

di Silvia Valente
e Sara Bichicchi

Il costo dei biglietti aerei schizza durante le emergenze. Soprattutto quando l'aereo diventa l'unico mezzo per raggiungere una meta, per colpa di lavori stradali o ferroviari o danni alle infrastrutture alternative. Per evitare che a pagare il costo siano i cittadini, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) sta «dialogando con il ministero delle Imprese e del Made in Italy su una proposta che potrebbe essere inserita nel ddl Concorrenza: un price cap per i biglietti aerei sulle tratte nazionali in situazioni straordinarie». Lo ha anticipato a *Milano Finanza* il presidente Nicola Zaccheo. «L'idea è di fissare un tetto massimo partendo dai diritti aeroportuali stabiliti dall'Autorità, per calcolarne un moltiplicatore». Il principio di fondo è quello che regola «tutte le nostre attività: la ricerca di un equilibrio tra interesse degli utenti, concorrenza (che va regolata) e capacità di attrarre investimenti privati».

Domanda. Presidente, partiamo dalle autostrade. Quali risultati sono stati raggiunti e quali sfide restano?

Risposta. Il sistema autostradale ha un quadro regolatorio più stabile, omogeneo e trasparente. Abbiamo definito perimetri più chiari sul piano della qualità, contabilità e regolazione, riequilibrando gli interessi tra concessionari e utenti. Il principio è che le tariffe devono essere legate agli investimenti realizzati, non solo a quelli programmati. Dobbiamo arrivare alla piena applicazione delle delibere 240 e 241 dell'Autorità, in vigore dal 2025, con cui abbiamo cercato di superare queste asimmetrie.

D. Quanti rimborsi avete gestito e in quali settori?

AUTORITÀ DEI TRASPORTI Il presidente Zaccheo: va messo un tetto al costo dei biglietti aerei nelle emergenze e su tratte nazionali. E sull'ingresso di Sncf nell'Alta Velocità va avanti il contenzioso con l'Antitrust

Viaggi a regola d'Art



Nicola Zaccheo
Art

R. Precisiamo che siamo l'organismo nazionale designato dalla Commissione Ue per la tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto, escluso quello aereo. Gli utenti devono rivolgere le loro istanze agli operatori di trasporto, poi - se non hanno un riscontro o non sono soddisfatti - possono passare all'Art. Dal 2023 abbiamo una funzione di risoluzione extragiudiziale delle controversie, gratuita, che consente di rivolgersi direttamente all'Autorità prima di avviare contenziosi. In tre anni abbiamo ricevuto 58 mila istanze, il 97% sul trasporto aereo, e sono stati corrisposti 7 milioni di euro di rimborsi.

D. Quali nodi sono da sciogliere nel comparto Tpl?

R. Uno dei problemi più critici del trasporto pubblico locale è finanziario. Il Fondo nazionale trasporti ha subito una riduzione del 38% in 18 anni. Il pubblico non ce la fa da solo ed è quindi necessario mobilitare maggiormente il capitale privato. Per questo

l'Art ha stilato due delibere: una sui costi di riferimento e una sul margine di utile ragionevole, affinché il capitale venga investito in maniera efficiente e garantisca servizi adeguati. Grazie alle riforme concordate con l'Ue in ambito Pnrr, l'Autorità ha acquisito nuovi poteri nel comparto Tpl e punta a contratti di servizio nei quali premialità e penalità siano correlate alla qualità.

D. Su spinta del Pnrr è partita anche la riforma dei porti. Quali sono gli obiettivi?

R. L'Autorità ha determinato misure univoche per contratti e bandi di gara e sta lavorando per rendere più omogenei i piani di sviluppo. Anche in questo caso il principio è legare la durata delle concessioni all'entità degli investimenti per dare certezza agli operatori senza perdere di vista l'interesse pubblico. Guardo quindi con favore al disegno di legge di riforma del governo che prevede nuove funzioni e un rafforzamento dei poteri dell'Autorità.

oltre all'introduzione di criteri e indicatori di qualità nei piani e nella valutazione delle performance degli organi di vertice.

D. E come valuta la creazione di Porti d'Italia Spa?

R. Può essere un'opportunità. Una società di diritto privato (pur se controllata pubblica), con una struttura più snella e impostazione imprenditoriale, può avere maggiore capacità di gestire gli investimenti. E potrebbe non limitarsi al mercato italiano. Nondimeno la centralizzazione può consentire una maggiore capacità di programmazione degli investimenti. Auspicherei inoltre una razionalizzazione delle Autorità portuali, oggi 16, che potrebbero essere trasformate in enti pubblici economici.

D. Nei prossimi mesi si chiuderà la riforma delle regole di accesso alla rete ferroviaria. Cosa cambierà?

R. L'Italia è stato il primo Paese al mondo a liberalizzare il trasporto ferroviario ad alta velocità. Non a caso l'alta velocità italiana ha già prezzi relativamente contenuti e servizi di qualità. Resta il nodo della gestione della capacità. Dobbiamo individuare criteri di allocazione che consentano di sfruttare al massimo la rete, uno può essere il numero di passeggeri trasportati. Ritengo, inoltre, che vadano ridotti i sistemi di pre-allocazione previsti dagli accordi quadro. La garanzia temporale per gli operatori è importante per pianificare gli investimenti così come l'accesso equo a più operatori alla infrastruttura nazionale. Penso poi che la ca-

pacità non utilizzata dovrebbe poter essere messa a gara. Non bisogna temere concorrenza e trasparenza: si traducono in costi minori e migliori servizi.

D. E per gli Intercity?

R. Il discorso è diverso perché è un segmento meno attrattivo. In accordo con l'Ue riteniamo opportuno aprire a più operatori, ma non credo che siamo ancora pronti a una liberalizzazione integrale. La nostra proposta è partire con due lotti, uno grande e uno più piccolo, per capire la risposta e procedere gradualmente.

D. L'ingresso della francese Sncf nell'alta velocità ha generato anche un contenzioso con l'Antitrust...

R. Ribadiamo che il nostro obiettivo è aprire il mercato al maggior numero possibile di imprese garantendo equilibrio. L'Agcm, intervenendo nella vicenda, ha superato il suo ambito di competenza, per giunta non tenendo conto di un parere dell'Art. Anche perché l'Antitrust ha poteri ex post mentre l'Art dispone di competenze tecniche e regolatorie ex ante. Questa distinzione va preservata. In più, se non avessimo impugnato il provvedimento Agcm avremmo creato un precedente pericoloso: se ogni impresa, per ottenere capacità su determinate tratte, potesse rivolgersi direttamente all'Antitrust si avrebbe una distorsione regolatoria di funzioni e competenze dannosa per il sistema. La vicenda richiederà altro tempo e mi auguro che non si arrivi a un ulteriore irrigidimento del contenzioso. (riproduzione riservata)

di Luca Carrello

ORA LEGALE

Bip Law lancia il dipartimento ip & tmt con l'ingresso di Rinaldi

Nuovo step nel percorso di crescita di Bip Law & Tax, che lancia il dipartimento ip & tmt. Lo guiderà il partner Luca Rinaldi, che entra nello studio legale del gruppo Bip con il director Daniele Roncarà. Entrambi arrivano da Gianni & Origoni e consentiranno a Bip Law & Tax di presidiare con più forza i settori della proprietà intellettuale, dei media, delle nuove tecnologie e delle tlc. «L'ingresso di Rinaldi e del suo team è un importante investimento strategico», osserva la managing partner Stefania Radoccia. «Ci consente di mettere a disposizione dei clienti competenze legali altamente specialistiche in settori in continua evoluzione, dove innovazione tecnologica, contenuti e regolamentazione sono sempre più interconnessi, in una perfetta integrazione con le competenze di consulenza aziendale già consolidate nell'ecosistema Bip».

Rinaldi ha quasi trent'anni di carriera alle spalle ed è anche vicepresidente dello Standing Committee on Trips dell'Associazione per la Protezione della Proprietà Intellettuale Aippi International. «In Bip Law & Tax ho trovato un progetto di crescita ambizioso», spiega l'avvocato. «Lo studio ha una piattaforma particolarmente adatta a sviluppare un'offerta integrata per clienti che operano in mercati caratterizzati da una forte trasformazione tecnologica e regolamentare, e dove la conoscenza del business di riferimento e delle sue evoluzioni è fondamentale». (riproduzione riservata)



Luca Rinaldi

LE

Stefano Loconte e Giuliana Migliorati - Loconte & Partners

WEALTH PLANNING

La donazione nei casi di adozione

Il diritto è chiamato a fornire risposte in linea le evoluzioni della realtà sociale. Con la sentenza 25538 del 18 settembre la Seconda Sezione Civile della Corte di Cassazione torna sul rapporto tra revocazione della donazione per sopravvenienza di figli e adozione del maggiorenne e sulla distinzione tra gli istituti dell'adozione «piena» e dell'adozione «civile».

L'articolo 803 del Codice Civile prevede che le donazioni possano essere revocate in caso di sopravvenienza di figli, cui si aggiunge l'adozione piena per effetto dell'espressa equiparazione legislativa dell'adottato al figlio nato nel matrimonio.

La sentenza conferma che l'adozione civile, o adozione di persone maggiori di età, non integra invece il presupposto previsto dall'articolo 803 del Codice Civile. La Corte in quest'ottica si pone in continuità con la linea della Cassazione, modificandone tuttavia le argomentazioni alla luce dell'evoluzione giurisprudenziale in materia di adozione civile. La riforma della filiazione del 2012, pur avendo sancito l'unicità dello stato di figlio, non ha infatti eliminato le differenze tra l'adozione piena del minore e quella del maggiore di età, la quale non determina l'insorgenza di vincoli di parentela e conserva un regime di effetti giuridici limitati.

A sostegno di tale conclusione la Cassazione valorizza il confronto con l'articolo 687 in materia testamentaria, che contempla la revoca delle disposizioni testamentarie per sopravvenienza di figli

«anche adottivi». La differenza normativa impedisce di estendere la disciplina in oggetto all'adozione del maggiorenne.

Il profilo più significativo della decisione riguarda tuttavia la rimeditazione della *ratio* dell'istituto *de quo*. Superando la concezione dell'adozione civile quale strumento prevalentemente patrimoniale e successorio, la Corte riconosce la funzione personalistica e solidaristica dell'adozione del maggiorenne, oggi idonea a dare riconoscimento giuridico a rapporti familiari e affettivi consolidati. Tale evoluzione non comporta però una piena equiparazione degli effetti giuridici delle diverse forme di adozione né consente di ravvisare una violazione del principio di uguaglianza.

Rispetto al precedente giurisprudenziale del 2012, la Corte riconosce inoltre la fondatezza dell'obiezione secondo cui la revocazione non è direttamente finalizzata al soddisfacimento dei bisogni del figlio sopravvenuto, poiché i beni tornano nella libera disponibilità del donante. Resta decisiva la scelta legislativa di collegare lo *ius poenitendi* alla sopravvenuta filiazione e non a qualsiasi nuovo rapporto familiare o affettivo. L'evoluzione dell'istituto *de quo* non basta dunque a modificarne gli effetti sul piano civilistico. La componente affettiva dell'istituto resta infatti subordinata alla disciplina positiva e alla tipicità delle cause di revocazione. (riproduzione riservata)