

Le infrastrutture dei trasporti

Le infrastrutture sono quattro: (1) **i porti**, (2) **gli aeroporti**, (3) **le strade e autostrade**, (4) **le ferrovie**.



I porti.

Prima di tutto, dobbiamo distinguere il regime proprietario dal regime gestionale.

La proprietà dei porti è dello stato, fanno parte del Demanio marittimo necessario. I beni demaniali appartengono allo stato o a enti pubblici, sono beni inalienabili, non espropriabili, non possono essere oggetto di usucapione, i privati possono svolgervi attività ma solo previa concessione da parte del pubblico, sono oggetto di tutela da parte della pubblica amministrazione che ha il potere di regolarne l'utilizzo da parte dei privati, i soggetti terzi possono avere diritti sui beni solo in termini previsti dalla legge. Perché "necessario"? Demanio si divide in demanio necessario ed eventuale.

- Il demanio necessario riguarda i beni che sono di proprietà esclusivamente pubblica. Quindi non ci possono essere mai porti di proprietà privata.
- Il demanio eventuale riguarda i beni che possono essere di proprietà pubblica ma anche privata.

Proprietà dei porti dipende dalla loro rilevanza, i porti di rilevanza economica nazionale e internazionale appartengono allo stato, mentre i porti di minor rilevanza, importanza più locale appartengono alle regioni, province ecc. enti pubblici territoriali.

Chi gestisce i porti? Dobbiamo distinguere: i porti di rilevanza internazionale e nazionale sono gestiti dall'autorità di sistema portuale. Dove non c'è questa autorità i porti sono gestiti dall'autorità marittima (amministrazione statale). I porti di minor rilevanza invece sono gestiti dagli enti pubblici territoriali. Ci focalizzeremo sui porti principali.

Excursus storico: in passato tutti i porti del nostro paese erano gestiti dall'autorità marittima. Nei porti italiani più importanti con singole e separate leggi erano stati istituiti i cosiddetti enti portuali (che oggi non esistono più) e a ciascun ente era stata affidata la gestione di un determinato porto.

Quali erano le peculiarità? Ciascun ente era disciplinato dalla sua specifica legge, quindi anche se il modello era tendenzialmente simile in ogni porto c'erano alcune differenze riguardo alla struttura dell'ente, dei suoi organi, dei suoi compiti, del suo funzionamento. L'altra peculiarità era data dal fatto che questi enti pubblici erano enti pubblici economici. Differenza tra ente pubblico economico e non economico? Economico: può svolgere attività imprenditoriali. Non economico: amministra ma non opera. Questi enti portuali erano economici, quindi in mancanza di iniziativa da parte dei privati, gli enti pubblici potevano svolgere direttamente servizi portuali. Il problema nasceva dal fatto che la funzione principale di questi enti era quella di regolare e controllare le attività economiche svolte nel porto. Questo duplice ruolo aveva condotto a dei conflitti di interesse (spesso regolatore e regolato coincidevano).

Altro aspetto del passato: i porti erano disciplinati dal codice della navigazione, il quale prevedeva in passato (oggi non più) la riserva delle operazioni portuali a favore della compagnia portuale. Come funzionava? Meccanismo complesso. In ogni porto veniva istituita una compagnia portuale, che raggruppava tutte le maestranze, tutti i lavoratori portuali, che svolgevano operazioni di carica scarico merci in quel porto. Quando una nave arrivava in porto e doveva scaricare la merce non poteva farlo con il suo equipaggio, gli unici soggetti che potevano erano i lavoratori raggruppati nella compagnia. La nave si rivolgeva ad un'impresa portuale e chiedeva lavoratori per caricare e scaricare. L'impresa portuale non aveva dei propri lavoratori, di per sé non poteva, non aveva forza lavoro, quindi si rivolgeva alla compagnia portuale. La compagnia inviava dei lavoratori all'impresa portuale, l'impresa assumeva a tempo determinato questi lavoratori e li inviava alla nave. Le tariffe dell'operazione di carico e scarico venivano fissate dall'autorità, non dall'impresa o dalla compagnia.

a tutte le categorie di servizi portuali. Di fatto, invece, la reale operatività di questo regolamento è molto più ristretta per diversi motivi:

- 1) alcuni servizi portuali non sono inclusi nel campo di applicazione del regolamento (battellaggio);
- 2) in realtà il regolamento stesso prevede che alcuni dei servizi elencati siano riferiti soltanto alla parte relativa alla trasparenza finanziaria dei porti. Per quanto riguarda l'accesso al mercato dei servizi, il regolamento stesso esclude l'applicazione delle sue disposizioni relative alla prima parte (accesso al mercato) ai seguenti servizi: movimentazione delle merci, servizi passeggeri e pilotaggio. Per molti servizi il regolamento non si applica.
- 3) per i servizi portuali per i quali si applica la prima parte del regolamento (accesso al mercato) il regolamento lascia ampi margini di autonomia agli stati membri, sembra una direttiva. "Gli stati membri devono garantire un libero accesso al mercato e una concorrenza nella fornitura dei servizi portuali però se necessario gli stati membri possono introdurre delle restrizioni al mercato su basi non discriminatorie, trasparenti, eque". La normativa italiana, la legge di riforma portuale, tutto sommato oggi sembrerebbe pienamente conforme a questo regolamento.



Gli Aeroporti.

Fanno parte del cosiddetto demanio eventuale (possono esserci aeroporti privati).

Per quanto riguarda il regime proprietario degli aeroporti possiamo distinguere quattro tipologie:

- 1) Aeroporti privati: possono essere costruiti e realizzati su autorizzazione dell'ENAC (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, il più importante ente italiano per quanto riguarda il governo, la vigilanza sugli aeroporti). ENAC accerta i requisiti di questi aeroporti e ne regola l'esercizio.
- 2) Aeroporti militari che fanno parte del demanio aeronautico militare. Seguono regole tutte loro.

Aeroporti civili, si dividono in due tipologie:

- 3) Aeroporti civili di interesse internazionale e nazionale.
- 4) Aeroporti regionali, di rilevanza locale, di proprietà di enti pubblici territoriali.

Diversamente dai porti, gli aeroporti sono stati classificati nel 2015 nel seguente modo: 10 bacini di traffico, per esempio, nord-ovest, nord-est ecc. Nell'ambito di ciascuno di questi bacini sono stati identificati aeroporti di interesse nazionale, per esempio, nel bacino nord-ovest troviamo Linate, Malpensa, Torino, Bergamo, Brescia, Cuneo e Genova. Nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale, la sottocategoria sono i cosiddetti aeroporti di particolare rilevanza strategica. Sempre nel nord-ovest troviamo Malpensa e Torino. Nell'ambito degli aeroporti di particolare rilevanza strategica troviamo i cosiddetti gate internazionali, Malpensa, Fiumicino.

Gestione degli aeroporti. Esistono 3 tipi di gestione aeroportuale.

- 1) Gestioni aeroportuali totali sulla base del codice della navigazione, riformato nel 2005-2006.
- 2) Gestione aeroportuale ad esaurimento, precedenti al 2015.
- 3) Gestione diretta.

1. Gestioni aeroportuali totali sulla base del codice della navigazione.

L'aeroporto viene gestito da una società di gestione aeroportuale. L'aeroporto è un'infrastruttura che per le sue caratteristiche così come il porto richiede una gestione unitaria (monopolio naturale). Questo monopolio naturale trova riscontro e conferma in un monopolio legale perché è la legge stessa che prevede un'unica società. Differenza con i porti: i porti li gestisce un ente pubblico (scelto dal legislatore), qui invece è una società (mancando concorrenza nel mercato la legge prevede una concorrenza per il mercato per cui l'unica società di gestione aeroportuale viene scelta mediante una gara pubblica, chi può partecipare? Società italiane, società comunitarie, società extracomunitarie, purché però abbiano una sede secondaria in Italia e

Accesso al mercato

L'accesso al mercato riguarda: (1) il trasporto marittimo, (2) il trasporto aereo, (3) il trasporto stradale e (4) il trasporto ferroviario.



Il trasporto marittimo.

Il trasporto marittimo costituisce un'eccezione rispetto alle altre modalità perché per accedere al mercato del trasporto aereo ferroviario e stradale è necessario che l'impresa di trasporto ottenga una licenza, che attesti i requisiti dell'impresa. Nel trasporto marittimo invece non è prevista una licenza, per poter accedere occorre che la nave, il mezzo di trasporto, sia registrato. Ogni nave deve essere iscritta nel registro di un determinato stato e questa registrazione fa sì che la nave possa inalberare la bandiera di quel paese. In Italia si distinguono due diritti di navi: navi maggiori (dette anche alturiere, sono iscritte in un registro che prende il nome di registro delle matricole e navi minori (dette anche costiere, sono iscritte in appositi registri tenuti dall'autorità marittima). Per potersi iscrivere in un registro sono necessari due presupposti:

- La nave dev'essere individuata; l'individuazione avviene sulla base della stazza della nave (capacità volumetrica interna, in tonnellate): le navi maggiori sono individuate con un nome, le navi minori sono individuate con un numero.
- Nazionalità della nave. La nave è divisa in 24 carati uguali (parti ideali di suddivisione della nave). Una nave risponde ai requisiti di nazionalità italiana se più di 12 carati appartengono a persone fisiche o giuridiche o a enti pubblici italiani o anche comunitari.

L'iscrizione nel registro consente l'abilitazione alla navigazione e di esibire la bandiera italiana. La registrazione della nave crea tra la nave e lo stato del registro il cosiddetto Genuine Link: legame sostanziale che collega la nave allo stato di bandiera. Lo stato esercita sulla nave la sua giurisdizione, può applicare sulla nave tutte le sue leggi. Allo stesso tempo lo stato garantisce che questa nave rispetti tutti gli standard di sicurezza previsti dalle convenzioni internazionali che lo stato ha ratificato. Il rispetto di questi requisiti determina l'attitudine alla navigazione. Quindi abilitazione alla navigazione è solo il fatto di essere iscritta, l'attitudine alla navigazione è il possesso dei requisiti di sicurezza che consentono alla nave di navigare.

- ❖ **Traffici marittimi internazionali.** Partono da un principio di libertà dei mari e di libertà di commercio per cui una nave con la sua bandiera può liberamente navigare e svolgere attività commerciali. Nel corso degli anni tra i vari stati capolinea delle rotte di traffico sono stati stipulati degli accordi bilaterali volti a ripartirsi le quote di traffico. L'Unione Europea è intervenuta stabilendo un divieto di questi accordi restrittivi della concorrenza. Quando si parla di traffici internazionali bisogna distinguere due mercati: (1.) Mercato dei traffici tramp (2.) Mercato dei traffici di linea.

1. Mercato dei traffici tramp.

Su domanda, è la nave che parte in maniera spot a una data e giorno prestabilito perché c'è una domanda adeguata (crociere). È il mercato più concorrenziale, la nave parte solo quando domanda e offerta si incrociano. Se il mercato è concorrenziale non servono tante regolamentazioni, non ci sono disfunzioni del mercato.

2. Mercato dei traffici di linea.

Più regolare, per cui per esempio, la nave compie sempre periodicamente quella determinata rotta (traghetti) e non importa se sono pieni, partono comunque, a prescindere dalla domanda. Crea un po' di problemi, può succedere che prevalga l'offerta sulla domanda. La linea si caratterizza per il fatto che si crea concorrenza sui prezzi, quando l'offerta prevale i prezzi diminuiscono. Conseguenza: abbassamento eccessivo porta al rischio

Tipo di contratto	Parti	Corrispettivo	Prestazione	Particolarità
Locazione	Locatore - proprietario	Canone	Consegna di una nave (<i>locatio rei</i>)	Il conduttore dispone materialmente della nave e assume la veste di armatore
	Conduttore - armatore			
Noleggio a viaggio o Noleggio a tempo	Noleggiante – armatore	Nolo	Messa a disposizione di una nave per il compimento di viaggi (<i>locatio operis</i>)	Il noleggiante si impegna a compiere viaggi, ma generalmente non assume responsabilità per danni al carico
	Noleggiatore			
Trasporto	Vettore	Prezzo del trasporto	Trasferimento di merci mediante una nave (<i>locatio operis</i>)	Il vettore si impegna a trasferire merci da un porto ad un altro assumendosi la responsabilità per i danni al carico
	Caricatore			

Il contratto di Locazione è il contratto con cui una parte, definita locatore, consegna una nave alla controparte, definita conduttore, per un dato periodo di tempo, dietro il pagamento di un corrispettivo che è definito come canone. Il locatore è il proprietario della nave che consegna la nave al conduttore che è l'armatore. Può accadere che il proprietario della nave sia anche armatore. Con il contratto di locazione si ha la scissione della figura del proprietario, locatore, con la figura dell'armatore, conduttore. La prestazione è la consegna della nave. Il contratto di locazione si inquadra nei contratti di *locatio rei*. Peculiarità: la scissione proprietario-armatore e la consegna della nave.

Il contratto di noleggio può essere definito come il contratto con cui una parte, il noleggiante, mette a disposizione di un'altra parte, il noleggiatore, una nave dietro il pagamento di un corrispettivo che prende il nome di nolo, per compiere uno o più viaggi predeterminati oppure un numero di viaggi da definirsi in un certo periodo di tempo. Il noleggio si distingue in due tipologie: noleggio a tempo e noleggio a viaggio. Nel noleggio a viaggio, i viaggi sono predeterminati. Nel noleggio a tempo la nave viene noleggiata per un certo periodo di tempo. Il noleggiante, quindi, non consegna materialmente la nave, il noleggiante si impegna a compiere dei viaggi a favore del noleggiatore. Quindi l'armatore sarà il noleggiante. Il noleggiante si impegna a compiere viaggi ma non si assume la responsabilità dei danni al carico. Obbligazione di viaggio, non di spostamento di merce. La prestazione non è la consegna di una cosa, ma è un servizio, quindi si parla di *locatio operis*.

Il contratto di trasporto non è di acquisizione del mezzo. Viene definito come quel contratto mediante il quale una parte, chiamata vettore, si impegna con la sua nave dietro il pagamento di un corrispettivo, detto prezzo del trasporto, a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro, sotto richiesta del caricatore. La prestazione è il trasferimento di merci, *locatio operis*. La peculiarità è data dal fatto che il vettore si impegna a trasferire merci, assumendosi la responsabilità dei danni al carico.

In concreto questi contratti possono essere combinati in modo diverso. L'ipotesi più articolata si realizza quando il proprietario della nave decide di darla in locazione. Il conduttore ha la nave a disposizione e decide di darla in noleggio, diventando noleggiante. Il noleggiatore potrebbe decidere di trasferire merce altrui, diventando vettore. In alternativa, il proprietario invece che dare la nave in locazione potrebbe darla in noleggio, diventando noleggiante. Senza il contratto di locazione, il proprietario è anche noleggiante,