

RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

fondata da Antonio Scialoja
ripresa da Antonio Lefebvre d'Ovidio
continuata da Elda Turco Bulgherini



ARACNE

RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

fondata da / *founded by* Antonio Scialoja

ripresa da / *resumed by* Antonio Lefebvre d'Ovidio

continuata da / *continued by* Elda Turco Bulgherini

RIVISTA SEMESTRALE / *SIX MONTHLY REVUE*

Direttore / Editor-in-Chief

Elda Turco Bulgherini
Viale G. Rossini, 9 – 00198 Roma
tel. (+39) 068088244
fax (+39) 068088980
email: turco@juris.uniroma2.it
eldaturco@studioturco.it

Redazione – Editing:

Redazione di Roma / Rome Office:

Cattedra di Diritto della Navigazione
c/o Dipartimento di Giurisprudenza
Università degli Studi di Roma “Tor Vergata”
Via Cracovia, 50 – 00133 Roma

Redazione di Sassari / Sassari Office:

Cattedra di Diritto della Navigazione
c/o Dipartimento di Giurisprudenza
Università degli Studi di Sassari
Viale P. S. Mancini, 5 – 07100 Sassari
email: redazione@rivdirnav.org

Condizioni di acquisto / Purchase Terms

Italia / *Italy*

Abbonamento annuale / *Annual Subscription*
euro 80,00

Fascicolo / *Issue* euro 45,00

Estero / *Foreign*

Abbonamento annuale / *Annual Subscription*
euro 100,00

Fascicolo / *Issue* euro 60,00

Per ordini / To order

Telefax: 06 45551463
e-mail: info@gioacchinoonoratieditore.it
Skype: aracneeditrice

Modalità di pagamento / Method of payment

1. Bonifico / *Bank transfer*: Gioacchino Onorati editore S.r.l. unip.
IBAN: IT 28 B 03069 38860 100000003170
Causale / *Purpose of payment*: *Abbonamento Rivista del Diritto della Navigazione*
2. PayPal info@gioacchinoonoratieditore.it
3. Carta di credito / *Credit card* (acquisto *on line*)

Autorizzazione n. 444 del 30 dicembre 2009
Tribunale di Roma

Editore

Gioacchino Onorati editore S.r.l. unip.
via Vittorio Veneto, 20 – 00020 Canterano (RM)
06 45551463
www.aracneeditrice.it
info@gioacchinoonoratieditore.it

© Elda Turco Bulgherini – 2019

© Gli Autori – 2019

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento anche parziale, con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

ISSN 0035-5895

ISBN 978-88-255-3010-0

La pubblicazione della Rivista è stata resa possibile anche grazie al sostegno di Manfredi Lefebvre d'Ovidio.

La «Rivista del Diritto della navigazione» è documentata nell'Archivio DoGi dell'Istituto di Teoria e Tecniche dell'Informazione Giuridica (ITTIG) del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

CRITERI DI REFERAGGIO

Gli scritti, che compaiono nelle rubriche «articoli», «varietà» e «note a sentenza», sono assoggettati a referaggio, con il sistema del «doppio cieco» («*double blind peer review process*») e nel rispetto dell'anonimato sia dell'autore che dei revisori (previa verifica di coerenza con i temi di interesse della Rivista da parte del Direttore).

La valutazione è affidata a due esperti del tema trattato, designati dal Direttore preferibilmente fra i componenti del Comitato Scientifico che rivestano, o abbiano rivestito, la posizione di professore universitario di prima fascia nelle università italiane o posizione equivalente nelle università straniere.

I revisori formuleranno il proprio giudizio, tenendo conto dei seguenti parametri: coerenza rispetto all'ambito disciplinare; originalità dello scritto; adeguatezza della dottrina citata; adeguato aggiornamento normativo e giurisprudenziale; chiarezza del processo logico.

Sulla base di tali parametri, i revisori potranno formulare i seguenti giudizi:

- a) pubblicabile senza modifiche;
- b) pubblicabile previo apporto di modifiche;
- c) da rivedere in maniera sostanziale;
- d) da rigettare.

La revisione avverrà in maniera che ciascun autore riceva l'esito della revisione possibilmente entro 20 giorni dall'invio del proprio elaborato redatto nel rispetto delle regole redazionali.

La conformità dello scritto alle regole di redazione (rinvenibili sul sito web <http://www.rivdirnav.org/>) sarà valutata dal comitato di redazione.

Nel caso di giudizio discordante fra i due revisori, la decisione finale sarà assunta dal Direttore, salvo casi particolari in cui il Direttore medesimo provvederà a nominare tempestivamente un terzo revisore a cui rimettere la valutazione dell'elaborato.

Il Direttore, su sua responsabilità, può decidere di non assoggettare a revisione scritti pubblicati su invito o comunque di autori di particolare prestigio.

REVIEW PROCESS

The manuscripts which appear in the sections «Articles», «General» and «Notes on Cases» are subject to preliminary review by the Editor in order to check their coherence with the subjects of interest of the Review. Subsequently, the manuscripts are subject to assessment by referees with the double blind peer review process, assuring anonymity of authors and referees.

The evaluation process is conducted by two experts in the subject matter, selected by the Editor preferably from members of the Scientific Committee who hold or have held the position of tenured university professor in an Italian university or an equivalent position in a foreign university.

The referee reports will take into consideration the following parameters: originality of the manuscript; clarity of logical process; accuracy of citations of scholars' writings, laws and court decisions; notes of cases reflecting the subject matter of the Review.

On the basis of these parameters, the referees can conclude in their reports that the manuscript is:

- a) publishable without changes;*
- b) publishable subject to changes;*
- c) to be substantially redrafted;*
- d) to be refused.*

The review process will be made so that each author will receive the decision, if possible, 20 days after submission of the manuscript, drafted according to the editorial guidelines.

Compliance of the manuscript with editorial guidelines (available online at <http://www.rivdirnav.org/>) will be evaluated by the Editorial Board.

In case of disagreement between the two referees, the Editor may decide that the manuscript is to be published, or the Editor, in particular cases, will timely appoint a third referee to evaluate the manuscript.

The Editor may decide not to submit to evaluation requested manuscripts or of particularly prestigious authors.

FINALITÀ ED AMBITO SCIENTIFICO

La *Rivista del Diritto della Navigazione* si occupa di trasporti e di navigazione marittima, interna, aerea ed aerospaziale, affrontando, accanto alle tematiche tradizionali, le nuove frontiere della materia, aperte sia dalle più recenti innovazioni tecnologiche sia dal quadro tormentato che deriva dall'attuale contesto politico ed economico. A titolo esemplificativo, si indicano, le nuove problematiche delle costruzioni marittime ed aeronautiche, le assicurazioni, la sicurezza della navigazione e dei trasporti, intesa nella duplice accezione di *safety* e di *security*, i problemi connessi ai registri di iscrizione delle navi e degli aeromobili, le garanzie sui crediti connessi o che possono influire con la navigazione, la logistica, la protezione dell'ambiente, i nuovi problemi della gestione delle infrastrutture e dei sistemi di controllo del traffico e delle tecnologie di avanguardia nel settore dei trasporti, la tutela dei consumatori, la fiscalità nazionale ed internazionale.

Viene, peraltro, dato adeguato risalto alla pesca, all'acquacultura ed al diporto, sia nautico che aeronautico, nella consapevolezza dell'importanza economica e sociale che tali attività rappresentano.

La *Rivista* si propone di guardare con particolare attenzione alla comparazione ed al contesto normativo di diritto uniforme e dell'Unione europea, per offrire gli strumenti per una partecipazione dell'Italia ai processi di determinazione e di formazione delle regole, adeguata alle potenzialità della sua scienza giuridica e che possa anche rappresentare, nell'ambito internazionale, le prospettive della sua realtà economica e delle sue industrie.

La *Rivista* vuole costituire un punto di riferimento per un dibattito non circoscritto al contesto universitario, ma che tenga conto della realtà dei traffici e delle infrastrutture dei trasporti e sia valido strumento di supporto giuridico anche per gli operatori.

AIMS & SCOPE

The Rivista del Diritto della Navigazione deals with transportation and maritime, inland, air and aerospace navigation, addressing, from scientific and operational points of view, both traditional subjects and the most recent technical innovations, such as: new problems in maritime and aeronautical construction, insurance, safety and security, problems tied to registration of ships and aircrafts, guarantees on credits linked to or that can affect navigation and its operation, logistics, environmental protection, new issues concerning management of infrastructures and systems for traffic control and the most innovative technologies in transportation, consumer protection, national and international taxation.

Furthermore the Rivista focuses on fishery, aquaculture and pleasure crafts, both air and sea, recognizing the economic and social importance of these activities.

In the context of uniform and European law, the purpose of the Rivista is to offer tools for a more active Italian participation in the formation process of rules, reflecting the economic and industrial role of Italy at international level.

The Rivista intends to be a forum for debate on the changing world of traffic and transportation infrastructures, and a valid tool for scholars, practitioners and policy makers.

CODICE ETICO

Il Direttore ha piena autorità per decidere quale scritti sottoposti alla “*Rivista del Diritto della Navigazione*” possano essere pubblicati.

Doveri del Direttore

Il Direttore deve:

- migliorare costantemente la “*Rivista del Diritto della Navigazione*”, proteggendo la sua reputazione attraverso rigorosi standard etici di pubblicazione;
- soddisfare le esigenze dei lettori e degli autori;
- rendere consapevoli gli autori ed i revisori circa le loro responsabilità, adottando politiche editoriali complete, oneste ed etiche;
- assicurare la qualità dei contenuti, accettando soltanto scritti basati sulla loro importanza, originalità e rilevanza per la missione della “*Rivista del Diritto della Navigazione*” e pubblicando esclusivamente contributi di altissima qualità selezionati attraverso procedure obiettive, eque, valide, imparziali e riservate (se non diversamente specificato attraverso un doppio referaggio anonimo) nel pieno rispetto e attenzione verso gli autori. Gli scritti saranno valutati in base al loro contenuto scientifico senza alcun riguardo per razza, genere, orientamento sessuale, credo religioso, origine etnica e cittadinanza, né per orientamento scientifico, accademico e politico degli autori;
- garantire che gli scritti ricevuti rimangano anonimi durante la procedura di revisione;
- proteggere le identità dei revisori;
- identificare chiaramente articoli e sezioni della “*Rivista del Diritto della Navigazione*” non sottoposti a referaggio;
- promuovere la libertà di espressione e il rispetto dell'indipendenza intellettuale degli autori;
- mantenere l'indipendenza nelle decisioni editoriali, facendo in modo che considerazioni commerciali e interessi professionali non compromettano gli standard intellettuali ed etici;
- pubblicare correzioni di errori, chiarimenti, ritrattazioni e scuse quando necessario, dandone la dovuta rilevanza nella “*Rivista del Diritto della Navigazione*”;
- sostenere le iniziative volte a ridurre le cattive condotte nella ricerca e nella pubblicazione, istruendo gli autori ed i revisori circa i comportamenti etici.

Doveri degli Autori

Gli Autori devono:

- garantire che il loro scritto sia originale, privo di plagio, falsificazione o omissione di materiale significativo;
- garantire che il loro scritto non sia oggetto di revisione ai fini di un'altra pubblicazione o che non sia stato precedentemente pubblicato o accettato per la pubblicazione altrove, né totalmente né in parte, in italiano o in altre lingue, se non diversamente concordato in modo specifico;
- chiedere il permesso di pubblicare altrove un loro scritto (o una parte di tale scritto);
- dichiarare esplicitamente tutte le possibili fonti che hanno sostenuto la ricerca e rendere noto apertamente qualsiasi conflitto di interessi finanziario o di altro tipo;
- utilizzare i metodi corretti di analisi;

- elencare e citare in modo appropriato, in conformità con le istruzioni della Rivista, le opere e le idee di terzi e aggiungere le virgolette a qualsiasi testo di altri autori;
- evitare l'auto-plagio, riciclando parti dei loro precedenti scritti usando frasi identiche senza citazione;
- prestare attenzione alle autocitazioni che potrebbero compromettere il processo di referaggio anonimo;
- non includere nello scritto alcuna informazione atta a rilevare ai revisori la propria identità o non pubblicare lo scritto su siti *web* dove potrebbe essere facilmente scoperta;
- evitare di scrivere qualsiasi cosa che possa essere perseguibile, come diffamazione o denigrazione;
- assicurare un'accurata attribuzione della paternità di ciascun articolo, dichiarando come coautori tutti gli autori che hanno dato un contributo significativo alla ricerca;
- attenersi a qualsiasi richiesta del Direttore o del Comitato di Direzione circa fonti dei dati, prova di paternità o originalità;
- essere solerti con le revisioni del loro scritto, contattando tempestivamente il Comitato di Direzione se non è possibile rispettare la scadenza prevista;
- avvisare subito il Comitato di Direzione se vengono scoperti errori significativi nello scritto e collaborare al fine di eliminare o correggere gli errori.

Doveri dei Revisori

I Revisori devono:

- mantenere la propria identità riservata, evitando di scrivere, fare o dire qualsiasi cosa che possa identificarli nei confronti dell'autore;
- rifiutare di effettuare valutazioni per le quali non si sentono qualificati o se è loro nota l'identità dell'autore;
- dichiarare potenziali conflitti di interesse derivanti da rapporti collaborativi, finanziari, istituzionali, personali o altre relazioni o collegamenti con la "*Rivista del Diritto della Navigazione*";
- tenere gli scritti riservati, non divulgare alcun dettaglio durante o dopo il processo di referaggio e non discutere il contenuto degli scritti con qualcuno senza permesso;
- non utilizzare le informazioni contenute in scritti non pubblicati per qualsiasi scopo, inclusa la ricerca personale;
- segnalare qualsiasi sospetto di comportamento non etico e avvisare se uno scritto contiene materiale plagiato;
- giudicare gli scritti in modo oggettivo, equo e professionale, evitando attacchi personali, commenti diffamatori, ingiusti o inutilmente sminuenti;
- spiegare e motivare adeguatamente i loro giudizi, fornendo sufficienti dettagli agli autori, indicando cosa dovrebbe essere modificato e, ove necessario, suggerendo rilevanti riferimenti bibliografici che non sono stati citati;
- indicare eventuali modifiche nella prima revisione dello scritto, evitando di dare nuovi consigli quando l'elaborato rivisto è stato restituito;
- rispettare la scadenza del processo di referaggio e informare immediatamente il Comitato di Direzione nell'eventualità in cui non sia possibile completare la revisione entro il termine stabilito.

CODE OF ETHICS

The Editor-in-chief has full authority for deciding which of the manuscripts submitted to the “Rivista del Diritto della Navigazione” should be published.

Duties of the Editor-in-chief

The Editor-in-chief should:

- *constantly improve the “Rivista del Diritto della Navigazione”, protecting its reputation through rigorous standards of publication ethics;*
- *meet the needs of Readers and Authors;*
- *guide Authors and Reviewers on their responsibilities, adopting comprehensive, honest and ethical editorial policies;*
- *assure the quality of the material, only accepting manuscripts based on their importance, originality and relevance to the mission of the “Rivista del Diritto della Navigazione” and exclusively publishing works of the highest quality selected through objective, fair, competent, impartial and confidential procedures (if not otherwise specified, by a double-blind peer review) with full respect and care paid to the Authors. Manuscripts will be evaluated for their intellectual content without regard to race, gender, sexual orientation, religious belief, ethnic origin, or citizenship, as well as the scientific, academic and political orientation of the Authors;*
- *ensure that the material submitted remains confidential during the review process;*
- *protect peer reviewers’ identities;*
- *clearly identify non-peer-reviewed articles and sections in the “Rivista del Diritto della Navigazione”;*
- *promote freedom of expression and respect the intellectual independence of Authors;*
- *maintain the independence of editorial decisions, precluding commercial considerations and business needs from compromising intellectual and ethical standards;*
- *publish corrections of errors in the publication, clarifications, retractions and apologies when needed, giving due prominence in the “Rivista del Diritto della Navigazione”;*
- *support initiatives designed to reduce research and publication misconduct, instructing Authors and Reviewers about publication ethics.*

Duties of Authors

Authors should:

- *ensure that their manuscript is original, free of plagiarism, falsification or omission of significant material;*
- *ensure that their manuscript is not under review by another publication or has not been previously published or accepted for publication elsewhere, either in whole or substantial part, in Italian or other languages, if not otherwise specifically agreed;*
- *ask for permission to publish their articles (or a selection from their articles) elsewhere;*
- *declare explicitly all possible sources that have supported the research and openly disclose any financial or other substantive conflict of interest;*
- *use the correct methods of analysis;*
- *list and cite appropriately, in accordance with the instructions of the Journal, any third party works and ideas and add quotation marks to any text of other Authors;*
- *avoid self-plagiarism by recycling portions of their previous writings by using identical sentences from earlier writings without reference;*
- *word carefully self-referencing so as to avoid compromising the double-blind review process;*
- *not include in the manuscript any self-revealing information to the Reviewers or post the paper on websites where it could be easily discovered;*

- *avoid writing anything that might be actionable, such as defamation or denigrating;*
- *ensure accurate attribution of authorship for each article, declaring as Co-Authors all Authors having made a significant contribution to the research;*
- *comply with the Editor-in-chief and the Editorial Board in any requests for source data, proof of authorship or originality;*
- *be prompt with their manuscript revisions, contacting the Editorial Board as soon as possible if they cannot meet the deadline given;*
- *promptly notify the Editorial Board if they discover significant mistakes in the paper and cooperate to retract or correct the errors.*

Duties of Reviewers

Reviewers should:

- *keep their identity hidden, avoid writing, doing or saying anything that could identify them to an Author;*
- *refuse to make assessments for which they do not feel qualified or if they know the Author's identity;*
- *declare potential conflicts of interest resulting from collaborative, financial, institutional, personal, or other relationships or connections with the "Rivista del Diritto della Navigazione";*
- *treat the manuscripts as confidential and not disclose any details during or after the evaluation process or not discuss the manuscripts with anyone without permission;*
- *avoid use of the information contained in unpublished articles for any purpose, including for their own personal research;*
- *report any suspected ethical misconduct and alert if a manuscript contains plagiarized material;*
- *review manuscripts objectively, fairly and professionally, avoiding personal attack, defamatory, unfair or unnecessarily derogatory comments;*
- *explain and support their judgments adequately, providing sufficient detail to the Authors, indicating what should be modified and, where necessary, suggesting relevant references that were not being cited;*
- *indicate any changes in the first revision of the manuscript, avoiding new recommendations when the reworked item is returned;*
- *meet the deadline of the process and immediately inform the Editorial Board in the event that it is not possible to complete the review within stipulated time.*

SOMMARIO

Articoli:

MICHELE M. COMENALE PINTO, Bande orarie e continuità territoriale	pag. 3
<i>Slots Availability and Territorial Continuity (Abstract)</i>	» 26
ELISABETTA G. ROSAFIO, La limitazione della responsabilità per i crediti marittimi dell'armatore: la necessità di un chiarimento normativo.....	» 27
<i>Limitation of Liability for Maritime Claims of the Shipowner: Need for Legislative Clarification (Abstract)</i>	» 54

Varietà:

GIANFRANCO BENELLI, Il reg. Ue n. 139/2014: il nuovo ruolo del gestore aeroportuale	» 57
<i>Regulation (EU) No. 139/2014: The New Role of Airdrome Operators (Abstract)</i>	» 73
FEDERICO FRANCHINA, <i>Shipping Insolvency: a Possible Solution for the Issue of Maritime Lines</i>	» 75
<i>(Abstract)</i>	» 104
LUCIO LANUCARA, <i>US Railways from the Building of the Country to Multi-modal Competition. History, Law and Current Issues</i>	» 105
<i>(Abstract)</i>	» 144
FEDERICA NANCI, Profili assicurativi nel compenso per salvataggio marittimo di persone	» 145
<i>Insurance Aspects of Compensation for Maritime Rescues of Human Lives (Abstract)</i>	» 182
CARMEN TELESKA, <i>Driverless Cars: profili di responsabilità civile e penale</i>	» 183
<i>Driverless Cars: Aspects of Civil and Criminal Liability (Abstract)</i>	» 206

Attualità:

FABIO CAFFIO, Acque agitate nel Mediterraneo occidentale: la proclamazione algerina della zona economica esclusiva.....	pag.	209
<i>Troubled Waters in Western Mediterranean: Algerian Proclamation of the Exclusive Economic Zone (Abstract)</i>	»	218
NICOLÒ CARNIMEO, <i>Effetto Brexit sull'aviazione civile</i>	»	221
<i>Brexit Effect on Civil Aviation (Abstract)</i>	»	231
GIUSEPPINA ROSATO, Linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse.....	»	233
<i>National Guidelines for Mining Decommissioning of Offshore Platforms for Hydrocarbons Production and Related Infrastructures (Abstract)</i>	»	258

Note a sentenze:

FRANCESCA SALERNO, Attività <i>extra aviation</i> e codice dei contratti pubblici	»	389
-----------------------------------------------------------------------------------------	---	-----

Osservazioni a sentenze:

FABRIZIO CORONA, La violazione dei divieti di cui all'art. 19, comma 3, della legge 6 dicembre 1991 n. 394: la ricerca di un difficile equilibrio tra il principio di precauzione e i due principi penalistici di legalità e di offensività	»	352
RACHELE GENOVESE, Sull'individuazione del vettore aereo tenuto a corrispondere la compensazione pecuniaria	»	289
ALFONSO MIGNONE, Nel caso di trasporto multimodale di merci la competenza giurisdizionale è quella del luogo di esecuzione dell'obbligazione.....	»	274
CECILIA SEVERONI, Problematiche emergenti in tema di concessioni demaniali marittime a scopo turistico-ricreativo alla luce dei più recenti orientamenti della Corte costituzionale.....	»	314

Sentenze:

- Aeroporti* – Gestioni aeroportuali – Affidamento attività a carattere commerciale, c.d. *extra-aviation* – Inapplicabilità disciplina dell'evidenza pubblica – Natura di società privata del gestore aeroportuale (Cons. St., sez. V, 12 dicembre 2018, n. 7031) pag. 383
- Aeroporti* – Nozione di ente aggiudicatore – Applicabilità disciplina settori speciali (Cons. St., sez. V, 12 dicembre 2018, n. 7031)..... » 383
- Aeroporti* – Requisiti organismi di diritto pubblico – Carattere cumulativo (Cons. St., sez. V, 12 dicembre 2018, n. 7031) » 383
- Aree marine protette* – Pesca in area marina protetta – Elencazione esemplificativa – Reati di pericolo – Danno ambientale – Anticipazione della soglia di punibilità – Articoli 19, comma 3, lett. a), e 30, comma 1, l. n. 394/1991 (Cass. pen., sez. III, 22 novembre 2017-12 febbraio 2018, n. 6726)..... » 350
- Demanio marittimo* – Concessioni demaniali marittime con finalità turistico ricreative – Imprese balneari liguri – Disciplina differenziata – L. reg. Liguria 10 novembre 2017 n. 25, art. 3 – Illegittimità costituzionale – Sussiste (C. cost. 5 dicembre 2018, n. 221) » 304
- Demanio marittimo* – Concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative – Imprese balneari liguri – Patrimonio storico-culturale – Qualificazione – Principi della libera concorrenza e della libertà di stabilimento – L. reg. Liguria 10 novembre 2017 n. 25, art. 1 – Illegittimità costituzionale – Sussiste (C. cost. 5 dicembre 2018, n. 221) » 304
- Demanio marittimo* – Imprese balneari liguri – Indennizzo del valore aziendale – Perizia giurata a cura e spese del titolare dell'impresa – Opponibilità ai terzi – L. reg. Liguria 10 novembre 2017 n. 25, art. 6 – Illegittimità costituzionale – Sussiste (C. cost. 5 dicembre 2018, n. 221) » 304
- Demanio marittimo* – Imprese balneari liguri – Marchio di qualità – L. reg. Liguria 10 novembre 2017 n. 25, art. 4 – Illegittimità costituzionale – Sussiste (C. cost. 5 dicembre 2018, n. 221) » 304

<i>Giurisdizione</i> – Competenza giurisdizionale in materia civile e commerciale – Reg. Ce n. 44/2001 - Art. 5, n. 1, lett. <i>b</i>) – Trasporto multimodale di merci – Giurisdizione applicabile tra i fori alternativi – Luogo di spedizione e di consegna (C. giust. Ue, sez. III, 11 luglio 2018, causa C-88/17)	pag. 269
<i>Polizia della navigazione marittima</i> – Guardia di finanza – Unità navale della Guardia di finanza – Nave da guerra – Qualificabilità (Trib. Agrigento ord. 2 luglio 2019)	» 365
<i>Soccorso</i> – Obbligo di soccorso – Divieti imposti dalle autorità nazionali di ingresso in porto – Obbligo del comandante di sbarco in porto sicuro – Prevalenza (Trib. Agrigento ord. 2 luglio 2019).....	» 365
<i>Trasporto aereo di persone</i> – Reg. Ce n. 261/2004 – Art. 3, par. 1 – Ambito di applicazione – Nozione di «volo in coincidenza» – Volo in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro, che prevede una coincidenza in un aeroporto di uno Stato terzo e avente destinazione finale in un altro aeroporto di tale Stato terzo (C. giust. Ue, sez. VIII, 31 maggio 2018, causa C-537/17)	» 261
<i>Trasporto aereo di persone</i> – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Reg. Ce n. 261/2004 – Art. 5, par. 1, lett. <i>d</i>) – Art. 7, par. 1 – Diritto alla compensazione pecuniaria – Volo in coincidenza – Volo composto da due voli operati da vettori aerei differenti – Ritardo prolungato subito in occasione del secondo volo, avente punto di partenza e punto di arrivo al di fuori dell’Unione europea e operato da un vettore stabilito in un paese terzo» (C. giust. Ue, sez. IX, 11 luglio 2019, causa C-502/18).....	» 281

Materiali:

D. m. 15 febbraio 2019, Linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse.....	» 413
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------

ARTICOLI

BANDE ORARIE E CONTINUITÀ TERRITORIALE (*)

SOMMARIO: 1. Mobilità ed infrastrutture. – 2. Incidenza sui servizi onerati. – 3. Il problema infrastrutturale rispetto agli oneri di servizio in altre modalità di trasporto. – 4. La continuità territoriale della Sardegna.

1. *Mobilità ed infrastrutture.*

Per garantire la mobilità da e per un'isola, occorrono collegamenti marittimi ed aerei ⁽¹⁾; navi ed aeromobili hanno in generale un ruolo importante per assicurare la cosiddetta «continuità territoriale» ⁽²⁾.

(*) Il presente scritto deriva dalla rielaborazione della relazione svolta al *workshop* internazionale su «La continuità territoriale nel trasporto aereo con le isole del Mediterraneo», organizzato dal Centro universitario di studi sui trasporti euromediterranei «Elio Fanara» (Taormina, 29-30 giugno 1998).

(1) Scriveva a suo tempo M. DEL VISCOVO, *La continuità territoriale e i trasporti con la Sardegna*, in *Nord e Sud*, 1982, 299, ivi, 300: «In linea di principio, le comunicazioni interregionali da e per la Sardegna – ad esclusione di quelle che utilizzano il mezzo aereo [...] – si differenziano dagli analoghi trasporti delle altre regioni, per il fatto di “dipendere” in modo vincolante per una parte del loro tragitto dal trasporto via mare».

(2) Il tema del diritto alla mobilità era stato già sviluppato da G. RINALDI BACCELLI, *Per un inquadramento sistematico del diritto della persona al trasporto pubblico*, in *Riv. dir. civ.*, 1991, II, 21; ID., *Il diritto alla mobilità dei cittadini e lo sciopero nei pubblici servizi di trasporto*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1988, 311. In generale, cfr. G. G. CARBONI, *La mobilità nel diritto dell'Unione europea*, in *Dir. pubbl. comp. eur.*, 2016, 13. Per il contesto euro-unitario, v. da ultimo F. PELLEGRINO, *La continuità territoriale nell'Unione europea tra diritto alla mobilità sostenibile e coesione territoriale*, in *Scritti in onore di Gaetano Silvestri*, II, Torino, 2016, 1742. Sui problemi di continuità territoriale specifici della Sardegna, v. *ex plurimis*, M. M. COMENALE PINTO (a cura di), *La continuità territoriale della Sardegna. Passeggeri e merci, low cost e turismo*, Roma, 2014; M. CARDIA (a cura di), *La continuità territoriale nel trasporto aereo e l'insularità. L'esperienza sarda*, Cagliari, 2012; AA.VV., *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, Torino, 2002. Con specifico riferimento ai collegamenti marittimi, cfr. L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, atti del convegno di Cagliari, 30 giugno-1° luglio 2000, Cagliari, 2001. Per una ricostruzione dell'evoluzione della problematica e delle soluzioni per affrontarla, v. M. M. COMENALE PINTO, *La continuità territoriale*

Tanto le operazioni delle navi, quanto quelle degli aeromobili sono condizionate dalla disponibilità di infrastrutture, ed in particolare di quelle portuali od aeroportuali ⁽³⁾, e dei relativi servizi che consentono

de la Sardaigne aujourd'hui dans le cadre du droit européen, in *Diritto&Storia*, 15, 2017. Sulla condizione di insularità v. T. E. FROSINI (a cura di), *Isole nel diritto pubblico comparato ed europeo*, atti del convegno dell'Associazione di diritto pubblico comparato ed europeo (Sassari, Università degli Studi, 19 maggio 2006), Torino, 2007. Con riferimento alla Sicilia ed ai servizi marittimi, C. INGRATOCI, *Notazioni sulla programmazione e gestione dei collegamenti marittimi in regime di servizio pubblico*, in *Scritti in onore di Gaetano Silvestri*, II, cit., 1185.

⁽³⁾ Sul problema in generale, con riferimento al trasporto aereo, cfr. M. P. RIZZO, *L'utilizzo della infrastruttura aeroportuale: slot allocation*, in *Giureta*, 2016, 121, nonché ne *L'impresa aeroportuale a dieci anni dalla riforma del codice della navigazione: stato dell'arte*, atti del convegno di Bergamo del 13 novembre 2015, a cura di S. Busti, E. Signorini, G. R. Simoncini, Torino, 2017, 121 (a cui saranno riferite le citazioni successive). Rispetto alla continuità aerea, cfr. G. SILINGARDI, *Gli oneri di pubblico servizio nel trasporto aereo comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, 45, ivi, 60; S. ZUNARELLI, *Servizi aerei e continuità territoriale*, in *XXXIV Jornadas latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial*, a cura di M. O. Folchi, M. M. Comenale Pinto, U. La Torre, F. Morandi, R. Tranquilli-Leali, Padova, 2009, 349, ivi, 366 ss.; M. V. PETIT LAVALL, *Las obligaciones de servicio público (OSP) en el reglamento Ce n. 1008/2008 y su aplicación en España*, ne *La continuità territoriale della Sardegna. Passeggeri e merci, low cost e turismo*, cit., 129, ivi, 131 s.; M. DEIANA, *L'applicazione della continuità territoriale in Sardegna nel decennio 2001-2011* e L. MASALA, *L'assegnazione degli slot aeroportuali nei voli di linea onerati*, ne *La continuità territoriale nel trasporto aereo e l'insularità. L'esperienza sarda*, a cura di M. Cardia, Cagliari, 2012, rispettivamente 35 (e, nello specifico, ivi, 39 s.) e 43. Per il trasporto per acqua e per quello per aria, l'infrastruttura è più rilevante per la fase iniziale e per quella finale (cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Servizi portuali ed aeroportuali: convergenze e differenze*, in *Impresa e lavoro nei servizi portuali*, a cura di A. Xerri, 2012, 229), sebbene stia assumendo sempre maggiore importanza il ruolo di altre infrastrutture e dei servizi connessi, che vengono assicurati per le fasi di navigazione: alludo a fari, radiofari, sistemi di navigazione e di assistenza al volo. Per i riflessi sulla libertà di circolazione del quadro normativo della gestione del traffico aereo, quale risulta dalla convenzione istitutiva di Eurocontrol (convenzione di Bruxelles del 13 dicembre 1960 sulla cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea, come emendata dal protocollo di Bruxelles del 12 febbraio 1981 e dal sistema dei regolamenti Ce «Cielo Unico» nn. 549/2004, 550/2004, 551/2004 e 552/2004 del 10 marzo 2004, e strumenti successivi) v. M. P. RIZZO, *La gestione del traffico aereo in Europa tra competenze di enti internazionali e prerogative statali*, Villa San Giovanni, 2004, 163 ss. Sull'evoluzione tecnica nel settore ed i suoi riflessi giuridici, v. S. MAGNOSI, *Aspetti evolutivi dell'attività di gestione e controllo del traffico aereo: dalla convenzione di Parigi del 1919 ai sistemi satellitari*, in *Scritti in onore di Giovanni Galloni*, Roma, 2002, 1453. In generale per le interferenze fra diritti di traffico aereo e disponibilità delle bande orarie aeroportuali nell'era della liberalizzazione, cfr. J. NAVEAU, *Airport Slots and Traffic Rights*, in *Eur. Transp. Law*, 1993, 61, ivi, 67; A. FORTES MARTÍN, *La ordenación y el control administrativo del tráfico aéreo*, Cizur Menor, 2012, 161. In particolare, sulla base dell'art. 15 della convenzione di Chicago del 7

partenze ed arrivi, imbarco e sbarco di passeggeri, bagagli, posta e merci ⁽⁴⁾.

Tali infrastrutture, per soddisfare la domanda di mobilità, devono essere per gli utenti raggiungibili con mezzi di superficie efficienti, affidabili ed economici, con orari coordinati a quelli dei servizi onerati, e con tempi di percorrenza comunque contenuti. Conseguentemente, tanto per il trasporto aereo che per quello marittimo, il discorso non dovrebbe essere circoscritto alle infrastrutture proprie della navigazione, ma andrebbe considerata la questione delle vie di accesso di superficie ai terminali terrestri e la possibilità, in genere, di interconnessioni, anche tramite altre modalità di trasporto, perché, se mi è consentita la *boutade*, un aeroporto può essere anche molto vicino in linea d'aria, ma non agevolmente raggiungibile in concreto. Penso, ad esempio, all'aeroporto di Reggio Calabria, che si raggiunge a fatica dalla sponda siciliana dello Stretto di Messina, e comunque con un certo dispendio in termini economici.

La Sardegna soffre in generale di un cronico stato di inadeguatezza delle infrastrutture stradali e ferroviarie, che ha sovvertito la situazione

dicembre 1944 sull'aviazione civile internazionale, resa esecutiva in Italia con d. l. 6 marzo 1948 n. 616, occorrerà che l'assegnazione degli *slot* aeroportuale avvenga su basi non discriminatorie (per una ricostruzione sul punto, cfr. F. GASPARI, *Il diritto della concorrenza nel trasporto aereo. La slot allocation*, Torino, 2012, 25 ss.; P. MENDES DE LEON, *A Multifunctional Approach towards Slot Allocation*, in *ZLW*, 2013, 553, *ivi*, 558).

A ben guardare, si tratta di problema non circoscritto al solo campo dei trasporti: cfr. in generale M. CONTICELLI, *Diritti di accesso e di interconnessione nella nuova disciplina dei pubblici servizi a rete*, in *MCR*, 2001, 369 (ed *ivi*, 390, con riferimento specifico alle bande orarie). A livello politico, all'alba delle politiche di liberalizzazione del trasporto aereo, annotava l'allora Presidente della Regione Sardegna, con riferimento alla situazione propria di quella Regione «In quest'isola per tanto tempo si è parlato di turismo, di trasporti, di sviluppo economico, senza considerare la necessità di poter contare su strutture ed infrastrutture aeroportuali che si caratterizzassero per competitività, efficienza e modernità [...]» (*Relazione introduttiva*, ne *Il trasporto aereo in Sardegna. Effetti e prospettive della liberalizzazione. 1ª Conferenza Regionale sul sistema aeroportuale sardo. Atti, Sassari, 29 aprile 1997*, s.l., 1997, 9, *ivi*, 15).

⁽⁴⁾ Concentrandoci sul trasporto aereo, è da sottolineare che la predisposizione delle necessarie infrastrutture aeronautiche rientra fra gli obblighi (sia pure non sanzionati) ricadenti sugli Stati contraenti della convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 sull'aviazione civile internazionale, ai sensi del suo art. 28: cfr. D. DOMINICI, *La gestione aeroportuale nel sistema del trasporto aereo*, Milano, 1982, 96; G. MARTINI, *Dei beni pubblici destinati alle comunicazioni*, Milano, 1968, 72; G. RINALDI BACCELLI, *Per un inquadramento sistematico dell'assistenza aeroportuale*, ora in *Studi di diritto aeronautico*, Milano, 1977, 169; *ivi*, 179.

rilevata, due secoli or sono, con riferimento ai lavori che condussero alla realizzazione di quella strada «Carlo Felice», che resta ancor oggi, pur con adeguamenti, la principale arteria viaria dell'Isola. Già all'epoca si era opportunamente sottolineata l'esigenza di garantire l'integrazione dei collegamenti terrestri con quelli marittimi ⁽⁵⁾, a cui oggi devono, ovviamente, aggiungersi quelli aerei. Maggiore è la distanza dell'isola dalla terraferma, e più conveniente appare il ricorso agli aeromobili per garantire i collegamenti necessari a soddisfare la domanda di mobilità e, dunque, sotto questo profilo, il caso della Sardegna presenta peculiarità rispetto a quello della Sicilia ⁽⁶⁾. Del resto, nella stessa Sardegna, le diverse esigenze mettono sul tappeto questioni non omogenee: certamente, la parte a nord,

⁽⁵⁾ A. FERRERO DELLA MARMORA, *Quistioni marittime spettanti all'isola di Sardegna*, Cagliari, 1830, 3 s., rilevava: «Applaudendo di buon animo alle savie e giustissime mire del Governo del Rè [sic], debbo però dichiarare che un così ampio sistema di lavori stradali quale viene di essere proposto al Parlamento, non avrebbe quel felice risultato che tutti ne aspettiamo se non si risolvessero in pari tempo alcune importantissime quistioni marittime, senza delle quali quella costa ove dovranno fare capo le principali vie proposte dal Ministero non potrebbe sorgere a nuova vita, il commercio sardo non potendo sperare dalla sola attivazione delle interne sue vie di comunicazione quell'impulso che aspetta da gran tempo».

⁽⁶⁾ La questione della presunta sufficienza dei servizi marittimi per il soddisfacimento delle esigenze di collegamento della Sardegna è stata anche sollevata per contestare il fondamento dell'imposizione degli oneri di servizio pubblico di cui al d. m. (infr. trasp.) 8 novembre 2004 n. 15943. Il Tribunale amministrativo investito della questione (Tar Lazio 1° aprile 2005, n. 2436, rimasta non gravata da impugnazione, in *Dir. trasp.*, 2006, 636, s.m.) evidenziò espressamente (§ 3.3 della motivazione) come non fosse «serio argomento [...] l'assunto attoreo della sussistenza di altre forme di trasporto da e per la Sardegna, tali da rendere superflui gli oneri medesimi. È di tutta evidenza, in relazione all'insularità di detta Regione ed alla sua lontananza dal territorio metropolitano – certo non comparabile con la Sicilia o con le isole minori del Tirreno e dell'Adriatico –, l'insufficienza del trasporto marittimo non già sotto il profilo meramente quantitativo, ma soprattutto per l'impossibilità di far accedere presto e continuamente, specie nei periodi di maggior affluenza verso l'Isola, quote crescenti di soggetti da un punto all'altro di essa e della restante parte della Repubblica. Non basta quindi predicare l'esistenza, in sé materialmente vera, dell'esistenza di un certo qual numero di relazioni marittime da e per la Sardegna, per dimostrare che gli oneri sulle rotte aeree non sarebbero necessari. La ricorrente, infatti, non considera che tali relazioni sono non alternative, ma distinte rispetto alla domanda di trasporto aereo verso una rete di aeroporti metropolitani, nel senso che esse costituiscono un'offerta, forse per certi versi od occasionalmente complementare a quella aerea, ma certo di natura strategica del tutto diversa ed irriducibile a quest'ultima, specie per i viaggi infragionalieri o per quelli per località lontane dai porti tirrenici e liguri».