relativi Atti. Si tratta di una riflessione sul delicato equilibrio tra libertà fondamentali e misure restrittive dettate dalla crisi pandemica. In particolare, l'Autore si focalizza sull'art. 16 cost., da leggersi non solo come una prescrizione di libertà negativa, ossia come divieto generale a comprimere la libertà di circolazione, ma anche come diritto positivo alla mobilità, nel senso che lo Stato deve fornire adeguati mezzi di trasporto e collegamento, peraltro strumentali al conseguimento di altri diritti, come quello al lavoro, alla salute o ancora all'istruzione. L'articolo si sofferma, altresì, sulle misure restrittive come il Green Pass e su alcune problematiche relative alla parità di diritti, specie per quanto riguarda gli abitanti delle isole, durante gli anni di crisi pandemica, con un invito finale a riflettere sulla relazione tra libertà individuale e libertà di circolazione.

ROSAFIO, ELISABETTA GIOVANNA, *Obblighi dello spedizioniere nell'evoluzione normativa*, in *Revista de derecho del transporte*, 31, 2023, 13-30.

«Il contributo analizza la disciplina del contratto di spedizione di cui al codice civile italiano anche alla luce delle modifiche dettate dal d.l. 6 novembre 2021, n. 152, conver-

tito con modificazioni dalla l. 29 dicembre 2021, n. 233. In particolare, sono affrontati i temi del contenuto del contratto di spedizione e della sua distinzione dal contratto di trasporto; gli obblighi gravanti sullo spedizioniere; la nozione di prestazioni accessorie alla conclusione del contratto di trasporto nonché gli elementi che caratterizzano la figura dello spedizioniere-vettore. Particolare attenzione è riservata all'applicazione giurisprudenziale» [abstract tratto dalla Rivista].

TELESCA, CARMEN, *Riflessioni su sviluppo sostenibile e tutela ambientale nel settore dei trasporti*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2024, 199 ss.

L'articolo analizza il tema della mobilità sostenibile e della tutela ambientale. L'Autrice propone un *excursus* relativo alle origini della tutela giuridica in materia di politica europea dei trasporti, per, poi, passare al vaglio tutti i principali provvedimenti adottati in materia, negli ultimi decenni, dalle Istituzioni europee, evidenziandone i profili evolutivi, volti a promuovere, appunto, una mobilità sempre più sostenibile. Nell'ottica di far emergere gli obiettivi principali della politica dei trasporti in tale ambito, il contributo evidenzia come la sostenibilità ambientale del trasporto sia declinabile in molteplici forme, riconducibili, fra le altre, al miglioramento dell'efficienza energetica, alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, alla creazione di infrastrutture equilibrate tra le diverse modalità, all'impiego più funzionale di queste ultime, e allo sviluppo della intermodalità e delle interconnessioni.

VILLAFÁÑEZ PÉREZ, ITZIAR, *Problemática jurídica en torno a las cooperativas de plataforma en el ámbito del transporte. Naturaleza de las prestaciones y de las relaciones internas*, in *Revista de derecho del transporte*, 33, 2024, 41 – 78.

«In recent years, digital platforms have developed significantly as a tool for offering and accessing goods and services. This has often been linked to the creation of large platforms in which ownership and control are in the hands of a few people, accompanied by the precariousness of working conditions, as well as various legal disputes, for example regarding the nature of the services offered, particularly in the field of transport. In response to this, initiatives have emerged that apply the principles and values of cooperativism to platforms. This paper analyses cooperative platforms in the field of transport, focusing primarily on the different legal controversies that have arisen around digital platforms in this sector, based on the different typologies they may have depending on the cooperative activity» [abstract tratto dalla Rivista].