

Recensione a

STUCCHI Marco (a cura di), **Codice dei trasporti** – *Normativa nazionale e internazionale sul trasporto aeronautico, marittimo, ferroviario e stradale con appendice delle massime giurisprudenziali*,

Alpha Test, Milano 2013

pagg. 1408, ISBN 978-88-483-1549-4

Il volume (maneggevole anche se di circa 1400 pagine), per impostazione e finalità si distingue, malgrado la medesima intitolazione, dal recente “Codice dei trasporti” curato da TULLIO e DEIANA (2011). Quest’ultimo si ascrive meritoriamente alla categoria dei *commentari* “a più mani” (undici Autori oltre ai Curatori) con un’analisi critica, sul piano dottrinario e giurisprudenziale, di gruppi di norme collocate secondo una bipartizione sistematica (*Servizio del trasporto – Contratto di trasporto*). Nella prima parte risultano prevalenti gli aspetti pubblicistici mentre nella seconda parte, com’è naturale, prevalgono gli aspetti privatistici.

Il “Codice” curato da MARCO STUCCHI (la denominazione atecnica di *Codice* è ormai nell’uso corrente) privilegia, invece, finalità, per così dire, più immediate, tipiche di una raccolta di norme, alle quali si aggiunge soltanto una breve (ma puntuale) appendice giurisprudenziale. Al codice della navigazione e connessi regolamenti di esecuzione seguono le altre norme, di varia natura e fonti, in un ordine di successione secondo le quattro modalità del trasporto cui si unisce la disciplina del turismo. La sistemazione della giurisprudenza è analoga. Sono riportate, in ultimo, le massime riguardanti il *contratto di viaggio turistico*, comprese alcune in tema di danno da vacanza rovinata.

La scelta sembra in coerenza con l’ormai diffuso convincimento che, attraverso l’uso frequente dell’espressione *diritto del turismo*, in realtà ci s’intende riferire ad una parte integrante del diritto dei trasporti, considerata la posizione caratterizzante del trasporto stesso rispetto all’intero

“pacchetto turistico” (in argomento, tra gli altri, BUSTI, *La legislazione turistica tra le nuove frontiere del diritto dei trasporti?*, in *Dir. Trasp.*, 2002, 1 ss.). L'esclusione di alcuni casi di scarso rilievo non smentisce l'assunto. È, però, da porre in evidenza la complessità del regime normativo; basti constatare la stretta interconnessione tra legislazione del turismo e norme a specifica tutela del consumatore (v. d.lgs n. 79 del 2011 che richiama il d.lgs n. 206 del 2005) .

Quanto al “Codice” curato da Stucchi, non ritengo d'andare alla ricerca puntigliosa di omissioni o “inesattezze”; tanto più che in proposito, con iniziativa che apprezzo, il Curatore fa appello ai lettori per eventuali segnalazioni o omissioni invitandoli ad utilizzare l'apposito sito ([www.alphatest.it](http://www.alphatest.it)). Semmai v'è da auspicare che utilizzando lo stesso mezzo vengano rese note modifiche ed aggiornamenti, in attesa di nuove edizioni, nelle quali, certamente, l'indice analitico troverà ampliamento e più dettagliata articolazione.

Per il mancato inserimento del *Nuovo codice della strada* (d. lgs n. 285 del 1992 e successive modificazioni), trovo una possibile giustificazione nella scelta del Curatore di non appesantire ulteriormente il volume e nel fatto che esiste già nella stessa collana altro volume interamente dedicato alla materia della circolazione stradale. La raccolta contiene invece la Convenzione sul contratto internazionale di trasporto di merci su strada (CMR), numerosi regolamenti dell'U.E. ed i provvedimenti più significativi riguardanti l'autotrasporto di merci.

Traggo spunto da questo scritto per alcune notazioni a carattere più generale.

Nella pubblicistica (manuali, denominazione degli insegnamenti accademici, raccolte di norme (come in questo caso), la parola chiave “trasporto” viene quasi sempre usata al plurale. Forse, iniziando a utilizzare il singolare (*Diritto del trasporto*, *Codice del trasporto* etc.) si darebbe più forza emblematica al convincimento dell'unitarietà fondamentale del fenomeno oggetto di studio (cfr. ANTONINI, *Corso di Diritto dei trasporti*, Milano 2008, 55): *movimento di persone e cose da un luogo all'altro, indipendentemente dalla tipologia del mezzo utilizzato (nave, aereo, treno, auto) e dalla relative infrastrutture e caratteristiche ambientali*. Ogni modalità del trasporto, com'è evidente, richiede e richiederà anche in futuro speci-

fiche norme “di dettaglio”, ma l’integrazione non può esser tale da compromettere l’unicità organica del fenomeno essenziale.

La concezione unitaria della materia “diritto del trasporto” trova sempre più fondamento nella constatazione che “la posizione fondamentale del sistema non è più (o non è più solo) occupata dall’esercente il trasporto e tanto meno dall’esercente il singolo tipo di mezzo, ma – anche per una maggiore sensibilità alle problematiche della sicurezza – dall’utente”; l’espressione può leggersi in CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, vol. I, 2011, 14, mentre per un’indagine sui vari soggetti “portatori d’interesse” (*stakeholder*) nel trasporto, v. FULCINITI, *Contributo allo studio unitario dei trasporti. Parte II: Rilevanza politica ed economica dell’impresa di trasporto*, in *Dir. Trasp.*, 2008, 45 ove, sotto questo profilo, una particolare attenzione viene dedicata alla *comunità viaggiante*.

Tralasciando più lontani precedenti storici, è noto che già nel 1975, ROMANELLI (*Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1975, 1331) aveva tracciato le linee per l’inquadramento sistematico dell’intera disciplina per poi (*Principi comuni nelle convenzioni internazionali in materia di trasporto*, in *Dir. Maritt.*, 1999, 197 ss.) indicare i principi comuni con specifico riferimento alle convenzioni internazionali in materia di trasporto.

Il diritto della navigazione viene ad iscriversi come disciplina *speciale* rispetto al diritto del trasporto, le cui basi generali s’individuano, per l’ordinamento italiano, negli artt. 1678 e ss. del codice civile., ove la (sub)specialità navigazionistica trova salvaguardia, in particolare attraverso la formulazione dell’art. 1680; norma che, a sua volta, può ritenersi in posizione di specialità rispetto all’ordinamento civilistico generale dei contratti. Questa concezione a cerchi concentrici consente di superare secondo la mia opinione, l’ostacolo (*de iure condito*) individuato, da attenta dottrina (in particolare TULLIO, *Dal diritto marittimo e aeronautico al diritto della navigazione ed al diritto dei trasporti*, in *Dir. Trasp.* 2004, 8) nell’art. 1 cod. nav.

Ritengo infatti che, pur con funzione formalmente residuale, l’espresso rinvio *ex art.* 1 cit. al diritto civile (ed al c.d. diritto comune in genere) consenta di per sé ampi margini di rottura della “costruzione scialoiana”, nelle sue interpretazioni troppo chiuse e rigide, ormai incompatibili con l’evoluzione dell’intero quadro normativo ai vari livelli ordinamentali.

Presupposto minimo è l'accoglimento, con interpretazione logico-sistematica, della tesi relativa alla prevalenza dell'art. 1680 cod. civ. rispetto a norme "navigazionistiche" di natura regolamentare o consuetudinaria (v. *amplius* ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, 2013, 62).

Si registra in tempi recenti una maggiore attenzione della dottrina italiana per la posizione dell'*owner* con i conseguenti risultati in termini di responsabilità. La teoria della centralità dell'esercente (della nave o dell'aeromobile) è stata sottoposta a nuove critiche sulla spinta di una necessaria armonizzazione con il diritto uniforme. Si sono oggettivamente attenuate (quanto meno in sede ermeneutica) le differenze tra le normative "di dettaglio" relative al settore marittimo ed aeronautico rispetto agli altri due rami del trasporto. I progressi in tema di prevenzione e l'elaborazione, suscettibile di valenza generale, di un concetto tecnico di "rischio accettabile" (v. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici nella normativa internazionale, comunitaria e interna*, 2007, 38) hanno fatto da sfondo – insieme ai mutamenti socioeconomici – all'evoluzione delle impostazioni giuridiche.

Tutto ciò in attesa di un radicale ripensamento dell'intero impianto delle norme codicistiche. In qualche caso ed avuto riguardo all'*owner*, il mutamento di prospettiva è già avvenuto anche in termini di diritto positivo recependo nel diritto interno (comprese alcune fattispecie senza connotazioni internazionalistiche) il regime di responsabilità previsto dalle convenzioni internazionali; cito quali esempi la Convenzione CLC 1969-1992 sulla responsabilità dell'*owner* per danni da inquinamento da idrocarburi e la Convenzione *Salvage* 1989 sugli obblighi dell'*owner* durante le operazioni di soccorso (art. 8) e per il pagamento del compenso a fronte del risultato utile (art. 13).

Nell'ambito del diritto dell'U.E. la più volte sottolineata concezione unitaria trova un riscontro nel trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. Mentre era vigente l'originaria formulazione dell'art. 84 del Trattato di Roma del 1957 sono state superate quelle interpretazioni restrittive della normativa di base con le quali si restringeva ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili l'applicabilità delle norme emanate nel quadro della politica comune del trasporto. Inizialmente per il settore

marittimo ed aeronautico si tendeva ad escludere persino l'applicazione di regole generali del Trattato senza un'espressa volontà del legislatore comunitario, da manifestarsi caso per caso.

In sede internazionale richiamo, esemplificativamente, il ruolo svolto dall'UNCITRAL con particolare riferimento alla disciplina dei trasporti intermodali. Sul piano nazionale è particolarmente rilevante, sotto il profilo organizzatorio, l'*Autorità di regolazione dei trasporti* di recente istituzione. Il *Nuovo Piano Generale dei Trasporti del 2001* è significativo soprattutto a livello documentale, mancando soddisfacenti riscontri in termini di realizzazioni e aggiornamenti.

Una maggiore presa di coscienza della concezione unitaria, sulla quale ho deliberatamente insistito, avrebbe importanti conseguenze anche sulla metodologia scientifica delle ricerche settoriali e sulle nuove elaborazioni normative e giurisprudenziali.

Mi riferisco, in prospettiva, ad un corpo normativo unico con la codificazione di principi generali comuni tanto d'ordine privatistico che pubblicistico, da cui far discendere coerentemente le specifiche regole di settore considerate in una sorta di "rapporto osmotico" d'integrazione senza necessità di procedimento analogico, ma con l'evidente limite della *ragionevolezza*. Si fa l'esempio (VERDE, *Alcune considerazioni sugli sviluppi sistematici del diritto della navigazione*, in *Dir. trasp.*, 2004, p. 379 ss.) della disciplina del noleggio che nel trasporto terrestre è un contratto atipico, mentre nel codice della navigazione trova un'organica (seppur rivedibile) sistemazione sia nella parte marittima che in quella aeronautica.

L'indicata prospettiva renderebbe più agevole l'attività di produzione e armonizzazione della legislazione ordinaria nel quadro dei principi costituzionali (in particolare, il principio di uguaglianza). Diverrebbe più difficile il verificarsi (ad es.) di conseguenze analoghe a quelle derivanti dall'applicazione dell'art. 423 cod. nav., prima che la Corte costituzionale intervenisse con la sentenza n. 199 del 2005, la quale ha ritenuto illegittima l'estensione, soltanto per il trasporto marittimo di cose, del limite risarcitorio ai casi di dolo o colpa grave.

Guido Camarda