

THE AVIATION & MARITIME JOURNAL

Novità dal mondo del trasporto aereo e marittimo

Università degli Studi
di Bologna



Sede di Forlì
Sede di Ravenna

Corso di Laurea in Ingegneria
Aerospaziale
Corso di Laurea per Operatore
Giuridico d'Impresa

SOMMARIO

I "ritorni" della storia: l'autorità di regolazione dei trasporti
pagg. 2-3

Recenti sviluppi del programma Galileo e delle sue applicazioni (Progetto Egnos)
pagg. 3-4

Più sicurezza con la realtà virtuale
pagg. 4-5

Riforma del codice della navigazione: il testo all'esame del Parlamento
pagg. 5-7

Osservatorio Legislativo
pagg. 7-11

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 11

Materiali
pagg. 11-13

Il network dei porti di Roma e del Lazio. Intervista al Presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
pagg. 13-16

Convegno "I porti di Roma e del Lazio, capolinea delle autostrade del Mediterraneo" ed inaugurazione della nuova sede dell'autorità portuale di Civitavecchia (3 marzo 2005)
pagg. 16-18

Un recente studio relativo alla realizzazione e manutenzione dei porti e delle strutture tecniche
pagg. 18-19

Osservatorio Legislativo
pagg. 19-20

Rassegna Giurisprudenziale
pagg. 20-24

Materiali
pag. 24

I "ritorni" della Storia: l'Autorità di regolazione dei trasporti

di Mario Sebastiani*

Mi è capitato, con il Governo Dini e con Caravale Ministro dei trasporti, di lavorare nel 1995 al progetto di istituzione di una Autorità indipendente di regolazione dei trasporti. Il progetto era confluito nello stesso disegno di legge di istituzione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas, poi effettivamente costituita con la legge 481/1995. L'Autorità per i trasporti, invece, ha avuto diversa fortuna, bocciata in seconda lettura alla Camera da uno schieramento trasversale perché "prematura".

Quando ho appreso che è nuovamente in discussione alla Camera l'istituzione di una Autorità per i trasporti ho provato un misto di soddisfazione e di incredulità. Infatti le Autorità indipendenti non sono mai state popolari presso chi ci governa e legifera, sospetto, in nome del primato della politica sulle autonomie tecniche: primato sacrosanto se il terreno è di disegnare le linee di sviluppo industriale e le regole, devastante se invece si pretende di rivendicare l'applicazione politica

Continua a pagina 2

* Professore ordinario di Economia dello sviluppo presso l'Università Tor Vergata di Roma.

Il network dei porti di Roma e del Lazio. Intervista al Presidente dell'autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di Patrizia Lupi*

D. Per chi arriva a Civitavecchia il porto appare come un cantiere aperto. È completamente cambiata la sua fisionomia. Quali sono i numeri di questo cambiamento?

R. I numeri sono numeri straordinari, a testimonianza di quanto è stato fatto in questi anni, grazie ad una progettualità dinamica ed una forte capacità attuativa, con il sostegno di risorse umane ed economiche, di finanziamenti da parte dello Stato che ha creduto nel nostro progetto: creare un network dei Porti del Lazio e la nascita di una piattaforma logistica del Centro Italia, nel cuore del Mediterraneo.

Le Autorità Portuali devono puntare all'aumento dei traffici, sia in termini di merci che di passeggeri e croceristi, quale obiettivo finale dell'investimento dello Stato. La crescita dei traffici - abbiamo avuto un incremento dei traffici del 70% dal 1996 al 2004, passando da 6,5 milioni a 11,5 milioni di tonnellate di merci. E quest'anno arriveremo

Continua a pagina 13

* Responsabile dello staff di Presidenza dell'autorità dei porti di Roma e del Lazio.

Più sicurezza con la realtà virtuale

di Francesca De Crescenzo*

L'introduzione dei nuovi requisiti che gli operatori aerei sono chiamati a soddisfare in materia di FOM (*Flight Operation Monitoring*) ha recentemente favorito lo sviluppo di un programma di ricerca in collaborazione tra il Laboratorio di Realtà Virtuale e Simulazione dell'Università di Bologna (Il Facoltà di Ingegneria) ed il Flight Training Center Alitalia. In base alla Joint Aviation Authority (JAR OPS 1.035 & 1.037) gli operatori devono, a partire dal mese di gennaio del 2005, essere in grado di valutare i dati e le informazioni rilevanti nello studio di incidenti aerei o di procedure di volo anomale. L'uso dei dati di volo in formato digitale viene indicato come FDM (*Flight Data Monitoring*) ed ha lo scopo primario di aumentare la sicurezza del volo. Le stesse norme sulla standardizzazione delle ope-

Continua a pagina 4

* Ricercatore presso la II Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna.



SEZIONE ECONOMICA

Continua dalla prima pagina

(I "ritorni" della Storia ...)

delle regole. Sebbene il "vizio" abbia una lunga tradizione, mi sembrava che il clima fosse addirittura peggiorato in questa legislatura, che ha visto l'inclinazione (rientrata?) non solo a eliminare le Authorities "inutili" ma anche a ridimensionare quelle dichiaratamente utili. E poi abbiamo letto settimane fa il grido di dolore di Tesaro sul rischio di "chiusura" dell'Antitrust per scarsità di fondi, sappiamo delle difficoltà finanziarie delle Autorità delle comunicazioni e dell'energia, accomunate alla Pubblica amministrazione dal blocco della spesa nonostante non gravino sulla finanza pubblica, di analoghe difficoltà dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, della confusione di funzioni fra quest'ultimo e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, caratterizzata dalla presenza di conflitti di attribuzione e di rimpalli di responsabilità, dei ritardi nella messa in operatività dell'organismo di regolazione del trasporto ferroviario, del Nars i cui esperti sono praticamente ridotti a lavorare come volontari, ecc. Comunque, la notizia che è in discussione alla Commissione trasporti della

DIRETTORE RESPONSABILE:

Anna Masutti

COMITATO DIRETTIVO:

Stephan Hobe, Anna Masutti, Franco Persiani, Mario Sebastiani, Greta Tellarini, Stefano Zunarelli

HANNO COLLABORATO:

Francesca De Crescenzo, Patrizia Lupi, Consuelo Mangiardi, Afredo Roma, Mario Sebastiani, Greta Tellarini

REDAZIONE:

Andrea Giardini, Alessio Quaranta, Annalisa Pracucci, Nicola Ridolfi, Freya Tamburini, Alessio Totaro, Marianna Tranchida

SEGRETARIA DI REDAZIONE:

Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì
E-mail: theaviation&maritimejournal@ingfo.unibo.it

Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002

Camera una proposta di legge di iniziativa parlamentare intitolata "Istituzione dell'Autorità di regolazione dei servizi di trasporto" (AC 4446) mi ha favorevolmente sorpreso, inizialmente. Letto il testo mi sono ricreduto. Ovviamente ciascuno è attaccato al proprio lavoro; sarò quindi poco obiettivo ma suggerisco agli interessati di andare a rivedere il vecchio progetto Caravale che, veramente, mi sembra altra cosa.

L'Autorità dovrebbe appartenere alla categoria di quelle indipendenti dall'Esecutivo (e questo è un bene), ma il meccanismo di designazione dei componenti (tre nominati dalla Camera e tre dal Senato, si direbbe a maggioranza semplice) garantisce tutt'altro; il Presidente è invece nominato all'unanimità dai sei componenti designati dal Parlamento. Va da sé che un presidente espressione del collegio è un presidente debole; se poi va eletto all'unanimità, allora dovrà essere uno che non fa ombra a nessuno dei suoi elettori. La previsione di una maggioranza qualificata dell'Assemblea o del parere vincolante (con maggioranza qualificata) delle Commissioni parlamentari competenti non guasterebbe. L'Autorità avrebbe compiti canonici: tariffe, qualità dei servizi e, in più, "la verifica della conformità delle modalità di svolgimento dei servizi di trasporto a criteri e piani elaborati a livello nazionale, regionale e locale": non è chiaro a quali "piani" il volenteroso legislatore si riferisca, nè come pensi di conciliare il potere di verifica dell'Autorità con le responsabilità delegate a Regioni e Enti locali, tanto più che il trasporto pubblico locale sembra escluso dalla norma.

Quello che però appare più sconcertante è la delimitazione dei soggetti sottoposti alla regolazione della Autorità: "le imprese esercenti servizi di trasporto in concessione", i quali, stando al linguaggio degli addetti ai lavori, dovrebbero essere quelli (i) non liberalizzati, in quanto in concessione, e (ii) forniti agli utenti finali. Sembrano quindi esclusi dalle competenze dell'Autorità i servizi infrastrutturali, vale a dire, quelli forniti in regime di monopolio naturale agli operatori dei

servizi di trasporto.

Insegna la dottrina che la regolazione economica serve a imporre comportamenti di mercato dove questo non può esserci (è il caso dei monopoli naturali) o dove non è sufficientemente pluralistico (è il caso in cui la liberalizzazione non ha ancora cancellato le posizioni dominanti degli ex monopolisti). La regolazione sociale serve invece a perseguire obiettivi di interesse economico generale che il mercato non assicura per la semplice ragione che non rientrano fra i suoi fini naturali. È ragionevole ritenere che la regolazione dei servizi infrastrutturali debba essere permanente perché permanente è il potere di mercato di chi li offre, mentre quella dei servizi di trasporto potrà gradualmente ritrarsi con l'affermarsi di una concorrenza effettiva, lasciando il terreno al mercato e, se non basta, all'antitrust. Bene, a leggere il progetto di legge sembra si debba concludere che le cose andranno esattamente nella opposta direzione: è proprio ed esclusivamente sul terreno dei servizi liberalizzati o in via di liberalizzazione che l'Autorità verrà chiamata a cimentarsi. Vediamo con precisione quale, ricordando che deve comunque riguardare solo servizi in concessione:

"a) i servizi di trasporto terrestri stradali e autostradali" (laddove la precisazione "terrestri" non sembra vitale);
b) i servizi di trasporto ferroviario, comprese le linee ferroviarie in concessione per le quali l'esercizio delle funzioni amministrative è stato delegato alle regioni (...);
c) i servizi di trasporto locale a guida vincolata;
d) i servizi di trasporto marittimo di linea, compreso il cabotaggio, nazionali e comunitari;
e) i servizi di trasporto su acque interne, qualora non di competenza degli enti locali;
f) i servizi di trasporto aereo di linea, nazionali e internazionali;
g) i servizi di trasporto per condotta".
Resterà fuori naturalmente il trasporto pubblico locale, di competenza delle Regioni, mentre entreranno i servizi

... Continua



Continua ...

delle ferrovie concesse che, in prospettiva federalista, non si capisce perché non debbano seguire la via del trasporto locale.

Ma resterà fuori anche il trasporto ferroviario passeggeri sulle medie e lunghe percorrenze, posto che l'attuale incumbent (Trenitalia) da anni ha perso la qualifica di concessionario per diventare titolare di licenza. Non entro nel merito se sia opportuno deregolamentare qualità e prezzi dei servizi ferroviari, ma sarebbe giusto che la novità – e la sua portata – venissero notate.

Saranno invece assoggettati a regolazione i servizi marittimi di linea, nazionali e internazionali "compreso il cabotaggio" (che sempre linea è), i quali da anni sono totalmente liberalizzati. Restano in piedi, è vero, fino al 31.12.2008 le convenzioni con il Gruppo Tirrenia per i collegamenti con le isole, fattispecie che tuttavia non rientra in quella regolamentabile ai sensi del progetto di legge, posto che Tirrenia non ha status di concessionaria. Inoltre a partire dal 2009 le convenzioni in essere verranno meno e si applicherà il Regolamento comunitario 3577/92, che prevede la possibilità di imporre oneri di servizio pubblico.

Anche i servizi stradali e autostradali dovranno passare sotto le forche caudine dell'occhiuto regolatore. La domanda pertinente è: a quali servizi si riferisce il progetto di legge? Il riordino dell'autotrasporto è materia della legge delega al Governo approvata il 16 febbraio 2005, e in virtù di essa il regime concessorio del trasporto interregionale di persone (quello che coinvolge oltre tre regioni) verrà derubricato ad autorizzatorio. Il trasporto regionale, invece, è oggetto del d.lgs. 422/97 e successive modificazioni, che ne attribuisce le competenze alle regioni. Infine, l'autotrasporto di merci è esercitato sulla base di semplici autorizzazioni. In tutti e tre i casi, dunque, non si vede come l'Autorità possa vantare competenze.

Apprendiamo anche che pari assoggettamento all'Autorità verrà inflitto

ai servizi di trasporto aereo di linea, nazionali e comunitari. Qui la faccenda si fa più complessa. Da un lato il trasporto aereo infra-comunitario è liberalizzato dal 1997 e l'introduzione di qualunque misura dirigista sarebbe incompatibile con la normativa europea. Dall'altro esiste, è vero, la possibilità di imporre vincoli alla concorrenza per motivi di interesse generale – come avviene nel caso di imposizione di obblighi di servizio pubblico per i collegamenti con aree marginali o in condizioni arretrate – ma neanche in questo caso le compagnie designate sono concessionarie. Infine i collegamenti con paesi extra-europei, regolati da accordi bilaterali fra gli Stati (di cui peraltro la Commissione sta assumendo la titolarità), sono sottratti al regime concessorio dalla riforma del Codice della navigazione, oggetto di delega al Governo. In sostanza, anche in questo caso il progetto di legge attribuisce alla Autorità competenze, oggi o in prospettiva immediata, illegittime.

Innumerevoli sono gli ulteriori spunti di riflessione suscitati dal testo. Mi basta coglierne due. Il primo è la descrizione del meccanismo del price cap, inteso come mero adeguamento delle tariffe all'inflazione, senza alcun riferimento a obiettivi di produttività, che invece rappresentano il fulcro del criterio. Il secondo riguarda la possibilità per l'Autorità di irrogare, in caso di grave inadempimento del concessionario, la "sospensione della concessione per un periodo di tempo non inferiore nel minimo a due mesi e non superiore nel massimo a diciotto mesi": come pensa il legislatore di garantire la continuità del servizio mentre il reo sconta la pena?

In conclusione – al di là delle innumerevoli imprecisioni che un anno e mezzo di gestazione (tanto è passato dalla presentazione) avrebbe consentito di correggere, almeno nella forma – sfugge forse ai proponenti che gli unici soggetti il cui potere di mercato uscirà probabilmente indenne dai processi di liberalizzazione – e che dunque vanno regolamentati – sono precisamente quelli che il progetto di legge sembra dimenticare: i gestori delle

infrastrutture autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e di quant'altro. Insomma, ci aspetta un mondo di monopolisti liberalizzati e di libero mercato imbrigliato dalla regolazione?

Va detto per onestà ed equilibrio che un merito il progetto di legge lo ha, quello di avermi chiarito cosa sono le autorità indipendenti e di aver restituito loro, dopo i tanti attacchi, piena dignità: "organo esponentiale dello Stato comunitario".

Recenti sviluppi del Programma Galileo e delle sue applicazioni (progetto EGNOS)

di *Alfredo Roma**

Il Galileo Joint Undertaking (GJU) è l'organismo provvisorio creato nel 2001 da UE e Agenzia Spaziale Europea (ESA) per gestire la fase iniziale del Programma Galileo. Il suo compito principale è quello di operare la scelta del concessionario del Programma, concessionario che dovrà acquisire e sviluppare le applicazioni del Programma Galileo e vendere i servizi offerti ad utenti pubblici e privati.

Il 1° Marzo il Galileo Joint Undertaking ha nuovamente rinviato la scelta del concessionario prevedendo un ulteriore periodo di negoziazioni della durata di tre mesi con i due consorzi in gara per l'assegnazione della concessione: *iNavSat* (guidato da *EADS* e *Thales*) e *Euroly* (guidato da *Finmeccanica* e *Alcatel*). In proposito il GJU ha precisato che le negoziazioni con i due consorzi avverranno simultaneamente e saranno focalizzate su un numero limitato di temi.

Ancora una volta, dunque, il GJU ha mancato di operare una scelta, seguendo una procedura che potrebbe apparire, sotto taluni profili, non ultimi quelli di carattere giuridico, non del tutto ortodossa e suscettibile di prestare il fianco a eventuali contestazioni e rimostranze da parte del consorzio che verrà escluso.

Da più parti si ritiene che questa ulte-

... Continua

* Coordinatore del Programma Galileo, Presidenza del Consiglio dei Ministri.



Continua ...

riore dilazione agevoli l'avvio di un dialogo tra i due concessionari che potrebbe sfociare in una vera e propria alleanza: si tratta di una eventualità, questa, che non risponde tuttavia agli auspici della Commissione, poco propensa ad avere un unico interlocutore. È appena il caso di rammentare che la posizione dell'Istituzione comunitaria è espressione di un'opinione condivisa da Gran Bretagna, Germania e Francia. Quest'ultima ha di recente motivato la propria contrarietà alle decisioni del GJU manifestando timori che tali scelte possano alimentare contenziosi giudiziari a discapito del tempestivo ed efficiente avvio del Programma in esame.

Nel contempo l'Unione europea e l'Agenzia spaziale europea hanno deciso che la fase iniziale del progetto EGNOS sarà parte integrante del contratto da concludersi col concessionario. EGNOS (*European Geo-stationary Overlay System*) è il progetto che, grazie all'utilizzo del segnale proveniente dal GPS americano rilanciato attraverso 4 satelliti europei, permette la simulazione del segnale Galileo e la sua validazione. Ciò consente la sperimentazione dei progetti applicativi relativi alla navigazione aerea, alla navigazione marittima e ad altre applicazioni che troveranno pieno sviluppo con il lancio dei trenta satelliti del Programma Galileo. La decisione dell'UE ed ESA è stata accolta con favore dall'industria europea che aveva in passato manifestato taluni timori dalla coesistenza di due distinti progetti e quindi di differenti concessioni, a danno di uno sviluppo coerente ed armonico delle iniziative del programma satellitare dell'UE.

Nell'attesa dell'operatività del programma Galileo il GJU ed ESA hanno concluso accordi di collaborazione con vari Paesi a livello mondiale. L'accordo con la Cina è senza dubbio di considerevole importanza sia per le dimensioni del Paese, sia per il ruolo che esso intende ritagliarsi; prova ne è il fatto che ha già stanziato una prima considerevole somma di cento milioni di Euro a supporto dello sviluppo del Programma, mentre un ulteriore im-

portante accordo, che presenta connotati simili anche in considerazione della vastità del Paese, è quello tuttora in corso con l'India.

Particolarmente importante è considerato poi l'accordo con gli Stati Uniti d'America per quanto concerne l'interoperabilità tra Galileo e GPS.

Si ricorda che sin dai primi passi mossi dalla Comunità europea verso la scelta di dotarsi di un proprio sistema satellitare gli Stati Uniti hanno posto a più riprese degli ostacoli, non esitando a tale fine a negare le frequenze. Successivamente, resisi conto che l'Europa avrebbe comunque realizzato il suo progetto, hanno accettato di trovare un accordo, pur chiedendo che il Galileo, in quanto progetto civile, non sia usato per scopi militari.

Relativamente ad un eventuale impiego militare, occorre osservare che oggi è molto difficile poter tracciare una separazione tra civile e militare. Raramente sorgono conflitti tra Paesi condotti nei modi tradizionali. È piuttosto frequente, invece, assistere a fenomeni di terrorismo le cui origini sono riconducibili a differenze religiose, culturali o socio-economiche. Le azioni di terrorismo colpiscono quasi sempre obiettivi civili e non vi è dubbio che sistemi come il Galileo possano aiutare a prevenire atti terroristici con effetti tanto devastanti quali quelle degli anni più recenti.

Non è un caso quindi che tra i servizi del Galileo sia stata riservata una particolare attenzione ai PRS (*Public Regulated Services*) che riguardano applicazioni legate alla protezione civile in senso lato, quale, ad esempio, la protezione da atti ostili a porti, aeroporti, stazioni ferroviarie e altri punti sensibili di un Paese, oltre ad altri importanti servizi come "Safe of Life" e "Search & Rescue" per il soccorso a persone o mezzi in situazioni di pericolo o emergenza.



SEZIONE INGEGNERIA

Continua dalla prima pagina
(Più sicurezza con ...)

razioni (JAR-OPS), del resto, non specificano quale deve essere il livello di manipolazione di tali dati e la forma in cui presentare gli stessi in modo che forniscano un rapporto completo e accurato delle procedure da analizzare. Un'ulteriore considerazione va fatta inoltre sulle metodologie da impiegare perché tali dati siano recepiti con chiarezza e depurati dalle tipiche presentazioni numeriche dei FDR (*Flight Data Recorder*) in modo da favorire una rappresentazione ben definita degli eventi e dell'andamento dei parametri caratteristici. La necessità di concepire strumenti e procedure appropriati ed integrati per il FDM nasce dalla consapevolezza che questi assumono un ruolo fondamentale nel processo di Ingegneria dei Fattori Umani. La ricostruzione di eventi e incidenti è infatti uno dei principali metodi di ricerca nel campo dei Fattori Umani ed in particolare quello maggiormente impiegato in ambito aeronautico per indagare sulle cause dovute ad errori di pilotaggio per i quali si sono verificate anomalie che hanno o avrebbero potuto causare danni ingenti o catastrofi. Lo studio scientifico dei Fattori Umani, più in generale, è stato concepito come lo studio dell'interazione tra l'uomo e i sistemi con lo scopo di aumentare le prestazioni delle operazioni e la sicurezza del loro svolgimento. Esso consiste nel diagnosticare o identificare problemi e deficienze nell'interazione uomo-macchina. A questo scopo la conoscenza del modello mentale dell'uomo e delle caratteristiche e dei limiti che egli presenta nel processo di analisi delle informazioni deve essere accoppiata alla comprensione del sistema fisico o informativo coinvolto e a strumenti di analisi appropriati da applicare per definire chiaramente le cause dei fallimenti operativi. La comprensione degli aspetti cognitivi nell'utilizzo di sistemi

... Continua



Continua ...

complessi e fortemente informatizzati rappresenta uno dei fattori trainanti nel campo dell'*Engineering Psychology and Human Performance*. Fornire uno strumento in grado di supportare gli operatori nell'individuazione dei fattori chiave che influenzano il rapporto tra il pilota e il sistema di volo in relazione a particolari condizioni operative e come migliorare tale rapporto è lo scopo del progetto **Multi Data Showview**.

Lo studio condotto presso l'Università di Bologna riguarda dunque la sintesi dei dati di volo in un'interfaccia grafica ottimizzata che consente di condurre l'analisi lasciando all'utente la funzione di interpretazione degli eventi e la divulgazione delle relative informazioni. Durante la progettazione di questo programma è stato seguito un approccio di tipo "human-centred". Questo è stato possibile grazie all'esperienza del team di Alitalia, coinvolto nel progetto fin dalla fase concettuale, che ha partecipato attivamente alla stesura delle specifiche del sistema. I requisiti utente e gli obiettivi da raggiungere sono stati integrati con la possibilità di impiegare moderne tecniche di Computer Grafica nella ricostruzione realistica degli eventi. In particolare lo studio si è concentrato sulla progettazione di un'interfaccia in termini di formati grafici e metodi di interazione chiari, completi e semplici. Le informazioni sono state convertite dalla forma tabulare alla forma grafica dando vita a un sistema interattivo che consente di cogliere le relazioni tra la grande quantità di dati a disposizione.

Il programma si basa principalmente sulla ricostruzione tridimensionale di una sequenza di volo estratta dal Flight Data Recorder dell'aeroplano o in alternativa da simulatore di volo. Vengono quindi ricostruiti graficamente l'ambiente geografico, i velivoli presenti sulla scena e le condizioni meteo (visibilità e presenza di nubi). Il software include inoltre la possibilità di visualizzare parte della strumentazione di bordo dell'aeroplano e mappe o diagrammi per il monitoraggio

dei parametri di volo più significativi e per la valutazione delle procedure di avvicinamento agli aeroporti, decollo e atterraggio. Infine la scena virtuale 3D risulta arricchita con informazioni schematiche di supporto (visualizzazione traiettoria, assetto, vento, etc.) utili per una più immediata comprensione delle caratteristiche salienti dei voli analizzati.



Le funzioni principali comprendono:

- Lettura e interpolazione dei dati di volo:
 - Sequenza di volo;
 - Tipo di aeromobile;
- Caricamento di informazioni ausiliarie relative allo scenario;
- Ricostruzione del terreno fedele alla morfologia dell'area geografica sovrastata;
- Inserimento di immagini aeree o satellitari ad alta risoluzione;
- Inserimento di piste di decollo e atterraggio;
- Editor ausiliario e ricostruzione di edifici;
- Simulazione delle condizioni meteo;
- Visualizzazione del velivolo e della strumentazione di bordo;
- Rappresentazione dei parametri di volo;
- Gestione della *timeline*;



- Gestione di più velivoli;
- Riproduzione di filmati sincronizzati con il volo.

Il software può inoltre essere utilizzato come strumento di addestramento, consentendo di mettere in luce le eventuali manovre o procedure condotte in modo non corretto e fonti potenziali di "evento"; inoltre, questo "tool", può assolvere l'esigenza di effettuare ricognizioni di aeroporto e di area. In particolare l'estensione del progetto consiste nell'impiego del programma **Multi Data Showview** nella conduzione studi sui Fattori Umani attraverso esperimenti basati sulla simulazione di incidenti in Full Flight Simulators. L'idea consiste nel condurre su simulatore un volo completo durante il quale si verifica una serie di eventi scelti in base a uno studio storico e statistico sugli incidenti osservati su un determinato tipo di aeromobile. In seguito le simulazioni verranno osservate con il **Multi Data Showview** per poi eseguire misure di performance in termini di valutazione del carico o sovraccarico mentale e qualità della formazione dei piloti. È infine allo studio la possibilità di impiegare il **Multi Data Showview** per eseguire il *risk assessment* degli aeroporti allo scopo di aumentarne la sicurezza e la capacità operativa.

La realizzazione del programma è stata svolta dall'Ing. Alessandro Boccalatte e dall'Ing. Tiziano Bombardi.

SEZIONE GIURIDICA

Riforma del Codice della navigazione: il testo all'esame del Parlamento

di Consuelo Mangiardi*

Nel corso degli ultimi due mesi si è assistito al rapido iter parlamentare riguardante l'esame dello schema del Decreto legislativo recante norme per la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione (atto n. 446).

... Continua

* Dottore in Giurisprudenza.



Continua ...

Infatti, il definitivo parere favorevole sul testo da parte della Commissione Trasporti della Camera si è avuto nella seduta del 3.03.2005, a distanza di un mese dalla prima sottoposizione dello stesso all'esame delle Camere. La riforma, intervenuta dopo oltre sessant'anni di vigore del Codice, apporta notevoli cambiamenti nel settore dell'Aviazione Civile, la cui disciplina è ormai ritenuta inadeguata alle attuali dimensioni imprenditoriali del trasporto aereo.

Il testo, già preliminarmente approvato dal Consiglio dei Ministri il 14 gennaio scorso, è stato attentamente esaminato dalle Commissioni Trasporti e Lavori Pubblici, rispettivamente di Camera e Senato, nonché delle Commissioni Bilancio di entrambi i rami del Parlamento.

A sostegno del proprio lavoro di valutazione, la Commissione Trasporti della Camera ha previsto una serie di audizioni informali di approfondimento sull'argomento.

Il Decreto legislativo mira, senza dubbio, ad attuare una razionalizzazione dell'apparato normativo nel settore dell'Aviazione Civile nonché l'innalzamento della soglia di sicurezza del trasporto aereo e l'adeguamento della normativa interna a quella comunitaria.

Tra le novità introdotte dal testo di riforma, è certamente meritevole di particolare attenzione l'individuazione dell'Enac quale unica autorità di vigilanza del settore e l'attribuzione allo stesso Ente di funzioni di polizia.

Infatti, come è espressamente chiarito nella relazione del Governo che accompagna lo schema del Decreto legislativo, è stata prevista al Capo V – relativo alla polizia degli aerodromi – la soppressione della figura di direttore aeroportuale. Le funzioni di polizia e vigilanza che, ai sensi del Codice

della navigazione, erano attribuite a tale soggetto, sono ora incardinate in capo all'Enac che le espleta adottando le misure organizzative ritenute più idonee.

La volontà di adeguare le norme vigenti in materia di Aviazione Civile a quelle comunitarie è, poi particolarmente riscontrabile con riguardo all'ordinamento dei servizi aerei. Grande considerazione è stata, infatti riservata alla profonda trasformazione che la materia ha subito in ambito comunitario, ove i servizi aerei di linea e non, internazionali e nazionali, godono di un'ampia liberalizzazione. D'altro canto, la rivisitazione di tale disciplina all'interno del Codice ha rappresentato un passaggio obbligato se si considera che recentemente è stata affermata la competenza esclusiva della Comunità Europea nella negoziazione degli accordi aerei bilaterali, ai quali tradizionalmente è affidata la regolamentazione di tali servizi.

Si è perciò riformulato l'intero Titolo VI e sono stati sostituiti gli attuali Capo I (dei servizi di linea) e Capo II (dei servizi non di linea, del lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio), che presuppongono rispettivamente il regime della concessione e della licenza, con una nuova distinzione che tiene conto dei processi di cui si è detto.

Il generale criterio di approvazione alla prestazione del servizio sia di linea che non di linea, sia comunitario che extracomunitario, è stato dunque fissato nel rilascio della licenza di esercizio da parte dell'Enac. Il mantenimento, la sospensione e la revoca della licenza di esercizio sono condizionati dal controllo dell'Enac, al quale compete la vigilanza sull'attività del velivolo aereo.

Un'ulteriore intervento degno di rilievo è finalizzato al miglioramento dei diritti del passeggero, così come previsto dalla legge delega. Allo scopo di realizzare un siffatto obiettivo, si è ritenuto opportuno imporre ai vettori aerei l'obbligo di adottare adeguate forme di pubblicità nel caso di accordi commerciali tra più compagnie sui diritti di traffico per garantire una maggiore trasparenza nei confronti degli utenti. Ancora una volta è stata individuata

l'Enac quale autorità incaricata di verificare la qualità dei servizi di trasporto aereo.

Alle medesime esigenze risponde, altresì l'imposizione di oneri di servizio pubblico tramite procedure trasparenti e non discriminatorie, secondo quanto previsto dall'art. 4 del Regolamento CEE n. 2407/92.

Da ultimo, si segnala che il testo di riforma adotta nuove terminologie e distinzioni riguardo agli aeromobili. In particolare, in tutto il Codice è stato eliminato il riferimento alla categoria degli alianti, dato che gli alianti librai (i quali potrebbero godere di un regime differenziato rispetto a quello degli aeromobili) non sono più in esercizio, mentre gli alianti veleggiatori sono considerati aeromobili a tutti gli effetti e, perciò assoggettati allo stesso regime.

Ancora, sono stati esclusi dalla categoria degli aeromobili gli apparecchi ultraleggeri di cui alla Legge n. 106/85. Con riferimento agli aeromobili di Stato, sono stati esclusi dalla categoria i mezzi adibiti a servizio postale, che costituiscono oggetto di privatizzazione. Contemporaneamente è stata operata un'equiparazione tra gli aeromobili di Stato e quelli che, pur appartenendo a privati, sono impiegati nell'interesse dello Stato o della tutela della sicurezza nazionale o in altri servizi di pubblico interesse di competenza statale, per i quali è esclusa l'applicabilità delle norme del Codice.

All'attività svolta dagli aeromobili di Stato è stata, infine equiparata l'attività di volo esercitata nell'interesse delle autorità e delle istituzioni pubbliche.

Risulta evidente la complessità e l'alto livello di tecnicità che caratterizzano la materia oggetto di riforma, la quale necessiterà perciò di un'analisi particolarmente approfondita. Con l'emanazione dei pareri delle Commissioni competenti di Camera e Senato si concluderà l'esame del testo di riforma, che tuttavia, non sarà ancora definitivo. Il Governo infatti, ai sensi della legge delega n. 265/04, tenendo conto anche delle osservazioni effet-

... Continua





Continua ...

tuate dalla Conferenza Stato-Regioni, opererà un'ulteriore revisione del testo e lo ritrasmetterà, con le eventuali modifiche, al Parlamento per i pareri definitivi.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

DECRETO LEGISLATIVO 17 GENNAIO 2005, N. 13,

ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA N. 2002/30/CE, RELATIVA ALL'INTRODUZIONE DI RESTRIZIONI OPERATIVE AI FINI DEL CONTENIMENTO DEL RUMORE NEGLI AEROPORTI COMUNITARI
(in G.U. n. 39 del 17 febbraio 2005)

Il decreto in esame stabilisce le condizioni e le modalità per l'adozione delle restrizioni operative volte a ridurre o vietare l'accesso di velivoli negli aeroporti civili e militari aperti al traffico civile, nei quali si rileva un superamento dei limiti acustici stabiliti dalle vigenti norme per le zone di rispetto.

In particolare, le restrizioni operative saranno adottate, previa valutazione del rapporto tra costi e benefici probabili connessi alle misure da attuare, nonché delle caratteristiche dell'aeroporto interessato, esclusivamente nel caso in cui tale valutazione abbia dimostrato che l'attuazione di ogni altra misura di contenimento dell'inquinamento acustico prevista dalla normativa vigente non sia efficace.

Ai sensi del decreto di cui in epigrafe, in seguito all'applicazione di una restrizione operativa, per un periodo di sei mesi, gli operatori aerei non potranno impiegare i velivoli c.d. marginalmente conformi per un numero di voli superiore a quello effettuato nell'aeroporto interessato nel corrispondente periodo dell'anno precedente; decorso il predetto periodo, l'ENAC potrà richiedere agli operatori aerei di ridurre il numero totale iniziale di movimenti di detti velivoli fino al 20 per cento all'anno, sulla base di un piano di interventi preventivamente adottato. L'ENAC potrà, altresì, adottare negli aeroporti metropolitani, presenti sul territorio nazionale, misure più restrittive con riguardo a tali velivoli.

Inoltre, allo scopo di garantire l'erogazione delle misure restrittive in parola, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sarà istituito un Comitato tecnico-consultivo al quale spetterà il compito sia di emanare le linee di indirizzo tese all'adozione delle restrizioni operative, sia di individuare e di proporre all'ENAC le ipotesi delle eventuali restrizioni operative ritenute idonee. Il Comitato tecnico-consultivo, composto da dieci tecnici che resteranno in carica un biennio, al termine del quale potranno essere riconfermati, opererà tenendo conto delle eventuali proposte delle Commissioni aeroportuali competenti, nonché delle osservazioni dei soggetti interessati. Sul punto, si deve evidenziare come la Commissione aeroportuale, verificato il superamento dei limiti acustici, sarà tenuta a darne tempestiva comunicazione sia al Comitato tecnico-consultivo, sia all'ENAC, formulando, altresì, eventuali proposte.

Da ultimo, appare opportuno rilevare che le restrizioni operative dovranno essere adottate dall'ENAC, entro 60 giorni dalla proposta del Comitato tecnico-consultivo, tenendo conto delle eventuali indicazioni operative della competente Commissione aeroportuale.

F.T.

LEGGE 9 NOVEMBRE 2004, N. 265,

CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO LEGGE 8 SETTEMBRE 2004, N. 237, RECANTE INTERVENTI URGENTI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE. DELEGA AL GOVERNO PER L'EMANAZIONE DI DISPOSIZIONE

CORRETTIVE ED INTEGRATIVE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

(in G.U. n. 264 del 10 novembre 2004)

In data 9 novembre 2004 è stato convertito in legge, con modificazioni, il decreto legge 8 settembre 2004, n. 237, che introduceva nell'ordinamento giuridico nazionale alcune norme in attuazione del Regolamento comunitario 549/2004 sulla istituzione del cielo unico europeo.

Tale iniziativa legislativa, che mirava alla razionalizzazione di alcune competenze relative all'esercizio di funzioni nel contesto della gestione del traffico aereo, è stata l'occasione per introdurre una serie di ulteriori previsioni afferenti il settore dell'aviazione civile, delle quali si darà brevemente conto qui di seguito.

Tanto premesso, con la legge 265/2004, in applicazione dell'articolo 4 del regolamento 549/2004 del Parlamento e del Consiglio, del 10 marzo 2004, viene individuato l'ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) quale unico soggetto regolatore e garante della uniforme applicazione delle norme relative allo svolgimento delle funzioni di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio delle licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea.

Ciò comporta che d'ora in avanti l'ENAC, ferme restando le attribuzioni del ministero della difesa in materia di difesa e sicurezza nazionale, dovrà assicurare, anche mediante la stipula di appositi accordi di programma con tutti i soggetti interessati, il corretto funzionamento di una serie di attività che garantiscano un ordinato svolgimento di tutte quelle funzioni sopra descritte, propedeutiche alla chiara individuazione di compiti e connesse responsabilità.

Sempre nell'ambito della fornitura di servizi di controllo del traffico aereo le nuove norme attribuiscono all'ENAC in coordinamento con il gestore aeroportuale la vigilanza sulla attività svolta dall'ENAV, negli aeroporti di competenza, per quanto concerne la movi-

... Continua





Continua ...

mentazione degli aeromobili e degli altri mezzi, sia nelle aree di manovra che sul piazzale.

A tale proposito, l'ENAC entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, sentiti tutti i soggetti coinvolti, adotta il regolamento di scalo ed il piano di emergenza aeroportuale, con la specifica indicazione che detto regolamento debba contenere la disciplina delle attività appena sopra descritte.

Le stesse norme, poi, dettano alcune disposizioni specifiche che riguardano le gestioni aeroportuali, prevedendo in particolare, nel contesto del decentramento previsto dalla recente riforma costituzionale, la individuazione, con Decreto del Presidente della Repubblica, di quegli aeroporti di rilevanza nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato in materia.

Inoltre, viene previsto l'inserimento nelle convenzioni per la concessione delle gestioni aeroportuali, comprese quelle in essere, del termine quadriennale per la verifica della sussistenza dei requisiti oggettivi e soggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio della concessione, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio alle previsioni contenute nei piani di investimento. In questo contesto, viene altresì previsto nelle convenzioni di concessione l'obbligo per i gestori, ai fini dell'esercizio del potere di vigilanza da parte dell'ENAC, di fornire informazioni e documentazione relativi anche ai rapporti di natura commerciale che i gestori aeroportuali intrattengono con i terzi; ovviamente, la documentazione acquisita dall'ENAC nell'esercizio del

potere di vigilanza sono coperti dal segreto di ufficio.

Ulteriore innovazione contenuta nella legge di conversione del DL 237 meritevole di essere menzionata riguarda la modifica degli articoli 801 ed 802 del codice della navigazione; in tal senso, con la nuova formulazione dell'art. 801, si riporta l'esercizio del potere ispettivo dell'ENAC (non più del direttore di aeroporto) sui vettori di ogni nazionalità nel contesto di programmi nazionali e comunitari preordinati, senza che detti controlli debbano essere sistematicamente effettuati su ogni mezzo in partenza da un aeroporto nazionale.

Coerentemente anche l'art. 802 del codice viene riformulato nel senso che l'ENAC (non più il direttore dell'aeroporto) vieta la partenza degli aeromobili laddove, espletati i controlli di cui all'art. 801, emergano situazioni critiche per la garanzia della sicurezza della navigazione aerea, nonché quando siano stati violati gli obblighi previsti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione ovvero quando risulti che l'esercente o il comandante non abbiano adempiuto alle norme in materia sanitaria e doganale.

Infine, la legge 9 novembre 2004, n. 265, oltre a convertire in legge con modificazioni il decreto legge 237/2004, prevede, all'art. 2, una delega al Governo per il riordino della parte aeronautica del codice della navigazione, sia al fine di migliorare il livello di tutela dei diritti dei passeggeri e della sicurezza del trasporto aereo, sia al fine di razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare del settore dell'aviazione civile, con particolare riguardo alle gestioni aeroportuali.

La delega può essere esercitata con uno o più decreti legislativi, i quali, nel garantire il necessario coordinamento con la normativa comunitaria ed internazionale, tenuto conto, in particolare, della Convenzione ICAO, devono rispettare i seguenti principi e criteri direttivi:

- Individuazione delle varie responsabilità previste dai regolamenti comunitari sul cielo unico europeo;
- Disciplina delle fonti e recepimento

delle norme internazionali tecniche anche per via amministrativa;

- Disciplina della proprietà degli aeroporti;
- Fissazione delle modalità per un efficiente esercizio delle funzioni di polizia;
- Armonizzazione e semplificazione della disciplina dei titoli professionali aeronautici;
- Adeguamento alla normativa comunitaria ed internazionale in materia di servizi e tutela degli utenti;
- Semplificazione del regime amministrativo degli aeromobili.

In conclusione, da un primo e sommario esame della disposizione appare evidente l'intento del legislatore di procedere nel nodo più spedito possibile alla tanto sospirata riforma della parte aeronautica del codice della navigazione che oramai da troppo tempo giace incompiuta in Parlamento, non consentendo al "sistema nazionale dell'aviazione civile" di operare quel salto di qualità che lo renda dal punto di vista normativo al passo dei maggiori partners europei ed internazionali.

A.Q.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

SULLE INFORMAZIONI AL PASSEGGERO AEREO
SULLA IDENTITÀ DEL VETTORE OPERATIVO E
SULLE COMUNICAZIONI DELLE INFORMAZIONI DI
SICUREZZA TRA STATI MEMBRI
(Presentata in data 16 febbraio 2005,
COM(2005) 48 final)

L'iniziativa della Commissione Europea nasce nel contesto del programma di misure volte alla migliore tutela dell'utenza del trasporto aereo, volta, oltre che alla garanzia dei diritti dei passeggeri, anche a fornire agli stessi una informativa il più possibile "informativa" al fine di assicurare la massima trasparenza nei rapporti tra fornitori di un servizio e fruitori dello stesso. Contestualmente, con la normativa proposta vengono inserite delle precise disposizioni che obbligano gli Stati membri a rendere pubbliche ed a scambiarsi informazioni sensibili sulla

... Continua

AERNOVA[®] srl
Flight Training Organization

- SCUOLA DI VOLO JAR FTO
- LAVORO AEREO - MONITORAGGIO E SERVIZI PER L'AMBIENTE
- CENTRO MANUTENZIONI AEROMOBILI JAR 145
- SEPOSO COMMERCIALE E FISCALE CARBURANTI AVO

Aeroservizi
Eliservizi
http://www.aernova.it
e-mail: aernova@aernova.it

Via G. di Vittorio, 74 • 47100 Forlì
Base Op. Aeroporto "L. Ridolfi" - Forlì
Tel. (0543) 782556 • Fax (0543) 782601



Continua ...

sicurezza, intesa in termini di "safety", dei vettori aerei, in particolare nel caso in cui ad alcuni di essi sia stato vietato il sorvolo del proprio territorio ovvero sia stato negato l'esercizio dei diritti di traffico.

Al proposito, si nota che negli ultimi decenni il costante incremento dei livelli di sicurezza nel trasporto aereo ha consentito una progressiva riduzione sia degli incidenti aeronautici che delle persone decedute in incidenti aerei, in costanza di un sensibile aumento del traffico e dei passeggeri trasportati all'interno del territorio comunitario.

Ciononostante, va anche ravvisato come non in tutto il mondo vi sia una garanzia di equanime applicazione e di mantenimento degli standard di sicurezza, che dipende dalla efficacia delle procedure applicate nei Paesi terzi che non sempre assicurano il rispetto dei livelli richiesti dalla normativa internazionale.

Per questo motivo, la Comunità ha recentemente adottato la Direttiva 2004/36/EC che prevede un armonizzato sistema di ispezioni sugli aeromobili extra-comunitari che utilizzano gli aeroporti europei; parallelamente, la Direttiva prevede uno scambio tra Stati di informazioni e di dati raccolti con le ispezioni nonché la possibilità di estendere a tutto il territorio comunitario le misure restrittive adottate da un singolo Stato nei confronti di un vettore.

In altri termini, la Direttiva "SAFA" aveva lo scopo di creare un meccanismo di raccolta di informazioni utili ad identificare gli operatori potenzialmente insicuri.

Tutto ciò premesso, nell'incidente avvenuto il 3 gennaio 2004 a Sharm-El-Sheikh è emerso che al vettore coinvolto, al momento dell'incidente, era stato vietato di volare in Svizzera a causa dei non soddisfacenti requisiti di sicurezza riscontrati dalle Autorità elvetiche, mentre la stessa compagnia poteva operare in altri Stati membri. Senza entrare nel merito delle cause dell'incidente, peraltro ad oggi ancora non appurate con certezza, va eviden-

ziato quanto avvenuto a Sharm-El-Sheikh impone la necessità di norme più rigorose di quelle attualmente varate.

Pertanto, oltre alla possibilità di emendare, per rinforzarla, la Direttiva "SAFA", con la proposta oggi in commento la Comunità si propone l'obiettivo di migliorare in primo luogo la posizione dei passeggeri nei confronti dell'industria del trasporto aereo.

Al fine di migliorare la possibilità di scelta di un volo da parte di un passeggero è necessario che al momento della prenotazione il passeggero sia messo in grado di conoscere quale sia il vettore che effettivamente opererà il collegamento, che spesso risulta diverso dal vettore presso il quale si acquista il biglietto (cosiddetto "vettore contrattuale").

In effetti, nell'attuale sistema del trasporto aereo, basato per lo più sul principio delle alleanze e della ottimizzazione delle risorse che ha portato allo sviluppo di una politica basata su intese tra operatori, non sempre è facile riuscire ad avere l'esatta percezione di quale sia il vettore con il quale si viaggerà; basti pensare alle varie fattispecie che si possono configurare quali accordi di *code-sharing*, noleggio di aeromobile (*wet-lease*), ovvero ai viaggi tutto compreso dove non sempre viene indicato il nominativo del vettore che effettuerà il collegamento aereo. Il principio sopra enunciato, peraltro, va temperato al fine di consentire all'industria del trasporto aereo un certo margine di flessibilità legato alla necessità improvvisa di dover sostituire il vettore operativo indicato al momento della prenotazione, soprattutto nei casi in cui intercorre un lungo lasso di tempo tra la prenotazione e l'effettuazione del volo; in tali evenienze, infatti, la possibilità di reagire prontamente agli sviluppi del mercato costituisce un fattore di successo nel settore del trasporto aereo.

La trasparenza, infatti, richiede che ogni modifica del vettore operativo sia immediatamente notificata al passeggero, mentre la flessibilità aeronautica necessita della possibilità per gli operatori di variare anche all'ultimo momento il vettore operativo, senza che que-

sto debba comportare ulteriori disagi alle operazioni.

Scopo del nuovo Regolamento, quindi, è proprio quello di garantire che ogni passeggero sia debitamente informato sulla identità del vettore che opera il volo, riservandosi, la Commissione, l'onere di valutare sulla base dell'esperienza concreta se queste informazioni offrano una sufficiente protezione ai passeggeri.

A.Q.

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO
CONCERNENTE LA FIRMA E L'APPLICAZIONE PROVVISORIA DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA REPUBBLICA DEL CILE SU ALCUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO
CONCERNENTE LA CONCLUSIONE DELL'ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA REPUBBLICA DEL CILE SU ALCUNI ASPETTI RELATIVI AI SERVIZI AEREI

(presentate dalla Commissione in data 23 dicembre 2004, COM (2004) 829 def.)

In data 23 dicembre 2004, la Commissione europea ha presentato le proposte di cui in epigrafe al fine di sostituire alcune disposizioni del vigente accordo bilaterale sui servizi aerei tra gli Stati membri e la Repubblica del Cile con un nuovo accordo.

Occorre evidenziare come la Commissione nel giugno del 2003 sia stata autorizzata ad avviare i negoziati con i paesi terzi allo scopo precipuo di sostituire le tradizionali clausole di designazione presenti negli accordi bilaterali sui servizi aerei stipulati dagli Stati membri.

Secondo un costante orientamento della Corte di giustizia delle Comunità europee, tali clausole comportano, infatti, una illegittima restrizione della libertà di stabilimento sancita dal diritto comunitario (art. 43, Trattato CE), in quanto consentono a un paese terzo di rifiutare, di revocare o di sospendere le autorizzazioni e le licenze di un vettore aereo designato da uno Stato membro che non sia sostanzial-

... Continua



Continua ...

mente di proprietà e controllato effettivamente da tale Stato membro o dai suoi cittadini.

Con riferimento all'accordo in oggetto, si deve rilevare come l'art. 2 dell'accordo sostituisca le precedenti clausole di designazione con una clausola di designazione comunitaria, che consente a tutti i vettori aerei comunitari di beneficiare del diritto di stabilimento.

Inoltre, gli artt. 4 e 5 dell'accordo riguardano alcune questioni giuridiche derivanti dalla violazione delle competenze della Comunità.

In particolare, l'art. 4, concernente la tassazione del carburante, risolve i conflitti interpretativi tra gli accordi bilaterali di servizio attualmente in vigore e la direttiva n. 2003/96/CE del Consiglio che ristrutturava il quadro normativo comunitario relativo alla tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità. L'art. 5, che disciplina le tariffe di trasporto, risolve, invece, il conflitto tra gli accordi bilaterali sui servizi aerei attualmente in vigore e il regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci, che vieta ai vettori dei paesi terzi di avere una posizione dominante sui prezzi per i collegamenti aerei intracomunitari.

F.T.

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

SUI DIRITTI DELLE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA QUANDO VIAGGIANO PER VIA AEREA

(Presentata dalla Commissione in data 23 febbraio 2005 COM(2005) 47 def.)

Nel corso degli ultimi decenni il mercato unico ha prodotto importanti benefici nel trasporto aereo europeo, inclusa una maggiore scelta di destinazioni, di vettori e di tariffe più basse; in questo contesto, pari ed eque opportunità devono essere garantite a tutti i cittadini comunitari compresi coloro che soffrono di svantaggi dovuti a mobilità ridotta, quale che ne

sia la causa, di età o dovuta ad altri fattori.

In effetti, la Commissione Europea già nel 2000, con la comunicazione sulla protezione dei diritti dei passeggeri aerei, aveva sollevato la problematica di una più efficace tutela dei passeggeri a mobilità ridotta, e dalla stessa industria del trasporto aereo era emerso un ampio consenso affinché la Comunità legiferasse in questa materia; in particolare, i principi ineliminabili riguardavano il divieto di ingiustificato rifiuto di imbarco per il passeggero a mobilità ridotta e che i costi legati all'assistenza fornita non gravassero sui passeggeri assistiti.

Sulla base di tali principi la discussione si spostò su chi dovesse essere individuato responsabile di fornire l'assistenza ai passeggeri, vettori o aeroporti; in tale contesto la posizione sostenuta dai vettori individuava la responsabilità di fornire l'assistenza nei gestori aeroportuali che si occupano della gestione dei servizi prima e dopo il volo. L'assistenza al passeggero a mobilità ridotta dovrebbe essere organizzata a livello centralizzato in ogni aeroporto e finanziata dai vettori in modo proporzionale ai passeggeri trasportati da e verso quel determinato aeroporto.

Viceversa, a detta degli gestori aeroportuali tale responsabilità compete ai vettori i quali, essendo il primo punto di contatto dei passeggeri, sono in possesso di tutte le informazioni sui passeggeri a mobilità ridotta e sui loro bisogni.

Quale che sia l'impostazione prescelta, dal dibattito emersero i due principi sopra richiamati: primo, evitare un iniquo trattamento con il rifiuto di imbarco basato essenzialmente sulla ridotta mobilità, secondo, garantire gratuitamente tutta l'assistenza necessaria al passeggero a mobilità ridotta al fine di metterlo in condizione di utilizzare le opportunità offerte dal trasporto aereo.

La proposta della Commissione, quindi, nel far proprio quanto sopra, prevede il divieto di rifiutare l'imbarco dei passeggeri a mobilità ridotta sui voli in partenza dal un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al qua-

le si applichi il Trattato, a meno che non ricorrano questioni legate alla sicurezza della navigazione aerea; pertanto, la proposta di Regolamento in esame prevede la possibilità di rifiutare l'imbarco quando il trasporto possa mettere a repentaglio l'osservanza da parte del vettore della prescrizione in tema di "safety".

Ovviamente, trattandosi di una particolare eccezione, ed anche al fine di evitare abusi nella applicazione del precetto, il vettore sarà obbligato non solo ad informare per iscritto il passeggero motivando sulle ragioni del rifiuto di imbarco, ma dovrà anche pubblicare quelle che sono le norme di sicurezza che vengono applicate al trasporto dei passeggeri a mobilità ridotta.

Tutto ciò premesso, al fine di garantire reali condizioni di utilizzo del mezzo aereo ai passeggeri a mobilità ridotta, occorre interpretare in modo ampio cosa si intende per assistenza; in tal senso, la proposta della Commissione mira ad assicurare che sia prestata la dovuta assistenza in ogni momento che configura il viaggio aereo: dalla prenotazione, all'arrivo in aeroporto ed alla partenza, fino all'arrivo a destinazione ed al ritiro bagagli, tenendo in considerazione che in alcuni casi potrebbe essere necessario fornire assistenza al passeggero anche per consentirgli di raggiungere il parcheggio o la stazione ferroviaria o qualsiasi altro mezzo di collegamento con il centro urbano.

Infatti, in allegato alla proposta di Regolamento viene riportato un elenco, peraltro non esaustivo, di cosa devono fare i gestori dei servizi aeroportuali ed vettori nei confronti dei passeggeri a mobilità ridotta per assicurare la fruibilità dei servizi di trasporto aereo; viene, ovviamente, ribadito che i costi connessi non devono essere sopportati dal passeggero disabile, bensì ripartiti tra tutti i passeggeri aerei in generale.

Tale impostazione comporta la necessità di realizzare presso ogni aeroporto un sistema centralizzato che consenta anche la tariffazione dei servizi resi ad i vettori in proporzione al nu-

... Continua



Continua ...

mero dei passeggeri che il singolo vettore trasporta da o per quell'aeroporto, indipendentemente dal numero totale dei passeggeri a mobilità ridotta trasportati; ovviamente, le tariffe devono essere correlate ad i costi, nonché trasparenti e adottate dopo preventiva consultazione con i vettori. Resta inteso che tale sistema si applica a tutti i vettori che utilizzano un determinato aeroporto, prescindendo che siano comunitari o non comunitari.

Affinché il sistema descritto possa correttamente funzionare occorre che tutti i soggetti coinvolti posseggano in anticipo le informazioni utili e necessarie per organizzare un servizio di assistenza efficiente e che faccia un buon uso delle risorse predisposte; tanto premesso, in considerazione del fatto che non sempre queste informazioni sono prontamente disponibili per vettori ed aeroporti e che, pertanto, non è sempre possibile organizzare un servizio soddisfacente, la Commissione si preoccupa di proporre un meccanismo bilanciato.

Fermo restando l'obbligo di fornire la dovuta assistenza al passeggero a mobilità ridotta, la proposta legislativa prevede che non sia possibile per l'operatore venir meno ai propri doveri se il passeggero ha fornito una preventiva informazione sulle proprie necessità, mentre vigerà soltanto l'obbligo di compiere ogni sforzo per garantire la massima assistenza possibile laddove la prioritaria informativa non sia stata fornita; questo dovrebbe incoraggiare la notifica della necessità al momento della prenotazione del volo, senza la istituzione di un obbligo che verrebbe considerato come un passo indietro rispetto alla pratica corrente.

In conclusione, si sottolinea come anche in questa proposta di Regolamento, al pari di quanto previsto in tutte le più recenti fonti comunitarie, viene lasciato agli Stati l'onere di individuare un meccanismo sanzionatorio nei confronti del mancato rispetto delle norme che saranno varate.

A.Q.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

LA CORTE DI GIUSTIZIA CE SI PRONUNCIA IN MERITO AL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA N. 96/67/CE DA PARTE DELL'ITALIA (Corte di giustizia delle Comunità europee, Prima Sezione, causa C-460/02, sentenza del 9 dicembre 2004)

Con tale decisione, la Corte di giustizia CE si è pronunciata sul ricorso presentato dalla Commissione europea avverso la Repubblica italiana ed avente ad oggetto l'erronea attuazione della direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

La Corte ha ritenuto che l'Italia nel dare attuazione alla direttiva mediante l'adozione del d.lgs. 13 gennaio 1999, n. 18 abbia introdotto, all'art. 14 del d.lgs., una misura sociale incompatibile con l'art. 18 della direttiva e abbia previsto, all'art. 20 del d.lgs., disposizioni transitorie non consentite dalla medesima direttiva. In particolare, la Corte ha affermato che l'art. 14 del d.lgs. n. 18/99 è incompatibile con l'art. 18 della direttiva n. 96/67/CE, poiché impone ai prestatori di servizi di assistenza a terra l'obbligo di garantire il passaggio del personale dal precedente prestatore del servizio al soggetto subentrante, in misura proporzionale alla quota di traffico o di attività acquisita da quest'ultimo, ogniqualvolta vi sia un trasferimento di attività concernente una o più categorie di servizi di assistenza a terra.

L'art. 14 del d.lgs. n. 18/99 pregiudica, quindi, la finalità perseguita dal legislatore comunitario, che intendeva, invece, sia aprire alla concorrenza il mercato dei servizi di handling, sia predisporre condizioni adeguate in vista di una concorrenza intracomunitaria nel settore in parola.

Con riguardo all'art. 20 del d.lgs., che consente ad imprese aventi assetti organizzativi particolari di operare per un periodo transitorio nel comparto dell'autoassistenza in parallelo ad altri prestatori selezionati e/o autorizzati ai sensi della direttiva, la Corte ha sotto-

lineato come tale disposizione sia del tutto incompatibile con la direttiva, che non prevede la possibilità per gli Stati membri di adottare misure transitorie a tale riguardo.

Sulla scorta delle osservazioni compiute, la Corte ha accolto il ricorso proposto dalla Commissione ed ha, pertanto, dichiarato inadempiente la Repubblica italiana nell'attuazione della direttiva n. 96/67/CE.

Freyta Tamburini

MATERIALI

Comunicazione della Commissione europea, Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici per l'avvio dell'attività delle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali, COM

La Commissione europea ha presentato la comunicazione di cui in epigrafe sia al fine di precisare le modalità di finanziamento degli aeroporti, sia al fine di ampliare la possibilità di erogare aiuti diretti all'esercizio delle linee aeree, nonché gli aiuti all'avvio delle attività delle compagnie aeree operanti in partenza dagli aeroporti regionali, in modo tale da consentire agli Stati membri, agli enti pubblici e ai soggetti, pubblici o privati, che gestiscono gli aeroporti di svolgere la loro attività e i loro reciproci rapporti in un contesto che garantisca in modo coerente la concorrenza su scala europea.

Come noto, per "aiuto" si intende qualsiasi vantaggio finanziario, indipendentemente dalla sua forma, conferito dalle autorità pubbliche, nazionali, regionali o locali. Tuttavia, nel caso in cui questi vantaggi finanziari siano analoghi agli investimenti che potrebbe effettuare un investitore privato operante in un'economia di mercato, essi non sono ritenuti costitutivi di aiuti di Stato.

A tal proposito, la Commissione ha precisato che ogni aiuto di Stato dovrà essere sempre conforme alle disposizioni del trattato, non dovrà incidere

... Continua



Continua ...

in modo pregiudizievole per l'interesse comune sulla concorrenza fra gli aeroporti e i servizi aerei, non dovrà arrecare beneficio direttamente o indirettamente ad un solo vettore aereo, in particolare quando questi operi su un solo aeroporto, e non dovrà falsare la concorrenza fra i vettori aerei che operano sullo stesso aeroporto.

La Commissione ha, infine, evidenziato la necessità del rispetto dei seguenti principi:

– proporzionalità: tutti i regimi di aiuto e ogni singola misura di aiuto devono essere proporzionati agli obiettivi che si prefiggono;

– trasparenza nelle relazioni finanziarie: è essenziale che gli Stati membri, ogni volta che concedono una compensazione, quale che ne sia la forma, garantiscano la trasparenza completa delle loro relazioni finanziarie con il beneficiario;

– legalità: ogni regime di aiuto o ogni singola misura di aiuto dovrà fondarsi sulla legislazione nazionale, regionale o locale, la quale dovrà stabilire le condizioni per l'accesso non discriminatorio al regime di aiuti.

In linea con quanto già osservato dalla Corte CE nella sentenza del 12 dicembre 2000 *Aéroports de Paris/Commissione delle Comunità europee* (in Racc. 2003, pag. II-3929), la Commissione ha sottolineato che le attività, quali, ad esempio, la sicurezza ed il controllo del traffico aereo, rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici e, in quanto tali, non sono assoggettabili all'applicazione delle regole sugli aiuti di Stato.

Inoltre, sulla base di quanto affermato dalla Corte CE nella sentenza del 24 luglio 2003 *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg* (in Racc. 2003, pag. I-7747), la Commissione ha rilevato che, nel caso in cui l'autorità pubblica competente ritenga certe attività svolte dagli aeroporti necessarie ai fini della prestazione di un servizio di interesse economico generale, al gestore dell'aeroporto possono essere imposti degli oneri di servizio pubblico per garantire che l'interesse pubblico

generale sia adeguatamente tutelato. In tale evenienza, il soggetto che gestisce l'aeroporto può essere sovvenzionato dalle autorità pubbliche a fronte dei costi aggiuntivi scaturenti dall'onere di servizio pubblico. La Commissione ha, inoltre, sottolineato come non sia escluso che, in casi eccezionali, la gestione di un aeroporto nel suo insieme possa considerarsi come un servizio economico di interesse generale. In tal caso, l'autorità pubblica potrebbe imporre oneri di servizio pubblico a un aeroporto, ad esempio quando quest'ultimo sia ubicato in una regione isolata, e decidere se accordargli o meno una compensazione.

La Commissione ha, infine, rilevato che i finanziamenti pubblici, che non costituiscono oneri di servizio pubblico, possono configurare aiuti di Stato ai sensi dell'art 87, n. 1 del Trattato Ce quando incidano sulla concorrenza e sul commercio intracomunitario.

Sul punto, la Commissione ha affermato che le sovvenzioni pubbliche erogate a gli aeroporti comunitari e nazionali devono essere considerate come aiuti che falsano o minacciano di falsare la concorrenza e che incidono sugli scambi fra gli Stati membri. Di conseguenza, tutti gli aiuti pubblici concessi a questi aeroporti dovranno essere notificati e esaminati.

Con riguardo agli aeroporti con un volume annuo di passeggeri compreso tra 1 e 5 milioni, la Commissione ha sottolineato la necessità di procedere ad una valutazione caso per caso, non essendo possibile individuare un criterio unico che valga per tutti. I piccoli aeroporti regionali, come pure gli aeroporti isolati, non essendo in grado di compromettere in modo sostanziale lo sviluppo degli scambi e la concorrenza, saranno, invece, esonerati dall'obbligo di preventiva notifica dei finanziamenti pubblici.

Con riguardo alla fornitura degli impianti aeroportuali, che comprende la costruzione delle infrastrutture ed attrezzature aeroportuali, la Commissione ha affermato di voler evitare che gli obiettivi del finanziamento pubblico a lungo termine di infrastrutture non vengano snaturati dalla concessione, in linea di fatto o di diritto, ad un ge-

store aeroportuale predeterminato che ne tragga un indebito vantaggio, ovvero per evitare che l'infrastruttura risultasse destinata esclusivamente ad altri utenti specifici, quali, ad esempio, una o più compagnie aeree.

La Commissione ha, quindi, sottolineato che l'ipotesi dell'aiuto di Stato illegittimo non si configura quando l'utilizzazione delle infrastrutture venga affidata all'esito di una procedura conforme alle norme sostanziali e procedurali applicabili agli appalti pubblici e alle concessioni.

In ogni caso, l'esistenza di aiuti di Stato è da escludersi quando le autorità pubbliche mettono a disposizione del gestore dell'aeroporto infrastrutture supplementari a fronte di un pagamento corrispondente all'integralità dei costi effettivi di costruzione e di finanziamento di tale infrastruttura.

Nel valutare l'esistenza o meno di un vantaggio indebito, la Commissione ha sottolineato che vigilerà sul rispetto degli articoli 86, n. 2 e 87 del Trattato ed in particolare sull'osservanza delle seguenti condizioni:

– l'accesso all'infrastruttura deve essere aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio;

– la sovvenzione deve essere limitata al minimo necessario per il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali;

– l'investimento deve essere necessario per l'obiettivo che si intende perseguire;

– l'investimento non dovrà generare nessuna distorsione della concorrenza in misura contraria all'interesse comune;

– dovrà essere effettuata una separazione contabile tale da garantire che la sovvenzione non venga utilizzata dal beneficiario per attività diverse da quelle per la quale era prevista.

La Commissione ha, altresì, espresso il proprio parere in merito alle sovvenzioni per l'utilizzazione commerciale delle infrastrutture aeroportuali, affermando che il gestore di un aeroporto debba sostenere i costi relativi alla gestione di tale infrastruttura avvalendo-

... Continua



Continua ...

si interamente delle proprie risorse, ad eccezione del caso in cui le autorità pubbliche abbiano deciso di imporre degli oneri di servizio pubblico per la gestione dell'aeroporto.

Da ultimo, la Commissione si è pronunciata in merito alla legittimità degli aiuti di Stato volti ad avviare nuovi collegamenti aerei. Sul punto, la Commissione ha affermato che per gli aeroporti di piccole dimensioni tali aiuti possono rivelarsi necessari. L'apertura di nuovi collegamenti a partire da aeroporti regionali può, infatti, accompagnarsi a difficoltà finanziarie di rilievo che gli Stati membri potrebbero desiderare di attenuare nell'interesse della promozione degli aeroporti regionali.

Di conseguenza, la Commissione si è pronunciata nel senso della legittimità di tali aiuti nel caso in cui le siano previamente notificati e rispettino le condizioni elencate nella comunicazione in esame, tese ad impedire una concorrenza falsata all'interno del mercato comunitario.

LA COMMISSIONE EUROPEA CHIEDE DELLE CONFERME IN RELAZIONE ALLA RICAPITALIZZAZIONE DI ALITALIA. NOTA COMMISSIONE EUROPEA N. IP/05/57 DEL 19 GENNAIO 2005.

Con tale nota la Commissione europea ha dichiarato l'intenzione di avviare un'analisi approfondita in merito alle condizioni di ricapitalizzazione di Alitalia.

In particolare, l'indagine, secondo quanto comunicato dalla Commissione, avrà ad oggetto la prevista operazione di ricapitalizzazione – per un importo pari a 1,2 miliardi di euro – dell'impresa AZ Fly che assumerà la gestione delle attività di trasporto aereo, e si incentrerà sulle garanzie fornite dall'Italia con riguardo alla partecipazione del settore privato all'operazione.

La Commissione esaminerà, altresì, l'assunzione del controllo, pari a 220 milioni di euro, delle attività di prestazione di servizi a terra (AZ Servizi) da

parte della holding pubblica Fintecna. L'analisi sarà, pertanto, volta a verificare la conformità delle due operazioni al principio dell'investitore operante in economia di mercato, nonché alla regolarità delle relazioni commerciali tra le due imprese.

Continua dalla prima pagina
(Il network dei porti ...)

a tredici milioni. Questo proliferare di traffici hanno portato ad un sensibile aumento degli occupati. È cresciuto il numero delle Imprese portuali: oggi sono 170 le società che operano in porto, le imprese portuali art. 16 sono passate da 6 a 13 e secondo le nostre stime sono circa 3000 gli occupati diretti mentre si aggirano intorno ai 12.000 quelli dell'indotto.

L'incremento dell'occupazione "interna" comporta infatti una crescita esponenziale dell'occupazione esterna, quella cioè di tutte le attività complementari, dal turismo, al trasporto, al rifornimento navi, al commercio, ai servizi più diversi. Basta riflettere su un dato: la Compagnia Portuale nel 1996 contava 9 giornate lavorate contro le attuali 25. Puntiamo anche all'occupazione giovanile: attualmente sono impiegati in porto, a tempo determinato con l'agenzia di lavoro interinale, ben 50/70 giovani che lavorano giornalmente. Risultati importanti perché lo sviluppo economico di una città e di un territorio deve creare le migliori condizioni di lavoro e di vita dei cittadini e soprattutto delle nuove generazioni.

D. *Qualche numero anche del settore crociere e del settore turistico: di quanto è cresciuto in questi anni, dal '96 a oggi, il numero delle navi da crociera?*

R. Nel '96, quando l'Autorità Portuale ha partecipato per la prima volta alla fiera mondiale delle crociere a Miami, sono attraccate a Civitavecchia 50 navi; nel 2004 abbiamo avuto 630 navi per 800.000 passeggeri. Per il 2005 abbiamo già in prenotazione un altro 30% in più, quindi saremo a circa 900 navi ed oltre un milione di turisti. Co-

nosciamo i programmi anche dei prossimi anni poiché il mondo delle crociere ha una programmazione quadriennale ed oggi stiamo raccogliendo quello che abbiamo seminato con la promozione nel 2000.

D. *I risultati più eclatanti sono stati quindi nel settore turistico e delle crociere. Cosa porterà ad esempio l'accordo siglato con i grandi armatori mondiali delle Crociere: Carnival Corporation, Royal Caribbean, MSC Crociere?*

R. Questi grandi armatori hanno definito l'accordo "epocale" a livello mondiale perché sono diventati partner per la creazione e la gestione di un Terminal Crociere, quello del porto di Roma per eccellenza: Civitavecchia. Normalmente infatti i Terminal sono gestiti da terzi e quindi gli armatori pagano per poterli utilizzare. Noi invece abbiamo scelto di affidare la gestione agli stessi armatori e quindi ai proprietari delle navi, a quelli cioè che portano il traffico. I tre partner sono la *Carnival Corporation*, che è detentrica del maggiore pacchetto azionario della più grande flotta al mondo, la *Royal Caribbean* che è la seconda, e la *MSC* che è una compagnia nuova ma in costante crescita, con navi in costruzione e grandi potenzialità.

Un'altra novità contenuta in questo accordo sta nel fatto che ci sarà la necessità di mettere in piedi un bacino di carenaggio, un sistema cioè che consenta anche la riparazione delle navi. L'indotto delle crociere è comunque ricchissimo. Ad esempio ad Anzio esiste un'impresa che allestisce gli interni di circa il 90% delle navi da crociera di tutto il mondo e ci ha chiesto di disporre di aree e magazzini per la loro attività. L'accordo porterà navi da crociera anche negli altri porti del Network. Per esempio a Gaeta, già da aprile, inizieranno ad arrivare i crocieristi.

Puntiamo a capovolgere il rapporto esistente con i crocieristi. Oggi l'80% dei crocieristi risulta in transito nel porto di Civitavecchia, mentre il restante 20% utilizza Civitavecchia come *home port*, cioè come porto di ar-

... Continua



Continua ...

rivo e partenza. L'accordo con i tre armatori favorirà Civitavecchia, come loro capolinea del Mediterraneo. Se infatti il milione e mezzo di crocieristi, in previsione per il 2007, anziché essere per l'80% in transito fosse in "turn-around", sarebbe necessaria una articolata rete di servizi di tipo industriale per la manutenzione, ordinaria e straordinaria a bordo delle navi, oltre alle forniture di bordo, all'artigianato locale, alla fornitura dei prodotti freschi. L'afflusso dei crocieristi sta ridisegnando lo sviluppo turistico dell'alto Lazio e di tutta la Regione grazie al potenziamento e la promozione di Gaeta e Fiumicino.

D. *Abbiamo parlato del porto di Civitavecchia come cantiere aperto, una grande progettualità. Si sta costruendo il grande porto commerciale nelle aree nord del porto: quali sono i più importanti progetti di questo nuovo porto?*

R. I progetti sono tutti ugualmente importanti perché abbiamo cantierato una ristrutturazione "multi-purpose", come si dice in gergo, e cioè per vari settori, che sono quelli storici, potenziandoli. Abbiamo potenziato quello industriale perché Civitavecchia è il porto naturale delle acciaierie "Terni". Ebbene a Civitavecchia venivano movimentate soltanto 90.000 delle 700.000 tonnellate necessarie per la fabbrica e che venivano anche esportate. Abbiamo pertanto siglato successivi protocolli d'intesa con la fabbrica "Terni", fornendo numerose facilities. Quest'anno siamo arrivati a 600.000 tonnellate, a fronte di 1 milione, ed abbiamo firmato un nuovo protocollo a giugno per cui passeremo al milione - milione e mezzo di tonnellate. Questo significa che tutto il prodotto finito e la materia prima importata passerà dal porto di Civitavecchia. Per fare questo abbiamo concesso un'area strettamente e unicamente affidata ai lavori della "Terni".

In merito al crocieristico, come ho già detto, si tratta del comparto principale di sviluppo per il porto e questo grazie alle sue caratteristiche, in pri-

mo luogo la vicinanza a Roma. Quanto ai contenitori, ci stiamo attrezzando. Abbiamo avuto una crescita esponenziale dei contenitori, seppure siamo ancora a cifre basse perché siamo ancora a 30/40 mila contenitori all'anno ma, quando l'abbiamo preso nel 2000 faceva 800 contenitori all'anno.

Ci sono dei grandi gruppi interessati, stiamo facendo un nuovo terminal-container con investimenti consistenti dello Stato, i privati stanno costruendo, inizieranno presto i lavori, un grande terminal che si chiama "Grandi Masse", ma può anche diventare un terminal di *transhipment* per i containers, e quindi anche sul settore dei containers noi avremmo un futuro di quelli importanti. Perché dico questo? Perché Civitavecchia quando avrà finito tutte le sue opere infrastrutturali risulterà essere il miglior porto italiano dove poter pensare di fare anche il "district-park", cioè non faremo soltanto le banchine dove far attraccare le navi per le operazioni di imbarco e sbarco, ma avremo milioni di metri quadrati di retroporto industriale dove costruire sistemi logistici e sistemi di nuova industria, quella moderna che, come dicevo prima, è più assemblaggio che non costruzione.

D. *Civitavecchia sta diventando il più importante porto mediterraneo capolinea delle Autostrade del Mare, è in costruzione anche una grande darsena (Ro-Ro): cosa si è fatto e cosa si sta facendo in questo campo?*

R. Lo sviluppo delle Autostrade del Mare porterà grandi benefici al "Sistema Italia" sia da un punto di vista economico che ambientale che per la sicurezza, trasferendo migliaia di tir dalle autostrade terrestri a quelle marittime.

Abbiamo la fortuna di avere delle vie d'acqua che ci invidia tutta Europa, dove esiste una cultura del trasporto marittimo e fluviale molto avanzata. Per trasferire le merci sul mare in maniera flessibile, snella, efficiente ed economica è necessario avere porti accessibili, con grandi spazi a disposizione e ben collegati con la rete infrastrutturale nazionale. Civitavecchia ha

le caratteristiche giuste ed una posizione strategica al centro del Tirreno. Non per niente la prima linea di cabotaggio europeo che è la Civitavecchia-Barcellona si è rivelata immediatamente vincente: il break-even è stato raggiunto dopo tre mesi. A distanza di un anno l'armatore ha deciso di passare da un servizio trisettimanale al servizio giornaliero.

L'armatore Grimaldi Napoli ha inoltre attivato una Linea con la Francia, su Tolone. Grandi Navi Veloci operano invece una linea diretta su Palermo e presto sarà attivata una linea su Catania. Il mercato risponde alla grande e quindi stiamo pensando a nuove autostrade del mare nazionali ed europee ma anche verso il Nord Africa. Ci sono già armatori che stanno studiando linee per Tripoli, per il Marocco, la Tunisia e l'Egitto.

D. *Parlando ancora di Civitavecchia, sono iniziati i lavori di riqualificazione del Waterfront, un progetto che restituirà alla città una parte importante della sua storia e del suo patrimonio culturale. Quali sono gli interventi più significativi?*

R. Abbiamo iniziato la riqualificazione del porto storico e stiamo procedendo spostando i traffici man mano che prepariamo le nuove banchine, nelle aree verso nord dedicate ai traffici commerciali. I risultati cominciano ad essere visibili. Siamo partiti dalla Darsena Romana dove abbiamo costruito una struttura che sarà messa al servizio dei Pescatori e delle Imprese del Porto. Abbiamo proseguito con la ristrutturazione del Muro del Bramante e della Fontana del Vanvitelli. Per i lavori di riqualificazione del Waterfront delocalizzeremo le attività dei pescatori. Prossimamente demoliremo i vecchi sili del grano che saranno ricostruiti a Nord e al loro posto edificheremo un grande Oceanario per il quale abbiamo siglato un protocollo d'intesa e abbiamo già investitori pronti a realizzarlo con 72 milioni di euro. Trasferiremo gli uffici della Dogana e della Capitaneria di Porto, perché in quella zona verrà ricostruito l'Arsenale del

... Continua



Continua ...

Bernini, destinato a servizi ed attività commerciali.

Il progetto di Waterfront, al quale ha contribuito l'arch. Portoghesi, prevede anche la costruzione di un grande albergo di 250 stanze a cinque stelle, dentro il bacino portuale, costruito su palafitte parallelamente al Molo del Lazzaletto. Immaginate cosa tutto questo significherà non solo per il porto, ma anche per l'indotto della città e del territorio.

D. *L'Autorità Portuale si è anche dotata di una nuova sede : la "stanza dei bottoni" della portualità laziale. È stata ampliata la pianta organica per dare nuovo slancio alle attività dell'Autorità: quali sono le risorse umane sulle quali i porti di Roma possono contare per programmare il futuro?*

R. Inaugureremo la nuova sede il prossimo 3 marzo. Si tratta di una struttura collocata in posizione strategica fra il Porto Storico e le nuove aree che saranno dedicate ai traffici commerciali e segna il nuovo fulcro logistico di un bacino portuale in forte e dinamica espansione, sia in termini territoriali che economici.

L'edificio, di forte impatto visivo con una architettura fra minimalismo ed eleganza già proiettata nel futuro, si erge a simbolo High-tech della propulsiva crescita dei porti del network laziale. Centro gravitazionale di tutti i settori pulsanti della vita portuale, comprende una serie di uffici, sale e spazi caratterizzati da una accentuata flessibilità interna, in funzione dei compiti istituzionali dell'Autorità e delle funzioni svolte dal personale.

Per quanto riguarda la nuova pianta organica ci siamo dotati di dirigenti che studiano, pianificano e controllano. Cerchiamo di non essere scontati poiché crediamo che le Autorità devono svolgere funzioni di programmazione e controllo, non devono gestire, optiamo quindi per forme di *outsourcing* affidando ai privati la gestione di alcuni servizi. Abbiamo costituito tre società di servizi generali. La prima società, costituita nel '98, gestisce tutta la parte ecologica e di pulizia del por-

to sia in mare che a terra. Seconda è la "Port Utilities" che si occupa attualmente di rifornimento idrico, ma dovrebbe svolgere anche altri servizi nel settore della telematica, dell'energia e funzionare come "global-services". Infine, la terza società "Port Mobility" costituita con Autostrade, che gestirà i varchi dotati di misure di sicurezza anti-terrorismo, i parcheggi esterni e interni al porto, anche per gli utenti delle "Autostrade del Mare, i servizi di accoglienza per i camionisti e le nuove stazioni marittime per i ro-ro presso la nuova Darsena Traghetti a nord dell'attuale porto. Le Società di servizi generali opereranno anche negli altri porti del network.

D. *L'Autorità presta quindi una particolare attenzione alla sicurezza, alla safety, alla salvaguardia ambientale?*

R. Per la salvaguardia ambientale stiamo realizzando sistemi di monitoraggio indispensabili per l'approvazione dei piani regolatori di Gaeta, Fiumicino e Civitavecchia. Per quanto riguarda la sicurezza è evidente che si "vende" meglio il porto che è più sicuro. Noi stiamo investendo molto in sicurezza: circa 7 milioni di euro, sono stati già spesi, ma abbiamo un progetto globale, realizzato da esperti in materia e approvato dal Ministero degli Interni e dalle Forze dell'ordine che prevede un ulteriore investimento di 25 milioni di euro. Investimenti necessari per le misure anti-terrorismo considerando la quantità di persone, oltre tre milioni di persone, che si muovono nei tre porti fra croceristi e passeggeri.

D. *I porti di Fiumicino e Gaeta sono due realtà emergenti nel mondo trasportistico regionale. Quali sono i progetti per Fiumicino, quali per Gaeta e quali i tempi di realizzazione?*

R. Il nostro piano triennale delle opere prevede investimenti per un 1 miliardo e 700 milioni di euro per il completamento di Civitavecchia, la costruzione di Fiumicino e la ridefinizione di un nuovo piano regolatore di Gaeta. Siamo la prima Autorità Portuale regionale e quindi non ci interessa costruire solo le banchine, ma un sistema dei trasporti complesso per la creazione di

una piastra logistica del Centro Italia, nel cuore del Mediterraneo. Siamo in posizione strategica, vicinissimi a Roma che è la prima area commerciale d'Italia e la seconda area industriale. Gaeta ha una sua vocazione che è l'agro-alimentare per la vicinanza con Fondi, il più grande mercato europeo del fresco. Se lanceremo Gaeta per la logistica dell'agro-alimentare doteremo il Mediterraneo di un'infrastruttura importante non solo per l'Italia ma anche per l'Europa. A Gaeta con gli ampliamenti che stiamo studiando realizzeremo la "Salerno due" moltiplicata per tre. Salerno è saturo come porto *multi-purpose* ed anche per i contenitori gli spazi sono ridotti. Gaeta diventerebbe il porto "ancillare" che può accogliere tutto ciò che Salerno ormai non è in condizioni di ricevere.

Fiumicino è pensato in funzione della sua vicinanza con la Capitale. Banchine quindi per le crociere, attracchi ro-ro, banchine commerciali magari per le merci dirette al Car, sempre del settore alimentare.

D. *La crescita dei tre porti, dei traffici portuali, delle strutture logistiche, dell'indotto richiederanno nuove figure professionali aggiornate e specializzate. Cosa sta facendo l'Autorità Portuale nel settore della formazione, soprattutto per i giovani?*

R. Abbiamo concluso proprio nei giorni scorsi un protocollo d'intesa con i presidi delle scuole superiori di Civitavecchia e lo faremo anche con le scuole di Fiumicino e Gaeta, perché vogliamo che il mondo della produzione, in questo caso il porto, si ricolleghi direttamente al mondo della formazione di base. In Italia c'è troppa distanza fra mondo del lavoro e scuole. Abbiamo costituito un gruppo di lavoro che gestirà i corsi di formazione in base ai fabbisogni formativi reali del porto, individuando le figure che saranno necessarie nei vari terminal che stiamo costruendo ma anche nell'indotto. Siamo un porto dinamico ed innovativo e vogliamo guardare al futuro delle nostre nuove generazioni.

... Continua



Continua ...

D. *Un'attività a tutto campo quindi quella dell'Autorità Portuale che ha sempre curato con grande attenzione l'immagine sia dei propri porti che del territorio circostante. Quali sono le iniziative per far conoscere sia gli scali laziali che il territorio, ricchissimo da un punto di vista paesaggistico e culturale? Cos'è, ad esempio il progetto "Port-TV"?*

R. Abbiamo da sempre puntato ad una comunicazione a tutto campo. "Port-TV" è uno strumento per dare una informazione costante su chi siamo e cosa facciamo.

È una sorta di televisione interna che verrà proposta agli armatori, ad esempio delle crociere, che potranno trasmetterla nei loro circuiti per mostrare ad esempio quali sono le offerte del territorio, le proposte di cultura, folklore, enogastronomia, termale e salute.

Sarà uno stimolo per le intelligenze che sono sul territorio a riflettere, fuori dal porto, su tutto quello che può essere implementato, pensato, inventato, costruito.

La nostra comunicazione non è auto-celebrativa ma serve per reperire risorse, attirare traffici, risorse umane, imprese e professionalità, stimolare riflessioni, far crescere la "cultura" portuale.

D. *I porti di Roma e del Lazio quindi diventano il volano dello sviluppo del territorio. Quali sono i comuni interessati dall'influenza dei tre porti? Cosa sta facendo l'Autorità Portuale insieme agli altri enti istituzionali per far crescere tutta la zona del Lazio e del Centro Italia?*

R. I comuni direttamente interessati dai porti di Roma sono non tre ma quattro comprendendo anche Tarquinia il cui sindaco fa parte del comitato portuale.

Tarquinia non ha un porto ma beneficia di tutti gli effetti del porto. Quindi noi non possiamo più pensare i porti come se fossero dei punti autonomi, indipendenti.

È un distretto, un territorio, un'aria vasta dove le banchine sono sì collo-

cate a Civitavecchia, a Fiumicino, a Gaeta, ma l'ambito logistico è quello che ricomprende tutte le modalità del trasporto.

Ciò che è fondamentale è la costruzione della rete adeguata, dei sistemi intermodali e adeguati: un "district-park", dove le moderne produzioni possono avere gli spazi necessari anche per la distribuzione.

D. *Mi sembra che Lei sia andato ancora più avanti perché il network non è solamente quello dei porti e del Lazio. In una logica di sistema è nato il Consorzio dei porti del Medio Tirreno che comprende anche i porti sardi.*

R. Il consorzio Cometi è nato per un discorso di continuità territoriale fra continente e Sardegna.

Cerchiamo di offrire servizi e tariffe omogenei. Possiamo trovare complementarità e sinergie di tipo logistico, organizzativo, manageriale dei porti e delle realtà economiche delle regioni. Stiamo promuovendo programmi comuni per la gestione della sicurezza e delle misure antiterrorismo.

Purtroppo esistono sistemi tariffari, organizzativi, gestionali assolutamente diversi l'uno dall'altro, ma dobbiamo superare queste differenze.

Anche la promozione è condotta congiuntamente, per esempio al *Sea Trade* di Miami ci presentiamo insieme a Cagliari, Olbia e Porto Torres. La Sardegna è senza dubbio una meta di grande fascino e suggestione e merita l'attenzione dei croceristi di tutto il mondo.

È importante confrontarci per fare sinergia, operare economie di scala, trovare soluzioni omogenee.

Per guardare al futuro dobbiamo mettere in campo intelligenze e risorse, se riusciremo a farlo tutti insieme raggiungeremo più facilmente i traguardi che ci siamo immaginati.



Convegno "i porti di Roma e del Lazio, capolinea delle autostrade del Mediterraneo" ed inaugurazione della nuova sede dell'Autorità Portuale di Civitavecchia (3 marzo 2005)

di Greta Tellarini

Lo scorso 3 marzo si è tenuto a Civitavecchia il Convegno "I Porti di Roma e del Lazio, capolinea delle Autostrade del Mediterraneo", in occasione dell'inaugurazione della nuova sede dell'Autorità Portuale.

La cerimonia ufficiale ha avuto inizio con la posa della prima pietra delle opere di completamento del Porto commerciale e con l'inaugurazione della statua dell'Imperatore Traiano, a cui hanno partecipato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Pietro Lunardi, ed il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, on. Altero Matteoli, nonché numerose autorità civili e religiose.

L'avvio di importanti interventi infrastrutturali per dotare gli scali laziali di aree e banchine per i traffici Ro-Ro testimonia l'ampia vocazione che in questi ultimi anni i porti di Roma e del Lazio hanno dimostrato per il cabotaggio e lo *short sea shipping*.

Oltre ai numerosi collegamenti tradizionali per la continuità territoriale con la Sardegna, che collegano Civitavecchia con Olbia, Arbatax, Cagliari e Golfo Aranci, sono state recentemente inaugurate alcune "Autostrade del Mare" che collegano il porto di Civitavecchia con isole ed altri paesi del Mediterraneo: ormai consolidati sono i collegamenti con la Sicilia e con i porti spagnoli di Valencia e Barcellona (Spagna), mentre più recente è il collegamento con Tolone (Francia) e di prossima attivazione saranno i collegamenti con Catania, con il porto spagnolo di Tarragona e con Tunisi.

La cerimonia è proseguita con un Convegno sul sistema delle Autostrade del Mare, presieduto da Massimo

... Continua



Continua ...

Provinciali, Direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui sono intervenuti il Presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia, il Presidente del Porto di Barcellona, il Presidente di *Grimaldi Group*, l'Amministratore Delegato RAM SpA, il Responsabile del *Focal Point Short Sea Shipping*, un docente dell'Università di Bologna e la Presidente dell'Associazione Mare Vivo. L'idea di convogliare flussi di traffico secondo direttrici nuove che sfruttassero le vie marittime come collegamento principale trova ufficialmente riscontro nel 1986 con il primo Piano Generale dei Trasporti che faceva, infatti, riferimento, come soluzione al congestionamento della rete viaria nazionale, già allora insostenibile, ai corridoi multimodali, ovvero ad assi infrastrutturali di collegamento tra le diverse modalità di trasporto.

Negli anni successivi si è elaborato il concetto e si è giunti alla definizione delle cosiddette "autostrade del mare", ponendo l'attenzione sulla opportunità di una maggiore utilizzazione della navigazione marittima come strumento per risolvere i problemi posti dalla congestione stradale e dallo squilibrio dei sistemi di trasporto, che già da tempo l'Unione Europea aveva evidenziato con la Comunicazione della Commissione sullo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio del 5/7/1995, con la successiva Comunicazione del 29/6/1999, ed, infine, con la Risoluzione del Consiglio del 14/2/2000 su "Lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa".

Così pure, il Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti del 2001, intitolato emblematicamente "*La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*", presenta come principio ispiratore ed obiettivo primario quello del riequilibrio modale, ponendo l'accento sull'importanza che in tale contesto assume lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio, nel cui ambito la realizzazione

delle autostrade del mare deve costituire parte integrante della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato con D.P.R. del 14 marzo 2001, ha definitivamente consacrato tale obiettivo, prevedendo come priorità la promozione dello sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio (*Short Sea Shipping*), del trasporto sostenibile ed, in particolare, la realizzazione del progetto delle "autostrade del mare", nell'ambito dell'obiettivo comunitario della creazione delle grandi reti transeuropee dei trasporti.

Per autostrade del mare, almeno in ambito italiano, si possono intendere i servizi in combinato stada-mare di merci, alternativi ad un percorso tutto strada, effettuati con navi ro-ro tra porti nazionali o anche tra porti europei, in grado di assicurare frequenza, velocità, regolarità nelle partenze (giorni e orari) e fluidità nei collegamenti con l'entroterra.

Nel contesto italiano le autostrade del mare rappresentano già un sistema, di cui comunque appare di fondamentale importanza una decontestualizzazione dalla logica nazionale.

La concreta attivazione del nostro sistema di autostrade del mare corrisponde pienamente agli orientamenti dell'Unione Europea relativamente alla creazione della rete transeuropea dei trasporti, nell'ambito della quale lo *Short Sea Shipping* costituisce una modalità già preminente in Europa, di cui le *Motorways of the Sea* rappresentano un suo sottoinsieme.

Il vertice dei Ministri dei Trasporti europei, tenutosi a Napoli il 4 e 5 luglio 2003, ha rappresentato un momento determinante nella fase di definizione delle linee prioritarie per il potenziamento delle reti TEN e per il rilancio di un nuovo sistema di trasporto integrato euromediterraneo, ecologicamente sostenibile.

La sottoscrizione della Dichiarazione congiunta dei Ministri di Italia, Francia, Spagna, Grecia, Portogallo ha segnato la conclusione della fase di studio ed elaborazione delle strategie per

l'avvio di concreti progetti per la realizzazione delle autostrade del mare e per lo sviluppo dello *Short Sea Shipping*.

Nella medesima sede sono state, inoltre, presentate le conclusioni del gruppo di alto livello, presieduto dall'ex Commissario dell'Unione Europea Van Miert (Rapporto Van Miert), sulla ridefinizione delle linee prioritarie per il potenziamento delle reti transeuropee di trasporto ed il rilancio del sistema intermodale europeo.

Tale rapporto evidenzia come il sistema delle autostrade del mare rappresenti un'alternativa realmente competitiva al trasporto terrestre, tale da essere inserito tra i trenta progetti prioritari definiti durante il Semestre di Presidenza Italiana e, quindi, da beneficiare dei finanziamenti comunitari pari a 1,8 miliardi di euro, diretti a quattro diverse aree geografiche: quella relativa ai collegamenti del Mar Baltico, quella relativa al cabotaggio dell'Europa Occidentale e due direttrici marittime del Mediterraneo, con inclusione del Tirreno e dell'Adriatico. Nel marzo 2004 è stata costituita a Roma la Società "Rete Autostrade Mediterranee S.p.a." denominata Ram S.p.a., che agirà quale struttura operativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La costituzione di questa società testimonia l'impegno del Ministero a procedere in tempi brevi alla concreta attuazione del Programma "Autostrade del Mare", previsto dal Piano Generale dei Trasporti.

Il Programma fa parte del Progetto Europeo Autostrade del Mare, che è stato recentemente inserito ed approvato nel Piano Generale delle Reti Transeuropee TEN-T e per il quale è previsto un finanziamento comunitario complessivo di 1,8 miliardi di Euro. Per concorrere alla propria quota di fondi comunitari, la nuova Società dovrà elaborare il Master Plan dell'intervento, promuovere l'approvazione del Programma e dei progetti a livello nazionale ed a livello comunitario e favo-

... Continua



Continua ...

rire la ricerca di potenziali partner finanziari e/o imprenditoriali.

Sarà, altresì, necessario, come ha sottolineato l'Amministratore Delegato RAM Spa, stipulare accordi bilaterali con gli altri Paesi europei: Francia e Spagna, da un lato, Grecia, Slovenia, Malta, Cipro e Turchia, dall'altro.

Tuttavia, a livello nazionale non sono mancati alcuni interventi concreti, volti a promuovere un efficace sviluppo del sistema delle autostrade del mare, come ha ricordato anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti: la legge 166/2002 ha previsto il concorso finanziario dello Stato agli oneri sostenuti dalle imprese armatoriali per gli investimenti connessi allo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio, nell'intento di incentivare l'incremento della quota di veicoli trasportati via mare; la legge 265/2002 ha promosso, mediante una sorta di "ticket ecologico", assicurato agli autotrasportatori, l'imbarco di camion su navi per rotte marittime prestabilite; infine, il D.lgs. 344/2003 ha determinato la base imponibile delle imprese marittime mediante il meccanismo della *tonnage tax*, calcolato in misura forfettaria sulla base di specifiche caratteristiche del tonnellaggio posseduto e/o gestito.

Un recente studio relativo alla realizzazione e manutenzione dei porti e delle strutture tecniche

di Annalisa Pracucci

Lo scorso febbraio 2005 la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei Conti ha approvato la relazione volta ad accertare il grado di attuazione dei programmi triennali delle opere straordinarie ed ordinarie di costruzione e di manutenzione, riguardanti i porti gestiti dalle Autorità portuali e quelli rientranti nella giurisdizione degli uffici del Genio civile per le

opere marittime, finanziati con i fondi ordinari di bilancio e con quelli apprestati dalle leggi speciali sulle "aree depresse".

L'indagine, che investe un arco di tempo ampio (quadriennio 1999-2002) e riguarda le opere e progettazioni svolte sia dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia dalla Autorità Portuali, ha permesso di delineare un quadro completo dello stato di attuazione degli interventi di nuova realizzazione, di completamento e di ristrutturazione realizzati nel quadriennio menzionato nelle aree portuali del nostro Paese.

La relazione si conclude con un giudizio espresso con riferimento alla programmazione degli interventi, alla gestione finanziaria dei fondi assegnati e alla realizzazione concreta delle opere progettate, approvate e finanziate. Preliminare all'esame del summenzionato giudizio, risulta essere la disamina della normativa di riferimento dell'attività di realizzazione e manutenzione dei porti e delle strutture tecniche al fine di individuare e comprendere meglio ruoli e responsabilità dei soggetti in essa coinvolti.

In materia di programmazione delle opere marittime intervengono tre norme fondamentali dirette a stabilire le rispettive competenze del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle Autorità Portuali, in virtù del principio di competenza "concorrente", i criteri direttivi per la progettazione, esecuzione e realizzazione delle suddette opere, nonché le modalità del loro finanziamento.

In primo luogo pare opportuno menzionare la legge quadro sui lavori pubblici (l. 11 febbraio 1994 n. 109). La norma prevede che l'attività di realizzazione dei lavori pubblici di importo superiore ai 100.000,00 euro si svolga sulla base di un programma triennale predisposto ed approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da redigere in coerenza con altri documenti programmatori (ad esempio, deliberazioni del CIPE, programmi operativi triennali delle Autorità Portuali) e con la normativa urbanistica; la stesura

del programma è preceduta da studi di fattibilità, indicazione delle esigenze, di efficienza ed efficacia per la valutazione dei risultati della gestione e, ovviamente, quantificazioni di spesa.

Il programma deve prevedere un ordine di priorità: sono comunque prioritari *ope legis* i lavori di manutenzione, di recupero del patrimonio esistente, di completamento dei lavori già iniziati, i progetti esecutivi approvati, gli interventi finanziabili con capitale privato maggioritario.

Ben più specifica con riferimento al settore in esame risulta essere la legge di riordino del sistema portuale (l. 28 gennaio 1994 n. 84) che apporta cambiamenti nelle competenze in materia di programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle opere portuali e marittime. In particolare, allo Stato spetta l'onere della realizzazione delle opere nei porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza interna, e delle opere di grande infrastrutturazione dei porti a rilevanza economica internazionale e nazionale. Il successivo decreto legislativo 31 marzo 1998 n. 112, assegna allo Stato anche la competenza in materia di pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi aventi ad oggetto la costruzione, gestione, bonifica e manutenzione dei porti, delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale, dei bacini di carenaggio, fari e fanali dei porti a rilievo nazionale ed internazionale.

La legge 84/94 attribuisce, invece, alle Autorità Portuali il compito di individuare gli obiettivi strategici da perseguire per migliorare e sviluppare il porto.

Come noto, l'art. 6 sancisce la loro competenza nell'attività di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, anche con riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti; attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale,

... Continua



Continua ...

ivi compresa quella di mantenimento dei fondali; infine, affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale.

Per perseguire gli obiettivi di cui sopra, le Autorità portuali si avvalgono di due consistenti strumenti di programmazione e pianificazione: il Piano Regolatore Portuale (PRP) e il Piano Operativo Triennale (POT). Il primo costituisce l'atto di pianificazione fondamentale delle opere necessarie per l'assetto funzionale del porto e lo strumento di raccordo con altri documenti di pianificazione territoriale, nazionale e comunitari. In particolare, nel PRP vengono definiti l'ambito e l'assetto complessivo del porto, le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie. Il PRP viene dapprima adottato dal Comitato Portuale, inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, sottoposto alla valutazione di impatto ambientale (VIA) ed infine approvato dalla Regione.

Il Piano Operativo Triennale (POT) contiene "le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati" e deve essere approvato entro 90 giorni dall'insediamento del Comitato Portuale. Esso, pertanto, rappresenta lo strumento attraverso cui le Autorità Portuali propongono al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alle Amministrazioni locali, quantificando la relativa spesa, le opere da realizzare per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo e di miglioramento del porto. Sulla base delle proposte contenute nei POT predisposti dalla Autorità Portuali, ogni anno il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti individua le opere di grande infrastrutturazione da finanziare.

Infine, un terzo gruppo di norme, da prendere brevemente in considerazione ai fini della presente indagine, riguarda il finanziamento delle opere nelle aree cosiddette "deprese". In particolare, la legge 8 agosto 1995 n.

341 autorizza il Ministero del Tesoro a contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti con ammortamento totale a carico dello Stato; le somme derivanti da tali mutui vengono destinate al finanziamento delle opere approvate dal CIPE, d'intesa con il Ministero dell'Economia e Finanze e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, consistenti nella programmazione ed attuazione di iniziative nelle aree depresse del Paese per agevolare le attività produttive, la ricerca e la realizzazione di nuove infrastrutture.

Le considerazioni conclusive cui perviene la relazione in esame si svolgono attraverso tre punti: programmazione delle attività di realizzazione delle opere marittime, aspetti finanziari e attività di esecuzione dei lavori.

Per quanto concerne la programmazione degli interventi, appare utile richiamare brevemente i principi e le finalità che sono alla base ed ispirano una corretta ed efficace azione di pianificazione, onde verificare se l'attività in concreto svolta dai soggetti competenti in materia di programmazione portuale possa essere considerata conforme.

Sotto tale aspetto, il piano o programma rappresenta l'elaborazione di un progetto realizzabile definito sulla base delle risorse disponibili per la sua realizzazione, dei tempi e dei modi necessari per il raggiungimento dell'obiettivo, in rapporto ai costi-benefici. Dall'indagine in esame, mirante a verificare la realizzazione e la manutenzione di porti e strutture tecniche, sono emersi elementi significativi di un andamento abbastanza soddisfacente dell'azione dei soggetti responsabili della gestione delle suddette attività per quanto attiene alla loro programmazione. Infatti, i programmi presentati dai soggetti interessati, perseguono chiaramente l'obiettivo, di importanza fondamentale per il Paese, di realizzare una rete portuale moderna ed efficiente in grado di offrire strutture e servizi tecnologicamente all'altezza delle richieste sempre crescenti dei soggetti fruitori.

Tale programma, peraltro, si pone in

stretta sintonia e complementarità con il progetto di ammodernamento dell'intero settore dei trasporti nell'ottica di una integrazione sempre più crescente ed accentuata tra le varie modalità di trasporto.

Pertanto, il giudizio espresso nei confronti dei programmi deliberati dalle Amministrazioni competenti nel campo delle opere marittime e portuali è complessivamente positivo.

Per quanto concerne, invece, i profili finanziari della gestione, questi scontano ritardi e lentezze rilevate sia rispetto ai programmi, sia alla fase più propriamente realizzativa.

Anche la fase di esecuzione degli interventi è contrassegnata da rilevanti ritardi: in particolare, dal raffronto eseguito tra interventi programmati ed i relativi appalti aggiudicati è emerso che buona parte delle opere previste nei vari programmi non è pervenuta alla fase realizzativa (non sono stati avviati il 69% degli interventi di competenza degli Uffici periferici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il 56% di quelli di competenza delle Autorità portuali).

In particolare la Corte segnala i rilevanti ritardi che hanno contrassegnato tutte le fasi di esecuzione, dalla progettazione al collaudo, e alcuni casi specifici di mancata attuazione degli interventi previsti.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

DECRETO 16 DICEMBRE 2004

RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2001/96/CE IN MATERIA DI "REQUISITI E PROCEDURE ARMONIZZATE PER LA SICUREZZA DELLE OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO DELLE NAVI PORTARINFUSE"

(G.U. n. 43 del 22 febbraio 2005)

Il presente decreto mira ad assicurare la circolazione fra gestori dei terminali e comandanti delle navi portarinfuse delle informazioni necessarie a ridurre i rischi di sollecitazioni eccessive o di danni materiali alla struttura della na-

... Continua



Continua ...

ve durante le operazioni di carico e scarico, al fine di migliorare la sicurezza della nave stessa.

Tale decreto si applica a tutte le navi portarinfuse, indipendentemente dalla bandiera, nonché ai terminali presenti sul territorio nazionale presso i quali le medesime effettuano operazioni di carico e scarico di rinfuse solide.

Il decreto non si applica agli impianti utilizzati solo in circostanze eccezionali per il carico e lo scarico delle rinfuse solide o da navi portarinfuse, né qualora il carico o lo scarico vengano effettuati esclusivamente con le attrezzature della nave portarinfuse, salve le disposizioni della regola VI/7 della Convenzione Solas del 1974.

DECRETO LEGISLATIVO 24 DICEMBRE 2004, N. 335

ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2002/6/CE SULLE FORMALITÀ DI DICHIARAZIONE DELLE NAVI IN ARRIVO O IN PARTENZA DA PORTI DEGLI STATI MEMBRI DELLA COMUNITÀ
(G.U. n. 37 del 15 febbraio 2005)

L'attuazione della Direttiva 2002/6/CE sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza dai porti degli Stati membri della Comunità ha reso necessario un adattamento della normativa interna vigente, in particolare con riguardo agli artt. 179 e 180 del codice della navigazione e dell'art. 106 del Testo Unico delle leggi doganali (D.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43). Il presente decreto modifica il primo ed il secondo comma dell'art. 179 del codice della navigazione, che sono sostituiti dai seguenti: "All'arrivo della nave in porto e prima della partenza, il comandante della nave o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizza dal comandante devono far pervenire, anche in formato elettronico, al comandante del porto o all'autorità consolare i formulari in appresso indicati, di cui alla Convenzione FAL dell'IMO adottata il 9 aprile 1965, come recepita dalla direttiva 2002/6/CE del Parlamento eu-

ropeo e del Consiglio del 18 febbraio 2002.

All'arrivo in porto il comandante della nave comunica inoltre al comandante del porto, con separata dichiarazione, il nome dell'armatore e indica la sistemazione a bordo di eventuali merci pericolose, nonché gli altri elementi richiesti in base a disposizioni legislative o regolamentari o eventualmente determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Prima della partenza il comandante della nave comunica al comandante del porto una dichiarazione integrativa relativa all'adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, contrattuale e statistico. In ogni caso sono annotati, a margine del formulario FAL dell'IMO n. 6 insieme ai dati anagrafici dei passeggeri imbarcati, che non siano cittadini di Stati membri, gli estremi dei documenti di identità validi per l'ingresso nel territorio dello Stato".

Con riguardo al terzo comma dell'art. 179 del codice della navigazione, le parole "la comunicazione di cui al primo comma" sono sostituite con le seguenti: "le comunicazioni di cui al primo e secondo comma".

Il primo comma dell'art. 180 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: "Il comandante del porto, o l'autorità consolare, può in ogni momento verificare il contenuto delle informazioni presentate o fatte pervenire per via radio dal comandante della nave e chiedere di prendere visione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo".

Infine, all'art. 106 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) il quarto comma è sostituito dal seguente: "Devono essere, infine, descritte nel manifesto di carico le autovetture al seguito dei passeggeri";
- b) è aggiunto all'articolo il seguente comma: "Si utilizzano i formulari FAL di cui alla direttiva 2002/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 febbraio 2002".

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

COPERTURA ASSICURATIVA DI MERCE DA TRASPORTARE VIA MARE: DURATA DELL'ASSICURAZIONE E DIRITTO DI SURROGA DELL'ASSICURATORE

(Cass. civ., sez. III, 8 giugno 2004 n. 10968)

La sentenza in rassegna si sofferma sulla portata della copertura assicurativa, avente ad oggetto una partita di merce imbarcata a bordo della nave *Med Barcelona* e sottratta durante il trasporto marittimo.

In particolare, vengono presi in considerazione gli aspetti dell'estensione della copertura assicurativa prima della conclusione del relativo contratto e dopo l'inizio del viaggio, nonché il diritto di surroga dell'assicuratore verso il vettore responsabile.

Con citazione innanzi al Tribunale di Milano del 24 maggio 1989 la società H.S. Time conveniva in giudizio la società Alicargo, la società Jas Jet Air Service e la società Commercial Union Italia per ottenerne la condanna, in via tra loro solidale o alternativa, al pagamento della somma di lire 160.000.000, oltre a interessi di legge e rivalutazione monetaria, a titolo di indennizzo per la perdita della merce assicurata contro ogni rischio per suo conto con la società Commercial Union Italia.

La società attrice esponeva che la merce era stata affidata per il trasporto dallo spedizioniere Alicargo alla società JAS Ocean; che detta società aveva emesso regolare polizza di carico della merce, aveva provveduto a stivarne il carico sulla nave *Med Barcelona* ed aveva ceduto la relativa documentazione alla consociata italiana Jas Jet Air Service, cui essa destinataria avrebbe dovuto rivolgersi per il ritiro; che, nonostante l'apparente integrità dei sigilli del container, che avrebbe dovuto comprendere i 43 cartoni, nei quali gli acquistati orologi al quarzo erano stati confezionati per il

... Continua



Continua ...

trasporto, la merce non era giunta a destinazione.

In esito al giudizio di primo grado, il Tribunale di Milano, esclusa ogni responsabilità della società di spedizione Alicargo e della società Jas Jet Service, condannava la società di assicurazione Commercial Union Italia ad indennizzare alla società H.S. Time la somma di lire 160.000.000. In grado di appello, la Corte di Milano accoglieva parzialmente l'impugnazione della soccombente Commercial Union Italia, condannandola al pagamento a favore dell'istante H.S. Time della somma equivalente in lire italiane di 8.072.709 yen giapponesi.

I Giudici di secondo grado ponevano a fondamento della propria decisione i seguenti elementi di fatto:

- a) i cartoni contenenti la merce erano stati consegnati integri al vettore marittimo in data 3 marzo 1995;
- b) il giorno 8 marzo 1995 la Manchester Union Ltd aveva certificato che i 43 cartoni erano stati stivati nel container, che, immediatamente sigillato, si presentava in buono stato ed veniva regolarmente caricato sulla nave;
- c) il 17 marzo 1995 la società Alicargo srl aveva assicurato, a favore della società acquirente, il rischio di perdita della merce per lire 160.000.000 con polizza indicante il peso lordo e quello netto dei cartoni, il tipo di merce in essi contenuto, la denominazione della nave e il percorso, con la precisazione che l'assicurazione riguardava merci già a bordo e che venivano espressamente richiamate le condizioni della Polizza Italiana di Assicurazione merci trasportate, integrate dalla "Institute

Cargo Clauses";

d) il giorno 7 aprile 1995 il funzionario della Dogana di Genova aveva constatato che la merce contenuta nel container e dichiarata nella polizza di carico era stata sottratta durante il viaggio.

I Giudici milanesi in primo luogo assumevano che la polizza assicurativa doveva necessariamente coprire l'intero trasporto marittimo, poiché era logico ritenere che la società istante H.S. Time non avrebbe avuto alcun interesse ad assicurare la merce con decorrenza a partire dal quindicesimo giorno dalla data di imbarco, ossia con assicurazione effettiva dal 2 aprile, se presumibilmente il trasporto sarebbe stato completato entro il 7 aprile.

Di conseguenza, la copertura assicurativa, seppur stipulata il 17 marzo, ricopriva anche il precedente periodo relativo alla consegna al vettore marittimo avvenuta in data 3 marzo.

In secondo luogo, i Giudici assumevano che, per effetto del richiamo contenuto nella polizza alle "Institute Cargo Clauses", ed in particolare alla clausola 8.1 secondo cui l'assicurazione decorre dal momento in cui le merci lasciano il luogo di deposito nella località indicata nella polizza medesima per l'inizio del viaggio, le parti avevano inteso superare la diversa disciplina dettata dall'art. 532 cod. nav. circa gli effetti dell'assicurazione dal momento in cui le merci stesse lasciano terra.

La società Commercial Union Italia proponeva ricorso per Cassazione della suddetta decisione, affidato a tre motivi di impugnazione.

- 1) Con primo motivo, la società ricorrente critica la sentenza in quanto la prova dell'avvenuto trasferimento della merce a bordo della nave non avrebbe potuto essere ricavata dalla polizza di carico, ove la stessa non fa fede del fatto nei confronti dell'assicuratore. Assume che i Giudici hanno errato nel con-

siderare dimostrato l'avvenuto imbarco della merce, laddove le risultanze processuali davano atto soltanto che i cartoni erano stati consegnati integri al vettore, operandosi pertanto confusione tra consegna al vettore ed imbarco.

Occorre prendere atto del fatto che tale prima doglianza, piuttosto che prospettare violazione di norme, lamenta invece un preteso vizio di illogicità della motivazione relativamente alla circostanza dell'avvenuta caricazione della merce a bordo della nave.

La Suprema Corte rigetta il primo motivo di ricorso, ritenendo non censurabile la motivazione fornita dai Giudici di merito. Tale motivazione risulta fondata sui seguenti elementi:

- a) la società Manchester Union Ltd aveva attestato, con certificato d'ispezione, che la merce confezionata in 43 cartoni era stata stivata nel container alla presenza di un suo incaricato; che il container era stato immediatamente sigillato; che esso si presentava in buono stato ed era stato regolarmente caricato sulla nave;
- b) la polizza di carico dava atto del fatto che la merce era stata imbarcata ad Hong Kong sulla nave Med Barcellona;
- c) la stessa società di assicurazione aveva dato atto, nella sua comparsa conclusionale, che i 43 cartoni erano stati consegnati indenni al vettore marittimo. La contestazione delle suddette argomentazioni costituisce mera *quaestio facti*, rispetto alla quale non è consentito al Giudice di legittimità valutare il merito, bensì solo effettuare un controllo sotto il profilo della correttezza giuridica e della coerenza logico formale. Con riferimento agli scritti presi in considerazione, la Suprema Corte si è uniformata al proprio indirizzo univoco e risalente (da ultimo: Cass., n. 2149/2002; Cass., n. 10043/2000; Cass., n. 852/99), secondo cui alle scritture private provenienti da terzi estranei alle parti in causa (ancorché non assoggettate alla disciplina sostanziale di cui all'art.

... Continua



Continua ...

2702 cod. civ. ed a quella processuale di cui all'art. 214 cod. proc. civ., sicché per contestarne la veridicità non è necessario impugnarle per falsità) ben può riconoscersi valore di indizi, che, in difetto di contestazione della parte contro cui sono prodotte in causa e in concorso di altri elementi idonei a suffragarne la credibilità e l'attendibilità, possono fornire argomenti di convincimento ed essere utilizzate come fondamento di una decisione.

2) La società assicuratrice Commercial Union denuncia, con il secondo motivo di doglianza, che i Giudici sarebbero incorsi in vizi logici nel ritenere che alla disposizione dell'ultimo comma dell'art. 532 (circa la validità dell'assicurazione stipulata a viaggio iniziato dall'ora indicata in contratto o, nel silenzio di questo, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione) le parti avessero derogato con una diversa pattuizione per effetto della quale l'assicurazione stipulata copriva anche la fase del trasporto anteriore alla data di stipulazione. In particolare la ricorrente evidenzia come un patto espresso di retroattività dell'assicurazione stipulata a viaggio iniziato avrebbe richiesto l'obbligatoria forma scritta (art. 1888 cod. civ.), requisito questo non realizzato né dalle richiamate clausole "*Institute Cargo Clauses*" (dato che la clausola "da magazzino a magazzino" vale a definire l'ambito spaziale dell'area assicurativa, ma non ne estende retroattivamente il riferimento ad un periodo precedente la stipulazione della polizza); né dalla indicazione nella polizza del percorso di viaggio e dell'avvenuta "caricazione" della merce sulla nave; né dal fatto che la società non avrebbe avuto interesse a stipulare un contratto di assicurazione con efficacia da un momento in cui la merce, presumibilmente, era già pervenuta al luogo di destinazione. La Suprema Corte rigetta anche questo secondo motivo di impugnazione in base al principio di diritto per cui l'interpretazione del contratto, che consista nell'accertamento della vo-

lontà dei contraenti, implica un'indagine di fatto riservata al giudice di merito, la cui violazione è censurabile in Cassazione solo per inadeguatezza della motivazione o per violazione delle regole ermeneutiche. Pertanto, non può essere esaminata in sede di giudizio di legittimità la ricostruzione della volontà negoziale effettuata dal giudice di merito, adducendo una diversa interpretazione degli elementi di fatto già esaminati (*ex plurimis*, Cass. n. 4085/2001). Nel caso di specie il giudice del merito, nella ricerca della comune volontà delle parti, ha esattamente considerato che con la pattuizione della clausola "da magazzino a magazzino" (quale prevista dall'art. 8 delle "*Institute Cargo Clauses*" e nei clausolari inglesi indicata come "*Transit clause*") le parti hanno ampliato il periodo assicurativo, facendone decorrere l'inizio dal momento in cui la merce veniva prelevata dal deposito e stabilendone il termine finale nel momento del deposito nel luogo di arrivo. La suddetta interpretazione non solo deriva dall'esame di una espressa pattuizione scritta, essendo indubbio che la polizza, nel richiamare come applicabili le "*Institute Cargo Clause*", ne fa derivare la vincolatività per i contraenti dal documento; ma appare anche del tutto corretta e giustificata, avendo il Giudice di merito bene spiegato che il valore precettivo della suddetta clausola è nel senso che l'accordo delle parti ben può ampliare la previsione dei normali limiti spaziali e temporali della copertura del rischio assicurato collegati al solo periodo del viaggio marittimo. In conclusione, considerata l'estensione dell'ambito di operatività della copertura assicurativa pattuita dalla parti in deroga al più ristretto ambito di cui all'art. 532 cod. nav., consegue che il furto della merce risulta compreso nell'alea assicurata dalla compagnia Commercial Union, tenuta pertanto a risarcire la perdita.

3) Con il terzo motivo di impugnazione, la società ricorrente Commercial Union denuncia la violazione dell'art. 1916 cod. civ. relativa al diritto di sur-

rogazione dell'assicuratore nei diritti verso i terzi responsabili. In punto, la società ricorrente adduce a sostegno della propria doglianza il fatto che la società destinataria della merce sottratta non abbia compiuto atti interruttivi della prescrizione nei confronti del vettore responsabile dell'ammacco e il fatto che il Giudice di merito abbia negato che il diritto di surroga dell'assicuratore potesse essere stato pregiudicato per fatto dell'assicurato. La Suprema Corte, tuttavia, rigetta anche tale motivo di impugnazione, ritenendo che la mancata vocatio in ius del vettore da parte della società assicurata non è idonea a concretare di per sé il pregiudizio dell'assicuratore, ai sensi del terzo comma dell'art. 1916 cod. civ., in quanto la compagnia assicuratrice Commercial Union avrebbe potuto, ove lo avesse ritenuto opportuno, chiamare in manleva il vettore stesso. Accogliendo sulla questione l'opinione più attenta della dottrina, si deve rilevare che, seppur il diritto di surrogazione dell'assicuratore sorge a seguito dell'avvenuto pagamento dell'indennizzo, da ciò non deriva un obbligo in capo all'assicurato di agire in giudizio nei confronti del danneggiante per non pregiudicare il diritto dell'assicuratore medesimo, dato che il rapporto tra assicurato ed assicuratore è distinto da quello concernente la surrogazione. Piuttosto, deve rilevarsi che l'assicuratore, convenuto in giudizio per il pagamento dell'indennità che contesta di dover corrispondere all'assicurato, possa, in subordine all'accertamento di tale suo obbligo, agire nei confronti del soggetto che ritiene autore e responsabile del danno, anche chiamandolo in causa nel medesimo processo.

In conclusione la Suprema Corte ritiene infondato il motivo di impugnazione della compagnia assicuratrice Commercial Union ricorrente, basata sull'erronea tesi secondo cui, prima del pagamento dell'indennità, l'assicuratore è privo di ogni forma di tutela verso il danneggiante, nei cui con-

... Continua



Continua ...

fronti, per evitare la prescrizione dell'azione, potrebbe agire solo il danneggiato assicurato.

Annalisa Pracucci

AMBITO DI APPLICAZIONE DELL'ART. 46 COD. NAV. IN MATERIA DI SUBINGRESSO NELLE CONCESSIONI DEMANIALI (TAR Liguria 13 maggio 2004)

Con la sentenza in commento il TAR Liguria si pronuncia essenzialmente in merito alla portata e al significato della disciplina dettata dall'art. 46 cod. nav. in materia di subingresso nelle concessioni demaniali.

La questione in oggetto riguarda, in particolare, la legittimità del subingresso nella concessione relativa al porto turistico di Lavagna da parte della controinteressata Società Porto di Lavagna S.p.a., posto che la Società Cala dei Genovesi S.p.a., originaria titolare della concessione, trovandosi coinvolta in una procedura concorsuale, aveva stabilito, in sede di concordato omologato (Trib. di Milano 6 marzo 2000 n. 4376) e attraverso la deliberazione dell'assemblea straordinaria degli azionisti del 6.10.99, di trasferire l'intero attivo fallimentare al medesimo soggetto assuntore delle passività, appunto la Porto di Lavagna S.p.a.

Dopo un periodo di gestione temporanea ex art. 45 bis cod. nav. da parte della Porto di Lavagna S.p.a., l'autorità marittima statale aveva accordato, mediante apposito provvedimento emanato a seguito di richiesta della società stessa, il subingresso di quest'ultima nella titolarità della concessione del porto; tale provvedimento, che era stato peraltro impugnato dalla Cala dei Genovesi S.p.a., era stato comunque successivamente annullato dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 511/2002 (resa sul conflitto di attribuzione sollevato dalla regione Liguria) sul rilievo che la materia *de qua* era in realtà di competenza esclusiva della regione.

La Porto di Lavagna s.p.a. decideva, pertanto, di riformulare la richiesta di subingresso nei confronti dell'autorità competente a concederla, ossia il Comune di Lavagna, il cui successivo provvedimento di accoglimento in merito alla suddetta istanza veniva nuovamente impugnato dalla Cala dei Genovesi s.p.a. attraverso il ricorso in oggetto.

L'impugnazione *de qua* si fonda per la verità su varie motivazioni, tra le quali, comunque, quella senza dubbio preponderante è costituita dalla presunta violazione della disciplina di cui all'art. 46 cod. nav. in materia di subingresso nella concessione.

Posto infatti che, in caso di cessione della concessione, il comma 1 dell'art. 46 cod. nav. sembra richiedere una domanda di autorizzazione all'autorità concedente da parte del concessionario, e considerato altresì che tale richiesta non è mai stata formulata dalla Cala dei Genovesi S.p.a., sarebbe evidente come il trasferimento *de quo*, avvenuto in sede di concordato fallimentare, di fatto non fosse volto a trasferire la generale titolarità della concessione, limitandosi in realtà alle sole opere ed impianti strumentali all'esercizio della concessione demaniale realizzati dall'originaria concessionaria. La generale titolarità della concessione stessa non sarebbe quindi stata compresa nell'"asset" aziendale acquisito da Società Porto di Lavagna s.p.a., in modo tale che, in mancanza di un provvedimento di revoca o di decadenza nei confronti della Cala dei Genovesi s.p.a., la titolarità sarebbe rimasta in capo alla stessa, con l'ovvia conseguenza che la Porto di Lavagna s.p.a. non poteva risultare legittimata a chiedere il subingresso nella concessione.

Secondo quanto asserito dalla ricorrente a sostegno di quanto sopra riportato, l'art. 46 cod. nav. andrebbe, infatti, considerato come "norma di fattispecie" che prevede "due distinte ipotesi" di subingresso: al primo comma, la cessione della concessione generale ad altro soggetto subordinata alla previa domanda del precedente concessionario-

rio-cedente all'autorità competente; mentre al secondo comma è prevista la vendita dei singoli beni costruiti sul demanio marittimo, con il conseguente subentro nella concessione in forza della (sola) previa autorizzazione dell'autorità concedente.

In buona sostanza, secondo quanto sostenuto dalla Cala dei Genovesi S.p.a., se nel secondo caso l'autorizzazione dell'autorità competente rappresenta una sorta di "condizione sospensiva", in mancanza della quale la cessione della titolarità dei beni costruiti sul demanio risulta sì valida ma non ancora efficace, nel primo caso la validità della cessione della titolarità della concessione sarebbe immancabilmente condizionata alla previa richiesta di autorizzazione all'autorità concedente: ebbene, tale richiesta, che ha la duplice funzione di sottolineare la volontà del concessionario in relazione alla cessione e di garantire che negozi aventi ad oggetto beni di interesse pubblico non siano interamente devoluti alla volontà negoziale delle parti, non è mai stata formulata dalla ricorrente Cala dei Genovesi S.p.a., il che, in definitiva, impedirebbe il trasferimento della titolarità della concessione in capo alla Porto di Lavagna S.p.a.

In questo modo, secondo la ricorrente, sarebbe configurabile il necessario interesse al ricorso, configurandosi appunto, nella fattispecie, il caso di un originario affidatario che, senza aver prestato l'assenso espressamente richiesto dall'art. 46, comma 1 cod. nav., e non avendo subito né provvedimenti sanzionatori di decadenza né di autotutela aventi ad oggetto il provvedimento concessorio, lamenti la lesione della propria sfera giuridica conseguente al subingresso di un nuovo soggetto nella concessione avente ad oggetto lo stesso bene demaniale.

In realtà il TAR Liguria non condivide le ragioni della ricorrente Cala dei Genovesi s.p.a., dichiarando il ricorso inammissibile per mancanza di interesse da parte di quest'ultima in meri-

... Continua



Continua ...

to al provvedimento impugnato. Il citato art. 46 cod. nav., infatti, non disciplina affatto due situazioni fattuali distinte, limitandosi invece a stabilire gli effetti giuridici del subingresso nella concessione unitariamente intesa, con riguardo, al primo comma, al profilo soggettivo e, al secondo, a quello oggettivo. In merito alla vicenda soggettiva, infatti, la norma, che disciplina l'ipotesi della sostituzione previa formale domanda del concessionario, ribadisce l'indisponibilità dell'oggetto costituito dal titolo pubblico per sua natura sottratto alla negoziabilità interpretativistica; con riferimento invece al lato oggettivo, la disposizione si limita semplicemente a prevedere, ai fini del subingresso nella titolarità dell'uso esclusivo del bene demaniale, l'irrinunciabilità dell'acquisto dei beni strumentali per l'esercizio della concessione nei confronti dell'amministrazione concedente.

La formale deliberazione dell'assemblea straordinaria degli azionisti del 6.10.1999, attraverso cui la Cala dei Genovesi s.p.a. manifestava il proprio consenso alla traslazione dell'intero compendio aziendale, deve intendersi necessariamente comprensivo della manifestazione di volontà intesa a integrare il presupposto previsto dall'art. 46, comma 1, cod. nav. in meri-

to al subingresso nella concessione generale amministrativa unitariamente intesa. In questo modo, una volontà relativa alla cessione della titolarità formalmente manifestata, accompagnata dalla successiva autorizzazione dell'autorità competente in merito al subingresso nella concessione, risultano senza dubbio idonei a conferire validità al trasferimento de quo. Sicché, in conclusione, a far data dal 6.10.1999, nessun interesse può residuare in capo alla ricorrente avverso i provvedimenti adottati dall'amministrazione in merito alla concessione del porto turistico di Lavagna, posto che nella fattispecie non sussiste alcuna posizione soggettiva giuridicamente qualificata suscettibile di lesione.

Nicola Ridolfi

MATERIALI

IN VIGORE LA NORMATIVA IMO PER L'ISTITUZIONE DI UN FONDO COMPLEMENTARE PER IL RISARCIMENTO DEI DANNI DETERMINATI DAGLI INQUINAMENTI CAUSATI DALLE NAVI

Lo scorso 3 marzo 2005 è entrato in vigore il Protocollo approvato nel 2003 dall'*International Maritime Organization* (IMO), che prevede la creazione di un fondo complementare per il risarcimento dei danni determinati dagli inquinamenti causati dalle navi.

Il fondo è destinato ad integrare i risarcimenti previsti dai protocolli 1992 all'*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC) 1969 e dall'*International Convention on the Establishment of an International Fund of Compensation for Oil Pollution Damage* (FUND) del 1971. Il Fondo complementare è aperto a tutti gli Stati che hanno ratificato la Convenzione FUND ed attualmente al Protocollo del 2003 hanno aderito otto nazioni: Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Irlanda, Norvegia, Spagna.

L'IPSEMA HA ATTIVATO UN "OSSERVATORIO SUI SINISTRI MARITTIMI, GLI INFORTUNI E LE MALATTIE PROFESSIONALI"

L'Ipsema (Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo) ha attivato un "Osservatorio sui sinistri marittimi, gli infortuni e le malattie professionali" per monitorare gli incidenti nel settore marittimo ed avere la possibilità di incidere sulle cause che ne sono all'origine. L'Osservatorio avrà la funzione di monitorare i casi più frequenti di sinistri ed analizzare ed elaborare i dati provenienti dagli infortuni e dalle malattie professionali, al fine di trarne indicazioni utili per la prevenzione degli incidenti che interessano i lavoratori del mare.

AGENDA

Marlaw 2005 (International Summit of maritime law experts), *Colloquium for review of the key Maritime Law issues in the 21st Century*, organised by the Spanish Maritime Law Association in Valencia (Seville) – Spain, April 7-13, 2005.

Convegno *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea Sassari*, 15-16 aprile 2005, organizzato dall'Università degli Studi di Sassari, dall'Università degli Studi di Teramo e dall'ISDIT - Istituto per lo studio del diritto dei trasporti, presso l'Associazione degli Industriali della Provincia di Sassari, Villa Mimosa, Via Alghero, 49.

Convegno *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commentario alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Roma 5-6 maggio 2005, organizzato dall'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" e dall'ISDIT - Istituto per lo studio del diritto dei trasporti, presso l'aula Calasso della Facoltà di Giurisprudenza, La Sapienza, piazzale Aldo Moro, 5.

Convegno *Il diritto marittimo nel terzo millennio in onore di Guido de Vita*, Udine, 27 e 28 maggio 2005, organizzato dall'Università degli Studi di Udine.