

Recensione a
Stefano ZUNARELLI – Michele M. COMENALE PINTO,
Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti - I
Terza edizione, Wolters Kluwer - Cedam, 2016
637 pagg., ISBN 9788813357665

La recente pubblicazione della terza edizione del *Manuale* di Zunarelli e Comenale Pinto offre spunto per qualche riflessione d'ordine generale in aggiunta alla normale opera di recensione, che in questo caso si limita a porre in evidenza le novità rispetto all'edizione precedente del 2013.

Per il rilievo anche metagiuridico dell'argomento, si segnala anzitutto un (breve) paragrafo dedicato alle organizzazioni sindacali e particolarmente a quelle del lavoro marittimo. Gli Autori, ben opportunamente, rilevano l'accresciuta importanza (per lo sviluppo equilibrato del diritto del lavoro marittimo) del confronto tra organizzazioni armatoriali e organizzazioni dei lavoratori. Si richiama espressamente il ruolo preminente dell'*International Workers Association -ITWF*.

È da segnalare ancora un ampliamento delle parti del volume dedicate alle strutture pubblicistiche organizzatorie nel settore dei trasporti. L'istituzione dell'Autorità amministrativa indipendente di regolazione dei trasporti viene inquadrata nella più moderna concezione della funzione statale consistente in una marcata separazione tra attività di gestione e di controllo e – con particolare riferimento ai trasporti – tra gestione delle infrastrutture e gestione dei servizi.

Nella nuova edizione del *Manuale* la trattazione sulla nave e l'aeromobile si arricchisce di un paragrafo dedicato alla natura giuridica dei due veicoli, muovendo dalla qualificazione romanistica di *res compositae*. Il richiamo al regime generale delle pertinenze contenuto nel codice civile consente di fissare con maggiore chiarezza, per analogie e differenze, i tratti peculiari del regime pertinenziale della nave e dell'aeromobile.

Nel capitolo riguardante il lavoro nautico, si nota un'ulteriore integrazione in tema di stabilità del rapporto. Gli Autori sottolineano l'esigenza di



nuovi approfondimenti teorici a seguito delle recenti nuove normative di diritto comune sulla stessa materia. Tali indagini s'impongono soprattutto sotto il profilo del rispetto del principio costituzionale d'eguaglianza, attraverso un nuovo raffronto tra norme generali e norme speciali. Inoltre e puntualmente, si pone in evidenza l'opinabilità della tesi – tesi in parte accolta dalle nuove leggi a contenuto generale – secondo la quale una minore stabilità del rapporto di lavoro rechi risultati positivi ai fini di un miglioramento delle condizioni dell'intera categoria dei lavoratori e dell'economia generale nel suo complesso.

Infine la nuova impostazione del capitolo dedicato al trasporto marittimo di persone rende più organica la trattazione dell'intera tematica.

Alle novità ora segnalate si aggiungono, in questa terza edizione, una serie di aggiornamenti normativi giurisprudenziali e bibliografici. Tra gli altri v'è un riferimento alla recente legge spagnola *de navegación* (n. 14 del 2014) ove espressamente si afferma in termini di principio generale l'obbligatorietà dell'interpretazione della norma interna in armonia e mai in contrasto con il diritto uniforme (per inciso, un'analogia e chiara norma d'ordine generale è auspicabile che venga introdotta nel nostro ordinamento). In campo nazionale va posto in evidenza il richiamo alla legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità) in quanto ultimo aggiornamento che s'inserisce nelle travagliate vicende relative alla determinazione contrattuale del corrispettivo nell'autotrasporto di cose per conto terzi.

In campo giurisprudenziale appare meritevole di specifica attenzione una decisione del TAR Sicilia sez. Catania (n. 945 del 2015), citata dagli Autori nel paragrafo sull'imposizione dell'obbligatorietà del servizio di pilotaggio (sul punto l'aspetto rilevante è l'inconciliabilità tra questa attività con finalità essenzialmente pubblicistica a tutela della sicurezza ed il ricorso all'autoproduzione).

Per esperienza didattica, si è consapevoli che il *Manuale* non può contenere un numero eccessivo di pagine a fronte della funzione primaria da assolvere. E tuttavia quando si è in presenza di un'opera caratterizzata da impostazione sistematica, completezza di aggiornamenti e puntualità di osservazioni, la cerchia di coloro che ne fanno uso si estende a studiosi e professionisti per pronte verifiche e comparazioni. È per ciò che è auspicabile, nella prossima edizione, un ulteriore ampliamento con l'inserimento di quei (ben

pochi) argomenti che gli Autori hanno tralasciato per le ragioni didattiche cui s'è fatto cenno. Agli studenti potrebbe consentirsi l'omissione di qualche capitolo o paragrafo, ma nel contempo agli altri lettori con formazione superiore si darebbe la possibilità di un'ancora più completa informazione e di ulteriori spunti di riflessione. Peraltro, l'alternanza della dimensione dei caratteri di stampa, già presente nelle edizioni pubblicate, facilita le differenti finalità di consultazione.

In quest'ottica sarebbe utile un riferimento ai profili penalistici, nel rinnovato (in precedenza, v. il mio scritto in *Dir. trasp.*, 2015, p. 609 ss.) convincimento che le norme penali in materia di trasporti hanno «pari dignità» rispetto a quelle riconducibili ad altre branche giuridiche, come a suo tempo osservato (Rivello, *Ambito e connotazioni del diritto penale della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 1985, 262 e la voce *Diritto penale della navigazione*, in *Dig. Pen.*, IV, Torino, 1990) sia pure con specifico riguardo al codice della navigazione.

Le norme penali della navigazione contribuiscono, in concreto, ad una ricostruzione completa dei vari istituti. La notazione di principio potrebbe estendersi agli altri settori del trasporto. Un esempio della crescente consapevolezza dell'opportunità di uno specifico apparato sanzionatorio si evince dalla legge 23 marzo 2016 n. 41 che introduce nel nostro ordinamento il reato di omicidio stradale.

Ancora un'ultima considerazione.

Il *Manuale* continua ad intitolarsi *Diritto della navigazione e dei trasporti*. Sul piano della chiarezza indicativa dei contenuti e su un piano storico se ne comprendono pienamente le ragioni, ove si pensi che anche il Ministero competente aveva la medesima denominazione a seguito della legge n. 537 del 1993 e sino all'entrata in vigore del d.lgs. n. 300 del 1999, a sua volta istitutivo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Di contro, su un piano sistematico è da ritenere che gli Autori concordino sul fatto che l'espressione *diritto della navigazione e dei trasporti* rientri concettualmente in quelle figure retoriche complesse (*iperonimia* e *iponimia*) il cui una parte dell'espressione, cioè *diritto della navigazione*, può pienamente includersi nella seconda parte dell'espressione stessa, cioè *diritto dei trasporti* (o *del trasporto* secondo la denominazione che, ancora sotto il profilo concettuale, alcuni studiosi prospettano, proprio per meglio sottolineare l'unitarietà dell'oggetto di studio).

Il fenomeno del trasporto, come gli Autori non mancano di porre in giusta evidenza (pag. 311), va inteso nel senso più ampio sulla base del dato normativo (*trasferimento da un luogo all'altro* nel senso di *spostamento*, v. art. 1678 cod. civ., ma v. anche il primo dell'art. 136 cod. nav.). Ciò implica l'irrelevanza che alla fine dello spostamento il veicolo, con quel che venga in esso trasportato, si trovi in luogo diverso da quello di partenza (frequentemente si fa l'esempio dei viaggi circolari o di andata e ritorno).

Queste ultime precisazioni appaiono essenziali al fine di un'effettivamente organica elaborazione dei principi generali comuni all'intera materia, quale premessa per un'aggiornata e completa opera di codificazione.

Guido Camarda