

## L'ATTRAVERSAMENTO FERROVIARIO MARITTIMO NELLO STRETTO DI MESSINA

Emilia Vermiglio\*

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Nave traghetto e servizio di traghettamento – 3. La riserva a RFI del collegamento ferroviario dello Stretto di Messina.

1. – Il *ferry boat*<sup>1</sup> che nello Stretto di Messina trasportava carrozze ferroviarie, carri merci, passeggeri e passeggeri con veicoli al seguito, pur svolgendo di fatto un trasporto marittimo misto, espletava, agli inizi del secolo scorso, un servizio di traghettamento prevalentemente rivolto al vettore ferroviario, per garantire, per la specifica tipologia tecnica della nave, l'interesse pubblico alla unificazione della rete ferrata e, al tempo stesso, assicurare l'interesse generale alla continuità territoriale ai veicoli e passeggeri, fungendo da traghetto che collegava le due rive dello Stretto<sup>2</sup>.

La nave traghetto, giuridicamente, rilevava sia come servizio di navigazione nei confronti del vettore ferroviario (le carrozze e i carri merce, i passeggeri e

\* Assegnista di ricerca di diritto della navigazione, nell'Università degli studi di Messina.

<sup>1</sup> Sulla nozione giuridica di *ferry boat* si rinvia a G. Dallari, *Traghetto*, in *Nuovo Dig. It.*, Torino, 1949, 269 s.; S. Scotti, voce *Ferry boat* in *Enc. Dir.* XVII, Milano, 1968, 217; G. Righetti, A. Dani, *Traghetti*, in *Nov. Dig. It.*, XIX, Torino, 1973, 470; M. Riguzzi, *I servizi di traghetto delle Ferrovie dello Stato*, voce, *Enc. dir.* 1989, 89; A. Betti Carboncini, *Ferry-boats un secolo. Navi traghetto, approdi e collegamenti dalla Rete Sicula alle Ferrovie dello Stato*, Cortona, Calosci, 1997; G. Vermiglio, *I servizi di traghetto nel quadro dell'ordinamento portuale*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, a cura di L. Tullio, M. Deiana, Cagliari, 2001, 47.

<sup>2</sup> Sul tema si v. in dottrina, C. Ingratoci, *Accesso all'infrastruttura ferroviaria e oneri di servizio pubblico* in *Codice dei Trasporti*, a cura di L. Tullio, M. Deiana, Milano, 2011, 448 s. e della stessa A., *La legislazione speciale in materia di trasporto ferroviario di persone e le norme applicabili alla responsabilità del vettore*, in *Scritti in onore di Antonio Ruggeri*, Napoli, 2021, 2155-2181; M. M. Comenale Pinto, *Traghetti e responsabilità del vettore*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, Milano, I, 2007, 419 s.; C. Ingratoci, *Servizi di traghettamento e gestione di strutture portuali*, in *Autostrade del mare*, a cura di G. Vermiglio, Messina, 2009, 113 s; F. Pellegrino, *In tema di rete dei servizi di trasporto ferroviario*, in *Dir. Mar.*, 2/2020, 389-397. Con particolare riguardo



quelli con i veicoli al seguito traghettati, sotto il profilo giuridico, erano considerati, infatti, traffici ferroviari, e non marittimi), sia come infrastruttura, alla stregua di un “ponte mobile” che collegava l'isola al continente<sup>3</sup>.

Le posizioni di armatore della nave, gestore dell'infrastruttura portuale per il traghetto, e di vettore ferroviario, risultavano unificate nella figura giuridica della Ferrovie dello Stato, che esercitava il servizio ferroviario (trasporto e rete) in regime di monopolio.

Nel riordino della materia, a seguito del passaggio dal monopolio di Ferrovie dello Stato al libero mercato del trasporto ferroviario<sup>4</sup>, la gestione della rete ferroviaria italiana, inclusa in essa anche la gestione del traghetto-nave per la continuità della rete ferrata italiana, è rimasta attività riservata alla Pubblica Amministrazione che, come è noto, ha provveduto inizialmente con la società pubblica Ferrovie dello Stato e, all'interno di essa, con la Divi-

all'attraversamento marittimo ferroviario dello Stretto di Messina, si v. A. Borda Bossana, *Stretto di Messina. Traversata e collegamenti*, Pungitopo, 2018, e, più di recente, C. Ingratoci, *Continuità territoriale: il caso Sicilia*, in *La continuità territoriale con le isole del Mediterraneo*, a cura di F. Pellegrino, E. Vermiglio, Napoli, 2023.

<sup>3</sup> In questi termini anche Ingratoci, *Continuità territoriale: il caso Sicilia*, cit., 184.

<sup>4</sup> Il processo di riordino del monopolio statale di gestione del trasporto ferroviario risale agli indirizzi di politica europea di trasporti della direttiva 91/440/Cee del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, (in *GU L 237* del 24.8.1991), che prevedeva la suddivisione fra gestione dell'infrastruttura e fornitura di servizi di trasporto ferroviario. La disciplina è stata integrata dalla direttiva 95/18/Ce del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e dalla direttiva 95/19/Ce del Consiglio, del 19 giugno 1995, riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura (entrambe in *GU L 143* del 27.6.1995), oggi non più in vigore, essendo stata emanata, più recentemente, la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (in *GU L 343/32* del 14.12.2012). L'Italia ha recepito in ritardo la direttiva Cee 440/91, ed ha sancito la separazione tra la rete ferroviaria italiana e l'operatore dei servizi di trasporto di trasporto, una separazione meramente contabile, limitativa dei principi comunitari. Il processo di separazione è stato completato nel 1999 a seguito della direttiva del Presidente del Consiglio dal titolo *Risanamento delle ferrovie dello Stato* (in *GU Serie Generale* n. 113 del 17.05.1999), che si prefiggeva di provvedere alla divisione societaria tra infrastruttura e attività di trasporto entro gennaio 2000. Nel giugno del 2000 i servizi di trasporto merci e passeggeri sono confluiti nella nuova Spa Trenitalia, e nel luglio del 2001 l'infrastruttura ferroviaria è stata affidata a Rete Ferroviaria Italiana Spa. Nell'evoluzione del sistema ferroviario italiano questa separazione segna l'inizio della effettiva possibilità di svolgere il trasporto ferroviario in regime di libero accesso al mercato. Sul punto cfr. I. G. Antonini, *La liberalizzazione del trasporto ferroviario* in *Compendio di diritto ferroviario*, a cura di R. Lobianco, Milano, 2012, 154-172.

sione infrastruttura, poi scorporata e, “ricostituita” nel 2001, in società per azioni di diritto privato: la “Rete Ferroviaria Italiana” spa.

La spa, partecipata al 100% da Ferrovie dello Stato, operava in regime di concessione pubblica il traghettamento di carri ferroviari, passeggeri, veicoli gommati. RFI possedeva una sua divisione interna che esercitava il traghettamento dei convogli ferroviari nello Stretto di Messina, tra i porti di Messina e Villa S. Giovanni e, utilizzando il marchio commerciale “Bluvia”, ha operato dal 2002 al 2013 il traghettamento di carri ferroviari e di mezzi gommati e passeggeri.

Il trasporto marittimo di passeggeri e mezzi gommati rientrava, però, tra i servizi aperti al mercato della libera concorrenza <sup>5</sup>, mentre il traghettamento di carrozze ferroviarie e carri merci <sup>6</sup> non era certo che rientrasse tra i trasporti marittimi di cabotaggio aperti al libero mercato.

Traghettonare i treni (carrozze passeggeri e carri merce) così, è, ad oggi, rimasta attività riservata al gestore della rete ferrata italiana e delle stazioni ferroviarie marittime nel porto di Messina e di Villa S. Giovanni in essa comprese.

Il traghettamento, con lo stesso servizio di *ferry boat* delle F.S., di passeggeri e mezzi gommati, che, invece, costituiva un servizio di trasporto marittimo pas-

<sup>5</sup> Il cabotaggio marittimo tra i porti della Repubblica era disciplinato dall'art. 224 cod. nav., che lo riservava agli armatori nazionali. Con il Regolamento (Cee) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), (in *GUL* 364 del 12.12.1992), il cabotaggio marittimo in Europa è stato liberalizzato. Per un approfondimento, si rimanda a V. P. Fois *Cabotaggio e libera prestazione di servizi in Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, a cura di L. Tullio, M. Deiana, Cagliari 2001, 109-116; sulle applicazioni giurisprudenziali si rimanda a C. Cellerino, *La (libera) prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo nell'Unione Europea: una ricostruzione a latere di due recenti casi dinanzi alla Corte di Giustizia*, in *Dir. mar.*, 3/2013, 600-614; I.G. Antonini, R. Favella, *Cabotaggio marittimo e limitazioni al principio di libera prestazione di servizi*, in *Dir. Trasp.*, 1/2013, pp. 167-171, e ivi, C. Tincani *Cabotaggio marittimo, disciplina comunitaria e obblighi di pubblico servizio*, 1/2019, 168-180.

<sup>6</sup> La Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia “CIM”, (Appendice B alla COTIF 9 giugno 1999) considera nel trasporto c.d. *fer-mer*, la tratta marittima sussidiaria al trasporto ferroviario, oggetto di un contratto unitario di trasporto. Sul punto, cfr. Carretta, *I trasporti internazionali misti con tratta ferroviaria* in *Compendio di diritto ferroviario*, cit. 1-7. Per quanto riguarda il trasporto di autoveicoli attraverso lo Stretto di Messina, le condizioni generali di contratto delle FS, prevedevano che i trasporti si effettuassero con le modalità del bagaglio registrato e che durante il viaggio l'autoveicolo ed il suo eventuale carico si intendono sotto la diretta custodia dei conducenti. Cfr. Riguzzi *I servizi di traghetto delle ferrovie dello Stato*, in *Compendio cit.*, 89-103, e ivi, C. Tosoratti *Il contratto di trasporto ferroviario di persone*, 53-102.

seggeri e veicoli al seguito, aperto al libero mercato, è stato trasferito alla nuova società del gruppo F.S., “Bluferries” srl <sup>7</sup>, che, in regime di libera concorrenza effettua il traghettamento di passeggeri e veicoli gommati nello Stretto di Messina.

In seguito a questa scissione, RFI ha dismesso il marchio “Bluvia”, e dal 2013 utilizza direttamente il proprio marchio per i servizi di traghettamento ferroviario nello Stretto di Messina, continuando a operare quale gestore della rete e armatore dei traghetti necessari a garantire la continuità della rete ferrata europea e nazionale tra il continente e l'isola.

Il percorso dell'apertura al mercato libero del trasporto ferroviario, compreso il tratto marittimo di trasporto sovrapposto (treno passeggeri e veicoli su nave), si intreccia con il processo di riforma dell'ordinamento del trasporto pubblico (terrestre, marittimo e aereo), in attuazione del principio di separazione della gestione delle infrastrutture lineari e nodali riservate alla P.A., e delle imprese di trasporti che operano in un mercato aperto alla concorrenza <sup>8</sup>.

L'attività di regolazione che è chiamata a svolgere la P.A. nella gestione di reti e nodi infrastrutturali (mediante enti pubblici non economici, agenzie e Autorità di regolazione) ha suscitato quesiti vari sulla corretta interpretazione delle norme comunitarie e nazionali, anche in merito alla qualificazione di determinate attività e situazioni giuridiche <sup>9</sup>.

Pare utile, quindi, una disamina più approfondita che indagli, in una prospettiva diacronica, il tema dell'attraversamento ferroviario-marittimo dello Stretto di Messina: il servizio avviato agli inizi del secolo scorso, con un *ferry boat* definito nel linguaggio comune con il termine, nave-traghetto, per la giustapposizione dell'azione del traghettare al mezzo navale che la consente.

<sup>7</sup> Sono state trasferite a *Bluferries* srl le navi traghetto bidirezionali *Riace*, *Fata Morgana* e *Enotria*, le unità veloci *Selinunte jet* e *Tindari jet*, il 33% delle quote in *Tremestieri Terminal s.r.l.* e il 40% della associazione temporanea di imprese detenute da RFI.

<sup>8</sup> Così Vermiglio, *I servizi di traghetto nel quadro dell'ordinamento portuale*, cit., 41-53.

<sup>9</sup> Tra questi, da ultimo, l'affidamento senza gara da parte del Ministero dei Trasporti del servizio di trasporto marittimo con navi veloci di passeggeri, alla società R.F.I. (per il tramite della controllata *Blujet s.p.a.*), sulla rotta Messina-Villa S. Giovanni e, seppur in via provvisoria, sulla rotta Messina-Reggio Calabria. Da tale affidamento è sorto un contenzioso amministrativo, che si è concluso con la sentenza del Cons. di Stato n. 2015 del 27 febbraio 2023, resa su rinvio pregiudiziale dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea con sentenza n. 437 del 13 ottobre 2022, causa C-437/21, *Liberty Lines c. MIT*. Sul punto, si rimanda a Ingratoci, *Continuità territoriale: il caso Sicilia*, cit., 183, ed E. Vermiglio, *Affidamento diretto dei servizi di trasporto marittimo: è sempre una violazione del principio di non discriminazione?*, in *Dir. Mar.*, 1/2023, 99-110.

Come tipologia di nave, il *ferry boat* resta un traghetto.

Il servizio ferroviario-marittimo di attraversamento dello Stretto di Messina, da e verso i terminali ferroviari dei due porti, Villa S. Giovanni e Messina, pur restando sotto il profilo tecnico-nautico una navigazione di piccolo cabotaggio, rileva giuridicamente quale servizio necessario, complementare all'utilizzo della rete ferroviaria compresa nei corridoi europei delle reti ferroviarie e, indipendente dal fine del giusto profitto di impresa per l'esercizio commerciale di un'attività di trasporto marittimo di persone o cose.

2. – Nel linguaggio giuridico, il termine traghetto si riferisce sia alla nave, che, come “cosa”, rientra nella categoria giuridica dei beni, sia all'attività economica di traghettare, che va compresa nella categoria giuridica dei servizi.

Le navi impiegate e il servizio di traghettamento costituiscono gli elementi di un sistema che, per le specifiche peculiarità del tipo di collegamento marittimo tra due terminali portuali, sulle rive opposte di uno stesso sistema portuale, e per le caratteristiche tecniche dei mezzi che lo consentono, di fatto, si configurava come un sottosistema speciale ferroviario-marittimo, del generale sistema di trasporto passeggeri e merci <sup>10</sup>.

Agli inizi del secolo scorso, la nuova tecnica di trasporto marittimo di vagoni, carri ferroviari, passeggeri e veicoli al seguito, che il *ferry boat* consentiva per tratte marittime più lunghe e anche internazionali, tra porti appositamente attrezzati per lo sbarco agevole e veloce, aveva portato a configurare una tipologia di trasporto sovrapposto, ferroviario-marittimo, in cui il trasporto, sulla tratta non ferroviaria, era ritenuto sussidiario al trasporto ferroviario internazionale, il quale restava oggetto prevalente dell'unitario contratto di trasporto <sup>11</sup>.

La qualificazione di traghetto, riferita alla nave e al servizio di trasporto pubblico per il quale essa è impiegata, si rinviene nel regio decreto n. 719 del 23 maggio 1932 <sup>12</sup>, contenente il regolamento per la sicurezza delle navi

<sup>10</sup> La direttiva (Ue) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, (in *GUL* 138/102 del 26.05.2016), sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione), all'art. 2 “*La presente direttiva si applica al sistema ferroviario degli Stati membri, che può essere suddiviso in sottosistemi di natura strutturale ed operativa*”.

<sup>11</sup> Cfr. Carretta, *I trasporti internazionali misti con tratta ferroviaria*, in *Compendio di diritto ferroviario*, cit., 2 e s. Con Il traghetto dei vagoni, scrive Dallari, voce *Traghetto*, cit., 272, viene ad aversi un unico trasporto ferroviario in luogo di un servizio in corrispondenza ferroviario-marittimo.

<sup>12</sup> Regio decreto 23 maggio 1932, n. 719, *approvazione del regolamento per la sicurezza delle na-*

mercantili e della vita umana in mare.

L'art. 9 del r.d. n. 719/1932, nell'elencare le denominazioni speciali di navi in relazione ai servizi ai quali possono essere adibite, specifica che la qualificazione di traghetto si riferisce, alle navi : a) provviste di speciali strutture e sistemazioni le quali b), con le corrispondenti sistemazioni di punti di approdo, c) consentono lo sbarco sollecito e agevole di carri e vagoni ferroviari, veicoli in genere e passeggeri, impiegate per stabilire un collegamento diretto alternativo tra due opposte sponde capolinea di vie terrestri di traffico.

Tale norma specifica sia la tipologia di collegamento che deve essere alternativo, diretto, tra due opposte sponde capolinea di vie terrestri di traffico, dotate delle sistemazioni di punti di approdo per lo sbarco, veloce e agevole, sia le caratteristiche tecniche di una nave provvista di speciali strutture e sistemazioni per traghettare vagoni, carri ferroviari, veicoli e passeggeri.

Con specifico riferimento alle strutture e alle sistemazioni di carri e vagoni ferroviari, veicoli e passeggeri, richieste tra le dotazioni tecniche della nave, e alla tipologia del collegamento breve tra due opposte sponde capolinea di vie terrestri, dotate di punti di approdo per lo sbarco veloce e agevole, la norma pare riservasse, allora, la qualifica di nave-traghetto solo al *ferry boat*, impiegato nel servizio pubblico di traghettamento carri e vagoni ferroviari, veicoli e passeggeri, come quello nello Stretto di Messina: un servizio pubblico di trasporto misto ferroviario-marittimo, di vagoni, passeggeri e passeggeri con veicoli al seguito.

Il traghettamento nello Stretto di Messina, avviato all'inizio del secolo scorso, si caratterizzava, infatti, come un collegamento diretto e alternativo tra due opposte sponde capolinea di vie terrestri di traffico, e veniva a costituire una fattispecie autonoma e speciale (sovrapposto misto passeggeri con veicoli e ferroviario) rispetto ai servizi pubblici di collegamenti marittimi passeggeri e merci con le isole (il postale), e alla libera navigazione di cabotaggio verso territori di oltre mare, effettuata con altre tipologie di navi a vapore.

La qualificazione giuridica della fattispecie nave-traghetto ha portato a considerare il *ferry boat*, in ragione del tipo di servizio pubblico di trasporto misto, sovrapposto ferroviario, passeggeri, e passeggeri con veicoli al seguito, un prolungamento della ferrovia e della strada, ovvero un loro complemento mobile <sup>13</sup>.

*vi mercantili e della vita umana in mare* (in *GU* n. 149 del 30.06.1932).

<sup>13</sup> Così Dallari, op. cit., 269.

Nella seconda metà del secolo scorso, l'erompere del fenomeno della motorizzazione di massa, lo sviluppo tecnologico di mezzi e infrastrutture di trasporto, l'articolazione di tecniche di trasporto nuove, imposte dalla liberalizzazione dei servizi e dalla globalizzazione dei mercati, ha sollecitato adeguamenti normativi e interpretazioni evolutive di istituti giuridici acquisiti.

Così i collegamenti marittimi passeggeri tra due opposte sponde di capolinea di vie terrestri di traffico e quelli più estesi con le isole, con l'avvento dei mezzi veloci, hanno acquisito una autonoma rilevanza quale oggetto di un servizio di trasporto pubblico marittimo passeggeri e merci di linea, aperto al libero mercato, e, in caso di insufficiente risposta alle esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, regolato da oneri di servizio pubblico richiesti al vettore o da un contratto di servizio pubblico <sup>14</sup>.

La configurazione del traghetto-nave quale elemento necessario, perché componente di un sistema di servizio pubblico di trasporto non liberalizzato di traghettamento di treni e passeggeri con veicoli al seguito, visto nella funzione prevalente di prolungamento mobile e della ferrovia e della strada, a partire dagli anni '70 del secolo scorso, subisce ulteriori contrazioni in seguito all'espandersi dell'autotrasporto delle merci, compreso nella categoria di trasporto viaggiatori con veicoli al seguito, con nuove tipologie di navi dedicate a questa tipologia di traffico, compreso nella fattispecie contrattuale del trasporto marittimo di persone con veicolo al seguito.

La qualifica di nave-traghetto riconosciuta al *ferry boat* per collegamenti marittimi brevi tra due opposte sponde capolinea di terminali ferroviari e di vie di traffico terrestre, riconosciuta negli anni '30, pare estendersi a nuove tipologie di navi adibite al solo trasporto passeggeri con veicoli al seguito, in considerazione dei requisiti tecnici di nuove navi "ro-ro" <sup>15</sup>, che consentono lo sbarco agevole e veloce ai mezzi gommati, e sono adibiti a collegamenti marittimi di passeggeri.

<sup>14</sup> Cfr. Antonini, *Gli obblighi di servizio pubblico e gli aiuti di Stato in Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, cit., 133-159.

<sup>15</sup> Al traghetto tipo *ferry boat* si aggiungono così i traghetti "ro-ro" con imbarco mezzi gommati commerciali o privati in modo autonomo tramite rampe di accesso con o senza servizio passeggeri; il tipo di "ro-ro" *car carrier* destinato al mercato dell'esportazione di autovetture e mezzi gommati su lunghe rotte; il tipo *multipurpose* "ro-ro" che trasporta su lunghe rotte mezzi gommati pesanti, autoveicoli e containers; e "ro-pax", indicazione generica che indica tutte le navi traghetto che trasportano passeggeri, auto e mezzi pesanti.

La dottrina<sup>16</sup>, negli anni '70, rilevò che il traghetto, essenzialmente, si caratterizzasse come tipologia di nave per le innovazioni tecnologiche del mezzo, piuttosto che solo per il suo impiego nel servizio di collegamento, quale ponte mobile stradale e ferroviario, tra due sponde di un corso d'acqua o di uno stretto braccio di mare.

Per nave-traghetto si intende – ha scritto Righetti<sup>17</sup> – quella nave dalle caratteristiche tecniche altamente specializzate, idonea a trasportare, su un percorso marittimo o in acque interne (per lo più di breve durata), veicoli in assetto di marcia, normalmente impiegati a loro volta nel trasporto di merci e passeggeri.

La breve durata del percorso, non superiore alle 48 ore, che l'A. propone con una lettura evolutiva del regio decreto citato<sup>18</sup>, serve ad estendere la tipologia del servizio di traghettamento di passeggeri con veicoli al seguito, dalle rotte brevi di collegamento marittimo sostitutivo della strada, tra due opposte sponde di vie terrestri separate dall'acqua, anche alle rotte medio lunghe di collegamento con le isole, (probabilmente anche in vista, allora, di una liberalizzazione del cabotaggio comunitario intervenuta poi con il regolamento Cee n. 3577/92), di fatto solcate da navi "ro-ro", adibite alla stessa tipologia di trasporti di passeggeri con veicoli al seguito, autotreni etc.

Le riflessioni di Righetti sulla nozione di nave-traghetto, allargata a comprendere le navi con caratteristiche specialistiche di tipo "ro-ro" destinate a trasporti marittimi su rotte medio lunghe (48 ore), di collegamento con le isole e oggi di cabotaggio comunitario, riporta, sotto il profilo giuridico, il trasporto effettuato, con navi di questo tipo, alle categorie di trasporto marittimo distinte di persone e di cose, regolate dal codice della navigazione al libro II capo III, sez. I, artt. 396-418I, e sez. II, artt. 419-438.

Un traghetto "ro-pax" effettuerebbe, così, un trasporto marittimo di passeggeri, bagagli, e veicoli al seguito. Il passeggero con veicolo al seguito stipula con il vettore marittimo un contratto di traghetto riconducibile alla fattispecie del trasporto marittimo di persone. Nel prezzo di passaggio, ai sensi dell'art. 410 c.n., è, infatti, compreso "*il corrispettivo del trasporto del bagaglio*

<sup>16</sup> Righetti, voce *Traghetto*, cit., p. 470.

<sup>17</sup> Righetti, op. cit., 473.

<sup>18</sup> Quale "*collegamento diretto alternativo tra due opposte sponde capolinea di terminali ferroviari e di vie di traffico terrestre*".

*del passeggero non registrato, nei limiti di peso e di volume stabiliti dal vettore od osservati per uso*". Il veicolo al seguito del passeggero rientra, invece, nella disciplina del trasporto del bagaglio registrato. Le condizioni generali FS del trasporto marittimo di veicoli al seguito precisano che il trasporto si effettua con le modalità del bagaglio registrato. Durante il viaggio, l'autoveicolo ed il suo eventuale carico, si intendono sotto la diretta custodia dei conducenti; pertanto, le FS sono esonerate da qualsiasi responsabilità in caso di avaria, perdita dipendente da difetto di sorveglianza<sup>19</sup>.

Il trasporto del veicolo al seguito costituisce, quindi, un servizio aggiuntivo al trasporto di persone, che rientra tra i diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per via navigabile<sup>20</sup>.

Focalizzando l'indagine sul servizio di trasporto ferroviario-marittimo di traghetto della nave "ro-ro", tipo *ferry boat*, nello Stretto di Messina, il traghetto ferroviario marittimo di (carrozze) passeggeri e (carri) merce, gestito da RFI, non sembrerebbe però assimilabile alla mera attività di trasporto marittimo di persone e/o di cose.

In particolare, ci si propone di verificare se la tipologia del servizio attraversamento ferroviario-marittimo offerto oggi da parte RFI, alla stregua dell'originario *ferry boat*, nei confronti delle sole imprese di trasporto ferroviario, possa ricondursi o meno, come per le restanti navi traghetto "ro-ro" o "ro-pax", alla fattispecie di attività economica di trasporto marittimo di persone e veicoli al seguito (e/o di cosa determinata)<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Riguzzi, *I servizi di traghetto delle Ferrovie dello Stato*, cit., nota 22, 96-97.

<sup>20</sup> La letteratura in tema di contratto di trasporto marittimo di passeggeri è amplissima. *Ex multis*, con particolare riferimento alla disciplina del bagaglio applicabile al veicolo al seguito si rinvia a S. Zunarelli, A. Romagnoli, *Contratto di diritto marittimo di persone in Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano 2012, in particolare, 432-439, e cap. VI, 441-473.

<sup>21</sup> Il contratto di trasporto marittimo di persone (contratto di traghetto) con il veicolo al seguito, è stipulato dal passeggero con il vettore marittimo. Nel caso del trasporto ferroviario marittimo con *ferry boat*, l'imprenditore di trasporto ferroviario stipula un contratto di utilizzo dell'infrastruttura che RFI, gestore pubblico della rete ferroviaria italiana, dei terminali delle stazioni marittime attrezzate per l'imbarco agevole e veloce dei vagoni e carri ferroviari, è obbligato ad assicurare a tutte le imprese di trasporti ferroviari liberalizzati nell'assegnazione delle tracce orarie. Il collegamento marittimo con *ferry boat* tra i due terminali, appare come attività riservata alla P.A. perché parte essenziale del sistema della rete ferroviaria italiana, componente delle grandi reti infrastrutturali.

3. – Il lungo processo di riordino dell'ente Ferrovie dello Stato e di apertura al mercato del trasporto ferroviario è stato avviato con la trasformazione dell'ente pubblico in spa, con delibera CIPE 12 agosto 1992, ai sensi del d.l. n. 333 del'11 luglio 1992<sup>22</sup>.

Alla nuova spa sono state attribuite in concessione, con d.m. 26 novembre 1993, tutte le attività gestite dall'ente compreso "l'esercizio del trasporto pubblico, via mare tra terminali ferroviari, anche di nuova costruzione"<sup>23</sup>.

Prima della liberalizzazione dei servizi pubblici, il trasporto marittimo di linea di preminente interesse nazionale, ovvero il collegamento con le isole, era stato affidato alle FS (linee di traghetto ferroviario-marittimo), alle società del gruppo IRI detenute tramite la finanziaria Finmare, (linee di traghetto passeggeri e veicoli al seguito), e le linee postali e commerciali locali concesse ad imprese private sovvenzionate<sup>24</sup>.

Con il termine traghetti si indicavano, così, tutti i servizi pubblici di trasporto marittimo di persone e cose di interesse nazionale per il collegamento con le isole, a prescindere dal tipo di nave-traghetto impiegata.

I principi comunitari sulla liberalizzazione del mercato del trasporto riguardavano anche il comparto dei servizi pubblici di trasporto marittimo dei traghetti, compreso quindi anche il *ferry boat* delle FS dello Stretto di Messina.

Il reg. 3577/92<sup>25</sup>, che liberalizzò il cabotaggio marittimo europeo, incise sulla pregressa regolazione dei traghetti e dei servizi pubblici di collegamento marittimo con le isole.

<sup>22</sup> Comitato interministeriale per la programmazione economica, deliberazione 12 agosto 1992, *Trasformazione in società per azioni dell'Ente ferrovie dello Stato*, (in *GU Serie Generale* n. 202 del 28.08.1992).

<sup>23</sup> Ai sensi dell'art. 3, lettera e), del d.lgs. 19 novembre 1997 n. 422, *Conferimento alle regioni e agli enti locali, di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale*, costituiscono servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale anche i servizi di collegamento via mare fra terminali ferroviari. Per un approfondimento sul tema si rinvia a Ingratoci, *Accesso all'infrastruttura ferroviaria e oneri di servizio pubblico*, cit., 448 s.

<sup>24</sup> Antonini, *Gli obblighi di servizio pubblico e gli aiuti di Stato nel trasporto marittimo*, cit., 134, scrive "Si trattava della c.d. marina sovvenzionata: lo Stato realizzava l'esigenza pubblica di intervento in un ramo particolarmente importante dell'economia nazionale o tramite l'IRI oppure attraverso il finanziamento dell'industria privata".

<sup>25</sup> Regolamento (Cee) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), (in *GU* n. L 364 del 12.12.1992)

La nuova spa di diritto privato FS, alla quale era stato attribuito l'esercizio del trasporto pubblico locale via mare tra terminali ferroviari, doveva, quindi, affrontare il problema dell'apertura al mercato anche per la tipologia di trasporto pubblico ferroviario-marittimo esercitato con le navi-traghetto (*ferry boat*) e del trasporto marittimo di passeggeri e passeggeri con veicoli al seguito.

Come detto, i principi comunitari della apertura al mercato dei servizi pubblici di trasporto prevedono la separazione tra gestione dell'infrastruttura, che può restare oggetto di riserva pubblica, dall'esercizio della attività economica di esercizio del trasporto affidata al mercato libero. Il principio di non discriminazione all'accesso del mercato del trasporto e il divieto di aiuti di Stato distorsivi della concorrenza ne costituiscono i conseguenti corollari.

Di conseguenza, anche l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario-marittimo, espletato dalle FS con navi traghetto nello Stretto di Messina, si sarebbe dovuto considerare come un servizio di trasporto marittimo e di passeggeri con veicoli al seguito, da aprire alla concorrenza del mercato.

Al contrario, l'esclusione dell'attraversamento dello Stretto di Messina con la nave-traghetto (*ferry boat*) dal libero mercato, perché attività riservata di gestione della rete, è dipeso da una lettura della normativa dell'attività di traghettamento, operata dalle FS, che non poteva essere ricostruita – si sostiene in dottrina – *sub specie unitatis*. Infatti, è parso opportuno distinguere quelle tratte marittime che “*si inseriscono nell'ambito di un tragitto ferroviario, e che consistono quindi nel completamento di un collegamento di due terminali ferroviari*”<sup>26</sup>.

Nello specifico caso del *ferry boat* nello Stretto di Messina, la concezione del traghetto considerato nella accezione comune di ponte mobile, prosecuzione in mare della linea ferroviaria, ha prevalso sulla qualificazione del servizio di trasporto marittimo, che resta complementare del ferroviario, e qualifica come ferroviario tutto il sistema infrastrutturale: terminali, navi, servizi.

L'esercizio dell'attività di navigazione è stata ritenuta attività sussidiaria al traghetto, complemento obbligatorio della rete ferroviaria italiana e europea affidata, in regime di riserva alla P. A., in concessione a RFI.

Solo l'esercizio dell'attività di trasporto marittimo di passeggeri e passeggeri con veicoli al seguito è stata, quindi, liberalizzata e trasferita alla nuova srl Blufferies.

<sup>26</sup> Si esprime in questi termini Riguzzi, *I servizi di traghetto delle Ferrovie dello Stato in Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, cit., 98.

Dunque, sotto il profilo organizzativo, in attuazione dei principi europei sui servizi pubblici di trasporto marittimo di persone e cose, l'attività commerciale di trasporto marittimo di passeggeri e passeggeri con veicoli al seguito, scorporata dal trasporto ferroviario-marittimo, è esercitata in regime di libera concorrenza dalla srl Blufferies.

Alla spa RFI è rimasto l'affidamento in concessione dell'attività riservata di gestione della rete ferroviaria europea, compresi i terminali ferroviari di Villa S. Giovanni e Messina, da svolgersi mediante navi traghetto tipo *ferry boat*, ed esercitando così un tipo di trasporto, ferroviario marittimo, sussidiario al completamento della rete ferroviaria.

Sulla base di questa lettura, le compensazioni finanziarie relative all'onere di servizio pubblico per l'attività di attraversamento ferroviario-marittimo dello stretto di Messina, sono state previste nel contratto di programma, destinato a regolare “*la disciplina degli oneri di esercizio e di infrastruttura assunti a carico dello Stato, ai sensi della vigente normativa Cee, nonché degli investimenti per lo sviluppo e la ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato*”<sup>27</sup>.

L'inclusione del *ferry boat* che attraversa lo Stretto di Messina, tra i servizi che compongono la rete ferroviaria comunitaria e nazionale, sul presupposto che il traghetto nello Stretto si qualifichi come un ponte mobile e, quindi, rilevi come infrastruttura, rappresenterebbe una elusione alla normativa sulla liberalizzazione dei trasporti marittimi solo se tale interpretazione fosse priva di un riscontro normativo esplicito.

Al riguardo, si osserva che il regolamento Ce 3577/92, che apre al libero mercato il cabotaggio marittimo europeo, va letto nel contesto della generale riforma che ha investito tutte le modalità dei servizi pubblici di trasporto terrestri, ferroviario, marittimo, aereo, intermodale, promossa dalle strategie europee politiche delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica, tappe importanti per la realizzazione di un mercato unico, la libera circolazione di persone e merci, per conseguire, altresì, l'obiettivo di una mobilità sostenibile<sup>28</sup>.

Nell'ambito della strategia della Unione europea verso una mobilità sostenibile, la realizzazione di un mercato ferroviario interno costituiva un elemento essenziale.

<sup>27</sup> Riguzzi, op. cit., 98-99.

<sup>28</sup> Così Pellegrino, *In tema di rete dei servizi di trasporto ferroviario*, cit. 389-397.

In particolare, un mercato ferroviario interno agevola l'integrazione delle altre modalità di trasporto, terrestre, marittimo e aereo, in un contesto di sistema globale integrato di trasporto.

Nell'unitarietà del fenomeno, le particolarità delle tecniche per le diverse possibilità d'integrazione, che mezzi e infrastrutture consentono, implicano una qualificazione *sub specie iuris* che superi la natura strutturale (marittima, ferroviaria) degli elementi che si connettono tra loro, e consideri elemento di qualificazione giuridica la funzione prevalente del collegamento realizzato.

Ciò si deduce anche dal regolamento Ue 913/2010<sup>29</sup> del Parlamento e del Consiglio del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, che ha stabilito le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo<sup>30</sup>.

I "corridoi merci" sono definiti all'art. 2 di tale regolamento, come *"l'insieme delle linee ferroviarie designate, comprese le linee ferrovia-traghetto, nel territorio degli Stati membri o tra Stati membri e, ove opportuno, paesi terzi europei, che collegano due o più terminali lungo un tracciato principale e, se del caso, rotte e sezioni alternative che li collegano, ivi compresi le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature nonché i pertinenti servizi ferroviari, conformemente all'articolo 5 della direttiva 2001/14/Ce"*.

L'attraversamento dello Stretto di Messina, quindi, rileva giuridicamente come linea ferrovia-traghetto, la cui gestione compete al gestore del corridoio merci internazionale della rete ferroviaria comunitaria.

Peraltro, all'interno del reg. Ce 1370/07<sup>31</sup>, all'art. 1, par. 2, è contenuta una norma di coordinamento con il regolamento Cee 3577/92 sul cabotaggio marittimo, nella misura in cui si prevede che gli Stati membri possano appli-

<sup>29</sup> Regolamento (Ue) 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (in *GUUE* L 276/22, del 20.10.2010).

<sup>30</sup> All'art. 1 del citato regolamento si legge, infatti, *"Il presente regolamento stabilisce le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo in vista dello sviluppo di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Esso stabilisce le regole per la selezione, l'organizzazione e la gestione e la pianificazione indicativa degli investimenti dei corridoi merci"*.

<sup>31</sup> Regolamento (Ce) 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (Cee) n. 1191/69 e (Cee) n. 1107/70, (in *G.U.* n. L 315 del 3 dicembre 2007).

care le disposizioni in materia di trasporto ferroviario, proprie del reg. 1370/07, anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali, ferme restando le disposizioni del reg. 3577/92<sup>32</sup>.

La qualificazione di linea ferrovia-traghetto sposta il centro della giuridica rilevanza dal bene/cosa (la nave traghetto), e dal servizio trasporto marittimo, all'entità nuova, la linea di trasporto che la combinazione di beni, ferrovia e traghetto, consente di prolungare.

La nave traghetto non rileva nella fattispecie in quanto bene destinato alla navigazione per il trasporto di persone e cose, ma in quanto mezzo che, congiungendo due terminali di ferrovia, consente la continuità della linea di trasporto del corridoio ferroviario merci internazionale.

La continuità della ferrovia, e in particolare, del corridoio merci, è l'utilità nuova che la combinazione dei beni (ferrovia e traghetto) consente; è l'interesse emergente e prevalente del gestore della rete ferroviaria che la norma considera e tutela.

Riemerge e si consolida la qualificazione del *ferry boat* quale traghetto: nave/ferrovia, per il ruolo sussidiario al trasporto ferroviario, che assicura la continuità della linea e che si differenzia, principalmente per il ruolo di traghetto che svolge<sup>33</sup>, dalle altre tipologie di nave "ro-ro" o "ro-pax" destinate

<sup>32</sup> Nel definire il proprio ambito applicativo, infatti, il regolamento 1370 sancisce che "Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico. Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali, ferme restando le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo)".

<sup>33</sup> Scrive G. Dallera, voce *Traghetto*, cit., 272-273, "solo si ha nell'art. 9 del r.d. 2 maggio 1932 n. 719, già citato, una definizione precisa del servizio di traghetto svolto da un piroscafo o da una motonave dotata degli impianti necessari per prendere a bordo carri ferroviari e veicoli in genere e trasportarli sull'altra sponda. Tale disposizione trova applicazione nel nostro diritto nelle condizioni e tariffe delle FF.SS. e precisamente negli art. da 109 a 113 dell'allegato 6 che disciplinano il traghetto svolto dai piroscafi attraverso lo stretto di Messina [...] Dalle precedenti norme è affermato esplicitamente il principio fondamentale che il servizio di traghetto costituisce la continuazione della strada per l'attraversamento di una zona di acqua [...] il principio che il servizio esercitato dal natante sostituisce un tratto di strada è applicato anche nei confronti della strada ferrata [...] La continuazione della strada è intesa non tanto come continuazione materiale dell'opera stradale, mediante un impianto mobile che la sostituisca, quanto come continuazione di essa come linea di comunicazione, come itinerario di traffico terrestre".

al solo trasporto marittimo a breve/medio raggio, di passeggeri e passeggeri con veicoli al seguito.

Si tratta, in definitiva, di una *fiction iuris*, che vede nel segmento marittimo di attraversamento dello Stretto, realizzato con nave, “*un elemento meramente tecnico di adempimento della prestazione in un trasporto ascritto, giuridicamente, alla modalità ferroviaria*”<sup>34</sup>.

A conferma di tali assunti, deve darsi atto che tale *fiction* è stata recentemente estesa dal legislatore<sup>35</sup> con il d.lgs. 50/2017, art. 47, comma 11 *bis*, proprio in considerazione di una visione unitaria del trasporto, per la realizzazione della linea ferroviaria, indipendentemente dal mezzo navale utilizzato.

Con quest'ultimo intervento normativo, al fine di migliorare la flessibilità dei collegamenti ferroviari dei passeggeri tra la Sicilia e la penisola, si consente di equiparare al trasporto ferroviario il trasporto marittimo, anche se realizzato con mezzi veloci di passeggeri, tra il porto di Messina e quello di Reggio Calabria, sempre nell'ambito del contratto di programma vigente tra lo Stato e la società Rete ferroviaria italiana.

Con la norma in questione, l'attraversamento “ferroviario”, nel tratto in cui la rete è materialmente interrotta dalle acque dello Stretto di Messina, può svolgersi non solo mediante il *ferry boat*, ma anche con navi veloci passeggeri, per ragioni di flessibilità ed efficienza<sup>36</sup>.

<sup>34</sup> In questi termini si esprime Ingratoci, *Continuità territoriale: il caso Sicilia*, cit., 187.

<sup>35</sup> Il decreto legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96, all'art. 47, comma 11 *bis*, stabilisce che “*Al fine di migliorare la flessibilità dei collegamenti ferroviari dei passeggeri tra la Sicilia e la penisola, il servizio di collegamento ferroviario via mare di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138 T del 31 ottobre 2000 può essere effettuato anche attraverso l'impiego di mezzi navali veloci il cui modello di esercizio sia correlato al servizio di trasporto ferroviario da e per la Sicilia, in particolare nelle tratte di andata e ritorno, Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, da attuare nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente destinate al Contratto di programma-parte servizi tra lo Stato e la società Rete ferroviaria italiana Spa e fermi restando i servizi ivi stabiliti*”.

<sup>36</sup> Sul punto, si rinvia a Ingratoci, op. ult. cit., 188, che effettua una valida ricognizione dei più recenti sviluppi sul tema degli affidamenti dei servizi marittimi nello Stretto di Messina, all'indomani dell'entrata in vigore del citato d.l. n. 50/2017. Scrive l'A. “*Alla previsione normativa di cui sopra hanno fatto seguito alcuni interventi attuativi di regolazione e conformazione dei servizi di trasporto di passeggeri con mezzi navali veloci; in particolare, alla scadenza del contratto di servizio pubblico concluso con un operatore privato per il triennio 2015-2018, il competente Ministero, senza ulteriormente procedere a gara, ha affidato in via diretta il servizio di trasporto marittimo con navi veloci di passeggeri alla società R.F.I., servizio espletato per il tramite della controllata Blujet s.p.a, non solo sulla rotta Mes-*

Sulla conformità di tale norma con il diritto dell'Unione Europea, si è recentemente pronunciata la Corte di Giustizia<sup>37</sup>, chiarendo che le previsioni del Reg. 3577/92 Cee, e in particolare gli articoli 1 e 4, “*debbono essere interpretati nel senso che essi ostano ad una normativa nazionale che abbia lo scopo di equiparare i servizi di trasporto marittimo a servizi di trasporto ferroviario, qualora tale equiparazione abbia l'effetto di sottrarre il servizio in questione all'applicazione della normativa in materia di appalti pubblici ad esso applicabile*”.

Con tale pronuncia, la Corte ha inteso stigmatizzare negativamente la qualificazione di servizi marittimi in termini di trasporto ferroviario, laddove da tale qualificazione discenda un'elusione delle regole della libertà di cabotaggio, sancite dal reg. 3577/92, per i traffici marittimi<sup>38</sup>.

Tuttavia, deve darsi atto che, in tale fattispecie, il trasporto via mare è dovuto da una interruzione materiale, strutturale della rete ferrata, per cui la nave rappresenta l'unico mezzo di trasporto con il cui il passeggero, munito

*sina-Villa S. Giovanni (per il collegamento tra terminali ferroviari), ma anche sulla rotta Messina-Reggio Calabria, sia pure in via provvisoria. Tale ultimo affidamento ha determinato la reazione dell'operatore privato, di fatto escluso dal mercato, che si è rivolto alla giustizia amministrativa. Il Tar di Roma, con sentenza del 24 febbraio 2020, n. 2363 ha validato il comportamento dell'amministrazione ritenendo che la specialità dell'art. 47, comma 11 bis, del d.l. 50/2017 precisato «costituiva la fonte del rapporto tra MIT e Blufferies s.r.l. (che a sua volta si inseriva nel contratto di programma tra lo Stato e RFI)», senza applicazione delle norme in materia di gara per l'individuazione del vettore. A seguito di impugnazione in appello, il Consiglio di Stato, con sentenza n. 2015 del 27 febbraio 2023, ha ribaltato tale decisum a seguito di pronuncia, resa su rinvio pregiudiziale, dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea con sentenza n. 437 del 13 ottobre 2022, causa C-437/21, Liberty Lines c. MIT. [...]A seguito della pronuncia, il Governo italiano – che già aveva provveduto ad avviare due successivi bandi per il conferimento del servizio marittimo veloce di passeggeri sulla direttrice Messina/Reggio Calabria – ha messo a bando il servizio anche sulla linea Messina – Villa S. Giovanni. Le gare di affidamento per il collegamento tra i porti di Messina e Reggio Calabria non hanno sortito alcun esito per ben due volte. [...]La procedura in corso, relativa ai collegamenti da Messina verso Reggio Calabria e Villa S. Giovanni, a scadere il prossimo 23 maggio, ha ad oggetto i servizi al momento esercitati, in regime di proroga sino al completamento della gara, dalla società Blu Jet del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane”.*

<sup>37</sup> Corte di Giustizia dell'Unione Europea, sez. X, 13 ottobre 2022, C- 437/21, *Liberty Lines spa*, ECLI:EU:C:2022:794, in *Dir. Mar.*, 1/2023, con nota di E. Vermiglio, *Affidamento diretto dei servizi di trasporto marittimo: è sempre una violazione del principio di non discriminazione*, 99 e ss.

<sup>38</sup> Sul punto cfr. Vermiglio, *Affidamento diretto dei servizi di trasporto marittimo: è sempre una violazione del principio di non discriminazione?*, cit., 99-110, che critica la decisione della Corte di Giustizia, secondo cui, l'affidamento senza gara del servizio di attraversamento dello Stretto di Messina in favore della società Blufferies srl (del gruppo RFI), rappresenterebbe una automatica violazione del principio di non discriminazione, posto alla base della liberalizzazione del cabotaggio marittimo.

di biglietto ferroviario, può essere materialmente trasferimento, in esecuzione di un contratto di trasporto ferroviario dallo stesso stipulato.

La nave rappresenta il solo strumento tecnico per il vettore ferroviario per eseguire quel determinato trasferimento, nei confronti del passeggero bigliettato: in tal caso, non può negarsi che il trasporto effettuato, sia perché considerato nel suo complesso, sia in virtù del contratto stipulato, è e rimane di natura ferroviaria.

In definitiva, appare chiaro che, anche alla luce delle considerazioni precedentemente svolte sul *ferry boat*, ciò che rileva non è tanto il mezzo (o il tipo di mezzo) con cui viene effettuato il trasporto, ma la funzione che esso si propone di svolgere: quello di rappresentare un “ponte mobile” tra le due sponde dello Stretto, alla stregua di una infrastruttura ferroviaria.

Ne discende che l'attraversamento marittimo-ferroviario nello Stretto, analizzato così nel suo insieme, nonostante il materiale avvalimento del mezzo nave (che sia *ferry boat* o nave veloce), non può che essere qualificato, giuridicamente, come ferroviario.

*Abstract*

I recenti interventi normativi e giurisprudenziali, che hanno riguardato l'affidamento dei servizi marittimi ferroviari dello Stretto di Messina, hanno sollecitato delle riflessioni in merito alla qualificazione giuridica del servizio di attraversamento dello Stretto.

Partendo da una ricostruzione storica della nozione di *ferry boat*, e passando per le tappe evolutive della liberalizzazione del mercato di trasporto ferroviario, il contributo si pone l'obiettivo di verificare se il servizio di attraversamento ferroviario marittimo nello Stretto di Messina, offerto oggi da parte RFI, possa ricondursi alla fattispecie di trasporto marittimo di persone ovvero, aderendo ad una visione d'insieme e funzionale, a quella "unitaria" di trasporto ferroviario.

Recent legislation and latest case law, about the assignment of maritime and rail services across the Strait of Messina, elicited some reflections on the legal nature of the crossing service in the Strait.

Starting from an historical reconstruction of the notion of "ferry boat", and through the developmental stages of liberalisation of the rail transport market, the contribution aims to analyze if the crossing service of the Strait of Messina, actually provided by RFI spa, can be ascribed to the maritime transport of people or, adhering to an overall, functional and unitary vision, to the rail transport.