

SECONDA PARTE DEL CORSO

L'accesso al mercato di trasporto stradale

È la modalità di trasporto più flessibile e in alcuni casi è visto come il più preferibile, presentando ovviamente criticità (è una modalità molto inquinante, comporta possibili congestioni, eccesso di offerta e di concorrenza soprattutto nel trasporto di cose). Ciò richiede interventi pubblici, con numerosi interventi normativi sia comunitari sia nazionali. In ambito nazionale il settore è molto frammentato e disorganico. Riguardo il trasporto stradale si deve distinguere:

- Trasporto di cose (autotrasporto).
- Trasporto di persone.

Altra distinzione è:

- Trasporti internazionali tra UE e paesi extracomunitari.
- Trasporti intracomunitari.
- Trasporti di cabotaggio.

Terza distinzione è:

- Trasporti per conto terzi: svolti da un'impresa di trasporto su richiesta della clientela.
- Trasporti per conto proprio: un'impresa trasferisce propri beni per sé stessa.

Trasporto di persone e di cose tra UE e paesi extracomunitari

I relativi rapporti possono essere di diverso tipo:

1. Accordi bilaterali tra lo stato membro e il paese terzo.
2. Accordi stradali globali firmati da una parte da UE e stati membri e dall'altra dal paese terzo.
3. Accordi multilaterali ITF/CEMT: ITF sta per INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM, derivante dalla trasformazione della Conferenza europea dei ministri dei trasporti (CEMT). È un'organizzazione intergovernativa a cui partecipano circa 40 stati, per lo più UE ma non solo (Svizzera).

Si individua un numero di autorizzazioni al trasporto stradale, distribuite poi alle imprese stradali degli stati partecipanti all'accordo. Possono durare 1 anno (autorizzazioni verdi, sono verdi di colore) o 30 giorni dall'inizio del viaggio (gialle), riguardano i singoli veicoli e vanno tenute a bordo.

Non sono trasferibili da un veicolo all'altro ed essi devono essere almeno di categoria Euro 4. Le autorizzazioni sono riconosciute da tutti gli stati partecipanti all'accordo, consentono al veicolo autorizzato di svolgere viaggi internazionali tra gli stati partecipanti e consentono in modo abbastanza limitato anche la possibilità di cabotaggi consecutivi (deve esserci una tratta internazionale).

Il numero di autorizzazioni è predeterminato per limitare l'inquinamento.

Trasporti intracomunitari di persone e cose

Negli anni si ha avuta una liberalizzazione comunitaria. Negli anni '60 erano regolati da accordi bilaterali tra singoli stati membri. Si passò poi ad una disciplina comunitaria basata su un sistema di autorizzazioni ai singoli veicoli fissate nel numero massimo.

Nel tempo il numero di tali autorizzazioni è aumentato e quindi anche il numero di veicoli circolanti, iniziando a liberalizzare il settore, e nel 1993 si arrivò all'eliminazione di questi contingenti. Da allora l'accesso al mercato dei trasporti stradali è stato liberalizzato, per cui salvo alcuni limiti dipende solo da requisiti soggettivi delle imprese di trasporto. Si hanno vincoli qualitativi.

Negli anni ci sono stati diversi testi normativi comunitari che gradualmente hanno liberalizzato il settore e oggi vi sono 3 regolamenti comunitari (1071-1072-1073/2009).

Regolamento 1071/2009 sui requisiti soggettivi per chi intende essere trasportatore di persone o cose

Si tratta di requisiti minimi, lasciando agli stati membri la possibilità di introdurne altri più stringenti. Si introducono due figure particolari:

- **Gestore dei trasporti interno**: è una persona fisica residente in UE e dirige in modo effettivo e continuativo l'attività di trasporto di un'impresa con cui ha un effettivo legame (il proprietario, un direttore, un azionista...). Deve avere requisiti di onorabilità (no condanne) e capacità professionale. Nel caso nell'impresa non si trovi un soggetto di questo tipo, deve dotarsi di un gestore dei trasporti esterno.
- **Gestore dei trasporti esterno**: vincolato all'impresa da contratto. Può dirigere al massimo 4 imprese di trasporto con al massimo 50 veicoli complessivi. Il regolamento prevede la possibilità per gli stati membri di imporre vincoli più restrittivi, e l'Italia ha previsto che possa dirigere 1 sola impresa di trasporto.

I requisiti soggettivi sono alcuni:

- A. **Requisito di stabilimento**: l'impresa di trasporto deve essere stabilita in uno stato membro, cioè avere la sede operativa in uno stato comunitario; deve inoltre disporre (proprietà, locazione, noleggio...) di veicoli immatricolati in uno stato membro e messi in circolazione rispettando le norme comunitarie.
- B. **Requisito di onorabilità**: non si deve aver subito condanne o sanzioni per infrazioni gravi alla normativa sull'autotrasporto (in materia di tempi di guida e di riposo, sui pesi massimi dei veicoli, sicurezza soprattutto per merci pericolose).
- C. **Capacità finanziaria**: l'impresa deve avere un capitale minimo e delle riserve minime.
- D. **Capacità professionale**: chi gestisce l'impresa deve avere conoscenze sulla normativa specifica, comprovate da esame. La normativa nazionale specifica meglio il contenuto delle informazioni richieste, le modalità di esame e di rilascio dell'idoneità professionale.

In Italia il MIT tiene un elenco elettronico di tutti i soggetti che le hanno ottenute.

Questi requisiti sono accertati al momento della richiesta di accesso al mercato e periodicamente. Al venir meno, l'autorizzazione a svolgere il trasporto può essere sospesa o revocata.

L'Italia prevede ulteriori condizioni:

- **Massa complessiva dei veicoli**: nel caso di veicoli di massa complessiva >3.5 tonnellate trova applicazione il regolamento 1071/2009, mentre per masse complessive tra 1.5 e 3.5 tonnellate si è deciso di estendere l'applicazione del regolamento stesso (che di per sé sarebbe applicato solo se <3.5 tonnellate).
- **Iscrizione in un albo provinciale tenuto dalla Motorizzazione Civile** del territorio sede dell'impresa. Per iscriversi, in caso di veicoli di massa <1.5 tonnellate, è richiesto solo il requisito di onorabilità. Per masse superiori sono richiesti anche gli altri, in particolare sulla capacità professionale, nel caso di veicoli tra 1.5 e 3.5 di massa complessiva, si richiede la frequenza di un corso di formazione autorizzato dal Ministero, mentre per masse superiori serve anche superare un esame.
- **Iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN)**, tenuto dal MIT, solo se massa complessiva >1.5 tonnellate.
- **Parco veicolare**, per cui se si intende utilizzare veicoli di massa >1.5 tonnellate, si deve rispettare una di queste condizioni: acquistare per cessione di azienda un'altra impresa di trasporto che ha cessato attività utilizzando il relativo parco veicoli; acquistare tutto il parco

veicolare di un'impresa cessante attività purché sia almeno EURO 5 e la massa complessiva sia di almeno 80 tonnellate; creare una nuova impresa immatricolando almeno 2 veicoli di categoria almeno EURO 5; partecipare a un consorzio di imprese di trasporto che abbiano veicoli almeno EURO 5 e almeno 80 tonnellate complessive.

Se la massa è inferiore a 1.5 tonnellate l'accesso è libero.

Il legislatore italiano ha introdotto questi vincoli non previsti a livello comunitario, pur consentiti: perché? Si ha avuta maggiore attenzione per l'ambiente, anche se vincoli più severi potrebbero creare difficoltà in ambito di concorrenza con autotrasportatori di paesi UE che non hanno tali vincoli.

Regolamento 1072/2009 sull'accesso al mercato di trasporto stradale di cose

-La licenza comunitaria: è rilasciata a imprese stabilite in uno stato membro dall'autorità competente in quello stato, in Italia il MIT.

È riconosciuta in tutti gli stati membri e attribuisce il diritto a svolgere trasporto stradale intracomunitario e a transitare in uno stato membro ad un veicolo che parte da uno stato membro ed è diretto in uno stato extracomunitario. A certe condizioni si ha diritto anche a cabotaggio, solo a titolo temporaneo.

Sono esentati da tale licenza: trasporti postali, di veicoli danneggiati, di medicinali.

Per ottenere la licenza il MIT verifica il possesso di tutti i requisiti visti prima e la licenza è rilasciata a una determinata impresa richiedente e non è cedibile. Va restituita al Ministero se l'attività cessa e in base al regolamento dura non oltre dieci anni, rinnovabile. In Italia la durata massima è cinque anni. L'originale della licenza va conservato presso la sede dell'impresa, mentre una copia certificata va tenuta a bordo di ogni veicolo. Venendo meno i requisiti, la licenza può essere sospesa, revocata o non rinnovata.

-Attestato di conducente: è richiesto se l'impresa di trasporto utilizza conducenti extracomunitari. È personale e non trasferibile e attesta che verso il conducente extracomunitario sono applicate le norme comunitarie sulla formazione e sul lavoro.

È rilasciato dalla Direzione Provinciale del lavoro, competente per territorio, dove ha sede l'impresa di trasporto o dove si trova la sede operativa dove è impiegato il conducente.

Secondo la normativa comunitaria deve durare massimo 5 anni, mentre in Italia ha la stessa durata del permesso di soggiorno a condizione che questo duri meno di 5 anni.

L'originale è dato al conducente stesso mentre una copia è conservata presso la sede dell'impresa. Se mancano i requisiti necessari l'attestato non è rilasciato o rinnovato. In caso di grave violazione della normativa da parte del conducente, può essere sospeso o revocato. Annualmente almeno il 20% degli attestati va controllato.

Il cabotaggio

È consentito a imprese di trasporto comunitarie in possesso della licenza ed eventualmente anche dell'attestato di conducente. Esiste quindi una riserva comunitaria (non può essere svolto da imprese stradali extracomunitarie), ma incontra un limite di temporaneità.

Il regolamento fornisce i presupposti per cui è possibile il cabotaggio:

1. È possibile solo il cabotaggio consecutivo con provenienza o destinazione uno stato comunitario o extracomunitario.
2. Entro 7 giorni il veicolo deve rientrare nel paese di provenienza e al massimo possono essere svolti 3 viaggi di cabotaggio. Il veicolo inoltre può svolgere cabotaggio in 3 paesi col vincolo che comunque l'intero periodo non superi 7 giorni. È possibile combinare i viaggi in diversi modi, purché questi vincoli siano rispettati.

Svolgendo tali viaggi, si pone il problema della legge applicabile: il veicolo deve rispettare le norme dello stato ospitante circa i pesi e dimensioni del veicolo, i tempi di guida e di riposo e le misure di sicurezza nel trasporto di sostanze pericolose. Non è obbligato a rispettare le norme sui prezzi.

Vediamo il [sistema tariffario dell'autotrasporto in Italia](#).

Esse sono state spesso oggetto di regolamentazione, essendo un settore molto concorrenziale. Un'eccessiva riduzione delle tariffe porta problemi di sicurezza e problemi alle piccole imprese in particolare.

Perciò negli anni '70 è stato creato il sistema delle tariffe a forcilla: lo Stato fissava due tariffe, una minima e una massima. Le imprese avevano libertà di scelta della tariffa entro questo range.

Nel 2005 il legislatore comunitario ha imposto l'obbligo di libertà tariffaria nell'autotrasporto. Ciò ha creato difficoltà, risolvendo i problemi di cui sopra. Nel 2008 a livello italiano si era deciso che, pur mantenendo un principio di libertà tariffaria, le tariffe dovessero essere tali da coprire i costi minimi di esercizio (costi di manutenzione e sicurezza...). Tali costi erano individuati da un osservatorio composto dai rappresentanti delle imprese di trasporto e degli utenti.

Nel 2014 la Corte di giustizia UE ha stabilito che il sistema di copertura fosse in contrasto con le norme antitrust del TFUE, perché ha ritenuto che la fissazione dei minimi violasse il divieto comunitario di accordi restrittivi della concorrenza. Ciò perché nell'osservatorio c'erano i rappresentanti delle imprese, portati a fissare i minimi tenendo conto anche di adeguati profitti.

Nel 2015 si emana una legge che prevede che i prezzi dell'autotrasporto siano liberi, ma da fissare tenendo conto di principi di adeguatezza in materia di sicurezza e sociale. È un'espressione molto ampia: la libertà tariffaria non può essere assoluta ma va considerato il problema della sicurezza. La normativa non precisa però come si possa tenere conto della sicurezza, è un po' generica e incerta.

[Regolamento 1073/2009 sul trasporto stradale di persone mediante autobus](#)

Riguarda

1. Trasporti intracomunitari con veicoli idonei al trasporto di più di nove persone incluso il conducente.
2. Transito in uno stato membro quando il veicolo è diretto verso un paese extra-UE.
3. Trasporti di cabotaggio a titolo temporaneo.

I trasporti stradali di persone mediante autobus sono divisi in tre tipologie:

- A. Servizi regolari con frequenze, itinerari e fermate predefinite.
- B. Servizi specializzati nel trasporto di una certa categoria di persone come lavoratori o studenti.
- C. Servizi occasionali non regolari, come l'autobus noleggiato da un'agenzia di viaggi per un gruppo di clienti.

Le condizioni di accesso al mercato sono alcune:

- L'impresa deve soddisfare i requisiti previsti dal regolamento 1071/2009.
- Rispetto della normativa comunitaria in materia di conducenti e veicoli (pesi, tempi di guida e di riposo, velocità...).
- Licenza comunitaria, rilasciata dal MIT. È nominativa e non trasferibile. L'originale va tenuto presso la sede dell'impresa, mentre una copia certificata si trova a bordo veicolo. In Italia dura massimo 5 anni, anche se il regolamento prevederebbe massimo 10. Accerta il possesso dei requisiti soggettivi ed è sospesa o revocata se vengono meno.

Nel trasporto di persone non è previsto l'attestato del conducente. Inoltre, per accedere al mercato a seconda del diverso tipo di servizio svolto servono autorizzazioni differenti: per il trasporto regolare è necessaria un'autorizzazione rilasciata dall'autorità competente dello stato membro di partenza in

accordo con l'autorità competente del paese membro di arrivo (in Italia MIT). Questa autorizzazione contiene indicazioni sul tipo di servizio svolto, sui luoghi di partenza e di arrivo, sull'itinerario, sulle fermate e orari. Consente di svolgere il servizio in tutti i paesi interessati dalla linea. Dura non oltre cinque anni rinnovabile. L'originale del documento è tenuto nella sede dell'impresa e una copia va tenuta a bordo veicolo. Venendo meno i requisiti di ottenimento della licenza, viene meno anche l'autorizzazione.

Nei servizi specializzati non serve autorizzazione se le caratteristiche del viaggio svolto sono indicate in un contratto stipulato tra impresa di trasporto e committente. Una copia va tenuta a bordo veicolo.

Per i servizi occasionali non è richiesta autorizzazione, ma basta il cosiddetto foglio di viaggio, indicante le caratteristiche del viaggio, come luogo di partenza, itinerari, fermate, luogo di arrivo.

In merito al cabotaggio, può essere svolto da imprese di trasporto comunitarie in possesso di licenza comunitaria (riserva comunitaria). Le imprese comunitarie possono svolgere cabotaggio di servizi regolari, specializzati e occasionali.

Deve trattarsi però di cabotaggio a titolo temporaneo ma, diversamente dall'autotrasporto, il regolamento è abbastanza generico e non precisa cosa si intenda per temporaneità del cabotaggio. Questa mancanza può creare problemi interpretativi/applicativi e potrebbe accadere che nei vari stati membri si applichino condizioni diverse per il cabotaggio stradale di persone, con possibili alterazioni della concorrenza. Resta comunque fermo il principio che anche in questo caso il veicolo che svolge cabotaggio deve rispettare tutte le norme dello stato ospitante circa non solo dimensioni dei veicoli, tempi di guida/riposo, ma anche quelle particolari legate a trasporti di persone previste nello stato dove svolge cabotaggio.

L'accesso al mercato di trasporto ferroviario

Questa modalità è molto rispettosa dell'ambiente e quindi la si vorrebbe potenziare.

È però molto poco flessibile e spesso non appare la migliore per l'utenza.

Inoltre, storicamente è sempre stata gestita dallo Stato tramite un'unica impresa nazionale.

A livello comunitario negli anni '90 si è avviato un processo di liberalizzazione, ma questo percorso è stato più lungo e complesso rispetto ad altre modalità e solo di recente si è giunti (almeno formalmente) ad una totale liberalizzazione. Negli anni 2000 il legislatore comunitario ha emanato diverse direttive volte alla liberalizzazione del settore, spesso riviste per aggiungere più gradi di liberalizzazione, confluite nel primo, secondo e terzo pacchetto ferroviario.

La direttiva 34/2012 ha raggruppato le norme sull'accesso al mercato di questa modalità. È stata modificata radicalmente nel 2016 dal quarto pacchetto ferroviario, arrivando all'assetto attuale.

Ad oggi il mercato è aperto alle imprese ferroviarie comunitarie a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, che abbiano certe caratteristiche:

1. Sede in Italia.
2. L'impresa di trasporto ferroviaria deve essere separata dall'impresa che gestisce la rete.
Il modello italiano solleva alcune criticità in quanto il gestore e il prestatore dei servizi appartengono alla stessa holding.
3. Serve avere un patrimonio, un bilancio e una contabilità distinti da quelli statali e degli enti pubblici territoriali. Non implica che non possano essere strutture pubbliche.

Al momento sono esercitabili i seguenti servizi:

- a) Trasporti ferroviari intracomunitari e di cabotaggio di merci: sono stati i primi a essere liberalizzati, perché non sono particolarmente critici.
- b) Trasporti ferroviari intracomunitari e di cabotaggio di persone: i trasporti intracomunitari di persone sono stati liberalizzati piuttosto presto, mentre più criticità si sono avute nel trasporto nazionale di persone perché gli stati membri hanno opposto maggiore resistenza

al cambiamento, essendovi forte interesse pubblico. Nel terzo pacchetto infatti era stato liberalizzato solo il cabotaggio ferroviario consecutivo ed era stato previsto che, se in una certa tratta fosse stata presente un'impresa ferroviaria gravata da oneri di pubblico servizio, il gestore della rete avrebbe potuto vietare ad imprese concorrenti le fermate intermedie. Col quarto pacchetto è liberalizzato anche il cabotaggio non consecutivo, pur essendo ancora consentito ad ART di porre vincoli all'accesso al mercato ferroviario ad imprese concorrenti per tutelare l'equilibrio economico di imprese gravate da oneri di pubblico servizio.

Per accedere al mercato ferroviario serve la licenza comunitaria, richiedibile da imprese ferroviarie italiane o comunitarie con sede in Italia. È rilasciata dal MIT entro 90 giorni dalla richiesta motivando eventualmente le ragioni per cui non la si intende rilasciare. La finalità è un controllo qualitativo delle imprese ferroviarie richiedenti (non quantitativo).

I requisiti soggettivi sono:

- a) Onorabilità, ovvero assenza di condanne.
- b) Capacità finanziaria, dimostrando di poter rispettare i propri impegni ferroviari per almeno 12 mesi.
- c) Idonee competenze professionali con un'organizzazione interna efficiente. La competenza professionale si presume se l'impresa dispone del Certificato di sicurezza.
- d) Copertura assicurativa per eventuali danni a passeggeri, bagagli, merci e terzi.

La licenza vale in territorio comunitario a tempo indeterminato, ma almeno ogni cinque anni od ogni volta in cui si ha necessità va riesaminata.

La licenza è sospesa o revocata se vengono meno i requisiti necessari. Il MIT può rilasciare una licenza provvisoria di durata inferiore a sei mesi se ci sono problemi di capacità finanziaria dell'impresa, a patto che non incidano sulla sicurezza.

Può essere sospesa o revocata se l'attività non ha inizio o se è sospesa per oltre sei mesi dal rilascio, garantendo un effettivo svolgimento del servizio.

Va confermata se si hanno modifiche strutturali nell'impresa di trasporto (fusioni, acquisizioni), e rivista in caso di cambiamenti rilevanti nell'attività svolta.

Il Certificato di sicurezza è rilasciato da ANSFISA, prima da RFI SPA col rischio di conflitti di interesse. Attesta la conformità dell'impresa ferroviaria alla normativa sui requisiti tecnico-operativi, tali da consentirle di operare in sicurezza sulla rete e accerta il possesso di adeguato personale e materiale rotabile.

Il certificato può riferirsi a tutta la rete italiana o parte di essa, dura cinque anni rinnovabile ed è rivisto se cambiano le condizioni di rilascio ed è sospeso o revocato se vengono meno i requisiti.

Altro documento è il Contratto di utilizzazione dell'infrastruttura, firmato da impresa ferroviaria e gestore della rete. Definisce le modalità con cui l'impresa può operare sulla rete previa il pagamento di un canone. Le condizioni di utilizzo della rete devono essere trasparenti, non discriminatorie e indicate nel PIR, su controllo di ART.

Questi documenti sono necessari ma non sufficienti.

Capacità e tracce ferroviarie

La traccia è il diritto per un treno di circolare su una tratta in un certo giorno a una certa ora. Le capacità ferroviarie sono invece tutte le tracce possibili su quella rete ferroviaria, è il potenziale di programmazione di tutte le tracce orarie.

Sono assegnate da RFI SPA. Il rischio è di scarsa neutralità nell'assegnazione, ma è anche vero che il gestore della rete è il soggetto più competente. Il legislatore vuol fare in modo che operi in modo più trasparente e non discriminatorio possibile, evitando differenze di nazionalità nel trattamento delle imprese. Sono previste regole per l'assegnazione, da indicare nel PIR, in base a criteri di ART:

- A. Il gestore deve predisporre un orario di servizio, in cui si indicano tutti i movimenti dei treni. Si deve tener conto delle varie richieste di tracce e capacità ferroviarie, che possono essere di diverso tipo:
- I. Richieste di tracce per periodi che al massimo sono pari a quello dell'orario di servizio: ad esempio i trasporti di linea, già prestabiliti per un certo periodo.
 - II. Richieste di capacità dell'infrastruttura: hanno durata superiore a quella dell'orario di servizio. Tra impresa ferroviaria e gestore è stipulato un accordo quadro con cui l'impresa prenota una certa capacità senza già indicare le tracce. In seguito, il gestore si accorderà sulle tracce vere e proprie. È assegnata in base a criteri indicati nel PIR e definiti da ART, col fine di non avvantaggiare troppo l'impresa storica, tant'è che nel PIR va indicata la capacità massima assegnabile, ovviamente inferiore alla capacità totale della rete. Dura 5 anni, estendibile se l'impresa dimostra di effettuare idonei investimenti o se gravata da oneri di pubblico servizio.
 - III. Singole tracce ad hoc per far circolare a spot un treno su una tratta.
Raccolte queste richieste si cerca di conciliare e costruire l'orario di servizio, tenendo presente:
 - a. Tracce da riservare che potrebbero chiedere imprese che svolgono servizi internazionali.
 - b. Tracce per la manutenzione ordinaria.
- B. Richieste coincidenti saranno conciliate con criteri indicati nel PIR. Se non riesce a conciliare, il gestore dichiara che l'infrastruttura ferroviaria è saturata: il gestore avvierà un'analisi di capacità dell'infrastruttura entro 6 mesi per capire i motivi di saturazione e i conseguenti rimedi, e avrà altri 6 mesi per preparare un piano di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria.
- C. Il gestore può stabilire che alcune parti dell'infrastruttura siano considerate come specializzate per certi tipi di traffico, menzionandolo nel PIR, consultando le parti interessate e garantendo servizi alternativi (non incisione sul diritto alla mobilità ad esempio). Le tracce riguardanti infrastrutture specializzate avranno la priorità nella distribuzione.

Esistono poi regole di uso delle tracce, per cui sono revocate in caso di mancato uso. Nel PIR è indicata una quota minima di utilizzo. Infine, si hanno regole in caso di problemi legati a perturbazioni, motivi tecnici o incidenti: il gestore revoca le tracce assegnate alle varie imprese ferroviarie ma predispone immediatamente un piano di intervento per sanare la situazione, riassegnando poi le tracce ritirate.

Il quarto pacchetto ferroviario introduce l'obbligo per le imprese ferroviarie a predisporre e a trasmettere al gestore della rete un piano strategico di assistenza ai passeggeri per questi casi.

Il passaggio di tracce tra imprese

C'è assoluto divieto di trasferimento delle tracce da un'impresa ferroviaria a un'altra. Qualsiasi trasferimento è nullo e l'impresa non potrà più ottenere la medesima traccia nell'orario di servizio successivo (perde la possibilità di richiederla).

I trasporti ferroviari passeggeri di interesse pubblico

Anche in questo caso si ha necessità di garantire continuità territoriale. Certi tipi di servizi ferroviari (locali, nazionali e internazionali) sono considerati di interesse pubblico. Lo Stato interviene per garantire la regolarità del servizio, la frequenza, la capacità e per determinare le tariffe affinché siano accessibili per l'utenza. Bisogna distinguere:

- Servizi ferroviari di interesse pubblico internazionali e nazionali: la fonte normativa è un regolamento del 2007, che dispone che questi servizi possono essere affidati in via esclusiva

a un'unica impresa ferroviaria, mediante la firma di un contratto di pubblico servizio. Il contratto deve indicare gli obblighi di pubblico servizio, le tratte interessate, l'ammontare dell'eventuale compenso che lo Stato corrisponde all'impresa ferroviaria per coprire le perdite derivanti da tali obblighi e infine le caratteristiche/natura dei diritti esclusivi in capo all'impresa ferroviaria.

Questi contratti devono durare massimo 15 anni, ma la durata può anche essere minore se il contratto è stato affidato direttamente a un'impresa senza gara pubblica.

Il regolamento del 2007 prevede che dal 3 dicembre 2019 le modalità di affidamento del contratto di pubblico servizio siano le seguenti:

1. Il servizio può essere svolto con una gestione in economia dall'autorità locale competente (come la Regione). Si ha gestione con affidamento in house, senza gara, ad un operatore interno all'autorità o a un'impresa ferroviaria totalmente controllata dall'autorità. È consentito solo se la normativa nazionale lo prevede.
 2. Affidamento diretto del servizio ad un'impresa ferroviaria terza: deve essere previsto nella normativa nazionale. Tale affidamento diretto dovrebbe essere comunque un'eccezione, non il criterio principale, tanto che il regolamento elenca dei casi tassativi dove è possibile l'affidamento diretto:
 - a) Circostanze eccezionali, come la modifica del contratto di servizio di trasporto per ottimizzare la prestazione dei servizi. Non è un'ipotesi così eccezionale.
 - b) Il contratto di pubblico servizio ha un valore minore di 7.500.000€.
 - c) I servizi ferroviari relativi a quel contratto sono inferiori a 500.000km/anno.
 - d) Se si riferisce a tratte particolari per dimensioni, caratteristiche, complessità.
 - e) Ogni volta che sia finalizzato a migliorare la qualità dei servizi ferroviari.Le ipotesi di affidamento diretto consentite dal regolamento comunitario, se previste dalla legge nazionale, sono tante, e si rischia che prevalgano sull'affidamento mediante gara.
 3. Affidamento del servizio ferroviario di interesse pubblico mediante gara: questo dimostra la difficoltà di liberalizzare completamente il settore ferroviario, tanto che in Italia la maggior parte dei servizi ferroviari di interesse pubblico è stata affidata direttamente a Trenitalia SPA.
- Servizi ferroviari di interesse pubblico locali: sono disciplinati da un decreto legislativo del 1997 che ha conferito alle regioni il compito di procedere all'affidamento di tali servizi. Le regioni possono delegare il compito a province e comuni. Negli anni si sono avuti vari interventi normativi per ritardare nel tempo l'affidamento del servizio ferroviario mediante gara.

Quali sono gli ostacoli ad una concreta liberalizzazione?

- 1- La struttura della rete ferroviaria: su un binario può circolare un treno per volta. Non consente una concorrenza da questo punto di vista.
- 2- La diversa attrattività delle tratte ferroviarie: un'impresa ferroviaria, ragionando in termini imprenditoriali, preferirà le percorrenze internazionali/nazionali, è proprio qui che si ha maggiore concorrenza.
- 3- Nessuna impresa ferroviaria, se non onerata e sovvenzionata dallo stato, si occupa dello svolgimento di tratte locali e regionali che spesso si rischia di operare in perdita.
- 4- Nei trasporti ferroviari internazionali (tra uno stato e un altro) manca ancora una completa uniformità tecnica circa ad esempio le dimensioni delle gallerie, i sistemi di alimentazione elettrica dei treni, la segnaletica eccetera. L'UE da vari anni ha però emanato normative per

favorire la cosiddetta interoperatività ferroviaria, cioè per uniformare le modalità di svolgimento del servizio nei vari paesi.

- 5- Modalità di affidamento del servizio: la tendenza è all'affidamento diretto, non solo in Italia. Laddove siano svolte le gare, non sempre queste sono attraenti per le varie imprese perché spesso sono complesse, lunghe e talvolta vi si inseriscono clausole che di fatto favoriscono l'impresa storica (come caratteristiche tecniche o mezzi che ha solo Trenitalia, difficilmente reperibili sul mercato).
- 6- Un altro problema tipicamente italiano è quello della holding e del possibile conflitto di interessi tra RFI e Trenitalia, nell'ambito di FS SPA. L'ART è intervenuta spesso per sanzionare dei comportamenti scorretti da parte di RFI e Trenitalia, e ciò ha aiutato ad andare verso comportamenti più concorrenziali.

CONTRATTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Contratti di acquisizione della disponibilità del mezzo di trasporto

Sono contratti con cui un'impresa di trasporto acquisisce la disponibilità del mezzo. Si distingue:

- Acquisto della proprietà del mezzo: i mezzi di trasporto sono beni mobili registrati, iscritti a nome di un soggetto. Trovano disciplina nelle norme del C.C. regolanti i beni mobili registrati di qualunque genere. Queste norme sono superate dalle norme del CdN che regolano segnatamente navi e aerei. Sono per lo più derogabili dalla diversa volontà delle parti. In particolare, nel settore marittimo le norme sulla contrattualistica sono spesso derogabili, tant'è che esistono formulari di contratto elaborati da organizzazioni internazionali del settore, che sostituiscono la normativa essendo espressione della libertà di negoziazione delle parti. I modi di acquisto della proprietà di un mezzo sono 2:

- 1- Acquisto a titolo originario: presuppone assenza di un rapporto con un precedente proprietario. È un contratto di costruzione (di nave e aereo) ad esempio, disciplinato da poche norme del CdN in larga misura riferite ad aspetti pubblicistici, come le caratteristiche dei cantieri, dei controlli sulla costruzione...

Questi contratti sono di fatto regolati da modelli contrattuali e formulari.

- 2- Acquisto a titolo derivativo: presuppone che il mezzo sia già di proprietà di altro soggetto. È un contratto di compravendita del mezzo. Il CdN prevede poche norme sulla compravendita di nave/aeromobile. Tra esse ne va ricordata una sulla forma del contratto. Abbiamo due tipi di forma scritta: AD SUBSTANTIAM e AD PROBATIONEM. Nel primo caso se manca la forma scritta il contratto è nullo. Nel secondo il contratto di per sé non deve essere per forza in forma scritta, tuttavia la prova dell'esistenza del contratto deve avvenire per iscritto. Ad esempio, per chi viene in Università in autobus/treno il titolo per viaggiare è il biglietto, una prova scritta per dimostrare l'esistenza di un contratto verbale.

Il CdN prevede la forma scritta AD SUBSTANTIAM, mentre il CC disciplina la compravendita in generale dei beni mobili registrati comprendendovi anche i mezzi di trasporto terrestre, pur essendo questi contratti regolati da formulari, di cui il più noto è il SALE FORM, riguardante la compravendita della nave.

Un cenno sulla comproprietà dei mezzi: per lo stesso mezzo possono esservi più proprietari e quindi sono suddivisibili in varie parti: la nave è divisa in 24 carati uguali e il CdN contiene diverse norme regolanti la comproprietà navale e in particolare le delibere prese dai comproprietari (manutenzione ordinaria/straordinaria...), gli aeromobili sono divisi in parti diverse e i mezzi terrestri sono divisibili in parti uguali o diverse (se nulla è indicato, si presume in parti uguali). Il CC detta delle norme sulla comproprietà valevoli per tutti i beni in generale inclusi i mezzi di trasporto e definisce obblighi/responsabilità dei comproprietari.

- Acquisizione del godimento del mezzo: quello che segue è importantissimo!
Il CdN contiene un inquadramento dei cosiddetti contratti di utilizzazione della nave, che sono essenzialmente 3: il contratto di locazione, di noleggio e trasporto. Di questi solo la locazione rientra nei contratti di acquisizione della disponibilità del mezzo, mentre gli altri due saranno visti in seguito.

Contratto di locazione

La locazione è il contratto con cui una parte detta locatore consegna una nave alla controparte detta conduttore per un dato periodo di tempo, dietro pagamento di un corrispettivo detto canone. Il locatore è il proprietario della nave e la consegna alla controparte, l'armatore, cioè chi la gestisce assumendosene rischi e responsabilità.

Proprietario e armatore possono coincidere. Col contratto di locazione si ha la scissione della figura del proprietario-locatore con la figura dell'armatore-conduttore. Ciò avviene temporaneamente e dietro canone di locazione.

La prestazione del locatore è la consegna della nave al conduttore: si inquadra nei contratti di "locatio rei".

Alcune particolarità di questo contratto per l'acquisizione del godimento del mezzo sono la scissione proprietario/armatore e la consegna della nave.

Contratto di noleggio

È il contratto con cui una parte detta noleggiante mette a disposizione del noleggiatore una nave dietro il pagamento di un corrispettivo detto nolo per compiere uno o più viaggi predeterminati o un numero di viaggi da definirsi in un certo periodo di tempo. Si distingue tra noleggio a viaggio (i viaggi sono predeterminati) e noleggio a tempo (la nave è noleggiata per un certo periodo di tempo).

Il noleggiante non consegna la nave, ma si impegna a compiere dei viaggi a favore del noleggiatore. Il noleggiante è quindi anche armatore. La prestazione è un servizio, diversamente dalla locazione. Si parla infatti di "locatio operis".

La peculiarità è che in genere il noleggiante non si assume la responsabilità per danni al carico. Si assume l'impegno di portare la nave da un luogo ad un altro, non di ciò che vi è caricato. Non è un'obbligazione legata al trasporto di persone/cose.

Contratto di trasporto

È quel contratto con cui una parte detta vettore si impegna con la sua nave, dietro pagamento di un corrispettivo detto prezzo del trasporto, a trasferire persone/cose da un luogo ad un altro. L'altra figura è detta caricatore, colui che chiede il trasferimento delle merci (nel settore marittimo è chiamato così).

La prestazione è compiere un servizio, il trasferimento, e anche in questo caso si parla di "locatio operis". La peculiarità è che il vettore si assume la responsabilità per i danni al carico, differenziandosi dal noleggiante.

Questi contratti possono essere combinati in modo diverso. L'ipotesi più articolata è che il proprietario della nave può decidere di consegnarla ad un conduttore, stipulando un contratto di locazione. Il conduttore-armatore può darla in noleggio e diventa quindi noleggiante. La nave è messa a disposizione di un noleggiatore, il quale a sua volta può decidere di trasferire carichi altrui (di un caricatore), diventando vettore stipulando un contratto di trasporto.