

SOMMARIO

<i>Ringraziamenti</i>	XIII
---------------------------------	------

INTRODUZIONE

1. Obiettivi del lavoro e una premessa. Il fallimento dei traffici e della logistica di transito.	1
1.1. Il “problema” del Mediterraneo.	3
1.2. Alcuni numeri riassuntivi	8
1.3. Le ragioni in sintesi della crisi dei traffici mediterranei di transito	9

I.

UNA SINTESI DELLE REGOLE E DEI PRINCIPI DI DIRITTO DELL’UNIONE EUROPEA IN MATERIA DI TRASPORTI E INFRASTRUTTURE NEL TRAFFICO MERCI

0. L’integrazione fra le modalità ed il ruolo del diritto dell’Unione Europea rispetto alla materia delle infrastrutture e del trasporto: una comunità di diritto impostata sulle politiche <i>ex artt.</i> 170 e segg. Tfue, sul diritto europeo dell’economia e sui principi fondamentali	16
1. Le scelte di politica dei trasporti e delle infrastrutture adottate sulla base degli artt. 170 e segg. Tfue	18
1.1. Le reti transeuropee. La riscoperta della tradizione dei corridoi	19
1.2. Il coordinatore del corridoio	23
1.3. Strumenti per favorire la leale collaborazione per la realizzazione delle infrastrutture di rete.	24
1.4. Le autostrade del mare come elementi della rete	25
1.5. Le proposte di cui al “Pacchetto”	28
1.6. L’obbligo degli Stati membri: la leale collaborazione	30
2. Il diritto europeo dell’economia nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti	32
2.1. Il Modello dei servizi nell’Unione Europea. La “crisi” che si profila nel settore delle infrastrutture e dei trasporti	32
2.1.1. Il principio di separazione verticale e orizzontale.	33
2.1.2. I <i>leading cases</i> in materia di separazione su base orizzontale. Il rischio dell’abuso di posizione dominante	

	nello standard Porto di Genova e nella giurisprudenza successiva	36
2.1.3.	L'uso (e l'abuso) dello strumento societario per lo svolgimento di funzioni di pubblica amministrazione e per il sostegno alla politica economica. Le forme per giustificare un rinnovato intervento dello stato nell'economia. I c.d. fondi sovrani, Cassa Depositi e Prestiti, i fondi a partecipazione pubblica	39
2.1.4.	L'abuso dell' <i>in house providing</i> : le recenti evoluzioni (o involuzioni?). Da <i>Stadt Halle</i> a <i>Hamburg</i> e <i>Lecce</i> . L'esclusione delle regole sul mercato interno nel caso di relazioni tra pubbliche amministrazioni (la collaborazione interamministrativa)	45
2.2.	Il diritto della concorrenza e l'accesso al mercato nei porti. . . .	51
2.2.1.	Barriere di accesso al mercato nei porti: il ruolo degli articoli 16, 17 e 18, l. 84 del 1994. Le posizioni adottate dalla Corte costituzionale	53
2.2.2.	L'autoproduzione fra diritto interno e diritto dell'Unione Europea	55
2.2.3.	<i>Segue</i> . L'autoproduzione nelle operazioni portuali	58
2.2.4.	La nuova Proposta di Regolamento sui servizi portuali. Un passo indietro rispetto al modello europeo sotto il profilo dei principi di separazione e di trasparenza o una esigenza di politica dei trasporti?	63
2.3.	Un focus sulla liberalizzazione dei servizi ferroviari e sulla politica ferroviaria dei traffici	67
2.3.1.	Separazione fra gestione delle infrastrutture e gestione del traffico: regolazione del mercato vs. politica dei trasporti.	68
2.3.2.	Reciprocità e liberalizzazione. Il principio di reciprocità può essere uno strumento di governo del mercato?	71
3.	Le regole sul mercato interno	72
3.1.	Lo strumento della concessione ed i differenti significati che a tale fattispecie si riconducono	72
3.2.	<i>Telaustria</i> . La trasparenza nei contratti pubblici. La crescita del principio di "concorrenzialità" anche al di là della materia dei servizi dovuta al Consiglio di Stato ed alla Corte Costituzionale italiana	74
3.3.	Lo <i>ius variandi</i> nei contratti di concessione alla luce delle norme sul mercato interno e del diritto comunitario della concorrenza. . .	77
3.4.	La concessione demaniale per la costruzione e la concessione di costruzione e gestione di cui al d.lgs. 163.	87
3.5.	Il regime demaniale nel diritto dell'Unione Europea moderno. . .	90
4.	I principi fondamentali dell'ordinamento dell'Unione Europea ed il loro impatto sulla materia delle infrastrutture e del trasporto	92
4.1.	La tutela del consumatore-utente come (nuova) situazione giuridica soggettiva di cittadinanza. L'evoluzione della figura del servizio di interesse economico generale dopo il Trattato di Am-	

	sterdam. Diritto dell'utente e regolazione economica del mercato. Da <i>Courage</i> a <i>Paul</i>	93
4.2.	I diritti sociali. La tutela dell'ambiente, la tutela del lavoro, la promozione della sicurezza come principi funzionali alla regolazione e di auto applicazione. Il loro impatto nella disciplina giuridica delle infrastrutture e dei trasporti	98
4.3.	Il principio di leale collaborazione	100
5.	La responsabilità dello Stato per l'inosservanza del diritto dell'Unione Europea nella materia delle infrastrutture e dei trasporti. Cenno	100

II.

L'ATTUAZIONE DEL MODELLO DELL'ORDINAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA IN MATERIA DI REGOLAZIONE E PROMOZIONE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

1.	La regolazione come funzione essenziale nei sistemi di infrastrutture . .	104
1.1.	Intervento pubblico nell'economia e nuovo diritto europeo.	104
1.2.	Regolazione fra diritto europeo e diritto nazionale.	105
1.3.	Gli strumenti della regolazione come forma di garanzia dei diversi attori che operano nel mercato. Il caso delle Poste francesi.	110
1.4.	Regolazione e autonomia privata. La tutela dell'operazione economica sotto il profilo della sua meritevolezza	116
1.5.	I contenuti dell'azione di regolazione interferente: il ruolo dei principi fondamentali dell'ordinamento rispetto all'azione di regolazione del mercato. La regolazione svolge anche un ruolo politico in senso lato?.	120
1.6.	I rimedi verso la regolazione posta in essere in contrasto con il modello	122
1.7.	Autorità dei trasporti	125
2.	L'amministrazione pubblica della logistica e dei porti.	130
2.1.	Il ritardo di una riforma della portualità e delle infrastrutture di transito: le conseguenze in termini di competitività e di investimenti.	130
2.2.	Il principio di specialità fra equivoci e miti risalenti. La specialità come strumento, e non come eccezione, per il conseguimento dell'uniformità	132
2.3.	L'amministrazione nazionale della logistica: regolazione vs. amministrazione pubblica	135
2.4.	L'Amministrazione pubblica locale.	137
2.4.1.	La funzione dell'Autorità: regolazione ed amministrazione	137
2.4.2.	Autorità di regolazione e mercato rilevante. Può configurarsi una concorrenza fra autorità di regolazione? . . .	146
2.4.3.	I poteri per la regolazione e per la promozione - Il buon funzionamento del mercato	150
2.4.4.	Gli organi dell'Autorità	150
2.4.5.	L'organizzazione interna	151

2.4.6.	La natura dell'Autorità	155
2.4.7.	I porti ed interporti minori	156
2.4.8.	Il ruolo del Comune	157
2.5.	La gestione delle infrastrutture transnazionali	158
2.5.1.	L'Autorità internazionale nel caso di infrastrutture transfrontaliere	158
2.5.2.	La genesi della regolazione internazionale delle infrastrutture comuni a più Stati. Una forma evoluta di regolazione/amministrazione della comunità internazionale	159
2.5.3.	Dal porto internazionale di Trieste (Trattato 10 febbraio 1947, All. VIII) alla regolazione delle infrastrutture europee di transito	161
2.5.4.	L'ipotesi di una agenzia (internazionale, europea) delle infrastrutture e dei corridoi europei	162

III.

LIBERALIZZAZIONE, TUTELA DEL LAVORO, PROMOZIONE DI POLITICHE

1.	Il processo di liberalizzazione nei porti	165
1.1.	Il superamento della disciplina di cui agli artt. 16 e segg. l. 84	165
1.2.	La necessità di un'azione specifica volta a garantire il "buon funzionamento" dei sistemi (portuali/retroportuali) che tenga conto anche dei principi fondamentali dell'ordinamento come lavoro (occupazione, sicurezza ecc.), crescita economica sostenibile ecc.	167
1.3.	Il regime del lavoro portuale: la disciplina (equivoca) di cui alla l. 84. Il deficit di stabilità e di sicurezza evidenziato dall'applicazione della legge 84	170
2.	Servizi ferroviari fra liberalizzazione e politica dei trasporti	172
2.1.	L'attuazione delle norme in materia di concorrenza e di accesso al mercato nel campo ferroviario. La rinuncia alla separazione reale determina che la competizione nei traffici di corridoio si dispiega prevalentemente tra "vettori nazionali"	172
2.2.	Una scelta di politica dei trasporti per il rilancio dei servizi ferroviari di transito	173
2.2.1.	Il vettore nazionale come operatore globale della logistica che verticalizza l'offerta fra terminalistica, tradizione e spedizione.	173
2.2.2.	L'apertura al mercato e lo spezzettamento del servizio	175
3.	Una riforma dell'autotrasporto	177
4.	Lo <i>short sea shipping</i> . La necessità di una regola applicabile nel Mediterraneo funzionale all'instaurazione di un mercato	177
4.1.	Autostrade del mare e <i>short sea shipping</i> : politiche caratterizzanti l'Unione europea ex art. 170 Tfu	177
4.2.	Le autostrade del mare in Italia	180

IV.

ALCUNE SCELTE SULLE INFRASTRUTTURE

1. Una riforma della legislazione nazionale in materia di infrastrutture . .	183
2. Il finanziamento delle infrastrutture. Il finanziamento pubblico: il modello dell'autonomia IVA	184
3. Il finanziamento con risorse private	187
3.1. I nuovi strumenti: <i>project bonds</i> nazionali ed europei, finanza di progetto, ecc. Le condizioni giuridiche e regolatorie indispensabili	187
3.2. L'accelerazione dei lavori in funzione della crescita. Le scelte di politica delle infrastrutture. La certezza dei tempi e del regime applicabile	190
3.3. Rischio regolatorio e rischio legislativo: la tutela dell'investimento tra diritto internazionale e diritto dell'Unione Europea. . .	193
3.4. Una norma che estenda l'ambito di applicazione del diritto dell'Unione Europea	199
4. Un Piano delle opere che attribuisca certezza agli investimenti	201
5. I sistemi portuali come parti della rete	202

V.

UNA *SMART MOBILITY* NEI TRAFFICI MERCI.
 LA TUTELA DELL'AMBIENTE E LA DISTRIBUZIONE MODALE.
 LA RI-REGOLAZIONE DEL TRAFFICO IN FUNZIONE
 DELLA PROMOZIONE DEI BENI AMBIENTE E SALUTE
 E DELLA CRESCITA

1. L'incidenza del valore ambiente nelle scelte di rete. La necessità di investire sulla rete	205
2. Servizio di interesse economico generale e investimento pubblico	207
3. Le scelte nazionali per il riequilibrio modale. Una politica dell'intermodalità che tenda a riordinare il trasporto in funzione delle sue caratteristiche. Strumenti a confronto.	210
3.1. La limitazione del traffico: i casi Austria e Svizzera. L'orientamento della Corte europea	212
3.2. La politica sugli aiuti di Stato costituisce una seconda area di intervento per favorire il c.d. <i>modal shifting</i> . <i>Ecobonus</i> , <i>ferrobonus</i> , investimento sulle tecnologie e <i>Marco Polo</i>	214
3.3. La limitazione del traffico stradale nel caso di traffico di lungo raggio	216
3.4. Le necessità di compensazioni nel caso delle infrastrutture in concessione	217