

DIRITTO DEI TRASPORTI

14/09/2020

Programma -> Casanova Bignardello, libro su aula web

Fonti normative del diritto dei trasporti

Sono tutto quell'insieme di norme che regolano (disciplinano) il diritto dei trasporti.

Il problema delle fonti normative è quello di dare un ordine gerarchico a queste fonti. Se abbiamo due testi normativi che regolano lo stesso tema ma hanno principi contrastanti il primo quesito è quale norma prevale sull'altra quindi dobbiamo dare una gerarchia a queste fonti.

Le prime fonti sono quelle **del DIRITTO SOVRANAZIONALE**: normativa non italiana ma rivolta a più stati. Ci sono più fonti sovranazionali ma le **convenzioni internazionali** sono le principali fonti.

1. **Convenzioni internazionali**: strumenti per **prevenire** l'insorgere di conflitti di legge contrattuali e extracontrattuali. Un conflitto di legge sorge nel caso di un rapporto in cui vi sono elementi di soprannazionalità cioè un rapporto dove sono coinvolti soggetti di nazionalità diversa (soggetti con nazionalità diversa, o veicoli tipo navi o aeromobili, oppure luoghi che appartengono a nazionalità diversa). I conflitti di legge contrattuali e extracontrattuali sorgono perchè se si crea una controversia c'è il problema dell'individuazione della normativa nazionale applicabile, questo problema riguarda **rapporti contrattuali** (es. Contratto di trasporto tra un mittente di nazionalità A, un vettore di nazionalità B, un destinatario di nazionalità C; il trasporto avviene con un veicolo di nazionalità D, il trasporto parte da stato E arrivo stato F; se ci sono dei danni al carico durante il tragitto quale legge applichiamo? Di quale nazione? È un problema perchè le leggi nazionali disciplinano in modo diverso una stessa situazione quindi ogni parte andrebbe a cercare la legge più conveniente per loro) **o extracontrattuali** (es abbiamo nave di nazionalità A che urta una nave di nazionalità B in una zona di mare sotto la giurisdizione di uno stato C, in questo stato quale legge nazionale applichiamo? A differenza dei rapporti contrattuali tra le due navi non c'è rapporto contrattuale). **Le convenzioni internazionali nel momento in cui vengono recepite dagli stati le convenzioni internazionali prevalgono sulle leggi nazionali.** Per esempio, nel caso dell'urto se ci sono le condizioni per applicare una legge internazionale applico direttamente la convenzione internazionale non considero più le leggi nazionali. **Le convenzioni sono atti normativi del diritto internazionale uniforme.** Uniforme perchè la convenzione detta delle regole uguali e uniformi che si applicano in tutti gli stati che hanno aderito alla convenzione, volto a prevenire a monte questi conflitti di interesse. Quindi non più necessario applicare la normativa interna nazionale.

Le convenzioni internazionali sono redatte da appositi **organismi internazionali** che hanno competenza in materia di trasporti. Tra le principali organizzazioni internazionali possiamo distinguere:

per quanto riguarda il settore marittimo sono: UNCTAD (si preoccupa degli aspetti che riguardano la tutela dei paesi in via di sviluppo) IMO (organizzazione che riguarda gli aspetti della sicurezza marittima).

Nel settore aereo: ICAO (organizzazione che si occupano del trasporto aereo civile)

Nel settore ferroviario: OTIF

A queste organizzazioni partecipano i delegati di vari stati. queste organizzazioni si riuniscono per stendere il testo di una convenzione internazionale. I lavori per scrivere il testo di una convenzione internazionale sono molto lunghi perchè ci sono dietro interessi molto diversi tra loro quindi raggiungere un accordo non è facile. Ci vogliono addirittura degli anni delle volte.

FIRMA, RATIFICA, MODIFICA, DENUNCIA

Quando si raggiunge questo accordo la convenzione viene **FIRMATA**, la firma è solo una dichiarazione da parte dei rappresentanti, dei delegati, dei vari stati che partecipano all'organizzazione che quello che firmato è il testo definitivo della convenzione. Quindi è una dichiarazione dell'accordo raggiunto. La firma non vincola però gli stati firmatari. Firmare una convenzione non significa impegnarsi a rispettarla. È solo un'attestazione dell'accordo raggiunto. **Le convenzioni sono note con il nome di una città e una data.** La città sta per il luogo dove è stata firmata la convenzione e la data è quella in cui è stata firmata. Una volta firmato il testo inizia un processo di pubblicità di quell'accordo firmato attraverso siti internet ma anche altri siti specializzati del settore, attraverso convegni ecc, l'obiettivo è dare pubblicità di questa convenzione in

tutto il mondo perchè non tutti gli stati partecipano alla convenzione. Potrebbero esserci stati che non partecipano alla firma ma se vogliono possono vincolarsi alla convenzione. Come fanno gli stati a vincolarsi? Ci sono vari modi ma il più comune è la **RATIFICA**: lo stato emana una legge nazionale che prende il nome di **legge di ratifica che è formata da un solo articolo**. Con questo articolo lo stato dichiara di voler applicare sul suo territorio il rispetto di quella determinata convenzione. Con la legge di ratifica viene allegato il testo della convenzione che viene riportato senza modifiche. Nel settore dei trasporti non ci sono testi ufficiali in italiano, solo traduzioni. Di solito sono inglese francese. Non basta però la ratifica. Lo stato deve depositare lo strumento di ratifica (cioè comunicare) all'organizzazione di aver emanato la ratifica. Questa comunicazione è importante per due motivi:

- affinché una convenzione entri in vigore, cioè si possa applicare agli stati, occorre che sia raggiunto un **numero minimo** di ratifiche indicate nella convenzione stessa. Cioè vuol dire che se il numero minimo è 20 e ratificano 10-18 la convenzione non si applica, nemmeno a chi ha ratificato. Se invece per esempio ratificano 20 stati si può applicare. Il numero minimo varia per ogni convenzione. Gli stati che ratificano si chiamano **stati contraenti**. Gli stati contraenti della convenzione possono essere membri dell'unione europea, ma a che stati extracomunitari. Stato membro: stato UE. Stato firmatario = quello che ha firmato la convenzione, ma non è obbligato a rispettare la convenzione
Stato contraente = stato che ha ratificato ed è obbligato a rispettare la convenzione (se in vigore)
- La pubblicità serve anche per fare in modo di far conoscere agli altri stati quali stati sono contraenti. Questa pubblicità avviene principalmente nel sito web dell'organizzazione internazionale.

Lo stato non può cambiare la convenzione ma questa può essere **MODIFICATA** attraverso i protocolli di modifica che vengono redatti dalla convenzione internazionale e seguono lo stesso iter della convenzione, da notare che lo stato che ha ratificato una convenzione non necessariamente deve ratificare i protocolli (può essercene più di uno) il problema è che se i protocolli non vengono ratificati da tutti gli stati si ha disomogeneità e quindi le regole diventano diverse e questo va contro l'obiettivo di uniformità delle convenzioni.

La **DENUNCIA** della convenzione è un procedimento opposto della ratifica. Con la denuncia uno stato contraente dichiara all'organizzazione internazionale che non intende più essere vincolato a quella determinata convenzione quindi ritira la sua legge di ratifica, quindi abroga (cancella) la sua legge di ratifica. Se il numero di denunce va sotto il numero minimo di ratifiche la convenzione non si applica più in nessuno stato.

15/09/2020

Il quadro normativo è molto composito, cioè complesso perchè esistono 3 diverse situazioni:

- Ci sono convenzioni in vigore (operative, cioè che hanno raggiunto il numero minimo di ratifiche) ratificate in Italia
- Convenzioni in vigore ma non ratificate dall'Italia
- Convenzioni che non sono in vigore

Le **regole uniformi** non sono convenzioni ma sono dei modelli normativi, contrattuali, che le parti possono inserire all'interno del contratto ma non sono obbligati a farlo. Le convenzioni internazionali invece sono obbligatorie una volta che lo stato ha ratificato, quindi vincola lo Stato contraente.

2. Diritto comunitario:

2.1 **Diritto comunitario originario**: Disposizioni del TFUE (Trattato di funzionamento dell'UE) di interesse nel settore dei trasporti:

- (a) **Riparto competenze legislative tra Unione europea e Stati membri**. Bisogna chiedersi a seconda delle materie chi può legiferare tra UE, stati membri o entrambi. Il trattato indica chi ha la competenza legislativa. Si possono distinguere 3 casi:
 - Competenza esclusiva dell'Unione Europea, per esempio la concorrenza. Cioè in materia di concorrenza può legiferare solo l'UE e gli stati membri si adeguano alla

normativa comunitaria. La concorrenza ci interessa perchè è un tema trasversale in quanto riguarda un po' tutti i settori economici.

- Competenze legislative concorrenti tra Unione Europea e Stati Membri: concorrenti significa che gli stati membri possono legiferare in una determinata materia finchè non interviene il legislatore comunitario. Quindi gli stati membri hanno un'autonomia per legiferare finchè il legislatore dell'UE non interviene per legiferare quella materia. Nel momento in cui interviene il legislatore comunitario gli stati membri devono adeguarsi alla normativa comunitaria. Materia legislativa concorrente sono i trasporti e le reti transeuropee.
- Competenze legislative esclusive degli stati membri. Quindi gli stati membri sono liberi di legiferare come vogliono e l'unione europea svolge una funzione di coordinamento. Per esempio il turismo.

(b) **Politica comunitaria in materia di trasporti**. Hanno una portata circoscritta per 2 motivi:

- ★ Norme che si riferiscono a trasporti stradali, ferroviari e vie navigabili (rimangono fuori il trasporto marittimo e aereo)
- ★ Si limitano a dettare soltanto principi generali

(c) **Norme antitrust**: prevedono un divieto come principio generale di accordi tra imprese restrittivi della concorrenza (per esempio vietano di accordarsi sui prezzi, vietano abusi di posizione dominante). Queste norme antitrust si riferiscono a tutti i settori economici. Il fatto che non si riferiscono segnatamente ai trasporti ha creato un dibattito in quanto per anni si è discusso sulla possibilità o meno relative alla possibilità o meno di applicare queste norme antitrust e applicarle specificatamente al settore dei trasporti. Il dubbio è sorto perchè ci sono situazioni di monopolio naturale che impediscono la libera concorrenza (per esempio i treni, se ho solo un binario non posso far diversamente). Questo dubbio è stato risolto dalla **Corte di Giustizia** europea nella seconda metà degli anni '80 (1986) con la sentenza "nuove frontiere". (la corte di giustizia sono giudici comunitari che hanno il compito di interpretare il diritto comunitario; se un giudice italiano ha un dubbio interpretativo sulla normativa UE e questa è fondamentale per risolvere la causa allora il giudice nazionale sospende il processo e chiede alla corte di giustizia un'interpretazione. La corte di giustizia dà l'interpretazione che deve essere rispettata da tutti gli stati membri. Quindi le sentenze della corte di giustizia vincolano tutti i giudici nazionali da lì in poi). La corte ha detto che le norme antitrust si applicano al settore dei trasporti. Questa sentenza ha dato avvio a un processo graduale di liberalizzazione delle varie modalità di trasporto

2.2 Diritto comunitario derivato:

- **Regolamenti**: sono degli atti normativi **VINCOLANTI** per tutti gli stati membri. Cioè senza necessità di attuazione nazionale, sono quindi direttamente vincolanti, quindi tutte le leggi nazionali in contrasto vengono implicitamente abrogate. Gli stati membri devono rispettare questi regolamenti e non possono emanare norme successive in contrasto. Sono immediatamente applicabili e non servono atti di recepimento.
- **Direttive**: indicano degli obiettivi che gli stati membri devono raggiungere ma lasciano liberi gli stati nel definire meglio le modalità di raggiungimento di questi obiettivi. Questo significa che le direttive devono essere attuate negli stati membri, e da questo punto di vista ci sono diversi **strumenti di attuazione**. In Italia lo strumento più frequente è il decreto legislativo. Negli ultimi anni le direttive dell'UE sono molto dettagliate, con scopi ben definiti, quindi i margini di manovra degli stati membri si riducono moltissimo

DIRITTO NAZIONALE

1) Costituzione

Articoli di interesse per il settore dei trasporti:

- **art. 117:** riparto competenze legislative Stato- Regioni. Troviamo 3 situazioni:
 - **Competenza legislativa esclusiva dello stato italiano.** Ci sono materie in cui solo lo stato può legiferare. Troviamo la concorrenza, l'ambiente e l'organizzazione degli enti pubblici.
 - **Competenza legislativa concorrente tra Stato e regioni.** Vuol dire che lo Stato italiano detta i principi generali e le regioni legiferano nel dettaglio nel rispetto dei principi generali dello stato e emanano leggi di maggior dettaglio rispetto alle leggi statali. Troviamo porti, aeroporti e grandi reti di trasporto e navigazione.
 - **Competenze legislative esclusive delle regioni.** Un esempio è dato dal turismo.

La particolarità dell'art.117 è che contiene due elenchi di materie: la prima riguarda le competenze legislative esclusive dello stato, la seconda riguarda la competenza legislativa concorrente stato-regioni. Tutto quello che non è elencato è di competenza esclusiva delle regioni. Detta così sembra che il potere legislativo delle regioni sia molto vasto. In realtà è piuttosto limitato per diversi motivi:

- perché ci sono materie di competenza esclusiva dello stato che hanno forte incidenza nel settore dei trasporti, quindi lo stato interviene indirettamente anche dove sembrerebbe che il potere è delle regioni (es concorrenza, ambiente ecc.)
 - le regioni non possono legiferare sul piano del diritto privato che regola i rapporti tra i privati
 - **Chiamata in sussidiarietà:** se lo stato ritiene che per una certa materia esista comunque un interesse nazionale ad una regolamentazione uniforme a tutte le regioni, lo stato legifera su questo aspetto anche se questo aspetto si riferisce ad una materia non elencata, di competenza esclusiva delle regioni.
- **Art. 2:** "la Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo" questo vuol dire che per rispettare questo principio esistono una serie di norme sia di prevenzione sia risarcitorie (risarcimento in caso di danni). Quindi una serie di norme che garantiscono il diritto alla vita e il diritto alla salute della costituzione. Chi viaggia deve avere il diritto di spostarsi senza subire danni fisici quindi lo stato interviene per garantire la sicurezza e prevenire gli incidenti.
 - **Art 16:** diritto alla mobilità. "ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale" salvo per limitazioni dovute a motivi di sanità e di sicurezza. Ci sono delle rotte (es continente e isole) che sono di interesse pubblico e lo stato può intervenire imponendo alle imprese di trasporto imponendo degli oneri di pubblico servizio (es imponendo una certa regolarità, tariffa, servizio)
 - **Art 41:** libertà di iniziativa economica. "l'iniziativa economica è libera può essere regolamentata solo per ragioni di utilità sociale" significa che come principio generale il mercato è libero, però queste iniziative economiche devono essere finalizzate a un'utilità sociale. Quindi se il mercato lasciato libero porta a delle disfunzioni allora ecco che subentra il legislatore. Le norme nascono per regolamentare un mercato che di per sé è libero.

16/09/2020

2) Codice civile:

- **art. 1678: nozione contratto di trasporto.** "Con il contratto di trasporto il vettore si impegna a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro." (importante)
Abbiamo anche norme più puntuali sul trasporto di persone per esempio la responsabilità del vettore (di chi trasporta) per ritardo e responsabilità per inadempimento (se il veicolo non parte). Nel trasporto di cose il Codice civile disciplina: i documenti del trasporto, i diritti del mittente e del destinatario, gli impedimenti, i ritardi e le responsabilità del vettore.
- **Art.1680:** applicazione disposizioni Codice civile (nomite sopra) si applicano a trasporti marittimi e aerei se non derogate dal codice della navigazione e da leggi speciali. Questo vuol dire che i trasporti marittimi e aerei non trovano disciplina nel codice civile, a parte la

definizione che vale per tutti i trasporti, ma sono disciplinati dal codice della navigazione e da leggi speciali (es leggi della riforma portuale, le vedremo più avanti).

Il codice civile non riguarda norme pubblicistiche per l'accesso al mercato e il suo funzionamento, disciplina i contratti ma solo quelli ferroviari e stradali e anche per questi esistono leggi speciali e convenzioni internazionali.

3) Codice navigazione:

Art.1: fonti diritto della navigazione:

“in materia di navigazione marittima, interna (fiumi e vie navigabili) ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi.”

Per navigazione interna intende i fiumi.

Il codice della navigazione risale al 1942 ed è diviso in 4 parti, a noi interessano le prime due parti: la prima dedicata a navigazione marittima e la seconda alla navigazione aerea. La parte marittima è rimasta abbastanza invariata, ha subito poche modifiche per adeguarla al diritto comunitario. Mentre la seconda parte (aerei) ha subito una sostanziale riforma nel 2005-2006.

Si applica prima il codice, poi le leggi. Per leggi intendiamo le leggi speciali che si riferiscono alla navigazione marittima e a quella aerea (se sono successive prevalgono al codice).

Poi si applicano i regolamenti che sono emessi da:

- soggetti pubblici statali, per esempio, decreti del presidente della Repubblica (DPR), i decreti ministeriali (DM) oppure i regolamenti di altri organismi statali per esempio i decreti dell'autorità marittima (AM)
- soggetti pubblici non statali, per esempio i regolamenti delle autorità di sistema portuale (ADSP) e dall'ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC)

Le norme corporative non ci sono più (erano nel regime fascista).

Un USO è un comportamento che viene per un lungo periodo di tempo ripetutamente tenuto da una collettività di persone nella convinzione che si tratti di un comportamento doveroso, cioè di un comportamento imposto dalla normativa, anche se la norma non c'è. Si intendono gli usi che sono frequenti nel settore della navigazione marittima e area. Esistono due tipi di usi:

- ♣ *secundum legem*: cioè la legge stessa richiama l'uso.
- ♣ *Praeter legem*: che sono degli usi che trovano applicazione per colmare dei vuoti normativi. Cioè usi che regolano aspetti che le norme non prendono in considerazione

([continuo art.1](#)) “ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile”

Dopo gli usi scatta l'analogia cioè applicare ad un aspetto che è privo di regolamentazione le norme che si riferiscono a un aspetto analogo, cioè simile a quello.

Se non si può nemmeno applicare l'analogia possiamo applicare il diritto civile.

Quindi questo era l'ordine di applicazione secondo le fonti del diritto della navigazione. Quindi:

1. codice della navigazione
2. leggi speciali
3. regolamenti
4. usi
5. analogia
6. diritto civile

Perché questa gerarchia strana con il cc all'ultimo posto? Questo ordine delle fonti risente molto delle caratteristiche della navigazione. La gerarchia è particolare perché particolare è il settore della navigazione.

[Caratteristiche diritto della navigazione secondo Antonio Scialoja](#), parliamo degli anni '40 del '900, le caratteristiche hanno influenzato il codice della navigazione:

- a) **specialità**: la navigazione marittima e aerea ha necessità diverse che non hanno i veicoli sulla terraferma (per esempio comandate della nave può celebrare matrimoni in caso di pericolo, specialmente nel '42 navigare era un pericolo perché non c'erano i monitoraggi oggi)

- b) **autonomia**: il diritto della navigazione ha bisogno di regole proprie diverse e staccate dalle altre cioè dalle regole del Codice civile. (il cc anche è nato nel 1942)
- c) **unitarietà** (parallelismo navigazione marittima-aerea):
il parallelismo sta nel fatto che entrambi i veicoli si staccano dalla terraferma e intraprendono un'avventura, una spedizione. Su questo presupposto navigazione marittima e aerea potevano stare in uno stesso codice. Ecco perchè il codice si divide nelle parti marittima e aerea. Con una precisazione: la parte marittima rispettava molto il mondo per attivo di allora, cioè nel 42 la navigazione marittima era già molto sviluppata e le norme del codice rispecchiavano le esigenze della navigazione marittima. Invece la parte aeronautica del codice della navigazione non ha fatto altro che riprendere le norme marittime riportandole e rapportandole a una realtà aeronautica che non c'era ancora. Quindi hanno fatto un parallelismo un po' forzato. Il risultato è che la parte marittima ha retto nel tempo (ora è molto simile a quella di allora) mentre la parte aerea è stata modificata in quanto era morta teorica e con lo sviluppo dell'aeronautica c'è stata la necessità di modifica.

Secondo Scialoja tutto quello che regolava navigazione marittima e aerea poteva trovarsi in un unico codice. Ovviamente questa tesi è stata ridimensionata nel corso degli anni perchè:

- Oggi non esiste più un vero parallelismo tra navigazione marittima e aerea
- Sopra il codice della navigazione troviamo le leggi speciali successive, la costituzione che è di qualche anno dopo, il diritto comunitario (nasce negli anni '50) e le varie convenzioni internazionali.
- Ci sono leggi generali relative alla liberalizzazione e privatizzazione di tutti i settori che hanno influito anche sulla navigazione. (le leggi generali hanno influenza anche sulle leggi speciali)
- Il progresso tecnico ha interessato i vari mezzi di trasporto. Prima la navigazione marittima e aerea era più pericolosa degli altri modi di trasporto ora non è più così.
- L'UE nel regolamentare in modo distinto le varie modalità di trasporto tende a seguire dei principi comuni per tutte e 4 le modalità. Cioè l'UE disciplina con norme diverse tutte le modalità di trasporto con regole uniformi (es le regole per accedere al mercato sono molto simili)

Tutto questo ha passato al passaggio del diritto della navigazione al diritto dei trasporti.

(fine primo argomento cioè le fonti del diritto dei trasporti)

21/09/2020

Parte 2: **INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI**

PORTI

Il primo aspetto da analizzare è la proprietà

Natura demaniale dei porti

Porti= demanio marittimo necessario.

Il demanio può essere di due tipi: necessario ed eventuale. **Il demanio necessario** è un bene di proprietà esclusiva dello stato. I beni del **demanio eventuale** sono beni pubblici ma possono essere anche di proprietà privata. ES. I porti sono di proprietà esclusivamente dello stato non esistono porti di proprietà privata, può essere concesso un uso temporaneo del demanio ai privati che impedisce ad estranei di entrare. Un esempio di demanio eventuale sono le strade private, o la strada che collega un terreno all'altro tra i campi.

Caratteristiche beni demaniali (tra cui i porti):

1. non alienabili: non possono essere oggetto di cessione di trasferimento o di vendita (cioè lo stato non mi può vendere un porto)
2. non espropriabili
3. non oggetto di usucapione (utilizzo prolungato di un bene da parte di un soggetto a seguito del quale un soggetto acquisisce la proprietà, es chi usa terreno non suo dopo 10 anni in buona fede o 20 mala fede diventa il proprietario del terreno se il proprietario vero non si opponga nel frattempo)

4. oggetto di diritti a favore di terzi nei modi e limiti previsti dalla legge. Utilizzo regolamentato dallo stato e avviene nei modi e nei limiti previsti dalla legge, cioè se non vengo autorizzato all'utilizzo di questo bene non posso usarlo. Quindi i terzi (i privati) possono avere un diritto sui beni demaniali es diritto di utilizzo, ma solo nei limiti previsti dalla legge, attraverso degli atti concessori.
5. Soggetti a tutela da parte dell'autorità pubblica, che difende la sua proprietà ad esempio pretendendo la demolizione di opere abusive.

Evoluzione della disciplina portuale

In passato:

- **Enti portuali** (economici): enti che possono svolgere attività economica anche se sono pubblici. Su un piano pubblicistico questi enti portuali programmano, pianificavano e controllavano l'esercizio delle attività portuali. Però in mancanza di iniziativa privata, cioè dove nessun privato si offriva di operare, questi enti pubblici potevano anche operare e svolgere direttamente l'attività economica. Questa possibilità comportava il rischio di conflitti di interesse perchè il controllore e il controllato rischiavano di coincidere.
- **Riserva a favore delle compagnie portuali**: monopolio imprese e compagnie portuali, divieto di autoproduzione, tariffe fissate dall'autorità.
Una nave che arrivava in porto per caricare e scaricare la merce a bordo non poteva avvalersi del proprio equipaggio, c'era un divieto di autoproduzione. Per caricare e scaricare si doveva rivolgersi alle maestranze portuali che non erano membri dell'equipaggio della nave. Queste maestranze portuali non erano libere perchè erano raggruppate all'interno delle "compagnie portuali". Il quadro era molto complesso in quanto la nave arrivava in porto, non poteva autoprodurre e salvo casi eccezionali non poteva nemmeno rivolgersi alla compagnia portuale, la nave doveva rivolgersi ad un "impresa portuale". Questa impresa portuale non aveva propri lavoratori dipendenti perchè le maestranze erano raggruppate nella compagnia. **Quindi l'impresa portuale riceveva la richiesta di lavoratori e poi si rivolgeva alla compagnia portuale. La compagnia portuale avviava maestranze all'impresa per rispondere alla domanda della nave, l'impresa le assumeva temporaneamente e le avviava alla nave per l'espletamento delle operazioni di scarico e carico richieste.** Sia le compagnie portuale che le imprese portuali operavano in monopolio, e per evitare l'abuso della posizione per fissare tariffe troppo alte quindi **le tariffe venivano fissate dall'Autorità**. Le maestranze venivano pagate a ore e c'era molto lavoro non essendoci l'automazione. Il problema è che le maestranze non erano dipendenti della compagnia, ma erano raggruppati nella compagnia quindi non ottenevano guadagno fisso.

Con l'avvento dell'automazione:

Imposizione alle navi di prestazioni non necessarie (es qualunque lavoro dovevano andare almeno 5 lavoratori anche se ne servivano 2), aumento tariffe e perdita competitività dei porti italiani (dagli anni 60-70).

C'erano parecchie controversie per risarcimento ecc. controversia Genova: compagnie portuali in sciopero e quindi disservizi, l'armatore si è rivolto al tribunale di Genova per il risarcimento dei danni e mettendo in luce che la normativa di cui abbiamo parlato fin ora che trovava disciplina nel codice della navigazione di allora, e sosteneva che questa disciplina era contraria alle norme antitrust comunitario (TFUE). Il giudice Genovese di fronte a un problema interpretativo della normativa comunitaria, si è rivolto alla corte di giustizia per richiedere l'interpretazione dei giudici comunitari. **Sentenza Corte Giustizia "Porto di Genova" 1991**: incompatibilità codice navigazione con regole comunitarie antitrust. I giudici della corte di giustizia hanno concluso che le norme del codice della navigazione del 1942 (che fissavano la riserva, creavano monopolio delle compagnie e vietavano autoproduzione) erano in contrasto con le norme comunitarie in particolare con il divieto di abuso di posizione dominante.

PORTI

Legge numero 84 del 1994: legge di riforma portuale che ha riordinato la legislazione in materia portuale a 360°, cioè ha rivisto **tutta la regolamentazione dei porti e non solo le parti pronunciate dai giudici**, disciplina la gestione dell'intero porto e anche dell'autorità di chi gestisce il porto. Novità:

- istituzione Autorità portuali (soppressi gli enti portuali). Non in tutti i porti ma nei principali porti italiani
- separazione tra funzioni pubblicistiche di pianificazione e controllo e funzioni privatistiche di esercizio delle attività. Le attività private non possono più essere svolte dalle attività portuale. Questo ha permesso di superare il rischio di conflitti di interesse. **Le imprese portuali sono diverse dal passato perchè hanno dei loro lavoratori dipendenti.**
- **Soppressione compagnie portuali in monopolio e creazione regime concorrenziale tra imprese portuali**
- Diritto delle navi all'autoproduzione
- Libertà tariffaria

La legge di riforma portuale del 94 nel corso degli anni è stata oggetto di revisione.

Riforma 2016: è stata rivista quella parte della legge che si riferisce alle funzioni pubblicistiche di pianificazione e controllo delle attività, mentre l'esercizio delle attività (funzioni privatistiche) non è stato modificato: Soppressione Autorità portuali ed istituzione Autorità del sistema portuale (AdSP).

23/09/2020

Classificazione dei porti

- **Categoria I:** porti per la difesa militare e sicurezza dello Stato (non tratteremo)
- **Categoria II:** sono porti con funzione commerciale e logistica, con funzione industriale e petrolifera, porti che riguardano il servizio di passeggeri, con funzione peschereccia, turistica e da diporto. Si dividono in 3 classi:
 - **Classe I:** porti di rilevanza economica internazionale
 - **Classe II:** porti di rilevanza economica nazionale
 - **Classe III:** porti di rilevanza economica regionale e interregionale

Classificazione, ad opera **DM**, rilevante ai fini della ripartizione delle spese tra Stato/ Regioni per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione (es canali, dighe, darsene dei porti). Lo stato si assume l'onere delle spese dei porti di classe I e di classe II della categoria II. In via residuale le Regioni hanno una competenza, quindi si assumono i costi, nei porti di classe III. Avrebbe dovuto classificare i porti attraverso 3 parametri che sono:

1. Entità del traffico di ciascun porto
2. Capacità operativa di ciascun porto
3. Livello ed efficienza dei collegamenti con l'entroterra

In realtà questo decreto ministeriale non è stato emanato, quindi non abbiamo una classificazione dei porti. E questo aspetto riguarda altri aspetti della legge. La riforma portuale (Legge numero 84 del 1994) per vari aspetti non detta delle norme puntuali, ma rinvia il dettaglio ad opera di successivi decreti ministeriali. Per alcuni aspetti sono stati emessi dei decreti, ma per altri profili, come in questo caso rimane una normativa più generale, cioè manca una normativa di attuazione di dettaglio.

Autorità di sistema portuale (AdSP)

- **Numero:** Sono 16 e raggruppano circa 60 porti. Questo significa che ci sono anche porti al di fuori dei sistemi portuali che sono gestiti dall'Autorità marittima. **L'autorità marittima fa parte dell'organizzazione diretta ed è un organismo statale.** Nei porti che rientrano nel sistema portuale la gestione è affidata all'autorità di sistema portuale, ma anche qui resta presente l'autorità marittima. L'autorità marittima gestisce tutte le coste italiane e quindi tutti i porti, anche quelli dentro i sistemi portuali: la differenza è che se il porto è fuori dal sistema gestione esclusiva autorità marittima, se dentro il sistema c'è un riparto di competenze tra autorità marittima e portuale. Inizialmente le autorità erano 15 e poi è stata aggiunta quella dello stento.
- **Composizione:** Il sistema portuale della Sardegna comprende 8 porti. Per altro verso ci sono delle autorità di sistema portuale paradossalmente formate da un solo porto, per esempio il sistema portuale del Mar Ionio comprende solo il porto di Taranto. In Liguria ci sono due AdSP:

- AdSP Mar Ligure Occidentale: Genova, Savona, Vado
- AdSP Mar Ligure Orientale: La Spezia, Marina di Carrara

I sistemi portuali non coincidono con la regione. Quindi il sistema portuale può comprendere porti che appartengono a regioni diverse.

- **Sede:** porto centrale
- **Natura:** ente pubblico non economico, diversamente dagli ex enti portuali, **e hanno autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare di bilancio e finanziaria.** (Emettono regolamenti al 3° posto codice della navigazione)
- **Controlli:** vigilanza e indirizzo del MIT (ministero delle infrastrutture e dei trasporti)

Principio di separazione:

- 1) Funzioni pubblicistiche di pianificazione, programmazione e controllo delle attività
- 2) Funzioni privatistiche di esercizio imprenditoriale delle attività
 - ➔ **Significa Divieto AdSP svolgimento operazioni portuali** perchè sono funzioni privatistiche. Questo porta un vantaggio rispetto al passato perchè gli ex enti portuali non avevano questo divieto e questo comportava dei conflitti di interesse.

Questo divieto incontra un'eccezione: le autorità possono possedere partecipazioni di minoranza in società che svolgono iniziative per la promozione di collegamenti logistici/intermodali al fine dello sviluppo strategico del sistema portuale. Questo significa che non possono mai svolgere operazioni strettamente portuali invece può partecipare in società che operano nel retroporto (entroterra) e questo serve per sviluppare strategicamente il sistema portuale.

Dismissioni partecipazioni azionarie in attività non necessarie al proseguimento di attività istituzionali (decreto Media 2016). Quindi a seguito di questo decreto Madia le autorità di sistema portuale hanno dismesso partecipazioni azionarie in società che non erano necessarie al proseguimento di attività istituzionali.

Compiti dell'AdSP

Altri compiti (oltre a questi) si desumono nel momento in cui si andranno a vedere gli organi.

- 1) Indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle attività portuali
- 2) Manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni del porto
- 3) Affidamento e controllo della fornitura dei servizi portuali di interesse generale
- 4) Coordinamento delle attività amministrative
- 5) Amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo
- 6) Promozione di forme di raccordo con sistemi logistici retroportuali e interportuali

Strumenti di pianificazione e programmazione

1. **Piano operativo triennale.** è un piano strategico, cioè un piano che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche dei porti che fanno parte del sistema portuale.
Approvato da Comitato di Gestione (organo dell'autorità portuale che con la riforma del 2016 cambia nome e non si chiama più comitato portuale ma comitato di gestione), su proposta del presidente.
Soggetto a revisione annuale
2. **Piano regolatore del sistema portuale**
Strumento urbanistico individua le varie aree del porto e dice quali attività devono essere svolte in quelle aree. Sono 2
 - 2.1 **documento di pianificazione strategica di sistema:** (individua le aree che sono destinate alle attività portuali e retroportuali di collegamento tra i porti) adottato da comitato di Gestione (portuale) sentito il parere dei comuni ed approvato dalla Regione previa intesa con MIT e sentita Conferenza nazionale coordinamento delle AdSP
 - 2.2 **Piani regolatori singoli porti:** più dettagliati, documento più analitico delle aree e delle attività in riferimento ai singoli porti.
adottati da comitato di gestione (portuale) d'intesa con Comuni, previo parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, sottoposti a VAS (valutazione ambientale strategica), approvati da Regione

3. **Documento pianificazione energetica ed ambientale:** redatto sulla base delle linee guida del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Organi dell'AdSP

1) Presidente

- **Nomina:** MIT d'intesa con i Presidenti della Regione (o delle regioni se sistema interregionale)
- **Durata:** 4 anni (rinnovato 1 sola volta)
- **Cittadinanza:** UE
- **Competenze:** comprovata esperienza e qualificazione professionale in economia dei trasporti e portuale
- **Funzione:** legale rappresentante dell'AdSP
- **Revoca del mandato:**

1. Mancata approvazione del piano operativo triennale entro 120 giorni da insediamento del comitato di gestione
2. Conto consultivo in disavanzo (deve essere in pareggio)
3. Bilancio non approvato entro il termine previsto dalla normativa

A seguito della revoca del mandato di presidente viene nominato dal ministero un commissario straordinario che svolge le funzioni del presidente per 6 mesi in attesa che venga nominato un nuovo presidente.

- **Principali compiti:**
 - 1) amministrazione aree e beni del demanio marittimo nella circoscrizione portuali
 - 2) rilascio autorizzazioni e concessioni per svolgimento servizi a favore delle merci (<4 anni). Vengono rilasciate al Presidente dell'autorità di sistema portuale.
 - 3) Proposta piano operativo triennale e piano regolatore del sistema portuale. Il presidente ha prevalentemente compiti propositivi (di proposta) al consiglio di gestione che ha principalmente compiti deliberativi
 - 4) Proposta bilancio preventivo e conto consultivo
 - 5) Relazione annuale a MIT
 - 6) Competenze non attribuite ad altri organi

2) Comitato di Gestione: nominato dal presidente dell'autorità stessa.

- **Composizione:**
 1. Presidente AdSP
 2. Rappresentanti Regione, Comuni e Città metropolitane
 3. Rappresentante Autorità marittima
 4. Rappresentante ciascun porto incluso nel sistema portuale

Se osserviamo bene sono tutti rappresentanti di organismi pubblici con competenze piene (deliberano su tutte le materie all'ordine del giorno) o limitate (es autorità marittima delibera solo su materie di sua competenza)

. la legge nell'84 aveva istituito il comitato portuale, sostituito dal comitato di gestione, conteneva non solo rappresentanti di organismi pubblici ma anche privati. Il vantaggio era che avendo rappresentanti di tutte le categorie si ascoltavano le istanze di tutti coloro che operano in un porto (non solo pubblico ma anche privati). svantaggi: questa composizione numerosa rendeva i processi decisionali molto più lunga e complessa.

I rappresentanti dei privati sono finiti in un altro nuovo organismo che è il cosiddetto **organismo di partenariato della risorsa mare**

- **Durata componenti:** 4 anni rinnovabili una volta
- **Cittadinanza:** UE
- **Incompatibilità:** Chi fa parte di un organo di indirizzo politico non può farne parte e nemmeno gli amministratori di enti pubblici.