

Diritto e politica dei trasporti

rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo I/2021

Promossa da
demetra
CENTRO STUDI

anno 4, n. 6 (I-2021)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (*Development of European Mediterranean Transportation*), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di ottobre 2021

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees’ Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
†Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Assaeroporti)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott. Marco Ragusa
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Luigi De Propriis	Avv. Emanuela Lanzi	Dott.ssa Ersilia Sanginario
Avv. Marco Di Giugno	Dott. Antonio Mitrotti	Avv. Francesco Scalia
Avv. Fabrizio Doddi	Avv. Andrea Nardi	Prof.ssa Martina Sinisi
Dott. Simone Francario	Dott. Simone Paoli	Dott.ssa Veronica Sordi
Avv. Raissa Frascella	Avv. Anton Giulio Pietrosanti	Dott.ssa Sabrina Tranquilli
Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè		

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed.

Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Indice

Fascicolo I/2021

PRESENTAZIONE DEL FASCICOLO/PRESENTATION OF THE ISSUE

Francesco Gaspari

ARTICOLI E SAGGI/ARTICLES AND ESSAYS

Pierre de Gioia Carabellese

Unmanned vehicles e rischi legali ed assicurativi. Una visuale dal Regno Unito della disciplina della responsabilità dei veicoli senza guidatore pag. 1

Francesco Gaspari

La regolazione del settore aerospaziale tra spazio aereo e spazio cosmico e il ruolo dell'ICAO pag. 12

Veronica Sordi

La (recente) giurisprudenza interna ed eurounitaria sul tema degli aiuti di Stato. Uno sguardo agli aiuti istituiti con legge regionale, in particolare, alla vicenda degli aeroporti sardi pag. 22

NOTE A SENTENZA/LAW NOTES

Francesco Ferrara

Determinazione del risarcimento per la perdita del bagaglio sul volo e ripartizione dell'onere probatorio pag. 38

Giuseppina Agata Di Guardo

La regolazione tecnica dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e i rapporti con la normativa di rango secondario statale: riflessioni a margine di una pronuncia della Cassazione pag. 46

CASI E QUESTIONI/CASES AND ISSUES

Mara Costantino

Il ruolo delle infrastrutture sostenibili nel rilancio del sistema Paese: cresce il fabbisogno infrastrutturale nei settori ferroviario, aereo e navale. I Risultati Deloitte-Casmef quarta edizione Osservatorio annuale su infrastrutture pag. 61

Casi e questioni

Il ruolo delle infrastrutture sostenibili nel rilancio del sistema Paese: cresce il fabbisogno infrastrutturale nei settori ferroviario, aereo e navale

I Risultati Deloitte-Casmeff quarta edizione Osservatorio annuale su infrastrutture

Mara Costantino

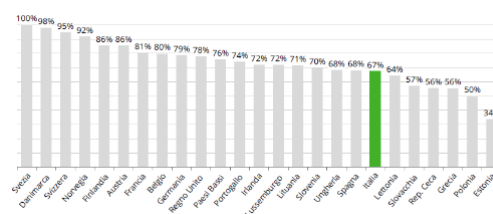
Dottoranda di ricerca in Scienze Giuridiche e Politiche nell'Università degli Studi di Roma "G. Marconi"

“Le infrastrutture sostenibili: confronto internazionale, finanza e rating”, i risultati presentati da Deloitte-CASMEF per la quarta edizione dell'Osservatorio annuale sulle infrastrutture, settori regolati e le infrastrutture, con l'obiettivo di contribuire concretamente al dibattito per un miglior funzionamento dei settori critici per lo sviluppo del Paese.

L'indagine, condotta da Luca Petroni, partner di Deloitte, con e dal Centro Arcelli per gli Studi Monetari e Finanziari (CASMEF) dell'Università Luiss “Guido Carli”, approfondisce il tema delle infrastrutture sostenibili come fattore chiave nel processo di ripresa del Paese post-pandemia, analizzandone stato dell'arte, strumenti di finanziamento e proponendo un sistema di rating nazionale basato sugli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite, per incentivare comportamenti virtuosi e stimolare il progresso tecnologico.

Come emerso dall'Osservatorio, la domanda globale di investimenti in infrastrutture sostenibili è destinata a crescere del +38% entro il 2030, con il 50% del totale che sarà destinato all'Africa e a Paesi in via di sviluppo. Secondo l'OCSE, in riferimento all'SDG 9 (Infrastrutture Sostenibili), l'Italia si colloca nella seconda metà della classifica, con circa il 67% del target 2030 raggiunto.

Raggiungimento del SDG n. 9 nei principali Paesi europei (Valori percentuali, 2019)

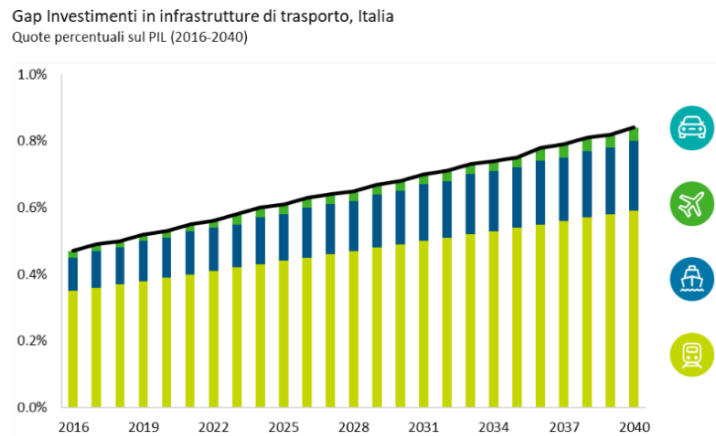


Fonte: Elaborazione su dati OECD

Global Infrastructure Outlook, 2020

CASMEF e Deloitte registrano una crescita del fabbisogno infrastrutturale del trasporto ferroviario italiano. Si rileva in Italia una costante crescita del divario tra gli investimenti programmatici e quelli necessari a soddisfare il fabbisogno infrastrutturale nel settore dei trasporti.

Dal 2016 al 2040, oltre il 50% del gap negli investimenti infrastrutturali dovrà essere destinato al trasporto ferroviario², sebbene anche quelli navali ed aerei siano caratterizzati da un fabbisogno considerevole. Il settore stradale, per contro, risulta in linea con la spesa programmatica per investimenti da qui al 2040.



In Italia, il secondo settore che richiederà maggiori interventi è quello delle infrastrutture energetiche: tendenza questa che potrebbe portare a un gap di 39 miliardi di dollari entro il 2040³.

Secondo CASMEF e Deloitte, il metodo più efficiente per colmarlo potrebbe essere lo sviluppo di sistemi che permettano un maggiore uso di energie rinnovabili.

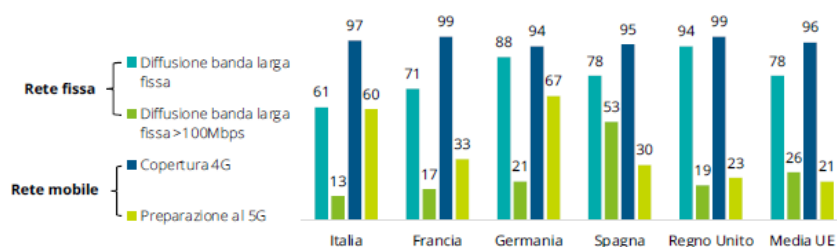
In generale, tra il 2010 ed il 2018, in Europa la percentuale di utilizzo di energie rinnovabili è aumentata passando dal 13% al 18%.

Per l'indicatore DESI della Commissione Europea, l'Italia sconta forti ritardi nel digitale, a causa delle basse competenze nell'utilizzo di internet da parte della popolazione. Di contro, l'offerta di servizi pubblici digitali (e-Government) registra un livello alto (77% vs 66% EU), anche se non sfruttato dalla bassa interazione con il pubblico. L'Italia segna poi un ampio divario rispetto ai peer EU sulla rete fissa con diffusione a banda larga (61% di copertura vs media europea del 78%). Tuttavia, i dati sulla rete mobile pongono l'Italia in una situazione di eccellenza: la copertura del 4G arriva in Italia al 97% (vs 96% EU), mentre sulla preparazione al 5G l'Italia si colloca seconda con il 60% dietro alla Germania (media UE 21%).

² Global Infrastructure Outlook (GIO)

³ Oxford Smith School of Enterprise and the Environment

Connettività nei principali Paesi europei⁷
Valori percentuali, 2019



Per il finanziamento delle infrastrutture sostenibili cresce il mercato dei Green Bonds.

“La c.d. Finanza Sostenibile è chiamata a giocare un ruolo chiave per sostenere in Europa, e a livello globale, una crescita economica fondata su progetti di investimento sostenibili nella prospettiva di favorire la transizione verso un’economia climate-neutral, green ed inclusiva” quanto sostiene Giorgio Di Giorgio, direttore del CASMEF e professore di teoria e politica monetaria dell’Università Luiss “Guido Carli”.

Come emerge dallo studio CASMEF-Deloitte, nel 2019 il volume delle emissioni di Green Bonds (€219,4 miliardi) è aumentato del +68% rispetto al 2018 (€130,6 miliardi). Nel 2020, invece, sono stati collocati Green Bonds per €221,4 miliardi con un numero totale di emissioni pari a 886 (+94,3% vs 2017) (cfr. Figura A).

Il mercato dei Green Bonds è stato avviato dalle emissioni del settore pubblico nel 2007 con un’obbligazione della BEI ed è rimasto nelle mani del settore pubblico fino al 2012.

Dal 2013 sono iniziate le emissioni corporate che sono cresciute a ritmi elevati al punto che oggi la maggior parte dei Green Bonds in circolazione risulta emessa da aziende private (68%).

Tuttavia, le emissioni del settore pubblico si sono mostrate particolarmente resilienti negli ultimi anni e rappresentano ancora quasi un terzo del mercato (29%). Nello specifico, gli Stati (sovereign) hanno emesso il 10% dei Green Bonds in circolazione; gli enti locali il 14%; le organizzazioni sovranazionali (SNAT) il restante 8% (cfr. Figura B). Sono state quest’ultime ad inaugurare e a dominare il mercato negli anni 2007-2012.

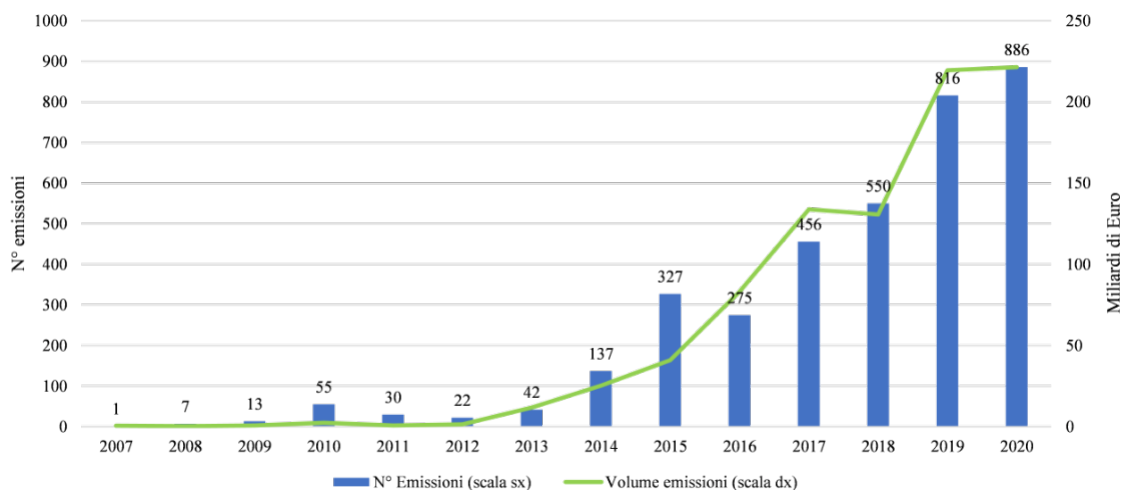
Gli enti locali hanno stabilmente aumentato l’offerta di Green Bonds a partire dal 2013 e nel 2020 le loro emissioni costituiscono il 51% del mercato riferito al settore pubblico. Dopo la prima emissione sovrana di Green Bonds della Polonia nel 2016, i Tesori dei vari paesi hanno iniziato a collocare anche questo tipo di obbligazioni cosicché esse costituiscono oggi un terzo del mercato riferito al settore pubblico (€21,4 miliardi) (cfr. Figura C).

Il Tesoro italiano ha emesso il suo primo BTP green solo recentemente (nel marzo 2021), raccogliendo €8,5 miliardi ad un tasso dell’1,5% con scadenza aprile 2045, quale parte di un più ampio programma di emissioni per €35 miliardi finalizzato a finanziare investimenti coerenti con 7 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite.

⁴ Analisi basata su un campione di 3.635 Green Bonds, da database di Bloomberg, con rendimenti a tasso fisso e a tasso variabile, collocati a livello internazionale da emittenti corporate e del settore pubblico nel periodo 2007-2020, per un ammontare emesso complessivo pari a 872,3 miliardi di euro.

Il settore nel quale sono maggiormente concentrate le emissioni corporate è quello banking & insurance (45,5%), seguito da energy & utilities (34,2%) e manufacturing (10,8%). Dal 2014, in Italia sono stati emessi complessivamente 31 Green Bonds, di cui 28 ancora sul mercato, per un controvalore pari a €13,7 miliardi e tutti appartenenti al segmento corporate. Secondo Francesco Baldi, docente di finanza dell'Università di Torino e ricercatore del CASMEF *“con l'avvio del Recovery Fund, si prevede un aumento dell'offerta di Green Bonds del settore pubblico, che hanno mostrato più resilienza rispetto a quelli corporate. Dal lato della domanda, gli investitori saranno pronti ad accettare rendimenti inferiori quando l'infrastruttura da finanziare è selezionata secondo criteri ESG ed è promossa da enti locali perché vi sono aspettative di un maggiore impatto sulla sostenibilità dei territori. Invece, nelle emissioni corporate è il rischio di greenwashing a determinare i rendimenti: più elevato nei settori manifatturieri che nei servizi.”*

Figura A - Il mercato internazionale dei Green Bonds (2007-2020)



**Figura B - I volumi e le quote di mercato dei Green Bonds (2007-2020):
emittenti pubblici vs. corporate**

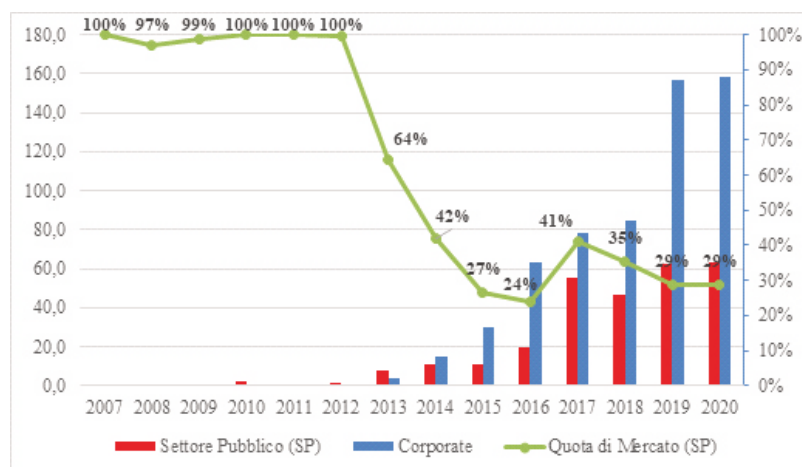
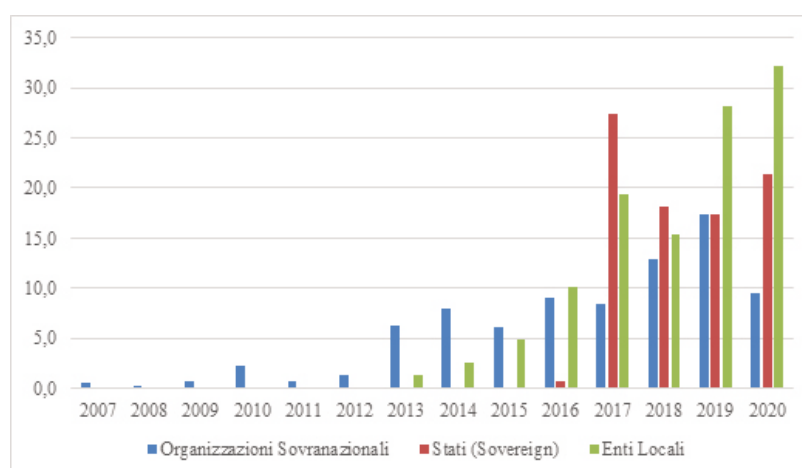


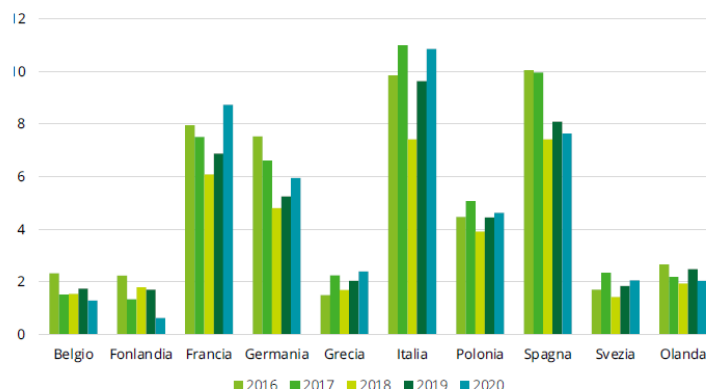
Figura C - Le emissioni dei Green Bonds del settore pubblico (2007-2020)



Il green lender per eccellenza a livello globale è la Banca Europea per gli Investimenti (BEI), che negli ultimi cinque anni ha erogato €328,48 miliardi per sostenere la realizzazione di progetti infrastrutturali sostenibili. L'Italia è il Paese che più di tutti ha beneficiato dei Green Loans con circa €48,73 miliardi.

FIGURA 4.4

Ammontari dei Green Loans erogati ai paesi europei (2016-2020)
(miliardi di euro)

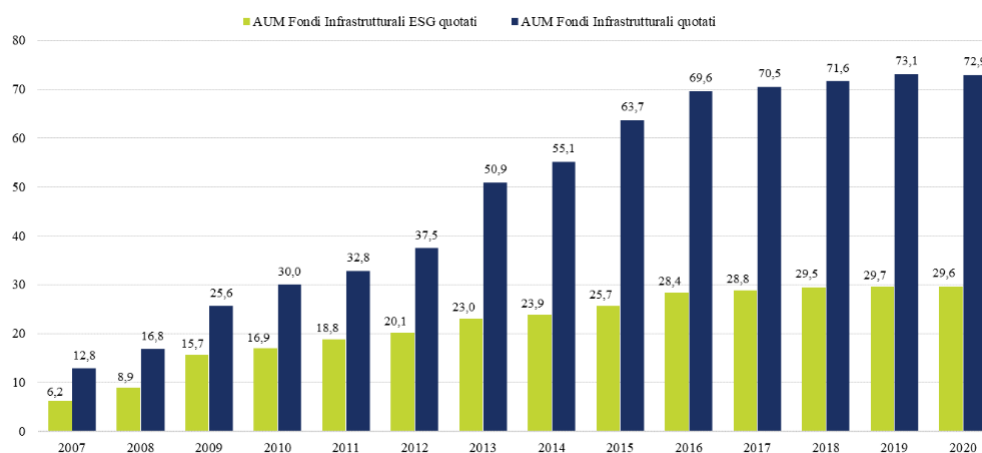


Fonte: Elaborazione su dati BEI

Tuttavia, l'Italia detiene il primato d'utilizzo solo in due settori infrastrutturali: energia (€6,11 miliardi) e sistema idrico (€2,16 miliardi), mentre l'utilizzo dei Green Loans per le telecomunicazioni è carente: €1,08 miliardi (vs Francia 3,7 miliardi e Germania 2,96 miliardi). Anche nello sviluppo delle infrastrutture legate al trattamento dei rifiuti, l'utilizzo risulta modesto (€440 milioni), mentre nel settore dei trasporti (€5,32 miliardi) l'Italia è dietro a Polonia (€8,15 miliardi) e Francia (€6,44 miliardi).

Crescono il numero e gli asset under management (AUM) dei Fondi Infrastrutturali ESG. Nel 2020 i fondi chiusi quotati che investono in infrastrutture sostenibili a livello globale utilizzando criteri ESG sono 378, pari al 42,7% del totale. Il numero dei fondi infrastrutturali ESG è significativamente aumentato: essi erano solo 26 nel 2007. Nel 2020, i fondi infrastrutturali ESG gestiscono asset per €29,6 miliardi (41% dell'industria dei fondi infrastrutturali), in costante crescita fin dal 2007 e più stabile nell'ultimo triennio (2018-2020), anche a causa dei vincoli da rispettare nelle scelte allocative legate all'applicazione della metrica ESG (cfr. Figura D).

Figura D – Gli Asset Under Management (AUM) dei Fondi Infrastrutturali Quotati: ESG vs NO ESG (2007-2020)



Sostenibilità ambientale, volta all'efficientamento energetico e ad una riduzione dei rifiuti e delle emissioni inquinanti, oltre che alla minimizzazione dell'impatto ambientale delle nuove costruzioni.

Sostenibilità tecnologica con il ricorso alle dinamiche dell'economia circolare.

Sostenibilità sociale per delle infrastrutture critiche inclusive a creare nuova occupazione.

Sostenibilità finanziaria per l'emissione dei nuovi strumenti propri della sustainable finance (Green Bonds, Green Loans).

Sostenibilità istituzionale per la massimizzazione dell'interesse pubblico.

Un sistema di rating di sostenibilità, quanto proposto nello studio, basato sull'associazione di pesi differenti a indicatori qualitativi legati ai Sustainable Development Goals (SDGs), con l'obiettivo di incentivare comportamenti virtuosi e stimolare il progresso tecnologico del Paese. Il sistema di rating tiene conto di cinque dimensioni:

Proposta di rating di sostenibilità delle infrastrutture

<i>Pillars</i>	<i>Indicatori Qualitativi</i>	<i>Pesi</i>
 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	• Riduzione delle emissioni inquinanti • Minimizzazione degli impatti ambientali • Uso efficiente delle risorse	25%
 SOSTENIBILITÀ SOCIALE	• Inclusione sociale • Creazione di occupazione	25%
 SOSTENIBILITÀ TECNOLOGICA	• Utilizzo di tecniche e materiali innovativi che garantiscano una maggiore resilienza • Implementazione del sistema di economia circolare tramite l'utilizzo di materiali di scarto	20%
 SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA	• Predilezione per l'utilizzo di strumenti <i>green</i> quali <i>Green bonds</i> e <i>Green loans</i> in cui i progetti infrastrutturali finanziari sono monitorati	15%
 SOSTENIBILITÀ ISTITUZIONALE	• Massimizzazione dell'interesse pubblico nella predisposizione di infrastrutture <i>green</i>	15%

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI