



Unione europea
Fondo sociale europeo



REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



FSE 2007-2013
obiettivo competitività regionale e occupazione



A.D. MDLXII

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI
SCUOLA DOTTORALE IN DIRITTO ED ECONOMIA DEI SISTEMI PRODUTTIVI
XXVI CICLO POR SARDEGNA
A.A. 2012/13

Problematiche giuridiche delle compagnie aeree *low cost*

Direttore:

Chiar.mo Prof. MICHELE M. COMENALE PINTO

Tutor:

Chiar.mo Prof. MICHELE M. COMENALE PINTO

Dottorando:

Dott. GIOVANNI PRUNEDDU

INDICE SOMMARIO

CAPITOLO I DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE: L'EVOLUZIONE DELLA DISCIPLINA DEI SERVIZI DI TRASPORTO AEREO E LA LIBERALIZZAZIONE DEI TRAFFICI AEREI

SEZIONE I

L'EVOLUZIONE DELLA DISCIPLINA DEI SERVIZI AEREI	1
1. Brevi cenni sul concetto di servizi di trasporto aereo: servizi aerei «di linea» e «non di linea»	2
2. La Convenzione di Chicago del 1944.	13
3. Gli accordi bilaterali.	22
4. Requisiti di nazionalità, la licenza di esercizio ed il certificato di operatore aereo.	28
4.1 <i>I requisiti di nazionalità.</i>	28
4.2 <i>La licenza di esercizio e il certificato di operatore aereo.</i>	31

SEZIONE II

LA LIBERALIZZAZIONE DEI TRAFFICI AEREI	33
5. Le tappe dell'evoluzione normativa.	33
5.1. <i>La prima fase.</i>	33
5.2. <i>I primi passi verso la liberalizzazione.</i>	40
5.3. <i>Il c.d. «terzo pacchetto».</i>	41
6. Il cielo unico europeo.....	46
6.1. <i>Liberalizzazione e voli low cost.</i>	51

7. Il problema degli aiuti di Stato.	53
7.1. <i>La disciplina generale degli aiuti di Stato.</i>	53
7.2. <i>Gli aiuti «de minimis».</i>	58
7.3. <i>Gli aiuti di Stato alle compagnie aeree.</i>	59
7.4. <i>Gli aiuti di Stato agli aeroporti.</i>	63
7.4.1. <i>Gli aiuti all'avviamento (il caso Charleroi).</i>	65
7.4.2. <i>La comunicazione del 2005.</i>	71
7.5. <i>Il problema delle tariffe aeroportuali.</i>	73

CAPITOLO II

LE COMPAGNIE AEREE LOW COST

1. <i>L'avvento delle compagnie aeree low cost negli U.S.A.</i>	80
2. <i>L'avvento delle compagnie aeree low cost in Europa.</i>	82
3. <i>Il problema dell'autoproduzione dei servizi di handling e il problema della responsabilità del gestore.</i>	86
3.1. <i>La liberalizzazione dei servizi di handling.</i>	86
3.2. <i>Responsabilità del gestore sulla mancata o errata espletazione dei servizi di handling.</i>	92
3.3. <i>La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco.</i>	97
4. <i>L'avvento dei sistemi di prenotazione elettronica e la rilevanza del ruolo delle agenzie di viaggio.</i>	100
5. <i>Alcune considerazioni in tema di bagaglio.</i>	115
5.1. <i>Brevi cenni in tema di responsabilità del vettore aereo per il trasporto del bagaglio.</i>	120

CAPITOLO III
I DIRITTI DEL PASSEGGERO NEI VOLI OPERATI DA COMPAGNIE
AEREE LOW COST

1. I presupposti dell' <i>overbooking</i> e il Reg. 261 del 2004.....	126
2. Il negato imbarco nel Reg. 261 del 2004.	138
3. Cancellazione e ritardo del volo.....	142
4. La compensazione pecuniaria, l'assistenza al passeggero e le compagnie <i>low cost</i>	149
5. Alcune valutazione <i>de jure condendo</i>	153
BIBLIOGRAFIA	158

CAPITOLO I

DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE:

L'EVOLUZIONE DELLA DISCIPLINA DEI SERVIZI DI TRASPORTO AEREO E LA LIBERALIZZAZIONE DEI TRAFFICI AEREI

SOMMARIO: **SEZIONE I – L'evoluzione della disciplina dei servizi aerei** - 1. Brevi cenni sul concetto di servizi di trasporto aereo: servizi «di linea» e «non di linea». - 2. La Convenzione di Chicago del 1944 - 3. Gli accordi bilaterali. - 4. Requisiti di nazionalità, la licenza di esercizio ed il certificato di operatore aereo. - 4.1 *I requisiti di nazionalità* - 4.2 *La licenza di esercizio e il certificato di operatore aereo*. - **SEZIONE II - La liberalizzazione dei traffici aerei** - 5. Le tappe dell'evoluzione normativa. - 5.1. La prima fase. 5.2. I primi passi verso la liberalizzazione. -5.3. Il c.d. «terzo pacchetto». 6. Il cielo unico europeo. - 6.1. *Liberalizzazione e low cost* - 7. Il problema degli aiuti di Stato. - 7.1. *La disciplina generale degli aiuti di Stato*. - 7.2. *Gli aiuti «de minimis»*. - 7.3. *Gli aiuti di Stato alle compagnie aeree*. -7.4. *Gli aiuti di Stato agli aeroporti*.- 7.4.1 *Gli aiuti all'avviamento (il caso Charleroi)*. - 7.4.2. *La comunicazione del 2005*.- 7.5. Il problema delle tariffe aeroportuali

SEZIONE I

L'EVOLUZIONE DELLA DISCIPLINA DEI SERVIZI AEREI

Lo sviluppo delle compagnie aeree *low cost* è stato, come si vedrà, una conseguenza diretta del processo di liberalizzazione del trasporto aereo; il suo inquadramento giuridico, in particolare per quanto concerne i suoi progressi in Europa, va coordinato con la disciplina degli aiuti di Stato, sia sotto il profilo degli aiuti alle imprese di trasporto aereo, sia sotto quello degli aiuti alle infrastrutture aeroportuali. Va peraltro evidenziato che le compagnie aeree *low cost* operano comunque dei «servizi di linea», aperti ad utenti non predeterminati, a differenza dei servizi «*charter*» alla cui offerta pure, in parte, si sono sovrapposti.

1. Brevi cenni sul concetto di servizi di trasporto aereo: servizi aerei «di linea» e «non di linea».

È innanzi tutto necessario precisare i concetti di servizi aerei «di linea» (*scheduled flights*) ⁽¹⁾ e di servizi aerei «non di linea» ⁽²⁾, le differenze della disciplina che li caratterizza e verificare le basi (anche in termini di evoluzione) della sopramenzionata disciplina ⁽³⁾.

La Convenzione di Parigi del 13 ottobre 1919 ⁽⁴⁾ non prevedeva alcun riferimento alla distinzione tra servizi aerei «di linea» e servizi aerei «non di linea». Tale distinzione era, invece, riscontrabile per la prima volta nel testo della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, sottoscritta a Chicago il 7 dicembre 1944 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Per un approfondimento sulla disciplina previgente dei servizi aerei di linea in Italia, v. *amplius* E. TURCO BULGHERINI, *Impresa di navigazione e servizi aerei di linea*, Roma, 1984.

⁽²⁾ V. *amplius* G. ROMANELLI, *Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione*, in *Nuove leg. civ. comm.*, 1982, 178.

⁽³⁾ Sulle differenze tra servizi aerei «di linea» e di servizi aerei «non di linea» v. E. TURCO BULGHERINI, *Servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, In ricordo di Gabriele Silingardi, Milano 2002., 389, *ivi*, 392 ss; S. ZUNARELLI - A. PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, in *Il diritto del mercato del trasporto*, a cura di S. Zunarelli, Padova, 2008, 11.

⁽⁴⁾ Per un approfondimento sulla disciplina a suo tempo introdotta dalla Convenzione di Parigi del 1919 v. per tutti A. GIANNINI, *La convenzione di Parigi per il regolamento della navigazione aerea*, in *Saggi di diritto aeronautico*, Milano, 1932, 23.

⁽⁵⁾ Sulla Convenzione di Chicago del 1944 e sul ruolo dell'I.C.A.O. v. in generale N. MATEESCO MATTE, *La Convenzione di Chicago. Quo vadis OACI*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre D'Ovidio*, Milano, 2005, 641; U. LEANZA, *Navigazione aerea nel diritto internazionale*, in *Dig. disc. pubbl.*, X, Torino, 1995, 75, *ivi*, 83; F. LATTANZI, *Organizzazione dell'aviazione civile internazionale*, in *Enc. dir.*, XXI, Milano, 1981, 238. Per una comparazione della discipline delle due convenzioni, v. S. CACOPARDO, *Navigazione aerea*, in *Noviss. dig. it.*, XI, Torino, 1965, 108, *ivi*, 112 ss.

Nella disciplina di diritto privato uniforme la distinzione sarebbe stata presupposta dalla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 ⁽⁶⁾. Quest'ultima era (ed è, nella misura in cui non sia superata dalla successiva Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999) chiamata a disciplinare, ai sensi del suo art. 1, § 1, i trasporti aerei internazionali ⁽⁷⁾ a titolo oneroso, ed anche quelli senza corrispettivo, purché operati da un'impresa di trasporto aereo. Nella menzionata Convenzione di Varsavia, in effetti, la distinzione tra i trasporti aerei di linea e quelli non di linea sarebbe stata presupposta nell'art. 34 ⁽⁸⁾, che, sanciva l'inapplicabilità delle norme della Convenzione medesima ai trasporti aerei internazionali operati da imprese di navigazione a titolo di esperimento allo scopo di istituire linee regolari ⁽⁹⁾.

⁽⁶⁾ In generale sulla disciplina della Convenzione di Varsavia v. *ex plurimis* G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 161. V. anche M. D. GOEDHUIS, *La Convention de Varsovie*, La Haye, 1933.

⁽⁷⁾ Sul concetto di trasporto aereo «internazionale» nel sistema della Convenzione di Varsavia, cfr. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit. 171; M. F. MORSELLO, *Responsabilidad civil no Transporte Aéreo*, São Paulo, 2006, 94; A. ARENA, *Il concetto di trasporto aereo internazionale ai fini della responsabilità del vettore nella convenzione di Varsavia e nel protocollo dell'Aja*, in *Riv. dir. int. proc.*, 1976, 505; E. MAPELLI LOPEZ, *El contrato de transporte aéreo internacional- Comentarios al Convenio de Varsavia*, Madrid, 1068, ivi.,35.

⁽⁸⁾ Così nella sua formulazione originaria «*n'est applicable ni aux transport aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne, ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne*».

⁽⁹⁾ In tal senso cfr. G. ROMANELLI, *Le norme regolatrici del trasporto aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 1954, I, 188; C. DAGNA, *La revisione della Convenzione di Varsavia alla IX sessione del Comitato giuridico dell'I.C.A.O.*, in *Riv. dir. nav.*, 1954, I, 55; G. MARTINI, *Il servizio di trasporto aereo di linea-Procedimenti amministrativi e accordi organizzativi*, Milano, 1976, 30.

Peraltro, la disposizione in questione venne poi modificata ⁽¹⁰⁾ dall'art. 16 del Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955 ⁽¹¹⁾ che, a differenza del testo originario, si limitava a rendere inapplicabili alla categoria dei voli da essa individuati le sole norme della convenzione relative alla documentazione del contratto di trasporto ⁽¹²⁾.

Alla stregua del testo novellato, peraltro è apparsa ingiustificata quella tesi che avrebbe voluto escludere dall'ambito di applicazione della convenzione di Varsavia i contratti di trasporto operati nell'ambito dei voli non di linea, come potrebbero essere i voli charter ⁽¹³⁾, ovvero i servizi di aereo-taxi ⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁰⁾ Sul progetto di modica e più in generale sull'evoluzione della Convenzione di Varsavia del 1929 cfr. A. GIANNINI, *Sul progetto di revisione della convenzione di Varsavia 1949 sul trasporto aereo internazionale*, in *Assic.*, 1/1954, 33; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 161; M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla convenzione di Varsavia del 1929 alla convenzione di Montreal del 1999* in *Riv. dir. com.*, 1-2/2002, 67; K. SCHILLER, *De la Convention de Varsovie a la Convention de Montréal- Quelques aspects du nouveau regime de „responsabilité sous l'angle du droit suive*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1999, 467; G. GAJA, *Recenti vicende della convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale*, in *Riv. dir. int.*, 1967, 95; G. GUERRERI, *La convenzione di Varsavia: 66 anni dopo ed oltre*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 661; R. GARDINER, *The Warsaw Convention at Three Score Years and Ten*, in *Air Sp. Law*, 1999, 113.

⁽¹¹⁾ Sul Protocollo dell'Aja v. per tutti A. GIANNINI, *Il Protocollo dell'Aja 1955 per la revisione della Convenzione di Varsavia 1929 sul trasporto aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 1955, I, 179.

⁽¹²⁾ Nel testo novellato, la norma in questione recita «*Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne*».

⁽¹³⁾ Per un approfondimento sulla disciplina dei voli charter v. *amplius* G. ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, in *Arch. giur.*, 1972, 5. V. anche F. LOUSTAU, *Los vuelos charter: (Problemática jurídica)*, Madrid, 1973, 12; M. GRIGOLI, *Aspetti sistematici del volo «charter»*, in *Dir. Aereo*, 1975, 159; L. M. BENTIVOGLIO, *Disciplina giuridica del volo charter nel quadro di una politica nazionale del trasporto aereo*, in *Trasp.*, 11/1977, 3; V. FRANCESCHELLI, *Voli charter e turismo europeo*, ne *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, cit., 1019; A CONDE TEJÓN, *El contrato de charter aéreo. Especial atención a la responsabilidad en caso de retrasos y cancelaciones, accidentes, daño a los equipajes y overbooking*, Granada, 2008; ; M.

Nella Convenzione di Chicago del 1944, al Capo II, che detta la disciplina del sorvolo del territorio degli Stati contraenti ⁽¹⁵⁾, all'art. 5, si richiamano i servizi aerei «non di linea» come quelli in cui «*gli aeromobili non siano impiegati in servizi internazionali registrati*» ⁽¹⁶⁾, in contrapposizione ai servizi di linea, così detti «regolari», che sono indicati come i servizi internazionali registrati.

Dato che la Convenzione di Chicago non offre una chiara distinzione tra le due categorie di servizi aerei, lascia ai singoli Stati contraenti un certo spazio per definire la linea di confine tra di loro. La conseguenza inevitabile, che certamente non avrebbe potuto considerarsi auspicabile, è la quella della disuniformità dell'ambito delle categorie coinvolte in ciascun ordinamento.

Come si avrà modo di meglio precisare nel prosieguo, il quadro normativo italiano, come originariamente dettato dal codice della navigazione, nel testo del 1942, è stato totalmente stravolto, per

TRAJKOVIC, *La nature du contrat de charter dans le droit aérien*, in *Ann. dir. aeron*, II, 1970-71, 9.

⁽¹⁴⁾ Cass. 20 aprile 1989, n. 1855, in *Dir. trasp.*, II/1991, 194, con nota di E. FOGLIANI, *Aerotaxi e sistema di Varsavia* o in *Nuova giur. civ. comm.*, 1990, I, 424, con nota di S. E. PIZZORNO, *ivi*, 435, nonché in *Giur. It.*, 1990, I, 1, 1480, con nota di A. DE MAURO, *ivi*, 1480, ed in *Foro it.*, 1990, I, 1970, con nota di L. CARBONI, *Vettore per caso*, *ivi*, 1971.

⁽¹⁵⁾ In generale sul concetto di «sorvolo» del territorio dello Stato v. W. D'ALESSIO, *Sorvolo del territorio dello Stato*, in *Enc. dir.*, XLII, Milano, 1990, 1327.

⁽¹⁶⁾ Sulla nozione di aeromobile v. S. MARINO, *Aeromobile*, in *Enc. dir.*, I, Milano, 1958, 642; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*, I, II ed., Padova, 2013., 50; R. MONACO, *Lo status giuridico dell'aeromobile secondo i progetti dell'ICAO*, in *Riv. dir. nav.*, 1960, I, 41; S. NISIO, *Aeromobile*, in *Noviss. dig. it.*, I/1, Torino, 1957, 544. Sugli aeromobili a pilotaggio remoto previsti dal comma 2 dell'art. 743 cod. nav. inserito con la riforma del 2007 v. *ex plurimis* U. LA TORRE, *Gli UAV: mezzi aerei senza pilota*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli-Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2008, 93; ID, *La navigazione degli UAV: un'occasione di riflessione sull'art. 965 c. nav. in tema di danni a terzi sulla superficie*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 553; v. anche B. FRANCHI, *Aeromobili senza pilota (UAV): inquadramento giuridico e profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.*, 2010, 732.

la necessità di uniformare la disciplina italiana ai principi del diritto di quella che oggi è l'Unione europea.

Qualche elemento sulla distinzione fra i servizi aerei di linea non di linea era offerto nel testo originario del codice della navigazione del 1942.

Nel suo Libro IV Titolo VI (dell'ordinamento dei servizi aerei) della parte aerea, con la disciplina contenuta nel Capo I (trasporto aereo di linea) e con quella contenuta nel Capo II (trasporto di passeggeri e di cose a carattere discontinuo od occasionale), il codice della navigazione (*ante* riforma) offriva un riferimento, seppur letterale, per la distinzione delle due tipologie di «servizi aerei», con la contrapposizione semantica, recata dall'intestazione dei due Capi, tra trasporto «di linea» e «discontinuo od occasionale». Ciò ha consentito di indicare, almeno per quanto concerne la disciplina italiana, la regolarità del servizio come criterio distintivo⁽¹⁷⁾.

Si può osservare, del resto, come il termine «trasporto di linea», utilizzato dal legislatore nazionale, anche «*nel linguaggio comune implichi il concetto di trasporti ripetuti su itinerari fissi ed in base ad orari prestabiliti*»⁽¹⁸⁾.

Nel nostro ordinamento vigente, la disciplina dei servizi aerei «di linea» e «non di linea», può essere rinvenuta nel Titolo VI (dell'ordinamento dei servizi aerei) Libro I, parte seconda del codice

⁽¹⁷⁾ V. per tutti G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 94 ss.

⁽¹⁸⁾ Sulla concetto di servizio aereo di linea che si compie con «periodica regolarità su un determinato itinerario, con orari di partenza e di arrivo costanti e con predeterminazione degli scali», come suggerito dallo stesso G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 95 *ivi* nt. 75, v. S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 73.

della navigazione, come risulta in esito alla riforma della parte aeronautica del codice del 2005-2006 ⁽¹⁹⁾.

Neanche codice della navigazione italiano, pur nel testo novellato, offre una definizione di *servizi aerei di linea* e *servizi aerei non di linea*. Nondimeno, la presuppone. In realtà il codice della navigazione deve essere letto sul punto in stretto riferimento a quello che oggi è il diritto dell'Unione europea.

Per quanto concerne i servizi aerei intracomunitari, facendo riferimento espresso tanto quelli di linea che a quelli non di linea, il codice della navigazione, all'art. 776, conformemente ai principi dell'Unione europea, ammette «[...] *ad effettuare a titolo oneroso servizi di trasporto aereo di passeggeri, posta o merci, di linea e non di linea su rotte intracomunitarie, i vettori aerei che hanno ottenuto una licenza di esercizio, nonché, preventivamente, una certificazione quale operatore aereo, secondo le disposizioni di cui al presente capo e alla normativa comunitaria*».

Viceversa, anche in ragione del diverso quadro normativo internazionale, ma tenendo conto dei vincoli che derivano dall'appartenenza all'Unione europea, nell'ambito della disciplina del successivo Capo II, dettato in tema di «servizi aerei extracomunitari», il codice della navigazione detta due distinte previsioni per i servizi aerei «di linea» e per quelli «non di linea».

In particolare, all'art. 784 c. nav. sono richiamati gli accordi bilaterali di traffico aereo: «*Fatte salve le competenze dell'Unione europea*

⁽¹⁹⁾ Così nella formulazione introdotta dall'art. 9, comma 1, del d.lg. 9 maggio 2005, n. 96. Sulla Riforma del codice della navigazione e in particolare sulla distinzione tra «servizi aerei di linea e non di linea» v. *ex plurimis* E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *Le nuove leggi civili commentate*, 2006, 1341 *ivi* 1356. V. anche G. MASTRANDREA – L. TULLIO, *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2005, 1201 *ivi* 1224.

in materia di stipulazione di convenzioni internazionali di scambio di diritti di traffico, i servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri, posta o merci che si effettuano, in tutto od in parte, all'esterno del territorio comunitario, sono disciplinati da accordi internazionali con gli Stati in cui si effettuano, la cui autorità per l'aviazione civile abbia un sistema regolamentare di certificazione e di sorveglianza tecnica per lo svolgimento dei servizi di trasporto aereo atta a garantire un livello di sicurezza conforme a quello previsto dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561».

Va incidentalmente anticipato che sul regime degli accordi bilaterali ha profondamente inciso prima la giurisprudenza della Corte di giustizia, e poi l'attività normativa dell'allora Comunità europea, che ha sottratto alla negoziazione da parte dei singoli Stati membri dell'Unione europea degli accordi di traffico aereo su alcune rotte particolarmente rilevanti da un punto di vista economico, a partire da quelle sul Nord-Atlantico.

Alla questione specifica si avrà modo di fare riferimento in maniera più dettagliata nel prosieguo; nondimeno è incidentalmente da rilevare che, almeno nell'attuale loro fase evolutiva, non si tratta di mercati con una presenza significativa delle compagnie a basso costo europee, nonostante qualche tentativo operato a suo tempo da alcune compagnie del periodo pionieristico del *low cost*.

I servizi non di linea sono ammessi dall'art. 787 c. nav. sulla base del principio di reciprocità ⁽²⁰⁾.

⁽²⁰⁾ Così nella sua formulazione a seguito della modifica apportata dall'art. 11, punto 10 del d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151 «*Servizi extracomunitari non di linea sono*

A livello di quella che è oggi l'Unione europea, per quanto concerne il concetto di servizio aereo «di linea», non si può prescindere dalla definizione, a suo tempo offerta dal Regolamento (CEE) 23 luglio 1992, n. 2408/92 ⁽²¹⁾ sull'accesso dei vettori aerei dell'allora Comunità europea alle rotte intracomunitarie ⁽²²⁾, nell'ambito del c.d. «terzo pacchetto» comunitario sui trasporti aerei, su cui si avrà modo di tornare diffusamente nel prosieguo.

Il regolamento in questione, al suo art. 1, § 1, delimitava il proprio campo di applicazione a «[...] l'accesso alle rotte all'interno della Comunità per lo svolgimento di servizi aerei di linea e non di linea [...]». Nel successivo art. 2, lett. d), lo stesso regolamento dà una definizione di servizio aereo di linea, come servizio basato su «una serie di voli che presenta le seguenti caratteristiche: «i) i voli sono effettuati, a titolo oneroso, da aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri, di merci e/o di posta in modo tale che, su ogni volo, siano messi a disposizione del pubblico posti

consentiti, a condizione di reciprocità, ai vettori aerei titolari di licenza comunitaria e ai vettori dello Stato con il quale si svolge il traffico.

L'ENAC impone ai vettori non muniti di licenza comunitaria, per l'effettuazione dei voli, prescrizioni tecniche ed amministrative, ivi comprese quelle che riguardano la prevenzione degli attentati contro la sicurezza per l'aviazione civile.

Qualora il vettore non soddisfi le prescrizioni di cui al secondo comma, l'ENAC può vietare l'accesso del vettore medesimo allo spazio aereo nazionale.

L'ENAC stabilisce con regolamento la modalità di espletamento dei servizi di trasporto aereo non di linea».

⁽²¹⁾ Bisogna tenere presente che il Reg. (CE) 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, ha abrogato i regolamenti (CEE) 2407/92, 2408/92 e 2409/92. Cfr. D. BOCCHESI, *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, in *Dir. trasp.*, 2009, 307.

⁽²²⁾ Il regolamento (CE) n 2408/92 (abrogato dal Reg. (CE) 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità) fornisce sia la definizione di «vettore comunitario» sia di «rotte intracomunitarie». Tale regolamento ha segnato il passaggio da un sistema «concessorio» ad un sistema «autorizzatorio vincolato». In tal senso v. S. BUSTI, *La nuova disciplina dei servizi aerei*, in *Trasp.*, 61/1993, 82.

per acquisti individuali; ii) i voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:

- 1) in base ad un orario pubblicato, oppure
- 2) con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente».

Peraltro a tale definizione, nel successivo, ed oggi vigente, Reg. (CE) 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, ne corrisponde una sostanzialmente coincidente dettata dall'art. 2 § 16

In conclusione, può dirsi che, tendenzialmente, per l'individuazione dei «servizi aerei di linea», occorra valutare la ricorrenza nella predeterminazione ⁽²³⁾:

- 1) negli orari;
- 2) nell'offerta al pubblico;
- 3) nelle percorrenze;
- 4) nelle tariffe.

Nondimeno, deve darsi atto che la linea di demarcazione tra servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea si sta progressivamente affievolendo, con la conseguenza che, posto in evidenza da autorevole dottrina, «di fronte a ciascun «corpo» di disposizioni normative, occorre verificare di volta in volta a quale particolare tipologia di servizi lo stesso risulta applicabile» ⁽²⁴⁾. Ed occorre aggiungere

⁽²³⁾ Cfr. S. ZUNARELLI - A. PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, in *Il diritto del mercato del trasporto*, cit.,12.

⁽²⁴⁾ In tal senso v. G. SILINGARDI, *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, Padova, 1984, 291. Bisogna comunque tenere presente che, prima della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, la distinzione tra le due

che la questione vede il campo dei voli *low cost* come un terreno di interessante sperimentazione, tanto più che, per la prima volta di «*low cost transportation*» si era iniziato a parlare a proposito dei servizi offerti dalle compagnie aeree che operavano nel settore *charter* e, quindi, sostanzialmente nel mercato dei voli non di linea. Sembra interessante al riguardo ricordare come a suo tempo, nell'ottica di promuovere una maggiore accessibilità del trasporto aereo, si fosse ipotizzato di allentare le maglie dei vincoli alla attività di tali compagnie; d'altro canto, quando, finalmente, la *deregulation* nordamericana e la liberalizzazione europea consentirono l'ingresso di nuovi operatori sul mercato dei servizi aerei di linea, accanto ed in concorrenza alle imprese che vi avevano operato fino a quel momento sostanzialmente in regime di monopolio, o (sulla base degli accordi bilaterali) di duopolio nel caso dei servizi aerei internazionali, i primi tentativi di approfittarne furono operati proprio dalle compagnie che già operavano nel settore del *charter*, sia pure con risultati economici non soddisfacenti.

Oggi, almeno nell'uso comune, quando si parla di *low cost*, si allude a servizi di linea, sia pure operati, come si avrà modo di vedersi nel prosieguo, sulla base di schemi operativi che divergono

tipologie di servizi aerei era più marcata tenuto conto del fatto che i trasporti aerei di linea erano, secondo la disciplina dettata dal codice della navigazione, soggetti a concessione al contrario dei trasporti a carattere discontinuo od occasionale che erano soggetti a licenza. In merito sarebbe opportuno valutare se la disciplina dell'art. 1679 cod. civ. sia applicabile anche al trasporto aereo. Non potendo dedicare in questo lavoro adeguato spazio al regime delle concessioni, si rimanda per un approfondimento in merito L. M. BENTIVIVOGLIO, *In tema di concessione di servizi aerei di linea: «privilegium ad excludendos alias excludendum»*, in *Trasporti*, 11/1977, 127; G. GUARINO, *L'esclusività nelle concessioni di servizi aerei di linea*, in *Dir. aereo*, 1977, 117; S. RICCIO, *Servizi di linea, navigazione aerea.*, in *Enc. giur.*, XXVIII, Roma, 1992.

da quelli delle compagnie tradizionali; ciò non toglie che i voli *charter*, quanto meno nella misura in cui siano accessibili direttamente agli utenti, possano costituire un'alternativa, almeno in determinati casi, a quella dei voli delle compagnie *low cost*, con le quali possono eventualmente entrare in concorrenza .

D'altro canto, se è vero che una larga parte dei voli *charter* consente di offrire il trasporto a tariffe convenienti nell'ambito dei viaggi organizzati, è altrettanto vero che, frequentemente, fra le attività collaterali delle compagnie *low cost* si registri anche quella dell'offerta di servizi da integrare al nudo trasporto, anche in coincidenza e nell'ambito della prenotazione ed acquisto di quest'ultimo. La questione trascende le finalità di questo studio, ma è appena il caso di osservare quante e quali problematiche di carattere giuridico, in particolare rispetto alle responsabilità che possano essere assunte dalla vettore *low cost*, nell'offrire o comunque promuovere, in particolare attraverso i loro portali di vendita *on-line*, tali ulteriori servizi, ad iniziare da quelle legate all'applicazione della Direttiva del 13 giugno 1990, n. 90/314/CEE , a cui oggi è data attuazione dell'ordinamento italiano attraverso il codice del turismo ⁽²⁵⁾. A tale riguardo non può farsi a meno di ricordare la giurisprudenza della corte di giustizia circa le modalità attraverso le quali può dirsi offerto un «pacchetto turistico», piuttosto che un singolo «servizio»: in effetti, la corte di giustizia a suo tempo ha chiarito che per prefissata combinazione ai sensi dell'articolo due, punto uno della direttiva in questione vada intesa nel senso di includere della nozione le

⁽²⁵⁾ E. MALAGOLI, *Il nuovo codice del turismo: contenuti e garanzie*, in *Contr. impr. eur.*, 2011, 813.

combinazioni di servizi turistici assemblate al momento in cui viene stipulato il contratto tra l'agenzia di viaggio ed il cliente ⁽²⁶⁾.

2. La Convenzione di Chicago del 1944.

Il quadro che usciva dal sistema della Conferenza del 1944 sull'aviazione civile internazionale, a monte della distinzione tra servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea, a cui si è testé fatto riferimento, si basava sulla *summa divisio* tra servizi di cabotaggio e servizi internazionali. I primi, tendenzialmente, alla stregua dell'art. 7 della convenzione di Chicago, sulla base di un'analogia impostazione tradizionalmente seguita in campo marittimo (riserva di cabotaggio) ⁽²⁷⁾, potevano dagli Stati essere riservati agli aeromobili iscritti nei

⁽²⁶⁾ In tal senso v. C. giust., 30 aprile 2002, in causa C-400/00, pubblicata tra l'altro in *Dir. mar.*, 2004,457, con nota di C. F. GALANTINI, *Estensione della nozione comunitaria di "pacchetti turistici" e servizi singoli assemblati dall'intermediario di viaggi e servizi singoli assemblati dall'intermediario di viaggi su indicazione della clientela; l'intermediario diviene quindi, sempre organizzatore?* Per un altro commento, v. E. ADOBATI, *La Corte di giustizia definisce la nozione di "viaggio tutto compreso" ai sensi della direttiva n. 90/314/Cee*, in *Dir. com. sc. internaz.*, 2002, 486.

⁽²⁷⁾ Per un approfondimento cfr. A. GIANNINI, *Ancora sul cabotaggio aereo*, in *Nuovi Saggi di diritto aeronautico*, II, Milano, 1940, 531; M. M. COMENALE PINTO, *Substantial Ownership and Control of International Airlines*, in *Rapports nationaux italiens au XVI Congrès International de Droit Comparé*, Milano, 2002, 541; A. ITALIANO, M. L. PANETTA, *La riserva di cabotaggio*, in *Aspetti normativa comunitaria*, a cura di G. Romanelli - L. Tullio, Cagliari, 1999, 85 da ultimo v. A. M. SIA, *Il cabotaggio aereo nella convenzione di Chicago del 1944 e nella disciplina comunitaria*, in *Dir. trasp.*, 2000, 31. In ambito marittimo *ex plurimis* E. TURCO BULGHERINI, *Cabotaggio, feederaggio, short sea shipping e autostrade del mare*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, I, 2007, 448. V. anche P. FOIS, *Cabotaggio marittimo e libera prestazione di servizi*, in *Continuità territoriale e diritto marittimo*, Atti del convegno di Cagliari, 30 giugno - 1 luglio 2000, a cura di L. Tullio e M. Deiana, 109; M. L. CORBINO, *Operatività e limiti della riserva di cabotaggio*, in *Dir. trasp.*, 1/1989, 121.

propri registri; nondimeno, con previsione di non pacifica interpretazione, la medesima disposizione, con il disposto immediatamente successivo, faceva divieto di concedere tale diritto su base esclusiva agli aeromobili di un altro Stato, inducendo alcuni a parlare di scambio su base multilaterale di una clausola di «Nazione più favorita». Tale lettura non ha avuto seguito; d'altra parte una sua applicazione pratica è stata resa difficile anche dalla nascita delle compagnie aeree multinazionali, che operavano anche servizi di cabotaggio nell'ambito degli Stati a cui appartenevano, con aeromobili immatricolati in uno qualsiasi degli Stati partner (esempi di tale tendenza sono stati rappresentati da *SAS – Scandinavian Air System* e da *Air Afrique*).

La fonte giuridica dei trasporti aerei di cabotaggio andava cercata essenzialmente nel diritto interno; per i servizi aerei di linea che viceversa non si esaurivano nell'ambito del territorio dello spazio aereo di un medesimo Stato, assumeva un rilievo preminente l'Accordo sul transito e gli accordi bilaterali di traffico, non avendo avuto, come si vedrà, alcun successo l'Accordo sul trasporto, approvato nella medesima conferenza di Chicago del 1944 sull'aviazione civile. Come si avrà modo di precisare nel prosieguo, la Convenzione di Chicago, che costituisce il testo base del sistema dell'aviazione civile, per quanto concerne i servizi aerei internazionali di linea, all'art. 6, si limita a vietarne l'effettuazione, se non con il consenso e alle condizioni stabilite dallo Stato il cui territorio viene sorvolato.

Il quadro così delineato ha subito un'evoluzione epocale a partire dalla *deregulation* statunitense ⁽²⁸⁾ e, soprattutto della liberalizzazione a livello europeo ⁽²⁹⁾, che ha comportato il definitivo abbandono della riserva di cabotaggio e, soprattutto del venir meno del regime degli accordi bilaterali fra Stati membri. Ultima tappa, come conseguenza del già ricordato intervento della Corte di giustizia, sui precedenti accordi bilaterali tra alcuni Paesi membri e gli U.S.A., è stata la negoziazione congiunta degli accordi bilaterali più importanti e comunque la previsione delle c.d. clausole comunitarie nell'ambito di tutti quegli accordi la cui negoziazione era rimasta a livello nazionale, decretando così la fine del regime di sostanziale esclusiva delle c.d. *ex* compagnie di bandiera. Vale comunque la pena di ricostruire più analiticamente il sistema di Chicago e gli sviluppi successivi a cui si è testé fatto riferimento.

I servizi di trasporto aereo che vengono effettuati in tutto o in parte al di fuori dell'Unione Europea sono regolamentati tanto attraverso strumenti multilaterali quanto attraverso sistemi bilaterali. Sia pure nel quadro del sistema generale della Convenzione di Chicago del 1944, la regolamentazione delle singole rotte di collegamento è lasciata ai singoli Stati (salvo quanto si è visto per le

⁽²⁸⁾ Sul punto v. P. P.C. HAANAPPEL, *Air transport deregulation in jurisdictions other than the united states*, in *Annals of air and space law*, 1988, 79.

⁽²⁹⁾ Sull'argomento v. G. SILINGARDI, *Trasporto aereo e deregulation nella prospettiva comunitaria*, in *Studi econ. diritto*, 1989, 593; F. MCGOWAN - P. SEABRIGHT, *Deregulating European Airlines*, in *Economic Policy, Europe* 1992, 283.

relazioni aeronautiche degli Stati UE) mediante il ricorso agli Accordi bilaterali ⁽³⁰⁾.

La Convenzione di Chicago del 1944, è un trattato di portata generale che detta la disciplina dell'aviazione civile internazionale. Essa si fonda sul presupposto della sovranità dello Stato sullo proprio spazio aereo, così come sancito dal combinato degli artt.1 e 2 ⁽³¹⁾.

Il principio era già affermato a livello interno italiano dall'art. 3 cod. nav., e ciò «non aveva costituito un serio ostacolo allo sviluppo delle imprese di trasporto», considerato che «non ha mai comportato la riserva della gestione da parte dell'apparato burocratico dello Stato, ma si è tradotto in una accentuata forma di programmazione e di controllo» ⁽³²⁾.

All'affermazione del principio di sovranità fanno seguito le norme inerenti il sorvolo del territorio degli Stati contraenti da parte di aeromobili di altri Stati aderenti alla Convenzione. Il diritto di

⁽³⁰⁾ Per un approfondimento sulla natura degli Accordi bilaterali in relazione alla Convenzione di Chicago v. per tutti E. TURCO BULGHERINI, *La disciplina giuridica degli accordi aerei bilaterali*, Padova, 1984, 2.

⁽³¹⁾ Concetto enunciato ancora prima dall'art. 1 della Convenzione di Parigi del 1919. Sul concetto di «spazio aereo» e «sovranità» v. a suo tempo A. GIANNINI, *La Souveraineté des Etats sur l'espace aérien*, in *Dr. aérien*, 1931, 1; V. SCIALOJA, *Dello spazio aereo*, in *Scritti giur.*, V, Roma, 1936, 435; L. M. BENTIVOGLIO, *Esiste un confine dello Stato nello spazio verticale?*, in *Dir. internaz.*, 1970, 204; M. FRAGALI, *L'internazionalismo della navigazione e la sovranità sullo spazio aereo*, in *Dir. aereo*, 1970, 139; E. BACK IMPALLOMENI, *Spazio aereo e spazio extra-atmosferico*, in *Enc. dir.*, XLIII, Milano, 1990, 258. Per un approfondimento anche in considerazione della disciplina dei «voli spaziali» v. *amplius* G. ROMANELLI, *Aspetti giuridici dei voli spaziali e riflessi sulla disciplina della navigazione aerea*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1961, 882; Per una più aggiornata prospettiva in relazione alla sicurezza degli spazi aerei v. per tutti M. M. COMENALE PINTO, *Ustica e la sicurezza dello spazio aereo*, nt. a Corte di Cassazione 9 maggio 2009, n. 10285, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 737. Sul problema della limitazione del diritto di sorvolo delle acque internazionali causato dall'istituzione di zone di sicurezza aerea da parte alcuni Stati costieri v. M. DE JUGLART, *Traité de droit aérien*, I, Paris, 1989, 590; N. MATEESCO MATTE, *De la mer territoriale à l'air «territoriale»*, Paris, 1965, 143.

⁽³²⁾ Cfr. G. RINALDI BACCELLI, *La liberalizzazione del trasporto aereo in Europa*, in *Trasporti*, 41/1987, 153.

sorvolo e quello di atterraggio per scopi non commerciali rappresentano le così dette prime due libertà dell'aria ⁽³³⁾, definite nella prassi come libertà «tecniche» e garantite dall' art. 5 della stessa Convenzione di Chicago 1944 agli aeromobili degli Stati contraenti che non siano impiegati in servizi aerei internazionali registrati, e definite tali in quanto sono relative alla navigazione aerea nei suoi aspetti tecnici, cioè il sorvolo di altri Stati e la sosta nei loro aeroporti per motivi inerenti al volo (rifornimento carburante, riparazioni, e così via), queste libertà, si contrappongono a quelle cosiddette commerciali, tali perché hanno ad oggetto il trasferimento di persone, posta e merci da un Paese ad un altro. Lo stesso art. 5 al par. 1 sancisce che «*Tuttavia, ogni Stato contraente si riserva il diritto di esigere, per ragioni di sicurezza di volo, che gli aeromobili coi quali si vogliono sorvolare regioni inaccessibili o prive d'impianti e servizi idonei di navigazione aerea, seguano la rotta prestabilita o ottengano un'autorizzazione speciale*». Gli articoli 15 e 28, rappresentano un'ulteriore garanzia delle due libertà tecniche, e prevedono che «*ogni aeroporto di uno Stato contraente e aperto al pubblico uso da parte dei propri aeromobili nazionali sarà [...] egualmente aperto alle medesime condizioni agli aeromobili di tutti gli Stati contraenti*» (art. 15 par.1) e che «*ogni Stato contraente, nei limiti del possibile, s'impegna: a) a stabilire, nel proprio territorio, aeroporti, servizi radio, servizi meteorologici ed altre installazioni per la navigazione aerea al fine di facilitare la navigazione aerea internazionale [...]*» (art. 28)

⁽³³⁾ Sul concetto v. *amplius* A. GIANNINI, *Le libertà dell'aria e le convenzioni di Chicago*, in *Riv. dir. nav.*, 1953, I, 143; J. GUILLOT, *Libertés de l'air et droits commerciaux*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1968, 15; T. BALLARINO, S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 67.

Si parla invece di libertà commerciali ⁽³⁴⁾ rispetto al diritto di:

- sbarcare, nel territorio di uno Stato contraente, passeggeri, posta e merci imbarcati sul territorio dello Stato di cui l'aeromobile possiede la nazionalità (cosiddetta terza libertà);

- imbarcare, sul territorio dello Stato contraente, passeggeri, posta e merci destinati al territorio dello Stato di cui l'aeromobile possiede la nazionalità (c.d. quarta libertà);

- imbarcare, sul territorio di uno Stato contraente, passeggeri, posta e merci destinati al territorio di qualsiasi Stato terzo assieme al diritto di sbarcare, sul territorio dello Stato contraente, passeggeri, posta e merci, provenienti dal territorio di qualsiasi Stato terzo (c.d. quinta libertà).

Secondo una tesi diffusa ⁽³⁵⁾, la Convenzione di Chicago ha direttamente riconosciuto agli aeromobili degli Stati contraenti la possibilità di beneficiare delle libertà commerciali in occasione di voli non regolari. Ciò sarebbe conseguenza diretta della disciplina sancita dall'art. 5 comma 2, ai sensi del quale: «*tali aeromobili, se impiegati nel trasporto di passeggeri, di merce o di posta dietro compenso o dietro noleggio*

⁽³⁴⁾ Si è parlato di «ulteriori libertà commerciali», tenendo per l'appunto presente che nella pratica si potrebbero rinvenire tre ulteriori libertà: la sesta, che consisterebbe nel diritto per una compagnia di determinata nazionalità di trasportare persone o cose da un Paese estero ad un altro Paese, sostando nel proprio territorio nazionale; la settima che si configurerebbe come diritto di un vettore, avente determinata nazionalità, di effettuare operazioni commerciali fra i territori di due Stati senza far scalo sul proprio territorio nazionale; infine l'ottava libertà che sarebbe quella di effettuare operazioni di traffico tra due o più punti del territorio di un altro Paese, ovvero il cosiddetto cabotaggio aereo. Si tratta di classificazioni non unilateralmente accettate, delle quali almeno le prime due menzionate si trovano in un rapporto di *genus ad speciem* con la V libertà. Sulle problematiche di classificazione v. S. CACOPARDO, *Quante sono le cinque libertà dell'aria?*, in *Studi in onore di Antonio Ambrosini*, Milano, 1957,185.

⁽³⁵⁾ V. *amplius* G.ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 97;

in servizi aerei internazionali diversi da quelli registrati, potranno anche, a condizione di osservare le disposizioni dell' art. 7, avere il privilegio di imbarcare o sbarcare passeggeri, merce o posta, fermo restando il diritto dello Stato, in cui tale imbarco o sbarco abbia luogo, di porre quelle norme, condizioni o limitazioni che ritenga desiderabili».

Una diversa corrente dottrinale ⁽³⁶⁾, basando le proprie tesi sulla seconda parte del menzionato articolo 7, ritiene che il riconoscimento delle libertà commerciali agli aeromobili stranieri impegnati in voli non di linea sia stato rimesso dalla Convenzione del 1944, alla regolamentazione adottata da ciascun Stato contraente. In effetti sulla base degli accordi bilaterali, nella fase dei c.d. «*predetermination agreement*» era prevista anche una regolamentazione rigida dei voli *charter* ⁽³⁷⁾, mentre per avere un'apertura agli stessi voli ⁽³⁸⁾ si è dovuto attendere l'avvento degli accordi «*open sky*»⁽³⁹⁾.

A tale proposito, va comunque osservato come la maggior parte degli Stati firmatari della Convenzione di Chicago siano stati

⁽³⁶⁾ V. G. SILINGARDI, *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, cit., 19.

⁽³⁷⁾ Per un approfondimento sulla disciplina dei voli *charter* v. *amplius* G. ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, in *Arch. giur.*, 1972, 5. V. anche F. LOUSTAU, *Los vuelos charter: (Problemática jurídica)*, Madrid, 1973, 12; M. GRIGOLI, *Aspetti sistematici del volo «charter»*, in *Dir. Aereo*, 1975, 159; L. M. BENTIVOGLIO, *Disciplina giuridica del volo charter nel quadro di una politica nazionale del trasporto aereo*, in *Trasp.*, 11/1977, 3; V. FRANCESCHELLI, *Voli charter e turismo europeo*, ne *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, cit., 1019; A. CONDE TEJÓN, *El contrato de charter aéreo. Especial atención a la responsabilidad en caso de retrasos y cancelaciones, accidentes, daño a los equipajes y overbooking*, Granada, 2008; ; M. TRAJKOVIC, *La nature du contrat de charter dans le droit aérien*, in *Ann. dir. aeron.*, II, 1970-71, 9.

⁽³⁸⁾ Questi operavano secondo le regole dello Stato a cui appartenevano. In tal proposito si veda S. D. RYNERSON, *Everybody Wants to go to Heaven, but nobody wants to die: The story of the transatlantic common aviation area*, in *Trasp. L. J.* 30/2002, 421, *ivi*, 426.

⁽³⁹⁾ Sul punto v. M. BOI, *Gli accordi di traffico aereo: la nuova frontiera degli open skies*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 65.

indotti, sia dal quadro normativo delineato dalla stessa Convenzione, sia dalle successive posizioni adottate dall'ICAO, a non porre rilevanti restrizioni ai servizi *charter* impiegati in attività inquadrabili tra quelle commerciali ai sensi della normativa internazionale, conformi alle prescrizioni di carattere tecnico regolate dalla legge nazionale ed aventi caratteristiche tali da non poter interferire, sul piano commerciale, con il mercato proprio dei servizi di linea ⁽⁴⁰⁾.

L'Accordo sul trasporto (*Air transport agreement*), concluso a Chicago anch'esso il 17 novembre 1944, prevede, enunciandole con chiarezza ed indicandole con la denominazione poi divenuta classica, le cinque libertà di cui sopra, a differenza dell'Accordo sul transito che prevede lo scambio esclusivamente su base multilaterale delle prime due libertà. Mentre l'Accordo sul transito (*Air transit agreement*) ⁽⁴¹⁾, che estende le due libertà tecniche anche ai servizi regolari, ha avuto una diffusione tendenzialmente corrispondente a quella della Convenzione di Chicago del 1944 ⁽⁴²⁾, l'Accordo sul trasporto, che estende le tre libertà commerciali ai servizi aerei regolari internazionali, è stato ratificato da pochissimi Stati, non raggiungendo così il numero di ratifiche necessarie per l'entrata in vigore.

Ne consegue che la disciplina internazionale attinente ai servizi aerei di linea risulta fondarsi sul principio sancito dall'art. 6 della Convenzione di Chicago, che per lungo tempo ha rappresentato

⁽⁴⁰⁾ A tale proposito v. S. ZUNARELLI- A. PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, cit., 16.

⁽⁴¹⁾ A proposito dell'Accordo sul transito V., tra gli altri, T. BALLARINO - S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, cit., 96

⁽⁴²⁾ Con la rilevante eccezione derivante dalla denuncia del Canada.

l'unica previsione in materia a livello multilaterale. Secondo tale disposizione «nessun servizio aereo internazionale registrato potrà essere esercitato al di sopra o entro il territorio di uno Stato contraente, se non col permesso speciale od altra autorizzazione di tale Stato, e con l'osservanza delle condizioni poste da tale permesso od autorizzazione».

L'esercizio dei servizi aerei «di linea» e «non di linea», nel sistema della Convenzione di Chicago del 1944, incontra poi ulteriori condizionamenti nelle ipotesi individuate all' art. 9 e più precisamente: alla lettera a) «Ogni Stato contraente può, per motivi di necessità militari o di sicurezza pubblica, limitare o proibire uniformemente per gli aeromobili di altri Stati il sorvolo di certe aree del proprio territorio, purché a tale riguardo nessuna distinzione sia fatta fra gli aeromobili dello Stato del cui territorio si tratta, impiegati in servizi aerei internazionali registrati, e gli aeromobili degli altri Stati contraenti similmente impiegati [...]» e alla lettera b) «Ogni Stato contraente si riserva inoltre il diritto, in circostanze eccezionali o durante un periodo di emergenza, oppure nell'interesse della sicurezza pubblica, e con effetto immediato, di limitare o proibire temporaneamente il sorvolo in tutto o in parte del proprio territorio, alle condizioni che tale limitazione e proibizione si applichi senza distinzione di nazionalità agli aeromobili di tutti gli altri Stati».

3. Gli accordi bilaterali.

Va poi osservato, in via incidentale, che il ricorso agli accordi bilaterali che hanno ad oggetto i servizi aerei di linea in quanto strumenti volti a garantire continuità e regolarità allo sviluppo dell'aviazione civile internazionale, è stata conseguenza diretta del fallimento ⁽⁴³⁾ dell'auspicato scambio multilaterale dei diritti di traffico aereo prospettato dalla Convenzione di Chicago del 1944.

Bisogna osservare che, come anticipato, il modello dello scambio fondato sul sistema degli accordi bilaterali, è stato seguito anche dagli Stati membri della allora Comunità europea ⁽⁴⁴⁾, anche per i servizi aerei intracomunitari, fino all'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie.

Va sottolineato che, originariamente, il trasporto aereo, come quello marittimo, era stato tenuto del tutto fuori dall'ambito di applicazione del Trattato di Roma. Le prime aperture sono seguite all'intervento della Corte di giustizia, a partire dalla famosa pronuncia dei «marittimi francesi» ⁽⁴⁵⁾. Con tale decisione, la Corte ebbe a chiarire che a non applicarsi automaticamente ai trasporti

⁽⁴³⁾ In tal senso v. E. TURCO BULGHERINI, *La disciplina giuridica degli accordi aerei bilaterali*, cit., 73; S. ZUNARELLI- A. PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, cit., 18.

⁽⁴⁴⁾ V. a tale proposito M. M. COMENALE PINTO, *Le competenze della Commissione europea e la negoziazione degli accordi bilaterali*, in *Alada en Roma*, Buenos Aires, 2004, 190.

⁽⁴⁵⁾ C. giust. (CE), 4 aprile 1974, c- 167/73, *Commissione c. Francia*, in *Foro it.*, 1974, IV, 201. V. anche il commento di F. MOUSSU, *L'application du traité de Rome au transport maritime à propos de l'arrêt de la Cour des Communautés européennes du 4 avril 1974*, in *Ann. dr. mar. aér.*, 1974, 149.

marittimi ed aerei erano soltanto le specifiche norme sui trasporti, come dettate dal titolo IV dell'originario Trattato di Roma, ma non già i principi generali del medesimo trattato ed in particolare il principio di libera circolazione dei lavoratori sul territorio dell'allora Comunità.

Significativamente nelle pronunzie successive la Corte è dovuta intervenire rispetto ad una regolamentazione rigida del mercato, che veniva ancora più rigidamente interpretata ed applicata a livello di ordinamenti interni ⁽⁴⁶⁾

Il menzionato regolamento (CE) n 2408/92, costituiva, assieme ai regolamenti 2707 e 2409, anch'essi del 23 luglio 1992, e relativi rispettivamente al rilascio delle licenze ai vettori aerei ed alle tariffe aeree per il trasporto di persone e di merci, il «pacchetto» di misure in cui si è sviluppata la terza e più marcata fase della liberalizzazione del trasporto aereo in ambito comunitario, oggi sostituito dal già menzionato Reg. (CE) 1008/2008.

Come conseguenza della liberalizzazione ⁽⁴⁷⁾, che ha portato alla libertà di accesso ai traffici aerei per tutti i vettori comunitari, si è

⁽⁴⁶⁾ Caso «Nouvelles Frontières» (C. giust. 30 aprile 1986 c- 209-2013/84 in *Dir. prat. civ.* 1989,19 e in *Foro it.* 1986/4, 293 e in *Foro pad.* 1986, I, 249) e caso «Ahmed Saeed» (C. giust. 11 aprile 1989 C- 66/86 in *Dir. trasp.*, 1991, 93, con nota di F. TROTTA, *Norme comunitarie e trasporti aerei extracomunitari: il caso Saeed*, ivi, 94, nonché in *Giust. civ.* 1990, I, 1930 con nota di P. MORI, *In tema di accordi su trasporti aerei incompatibili con le norme della C.E.E.*, ivi, 1940).

⁽⁴⁷⁾ Il tema della liberalizzazione del trasporto aereo verrà affrontato nel capitolo successivo. Per ora, per un approfondimento sulla prima fase dell'evoluzione della regolamentazione comunitaria dei servizi di trasporto aereo v. per tutti G. ROMANELLI, *I problemi della disciplina comunitaria dei servizi aerei* (*il memorandum n.2*) in, *I servizi aerei e la CEE*, atti del convegno di Roma del 27 novembre 1985, Roma 1987,3; F. MUNARI, *La liberalizzazione del trasporto aereo*

concretizzato l'abbandono del sistema degli accordi bilaterali tra Paesi membri della Comunità europea. Il sistema degli accordi bilaterali è rimasto comunque in piedi per gli accordi tra gli Stati membri ed i Paesi extraeuropei.

Va ricordato che la Conferenza di Chicago del 1944 ha predisposto un modello di clausole, meglio note come clausole tecnico-amministrative, al fine di rendere uniforme quanto più possibile la regolamentazione contenuta negli accordi bilaterali, che costituiscono lo *Standard Form of Agreement for provisional air routes*⁽⁴⁸⁾.

Nonostante lo *Standard Form of Agreement* abbia introdotto i principi fondamentali in tema di disciplina tecnica ed amministrativa dei servizi aerei internazionali di linea, non ha trovato, invece, una soluzione ai problemi inerenti la regolamentazione della concorrenza, della capacità e delle tariffe. La regolamentazione di questi ultimi problemi si è concretizzata con l'Accordo di Bermuda ⁽⁴⁹⁾, stipulato l'11 febbraio 1946 tra gli Stati Uniti ed il Regno Unito, c.d. Accordo delle «Bermuda I».

nell'Unione europea tra lotta alle discriminazioni e compressione delle competenze statali, in *Dir. un. europ.*, 1999, 207.

⁽⁴⁸⁾ Lo *Standard Form of Agreement*, prevede clausole inerenti, tra l'altro agli artt. 1 e 2 le condizioni necessarie per l'istituzione dei servizi aerei internazionali e le clausole di salvaguardia necessarie per evitare discriminazioni; all'art. 4 il reciproco riconoscimento dei certificati di navigabilità degli aeromobili, dei brevetti e delle licenze del personale; all'art.5 la disciplina applicabile alla partenza, all'arrivo e alla navigazione degli aeromobili all'interno del territorio dei due Stati; all'art.6 l'obbligo che la proprietà sostanziale ed il controllo effettivo delle imprese designate a svolgere servizi aerei da parte degli Stati contraenti appartengano a cittadini dello Stato che ha designato l'impresa stessa; viene inoltre prevista la registrazione dell'Accordo presso l'IC.A.O.. Per un approfondimento in merito v. *amplius* E. TURCO BULGHERINI, *La disciplina giuridica degli accordi aerei bilaterali*, cit.,46.

⁽⁴⁹⁾ Per un approfondimento sulla sua evoluzione v. L. M. BENTIVOGLIO, *Bermuda Revisited: ad una svolta la politica internazionale del trasporto aereo*, in *Trasp.* n. 12, 1977, 79.

Per quanto concerne la disciplina tariffaria, veniva riconosciuta l'Accordo di Bermuda, riconosceva ai vettori aerei il potere di iniziativa nella determinazione delle tariffe con il coinvolgimento della I.A.T.A. (*International Air Transportation Association*)⁽⁵⁰⁾. Il ruolo di tale regolamentazione (adottata da quello che costituisce un vero e proprio cartello) è stato a lungo reso ambiguo dalla partecipazione pubblica nelle compagnie aeree di bandiera; peraltro è stato a lungo oggetto di esenzioni antitrust da parte degli U.S.A. Va comunque osservato che l'entrata in vigore delle tariffe era, secondo la disciplina di questo accordo, comunque subordinata all'approvazione da parte di entrambi i governi interessati⁽⁵¹⁾.

Per quanto concerne invece la capacità, va detto che è garantita un'equa e paritaria facoltà per i vettori dei due Stati, designati ad operare su ciascuna rotta tra i rispettivi territori, senza che vengano posti limiti né alla cadenza dei voli né alla capienza degli aeromobili

⁽⁵⁰⁾ J. W. S. BRANCKER, *IATA and What It Does*, Leyden, 1977; L. S. CLARKE, *IATA: the First 50 Years - What's Past Is Prologue*, in *A.A.S.L.*, 1995, I, 29; P. P. C. HAANAPPEL, *Développements Récents à l'Association du Transport Aérien International (IATA)*, in *A.A.S.L.*, II1996, .396. Sui rapporti fra I.A.T.A. ed I.C.A.O., v. L. S. CLARKE, *IATA and ICAO: the First Fifty Years*, in *AA.S.L.*, 1994, II, 125

⁽⁵¹⁾ «la disciplina degli Accordi delle Bermuda accoglie, in materia tariffaria, una soluzione intermedia tra quella consistente nella diretta determinazione delle tariffe da parte dell' Autorità pubblica e quella opposta della libertà tariffaria, quale risulta dall'equilibrio spontaneo delle forze di mercato. Essa delinea [...] un disegno di politica economica secondo la quale mentre agli operatori appartiene il potere d'iniziativa, all'Autorità pubblica compete quello di programmazione e controllo, in esecuzione di un modello dirigitico emerso in maniera crescente nelle costituzioni dei Paesi occidentali ed accolto da quella italiana», così E. TURCO BULGHERINI, *Gli accordi bilaterali di traffico aereo vigenti in Italia*, Roma, 1981, p. 79. Va osservato come, a livello comunitario, a seguito dell'entrata in vigore del Reg.(CEE) 23 luglio 1992 n. 2409 si è avuta la liberalizzazione delle tariffe aeree «imposte» dai vettori comunitari sulle rotte intracomunitarie e nazionali e non fu, quindi, più necessaria l'approvazione da parte delle autorità amministrative competenti. Le tariffe divennero così conseguenza del libero gioco di mercato v. in tal senso M. BRIGNARDELLO, *Le tariffe aeree*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 407.

utilizzati. A tale proposito viene previsto esclusivamente un sistema di controllo *ex post facto* da parte delle autorità governative dei due Stati.

Gli Annessi alla maggior parte degli Accordi bilaterali prevedono un'apposita procedura volta all'identificazione dei servizi che ogni vettore ha facoltà di istituire e alle relative modalità di attuazione. Come già anticipato, bisogna ricordare che, al fine di verificare la corretta applicazione delle disposizioni di carattere generale contenute nell' Accordo, viene affidato ai Governi il compito di effettuare i controlli sull' attività dei vettori.

Bisogna tenere presente che, a causa dell'assenza di un controllo preventivo delle capacità e delle tariffe, gli Accordi bilaterali ispirati al «modello» di Bermuda, lasciando alle compagnie aeree un ampio margine di iniziativa, che viene esercitata di regola attraverso la delega a favore della I.A.T.A., hanno sì contribuito allo sviluppo del traffico aereo, ma hanno innegabilmente determinato squilibri per quanto concerne la concorrenza anche se bisogna comunque osservare che «*Sulle rotte oggetto dell'accordo, che sono espressamente individuate, i vettori operano in modo tale da non danneggiarsi indebitamente, tenuto conto dei loro rispettivi interessi*» ⁽⁵²⁾.

A causa delle conseguenze della recessione economica «mondiale» degli anni 70 i vettori regolari furono «obbligati» ad aumentare i livelli tariffari, favorendo così il proliferare dei vettori *charter* che si posero, per la prima volta, in forte concorrenza con i voli di linea e anche gli Stati che fino ad allora erano stati tra i più grandi

⁽⁵²⁾ Così S. ZUNARELLI- A. PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, cit., 20.

fautori della liberalizzazione dei servizi aerei, furono obbligati ad assumere posizioni più moderate. Da ciò deriva l'Accordo bilaterale raggiunto a Bermuda tra gli Stati Uniti e la Gran Bretagna il 23 luglio 1977 meglio noto come «Bermuda II»⁽⁵³⁾ che «iniziò una politica di tendenziale sostituzione dello scambio bilaterale dei diritti di traffico charter al tradizionale strumento di riconoscimento unilaterale delle relative libertà commerciali»⁽⁵⁴⁾. Va quindi detto che per quanto attiene alla materia tariffaria si concretizzava, a livello internazionale sempre con l'eccezione dei voli intracomunitari operati da vettori comunitari, un aumento del potere d'intervento delle autorità pubbliche che potevano così partecipare in maniera più diretta ed incisiva al procedimento nel quale si procedeva alla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi aerei.

Va precisato che l'elemento che maggiormente caratterizza l'Accordo di Bermuda II è, senza ombra di dubbio, il rigoroso sistema di predeterminazione delle capacità e delle frequenze come conseguenza diretta dell'abbandono del previgente sistema del «controllo successivo».

Accanto alla *deregulation*, per iniziativa degli Stati Uniti vennero infine a prendere piede, a partire dagli anni '80 del secolo scorso, accordi bilaterali ispirati ad un modello più liberale (c.d. accordi «*Open Sky*»), che tuttavia, nella loro originaria formulazione,

⁽⁵³⁾ Va osservato come l'Accordo venne concluso solo pochi minuti dello scadere del precedente Accordo del 1946. Sull'accordo di Bermuda II v. per tutti G. SILINGARDI, *Attività di controllo aereo e servizi pubblici*, Padova, 1984, 41. Sul Accordo bilaterale tra Stati Uniti e la Gran Bretagna v. J. DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, *Aspect nouveaux du bilatéralisme aérien*, in *A. F. D. I.*, 1982, 914, ivi, 919; L. M. BENTIVOGLIO, *Bermuda Revisited: ad una svolta la politica internazionale del trasporto aereo*, cit., 79.

⁽⁵⁴⁾ Così G. SILINGARDI, *Liberalizzazione del trasporto aereo charter e riflessi sullo sviluppo delle attività turistiche*, in *Riv. giur. circ. traspr.*, 1995, 676.

continuavano a basarsi sul principio di nazionalità delle compagnie aeree che operavano i collegamenti; principio di nazionalità che presupponeva la ricorrenza di un rigido collegamento con lo Stato che le avesse designate, fondato anche sulla capacità di ottenere l'iscrizione nel registro di quest'ultimo, sul presupposto della cittadinanza del soggetto fisico o della nazionalità della persona giuridica titolare del diritto di proprietà.

4. Requisiti di nazionalità, la licenza di esercizio ed il certificato di operatore aereo.

4.1 I requisiti di nazionalità.

La nazionalità dell'aeromobile genera un collegamento tra lo stesso e l'ordinamento giuridico di un determinato Stato, in considerazione del fatto che la libertà della navigazione aerea come anche quella della navigazione marittima non spetta al singolo individuo in quanto tale ma è una prerogativa dello Stato. L'aeromobile vola, infatti, sotto la responsabilità dello Stato di bandiera ⁽⁵⁵⁾. La nazionalità di un aeromobile è attestata dal c.d. certificato d'immatricolazione che nel nostro ordinamento è disciplinato dall'art. 755 cod. nav. Ove si stabilisce che il certificato d'immatricolazione rilasciato dall'E.N.A.C. (Ente Nazionale per

⁽⁵⁵⁾ V. in tal senso S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 124.

l'Aviazione Civile) ⁽⁵⁶⁾ debba contenere «[...] *i contrassegni di individuazione dell'aeromobile, il tipo e le caratteristiche principali, le generalità del proprietario [...]*». L'indicazione delle generalità del proprietario è fondamentale, anche, in considerazione del fatto che l'iscrizione dell'aeromobile nel registro aeronautico nazionale può essere richiesta solo dallo stesso proprietario così come previsto dall'art. 750 cod. nav. Lo stesso art. 755 prevede poi che sul certificato d'immatricolazione vadano annotate «[...] *tutte le variazioni che comportano modificazioni dei dati indicati nel primo comma*».

L'art. 17 della Convenzione di Chicago del 1944, riprendendo quanto stabilito dall'art. 6 della Convenzione di Parigi del 13 ottobre 1919, sancisce che l'acquisizione della nazionalità sia subordinata all'iscrizione dell'aeromobile nei registri dello Stato. La stessa Convenzione prevede, inoltre, che ogni aeromobile impiegato nella navigazione aerea internazionale debba essere provvisto delle marche di nazionalità («*gli aeromobili iscritti nel registro aeronautico nazionale hanno la marca di nazionalità costituita dalla lettera maiuscola I*» art 752 cod. nav.) e d'immatricolazione e, come anticipato, che la stessa nazionalità dell'aeromobile corrisponda a quella dello Stato presso il quale è registrato ⁽⁵⁷⁾. Se da una parte è prevista la possibilità del mutamento della nazionalità, dall'altra è categoricamente esclusa

⁽⁵⁶⁾ Sul ruolo dell'ENAC v. G. MASTRANDREA, *Le competenze delle istituzioni nel nuovo codice, ne Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria*, Milano, 2007, 139, ivi, 142. Sull'organizzazione dello stesso ente v. S. MAGNOSI, *Il nuovo assetto organizzativo dell'ente nazionale per l'aviazione civile*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 313.

⁽⁵⁷⁾ V. *amplius* M. M. COMENALE PINTO, *Substantial Ownership and Control of International Airlines*, cit., 541; F. VILEDA ESCALADA, *Nationality of aircraft: a vision of the future*, in *Air and space law: De lege ferenda - Essays in Honour of Henri A. Wassenbergh*, London, 1992, 71.

dall'art. 18 della stessa Convenzione la registrazione multipla o comunque la doppia nazionalità. Lo stesso principio viene ribadito dal nostro codice della navigazione con l'art. 751 e a suo tempo era stato previsto dalla Convenzione di Parigi del 1919 al suo art. 8. I requisiti di nazionalità necessari, come anticipato, per l'accertamento del legame tra l'aeromobile e lo Stato sono fondamentali, così come previsto dall'art 750 cod. nav., per la registrazione e per il mantenimento dell'iscrizione nel registro aeronautico nazionale che è tenuto presso l'E.N.A.C.

Per quanto concerne i requisiti di nazionalità il codice della navigazione all'art 756 così come introdotto dal d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96, che ha sostituito e aggiornato il previgente art. 751 ⁽⁵⁸⁾, avendo come auspicato ⁽⁵⁹⁾, fatto propri i dettami dell'art. 58 del Trattato CEE (attuale art. 65 TfUe - Trattato per il Funzionamento dell'Unione Europea), sancisce che «rispondono ai requisiti di nazionalità gli aeromobili che appartengono per intero a [...] società costituite e aventi sede in Italia o in un altro Stato membro dell'Unione Europea il cui capitale appartenga in tutto od in parte maggioritaria a cittadini italiani o di un altro Stato membro dell'Unione Europea [...]». È da tenere presente che l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale viene inoltre concessa a quegli aeromobili che vengono impiegati dalle compagnie aeree per operare voli di linea anche se gli stessi non sono di proprietà delle stesse compagnie. Questa deroga è prevista dal secondo comma del già menzionato art. 756 cod. nav. il quale, autorizzando l'iscrizione

⁽⁵⁸⁾ Sul previgente sistema v. in generale D. GAETA, *Le recenti modifiche al codice della navigazione in materia di aviazione civile*, in *Foro it*, 1984, V, 170.

⁽⁵⁹⁾ In tal senso v. D. CIRIELLO, *I requisiti di nazionalità richiesti per l'immatricolazione degli aeromobili*, in *Trasp.*, 45-46/1988, 125.

anche per gli «aeromobili dei quali le società titolari di una licenza di esercizio abbiano l'effettiva disponibilità, ancorché non ne siano proprietarie», può agevolare lo sviluppo del *leasing*⁽⁶⁰⁾ aeronautico.

Al venir meno dei requisiti di nazionalità, come stabilito dall'art. 757 cod. nav. e per i soli casi previsti dall'art 760 cod. nav., segue la cancellazione, da parte dell'E.N.A.C., dello stesso aeromobile dal registro aeronautico nazionale.

4.2 *La licenza di esercizio e il certificato di operatore aereo.*

Bisogna osservare innanzi tutto come la disciplina dell'art. 778 cod. nav., conformemente al Regolamento (CEE) n. 2407/92, ⁽⁶¹⁾ sancisca l'essenzialità tanto del rilascio quanto del mantenimento della licenza di esercizio ⁽⁶²⁾ per l'operatività di un'impresa di

⁽⁶⁰⁾ Sulla disciplina del *leasing* di aeromobile cfr. M. BRIGNARDELLO, *Locazione e leasing*, in *Tratt. resp. contratt. Visintini*, II, Padova, 2009, 1019; D. CIRIELLO, *Considerazioni su alcuni problemi attuali del leasing aeronautico*, in *Trasp.*, 45-46/1988, 117; S. CARDILLO, *Il leasing aeronautico nella disciplina legislativa e nella prassi contrattuale* in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, cit.,293; C. COLETTA, *Il leasing di aeromobile, ne I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII, Torino, 2004, 104. Sul punto cfr. E. FOGLIANI, *Il leasing e la proprietà dell'aeromobile nel codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 1987, 831; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 240.

⁽⁶¹⁾ Come già ricordato bisogna tenere presente che il Reg. (CE) 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, ha abrogato i regolamenti (CEE) 2407/92, 2408/92 e 2409/92.

⁽⁶²⁾ Questa viene definita dal Reg. (CEE) n. 2407/92 all'art. 2 lett. c) come «un'abilitazione rilasciata dallo Stato membro responsabile a un'impresa che consente di effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci, secondo le modalità indicate nell'abilitazione stessa». Sul concetto di esercizio dell'aeromobile v. a suo tempo E. SPASIANO, *Esercizio della nave o dell'aeromobile ed impresa*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 169.

trasporto aereo ⁽⁶³⁾. Va sottolineato come già con il Reg. (CEE) n. 2407/92, «*il Consiglio ha posto le basi per una disciplina uniforme di carattere pubblicistico sull'ammissione di un soggetto comunitario alla professione di vettore aereo*» ⁽⁶⁴⁾

Il menzionato art. 778 cod. nav., conformemente a quest'ultimo principio, prevede, quale requisito per il rilascio della licenza, che l'impresa abbia come sua principale caratterizzazione l'attività di trasporto aereo che dovrà svolgersi «esclusivamente oppure in combinazione con qualsiasi altra attività commerciale che comporti l'esercizio oppure la riparazione o la manutenzione di aeromobili». Viene inoltre previsto, all'art. 4, par. 2 del stesso Reg. (CEE) n. 2407/1992, un requisito di controllo e proprietà necessario per il rilascio della licenza di esercizio ⁽⁶⁵⁾.

Come stabilito dall'art. 11 comma 1 del regolamento, la licenza di esercizio non solo può essere revocata qualora vengano meno i requisiti richiesti dallo stesso regolamento ma può anche essere sottoposta a revisione già un anno dopo il rilascio. Va inoltre sottolineato come, tra i requisiti necessari per il rilascio della licenza d'esercizio, ci sia, inoltre, il certificato di operatore aereo indicato con l'acronimo (COA) che viene definito dal Reg. 2407/92 al suo art. 2 lett. d) ⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶³⁾ V. in tal senso G. CAMARDA, *Le imprese di trasporto aereo nell'ordinamento dei servizi aerei*, in *Dir. Trasp.*, 2007, 8.

⁽⁶⁴⁾ Così S.BUSTI, *La nuova disciplina dei servizi aerei*, cit.,78.

⁽⁶⁵⁾ Così M. M. COMENALE PINTO, *Gli open sky nella prospettiva della Corte di giustizia*, nt. a Corte di Giustizia CE - sentenza del 5 novembre 2002, C-466/98 in *Dir. Turismo*,1, 2003, 60.

⁽⁶⁶⁾ «[...] un documento rilasciato a un'impresa o a un gruppo di imprese dalle autorità competenti degli Stati membri in cui si dichiara che l'operatore ha la capacità professionale e l'organizzazione necessarie ad assicurare l'esercizio dei

SEZIONE II

LA LIBERALIZZAZIONE DEI TRAFFICI AEREI

5. Le tappe dell'evoluzione normativa.

5.1. *La prima fase.*

Partendo dal presupposto che come conseguenze dirette del processo di liberalizzazione del trasporto aereo all'interno dell'attuale Unione europea si è avuto da una parte un sensibile ridimensionamento del ruolo degli «ex monopolisti nazionali», dall'altra la nascita di nuove compagnie aeree, tra le quali le compagnie aeree *low cost*, con conseguenze commerciali ed economiche, che hanno pian piano «stravolto» il mercato, bisogna a questo punto dedicare un approfondimento al processo di liberalizzazione ⁽⁶⁷⁾.

La Commissione CEE nel 1979, prendendo spunto dal processo di liberalizzazione realizzato negli U.S.A. con l'*Airline Deregulation Act* del 1978 ⁽⁶⁸⁾, predispose il primo documento «ufficiale» nel quale

suoi aeromobili per le attività aeronautiche specificate nel documento stesso in condizioni di sicurezza».

⁽⁶⁷⁾ V. in tal senso F. ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Milano, 2008, 11.

⁽⁶⁸⁾ Com'è noto, la *deregulation* statunitense fu ispirata dal pensiero dell'economista, Alfred Khan, che era stato chiamato a presiedere il *Civil Aeronautical Board*: per un'interessante sua valutazione *a posteriori* degli effetti determinati dal nuovo quadro normativo ormai in vigore, v. A. E. KHAN, *Surprises*

venivano definite le linee programmatiche degli interventi che avrebbero dovuto riformare il sistema del trasporto aereo nell'ambito dell'allora Comunità aerea. Tale documento ⁽⁶⁹⁾ noto come «Primo Memorandum» era, un «contributo della Comunità europea allo sviluppo dei servizi di trasporto aereo» ove veniva offerta una prima e generica panoramica sullo *status* dell'industria del trasporto aereo in Europa, ponendo in risalto l'incompatibilità delle prassi commerciali e dei modelli organizzativi del trasporto aereo con le norme *antitrust* sancite dal Trattato di Roma e, conseguentemente auspicava l'adozione di misure correttive volte a riportare il settore al rispetto del Trattato e delle regole sulla concorrenza. La Commissione, sulla scia dei propositi enunciati nel «Primo Memorandum», già nell'anno successivo, presentò una proposta (C-343 del 31.12.1981) sui servizi aerei interregionali, che fu recepita dal Consiglio nel 1983 con la Direttiva (CEE) n. 83/643 del 1983, successivamente modificata dalla Direttiva (CEE) 86/216 del 1986 e dalla Direttiva (CEE) 89/643 del 1989 e, quindi, successivamente abrogata dall'art. 16 del Reg. (CEE) del Consiglio, 2343/90, abrogato a sua volta dal Regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992 che ha subito, come già ricordato, la medesima sorte ad opera del Reg. (CE) 1008/2008 del

of Airline Deregulation, in *Am. Ec. Rev.*, 78/1988, 316. V. anche, in generale: S. E. CREAGER, *Airline Deregulation and Airport Regulation*, in *Yale Law Journ.*, 93/1983, 319; G. DAMIANO, *Considerazioni ex post facto sui trasporti aerei: dagli accordi di Chicago all'iniziativa della deregulation*, in *Dir. aereo*, 1980, 1914; M. ZILICZ, *International air transport law*, Dordrecht/ Boston/London, 1992, 29; B. ADKINS, *Air Transport and EC Competition Law*, London, 1994, 21; M. GÓMEZ PUENTE, *La prestación de servicios de transporte aéreo*, in *Rev. Arag. Admin. Púb.*, 16-2000, 41.

⁽⁶⁹⁾ Doc. COM (75) 311 def., in *Bollettino delle Comunità europee*, Suppl. 5/79.

Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità.

La Commissione, nel marzo del 1982, diede vita ad un programma di interventi più articolati e incisivi con il c.d. «Secondo memorandum» ⁽⁷⁰⁾, ampliando quelli che erano gli obiettivi del *Memorandum* del 1979. Questo secondo *Memorandum* gettò le basi e fu d'impulso per l'adozione, nel dicembre del 1987, da parte del Consiglio CEE del primo Pacchetto di disposizioni legislative per la liberalizzazione del trasporto aereo in Europa ⁽⁷¹⁾.

A partire dalla seconda metà degli anni ottanta, venne avviato un graduale processo di liberalizzazione dei traffici aerei intracomunitari che ha stravolto il precedente assetto ⁽⁷²⁾, che era in effetti caratterizzato da una «incidente e pervasiva forma di intervento dello Stato nel settore» ⁽⁷³⁾. L'evoluzione della normativa comunitaria sui servizi aerei può essere divisa in tre fasi consequenziali sviluppatesi, per l'appunto, nell'arco di un decennio, dal 1987 al 1997, anno nel quale la libera prestazione dei servizi, come si vedrà, è divenuta applicabile anche ai traffici di cabotaggio ⁽⁷⁴⁾.

⁽⁷⁰⁾ Doc. COM (84) 72, in *G.U.C.E.*, n. C-182 del 9.7.1984. Per un approfondimento v. *ex plurimis* G. ROMANELLI, *I problemi di una disciplina comunitaria dei servizi aerei (Il Memorandum n. 2)*, in *Arch. giur.*, 1987, 113. V. anche in lingua inglese B. ADKINS, *Air Transport and EC Competition Law*, cit., 4.

⁽⁷¹⁾ V. in tal senso P. GIRARDI, *Politica dei trasporti aerei*, in *Enc. giur.*, XXIII, Roma, 1996, 2.

⁽⁷²⁾ Anche per ulteriori riferimenti bibliografici, v. F. MUNARI, *La liberalizzazione del trasporto aereo nell'Unione europea tra lotta alle discriminazioni e compressione delle competenze statali*, in *Dir. Un. eur.*, 1999, 207.

⁽⁷³⁾ Così S. ZUNARELLI- A. PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, cit., 23.

⁽⁷⁴⁾ Sul concetto di «cabotaggio» v. a suo tempo per tutti D. SUPINO, *Cabotaggio*, in *Digesto it.*, VI, t. 1, Torino, 1888, 1.

La prima fase del processo di liberalizzazione in questione è relativa a quell'insieme di misure che vennero adottate dalle istituzioni comunitarie nel dicembre del 1987, allo scopo di rendere il sistema dei trasporti aerei comunitari più duttile e competitivo, garantendo una maggiore concorrenza e agevolando quanto più possibile la crescita delle imprese più efficienti.

Nell'ambito di queste misure si deve ricordare il ruolo fondamentale della Direttiva (CEE) del Consiglio del 14 dicembre 1987 n. 601 ⁽⁷⁵⁾ concernente i criteri e le procedure da seguire per l'imposizione delle tariffe aeree relative ai servizi aerei «di linea» relativi a rotte intracomunitarie. Con la Direttiva 601/1987 è stato accolto il principio della distinzione di ruoli tra vettori, che possono proporre le tariffe (tanto individualmente quanto nell'ambito di consultazioni con altri vettori), e autorità aeronautiche dei singoli Stati, a cui è affidata l'approvazione delle stesse tariffe che viene comunque subordinata al rispetto delle condizioni richieste dall'art. 3 ⁽⁷⁶⁾ della stessa Direttiva. Alla luce di quanto sopra, si può sintetizzare il ruolo della Direttiva 601 affermando che la stessa è

⁽⁷⁵⁾ L'importanza della Direttiva viene anche riconosciuta dal Regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci al suo terzo considerando «considerando che la direttiva 87/601/CEE del Consiglio, del 14 dicembre 1987, sulle tariffe per i servizi aerei di linea tra Stati membri e il Regolamento (CEE) n. 2342/90 del Consiglio, del 24 luglio 1990, sulle tariffe dei servizi aerei di linea costituiscono i primi passi verso la realizzazione del mercato interno per quanto riguarda le tariffe aeree per il trasporto di passeggeri».

⁽⁷⁶⁾ «sono in congrua relazione con i costi totali a lungo termine del vettore aereo richiedente e tengono conto di altri fattori rilevanti (quali) [...] le esigenze degli utenti, la necessità di una remunerazione soddisfacente del capitale, la situazione concorrenziale del mercato [...] e la necessità di prevenire qualsiasi dumping. Tuttavia, il fatto che una tariffa aerea proposta sia inferiore a quella proposta da un altro vettore non è ragione sufficiente per giustificare il ritiro dell'approvazione».

volta a consentire alle compagnie «europee» di praticare, a determinate condizioni, delle tariffe «ridotte» o «fortemente ridotte», fissate indipendentemente dai vettori all'interno di così dette «zone di flessibilità»⁽⁷⁷⁾.

L'evoluzione normativa del 1987 si è poi conclusa con l'emanazione dei Regolamenti (CEE) del Consiglio del 14 dicembre 1987 n. 3975 e n. 3976. A tale proposito va osservato come al Regolamento n. 3975⁽⁷⁸⁾ venne affidata la disciplina delle modalità di applicazione delle regole della concorrenza alle imprese di trasporti aerei⁽⁷⁹⁾. In sostanza, vengono previste le norme necessarie per limitare le infrazioni contemplate dagli artt. 85 (attuale art.81) e 86 del Trattato CEE⁽⁸⁰⁾ e la possibilità di ottenere delle esenzioni per le imprese che lo richiedono, mentre con il Regolamento n. 3976 venne attribuito alla Commissione il potere di dichiarare tramite regolamento l'inapplicabilità dell'allora art. 85 par. 1 del Trattato

⁽⁷⁷⁾ Le «zone di flessibilità» sono tre: 1. zona così detta a «tariffa ridotta»; che oscilla tra il 90% e il 65% della tariffa di riferimento intesa come «la normale tariffa aerea praticata da un vettore aereo di terza e quarta libertà sulla rotta in questione»; 2. zona definita a «forte riduzione» che varia tra il 65% e il 45% della tariffa di riferimento; 3. La così detta zona di «extra-flessibilità» per le tariffe che, per mezzo del regime di approvazione bilaterale, possono rientrare nella zona a «forte riduzione» ma che vengono collocate ad un livello più basso del 45%. V. in tal senso F. CARLUCCI, *Trasporto aereo: liberalizzazione comunitaria in una visione di industria "contestabile"*, in *Trasp.*, 50-51-52/1990, 181.

⁽⁷⁸⁾ Tale disciplina è stata poi aggiornata attraverso le disposizioni di carattere procedimentale enunciate nel Reg. CEE n. 4261/88 della Commissione del 16 dicembre 1988

⁽⁷⁹⁾ L'attuale ambito di applicazione investe sia i trasporti intracomunitari che quelli di cabotaggio.

⁽⁸⁰⁾ Se l'art. 85 al suo primo paragrafo stabiliva il divieto di accordi e di qualunque altra pratica che potesse falsare la concorrenza all'interno del mercato comune e compromettere il commercio tra Stati membri; al suo paragrafo terzo prospettava la possibilità di esentare dal divieto gli accordi che arrecassero sostanziali vantaggi anche all'utenza. L'art. 86, invece, vieta lo sfruttamento abusivo, da parte delle imprese, delle situazioni dominanti sul mercato.

istitutivo della CEE ⁽⁸¹⁾ ad alcune categorie di accordi e pratiche stabilite nel settore dei trasporti aerei.

A tale proposito va osservato, in via del tutto incidentale, come la Commissione si sia avvalsa di tale potere esclusivamente con l'adozione del proprio Regolamento (CEE) del 26 luglio 1988, n. 2671/88 relativo all'applicazione dell'art. 85, par. 3 del Trattato a talune categorie di accordi tra imprese, decisioni di associazione fra imprese o pratiche concordate aventi per oggetto, nei servizi aerei di linea, la programmazione in comune ed il coordinamento delle capacità, la ripartizione degli introiti, le consultazioni tariffarie e l'assegnazione di bande orarie ⁽⁸²⁾ negli aeroporti.

⁽⁸¹⁾ Ora art. 81 ex art. 85 Trattato UE.

⁽⁸²⁾ Sulla problematica dell'allocazione delle bande orarie, v. in generale G. SILINGARDI – D. MAFFEO, *Gli slots. Il caso Italia fra esperienza statunitense e comunitaria*, Torino, 1997. Più recentemente (e comunque riferito alla normativa vigente), sia pure in un'ottica di analisi giuseconomica, v. M. COLANGELO, *L'allocazione degli slots. Regole e modelli*, Roma, 2009. La prima disciplina della materia, nell'ottica della liberalizzazione che era stata già realizzata con il menzionato «terzo pacchetto comunitario» del 1992, a livello dell'allora diritto comunitario, venne adottata con il Regolamento (CEE) 95/93 del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, successivamente emendato dal Regolamento (CE) 545/2009 del 18 giugno 2009. Questione di un certo interesse è quella della natura degli slots, unita poi alle questioni relative all'eventuale considerazione degli slots come *asset* di cui l'impresa che ne goda possa disporre. È appena il caso di rilevare come tali questioni possano incidere in maniera non secondaria sulla possibilità di istituire nuovi servizi di trasporto, come può essere il caso di servizi *low cost* che insistano su aeroporti dei quali si ponga il problema della ripartizione delle bande orarie (evidentemente non è il caso degli aeroporti regionali; nondimeno non sono infrequenti i casi di compagnie *low cost* che operino collegamenti che coinvolgano aeroporti coordinati: si pensi, per esempio, ai collegamenti *low cost*, sia nazionali, sull'aeroporto di Roma Fiumicino. Con riferimento alla prima questione, v. F. BIANCA, *Appunti sulla natura giuridica degli slots aeroportuali in , Spunti di studio su: aspetti della normativa comunitaria sui servizi aerei c.d. terzo pacchetto*, a cura di G. Romanelli – L. Tullio, Cagliari, 1999, 139. V. anche, con riferimento alla disciplina vigente ed alle ipotesi di ulteriori modifiche del Regolamento (CEE) 95/93: M. DEIANA, *Slot al location*, in *Gestione del traffico aereo: profili di diritto internazionale, comunitario ed interno*, a cura di M. P. Izzo,

Va ricompresa in questa prima fase del processo di liberalizzazione del trasporto aereo la Decisione (CEE) del Consiglio del 14 dicembre 1987 n. 602 sull'accesso al mercato e sulla ripartizione della capacità (viene a questo proposito prevista una «forcella di elasticità automatica», ideata in base ad un tipo di flessibilità progressiva nel tempo, e che deve essere applicata alla totalità dei collegamenti tra ciascuna «coppia» di Stati), dei servizi aerei di linea, con la quale si è disciplinato l'ingresso di nuove imprese su alcune rotte attraverso il principio innovativo della «multi designazione», sia sui singoli collegamenti sia sul loro insieme.

La Decisione, in sostanza, basandosi su un criterio decrescente, stabilisce la quantità minima di traffico necessario per avere accesso alla multi designazione su singola rotta e liberalizza con la disciplina del suo art. 6 l'accesso ai collegamenti tra aeroporti di prima categoria di uno Stato membro ed aeroporti regionali ⁽⁸³⁾ sia di secondo che di terzo livello ⁽⁸⁴⁾ di un altro Stato comunitario, riconoscendo così il principio della reciprocità.

Milano, 2009, 239; P. P. C. HAANAPPEL, *Airport slots and market access: some basic notions and solutions*, in *Air & Space Law*, 1994, 415

⁽⁸³⁾ J. A. PÉREZ RIVARÉS, *Los aeropuertos regionales y las compañías de bajo coste: el asunto Ryanair/Charleroi y las Directrices de 2005 in Régimen jurídico de las ayudas públicas al transporte aéreo en la Unión Europea*, 2011, 161.

⁽⁸⁴⁾ Per quanto concerne la classificazione degli aeroporti è opportuno ricordare a livello comunitario non si ha un'univoca classificazione. Una prima suddivisione sia riscontrabile nella Decisione 1692/96 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 «sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete trans europea dei trasporti». In questo documento, viene prospettata una classificazione che prevede: aeroporti internazionali, aeroporti comunitari e aeroporti regionali, basandosi sia sul volume del traffico passeggeri sia sulla tipologia di collegamenti offerti. Successivamente il Comitato delle Regioni con l'allegato 1 al parere di prospettiva «Le capacità aeroportuali degli aeroporti regionali» del 2 luglio 2003 suggeriva una suddivisione più ampia rispetto alla precedente basata anch'essa sul volume di traffico e sui collegamenti offerti. Oltre alla

5.2. *I primi passi verso la liberalizzazione.*

Nel 1990 la Commissione emanò il c.d. «secondo pacchetto» della liberalizzazione del trasporto aereo di linea tra aeroporti ubicati in diversi Stati membri con l'introduzione dei Regolamenti (CEE) n. 2342 «*sulle tariffe dei servizi aerei di linea*», n. 2343 ⁽⁸⁵⁾ «*sull'accesso dei vettori aerei alle rotte intracomunitarie di servizio aereo di linea e sulla ripartizione della capacità passeggeri fra vettori aerei nei servizi aerei di linea tra Stati membri*», n. 2344 «*che modifica il regolamento (CEE) n. 3976/87 relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei.*». In questa seconda fase di liberalizzazione si «tentò» di realizzare una più ampia libertà tariffaria, un maggiore ricorso alle regole di concorrenza ed una più ampia apertura ed armonizzazione dei mercati, si tentò palesemente di aumentare la competitività nel trasporto aereo e al contempo di evitare squilibri pregiudizievoli per gli utenti o per i vettori.

suddivisione, il Comitato definiva gli aeroporti regionali come « [...] *molto eterogenei per dimensioni, il che rende difficile elaborare delle prospettive europee comuni per tutto questo gruppo*». Nello stesso documento, il Comitato suggerisce inoltre alla Commissione di adottare una definizione di aeroporto che non sia basata esclusivamente sul volume di traffico, ma che tenga conto « [...] *delle funzioni economiche e territoriali degli aeroporti nelle rispettive aree*». Come si avrà modo di vedere più avanti, la Commissione con la Comunicazione del dicembre 2005 fornirà una ulteriore classificazione degli aeroporti.

⁽⁸⁵⁾ Abrogato, come anticipato, dal Regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992 a sua volta abrogato dal Reg. (CE) 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità.

La disciplina di questo «secondo pacchetto» risulta più ampia rispetto a quella della prima fase di liberalizzazione anche in considerazione delle novità introdotte, come l'eliminazione della riserva di cabotaggio, l'ampliamento della flessibilità nella determinazione delle tariffe, imponendo agli Stati l'obbligo di autorizzare l'ingresso nel mercato di nuove compagnie aeree, pur nel rispetto di determinate condizioni tecniche ed economiche.

Dedicando una breve riflessione al Regolamento(CEE) 24 luglio 1990, n. 2342, va osservato come questo, ribadendo i punti salienti della direttiva 601 del 1987 introduce, inoltre, come anticipato, più ampi margini per una crescente competitività nei processi di composizione delle tariffe aeree garantendo, al contempo, che non si concretizzino in scompensi tali da portare alla determinazione di tariffe svantaggiose per gli utenti o per gli stessi vettori.

5.3. *Il c.d. «terzo pacchetto».*

Conclusa questa breve parentesi sulla seconda fase dell'evoluzione comunitaria, va osservato come i cinque Regolamenti datati 23 luglio 1992 (n. 2407, n. 2408, n. 2409, n. 2410 e n. 2411 «regolamenti sul rilascio delle licenze, sull'accesso al mercato, e sulla regolamentazione delle tariffe») indicati nel loro insieme come «terzo pacchetto» ⁽⁸⁶⁾, siano andati a completare il processo di

⁽⁸⁶⁾ Su questa fase del processo di liberalizzazione v. G. RINALDI BACCELLI, *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo nella Comunità Economica Europea*,

liberalizzazione dei traffici aerei intracomunitari iniziato dal Reg. (CEE) n. 2342/90.

I Regolamenti del «terzo pacchetto», disciplinando non solo il trasporto di linea di passeggeri e bagagli, ma anche quello di merci e quello *charter*, sia che si tratti di voli intracomunitari che di cabotaggio, abbiano un ambito di applicazione più vasto rispetto a quello delle discipline delle precedenti fasi di liberalizzazione.

Il Reg. (CEE) 2408/1992 che ha notevolmente accelerato la realizzazione di un mercato comune aeronautico, attraverso l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi, al suo art. 3 par. 1 ha stabilito che «*lo (gli) Stato(i) membro (i) interessato(i) permette (permettono) ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità*». In considerazione di quanto sopra, a partire dal 1° gennaio 1993, data di entrata in vigore del Regolamento, i traffici aerei intracomunitari vennero liberalizzati e da ciò deriva che i diritti di traffico relativi a voli con rotte intracomunitarie non debbano più essere disciplinati da accordi bilaterali.

Con i regolamenti del «terzo pacchetto», non a caso noti come «la terza fase» si chiude il lungo periodo di elaborazione di una disciplina comunitaria dei servizi aerei, ispirata da principi liberistici nell'accesso al mercato e nella regolamentazione delle relative attività

in *Trasp.*, 60/1993,35; G. SILINGARDI, *Il completamento delle misure di liberalizzazione del trasporto aereo*, in *Riv. giur. circ. trasp.*,1997, 505.

e capace, allo stesso tempo, di stimolare l'aggiornamento radicale degli ordinamenti giuridici dei paesi membri ⁽⁸⁷⁾.

Bisogna ora soffermarsi sull'evoluzione del c.d. «terzo pacchetto» che è avvenuta, come anticipato, con il Reg. (CE) 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità che ha fatto seguito alla proposta di Regolamento del Parlamento e del Consiglio presentata dalla Commissione in data 18 luglio 2006 con il numero COM (2006) 0396 dal titolo «*norme comuni per la prestazione di servizi di trasporto aereo nella Comunità*» e secondo la relazione della stessa Commissione la proposta «[...] finalizzata alla revisione e all'unificazione dei tre regolamenti (CE) n. 2407/92, 2408/92, e 2409/92 in un unico testo».

Lo scopo che si era prefissata la Commissione, con la menzionata relazione, era in particolare un intervento sulle condizioni finanziarie relative al rilascio ed al mantenimento della licenza d'esercizio, campo in cui si manifestarono, nei vari Stati della Comunità, le più nette contrapposizioni sull'applicazione della normativa causando, come riconosciuto dalla stessa Commissione nell'introduzione alla proposta in esame, «distorsioni nella concorrenza».

In tal senso il Regolamento (CE) 1008/08 , nel suo terzo considerando ha recepito interamente il quarto considerando della proposta «*riconoscendo la potenziale correlazione tra la salute finanziaria di un vettore e la sicurezza, è opportuno istituire una vigilanza più rigorosa*

⁽⁸⁷⁾ V. in tal senso G.SILINGARDI, *Liberalizzazione del trasporto aereo charter e riflessi sullo sviluppo delle attività turistiche*, cit., 681.

sulla situazione finanziaria dei vettori aerei» così come al suo sesto considerando ha recepito il settimo della proposta «per ridurre i rischi per i passeggeri è opportuno che ai vettori aerei comunitari che non rispettano le prescrizioni necessarie per conservare una licenza di esercizio valida venga impedito di continuare ad operare. In tali casi, l'autorità competente per il rilascio della licenza dovrà revocare o sospendere la licenza di esercizio. Qualora l'autorità competente ometta di farlo, è opportuno che la Commissione abbia la possibilità di revocare o sospendere la licenza di esercizio al fine di assicurare un' applicazione omogenea della legislazione comunitaria».

In riferimento a quanto sopra, si osserva come il Regolamento (CE) 1008/08 al suo art. 10 par 2, prevede che siano rese pubbliche dalle autorità competenti non solo le procedure per il rilascio delle licenze d'esercizio, come previsto dall'articolo 13 paragrafo 1 del Reg. 2407/92, ma anche quelle per la sospensione e la revoca delle stesse. Un'ulteriore novità che venne avanzata attraverso la proposta della Commissione era contenuta nei primi due paragrafi dell'art.14 *«la Commissione, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 25., paragrafo 2, su richiesta di uno Stato membro, o di propria iniziativa, esamina l'osservanza: delle prescrizioni di cui al presente capo e, se necessario, decide in merito alla sospensione o alla revoca di una licenza d'esercizio».*

A questo proposito, il Regolamento (CE) 1008/08 ha parzialmente accolto le linee dettate dalla proposta infatti al suo art 15 par. 3 recitava *«Qualora la Commissione riscontri, sulla base delle informazioni ottenute ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 2, che la licenza d'esercizio rilasciata a un vettore aereo comunitario non sia conforme ai*

requisiti del presente regolamento, essa trasmette i suoi rilievi all'autorità competente che ha rilasciato la licenza, la quale trasmette le sue osservazioni alla Commissione entro quindici giorni lavorativi. Qualora la Commissione, dopo aver esaminato le osservazioni dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, confermi la non conformità della licenza d'esercizio oppure non abbia ricevuto osservazioni da tale autorità, secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, essa adotta la decisione di chiedere all'autorità competente per il rilascio delle licenze di adottare le misure correttive appropriate o di sospendere o revocare la licenza d'esercizio» e prosegue con l' art. 26 par.2 «Per svolgere le funzioni ad essa attribuite dal presente regolamento, la Commissione può acquisire tutte le informazioni necessarie dagli Stati membri, i quali rendono anche più agevole la fornitura di informazioni da parte di vettori aerei attraverso le autorità competenti che hanno rilasciato la licenza».

Mentre la Commissione con la proposta di regolamento auspicava che il potere di acquisire le opportune informazioni, allo scopo di potere svolgere le proprie funzioni, non fosse più esercitato nei confronti dei soli Stati membri, ma anche direttamente nei confronti degli stessi vettori ai quali la Commissione poteva anche imporre precisi termini per l'adempimento, il Regolamento prevede lo snellimento della procedura non con il contatto Commissione/Vettori ma con il contatto diretto tra la Commissione e le «*autorità competenti che hanno rilasciato la licenza*». In tal senso viene snellito anche il rapporto tra Stati membri e vettori infatti al suo art. 15 par. 2 il Regolamento prevede che «*Gli Stati membri non chiedono ai vettori aerei comunitari di fornire alcun documento o informazione che questi ultimi abbiano già presentato all'autorità competente per il rilascio*

delle licenze, a condizione che le pertinenti informazioni possano essere ottenute dall'autorità competente per il rilascio delle licenze a tempo debito».

Va inoltre osservato come il Regolamento (CE) 1008/08, riprendendo le linee dettate dalla proposta della Commissione, abbia introdotto ulteriori elementi di innovazione relativamente alla facoltà dei vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte intracomunitarie, alla previsione di più incisivi poteri d'intervento da parte della Commissione in materia di oneri di servizio pubblico, e alle modifiche alla procedura di gara d'appalto per questa particolare tipologia di servizi ⁽⁸⁸⁾.

6. Il cielo unico europeo.

L'incremento dei traffici (e così in particolare quello dei voli *low cost*) è condizionato dai colli di bottiglia del sistema).

La Commissione, per arginare le carenze del sistema di gestione del traffico aereo, già analizzata nel Libro bianco «sulla gestione del traffico aereo in Europa» ⁽⁸⁹⁾ in quanto collo di bottiglia intervenne sul tema con la comunicazione al Consiglio e al Parlamento europeo del'1.12.1999 sulla creazione del cielo unico europeo.

⁽⁸⁸⁾ Sul punto v. D. BOCCHESI, *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, cit., 336.

⁽⁸⁹⁾ Libro bianco della Commissione sulla gestione del traffico aereo «Verso uno spazio aereo senza frontiere», Boll. UE 3-1996.

Con questa comunicazione la Commissione metteva in evidenza il già noto problema della congestione del traffico aereo come conseguenza del sempre crescente sviluppo del trasporto aereo in uno spazio «limitato e organizzato»⁽⁹⁰⁾.

La Commissione rilevava come la «*frammentazione creata dalle frontiere nazionali*»⁽⁹¹⁾ la «*difficoltà di ottimizzare l'uso dello spazio aereo da parte dell'utenza civile e militare*» fossero alla base del problema⁽⁹²⁾. Proprio come conseguenza delle difficoltà su riportate, la Commissione nella comunicazione di cui sopra, prospettava la necessità di riorganizzare la gestione del traffico aereo per ottenere la realizzazione di uno spazio europeo unitario, denominato «cielo unico europeo».

Va innanzi tutto osservato come con l'acronimo «Cielo Unico Europeo»⁽⁹³⁾ o «*Single European Sky*» si intende indicare l'insieme dei provvedimenti emanati dal Parlamento e dal Consiglio dell'Unione europea volti «*a promuovere la realizzazione di un sistema di trasporto aereo sicuro, efficace e sostenibile, nell'ambito della più generale politica*

⁽⁹⁰⁾ V. da ultimo M. P. RIZZO, *Il pacchetto di regolamenti comunitari per la realizzazione del "cielo unico europeo"*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, I, Milano, 2006, 407.

⁽⁹¹⁾ «Il sistema europeo di gestione del traffico aereo si suddivide, infatti, in ventisei sottosistemi cui fanno capo cinquantotto centri di controllo di volo», così M. P. RIZZO, *Il pacchetto di regolamenti comunitari per la realizzazione del "cielo unico europeo"*, cit., 408.

⁽⁹²⁾ V. COM (1999) 614 def., 1 ss.

⁽⁹³⁾ Il Cielo Unico Europeo, *Single European Sky* (S .E.S.) è stato introdotto con la *Comunicazione della Commissione e del Consiglio e del Parlamento Europeo «creazione di un cielo unico europeo»*, COM(1999) 614 def. del 1° dicembre 1999.

comune dei trasporti e della libera circolazione di merci, persone e servizi»
(⁹⁴).

Il «pacchetto cielo unico europeo» è comprensivo di un regolamento quadro (⁹⁵) e di tre regolamenti (⁹⁶) di applicazione sulla prestazione di servizi di navigazione aerea, sull'organizzazione e sull'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo, e sull'interoperabilità della rete europea di gestione dei traffici aerei. Va ora osservato come il Reg. (CE) n. 549/2004 abbia prospettato una concezione innovativa di spazio aereo, inteso quale bene comune, da gestire congiuntamente a livello comunitario, a prescindere dall'esistenza di frontiere nazionali, stabilendo inoltre i principi e i criteri di carattere generale necessari per la realizzazione di uno spazio aereo europeo (⁹⁷).

(⁹⁴) Così L. VINCENZI, *L'Unione europea rafforza il cielo unico*, in *Dir. mar.*, 2010, 316. Sul concetto di Cielo Unico europeo cfr. A. ANTONINI, C. SEVERONI, *L'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo*, in estratto da *La gestione del traffico aereo: profili di diritto internazionale, comunitario ed interno*, Milano, 2009, 71; A. XERRI, *Cielo Unico Europeo: riflessioni su un diritto aeronautico europeo*, in *Aa.Vv., Regole e Pratiche della navigazione aerea in Europa: verso un'armonizzazione*, a cura di F. Pellegrino, Milano, 2012, 67.

(⁹⁵) Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 che «stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo».

(⁹⁶) Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 sulla «fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo»; Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 sull'«organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo» (modificato con il precedente dal Regolamento (CE) 1070/2009); Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.

(⁹⁷) V. in tal senso ZUNARELLI- A. PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, cit., 37.

Secondo il modello previsto, l'organizzazione del controllo del traffico aereo non dovrebbe ⁽⁹⁸⁾ essere più organizzata in base ai confini nazionali, ma secondo blocchi funzionali (*Functional Airspace Block* noti con l'acronimo FAB) che garantiscano una gestione integrata degli spazi funzionali all'uso flessibile dello spazio aereo, che si concretizza con la cooperazione fra utenti, ed al coordinamento tra autorità civili e militari. Lo stesso Regolamento, prevede sia la creazione di un Comitato di conciliazione, incaricato di monitorare il rispetto degli interessi di tutte le categorie di «utenti dello spazio aereo», sia l'istituzione di un organo consultivo di settore, composto da rappresentanti delle istituzioni e dell'industria di settore con il compito di supportare la Commissione per quanto concerne gli aspetti tecnici relativi alla realizzazione del «cielo unico europeo».

Per quanto concerne la sicurezza, va detto che al fine di garantirne adeguati *standard*, è stata inoltre prevista l'istituzione di un'autorità nazionale di vigilanza per ciascun Stato membro. Sul punto, il nostro Governo è intervenuto emanando il d.l. 8 settembre 2004, n. 237, «Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile», convertito in legge 9 novembre 2004, n. 265, ai sensi del cui art. 1, comma 1, «l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) ⁽⁹⁹⁾ svolge, in applicazione dell'articolo 4 del Regolamento (CE) n. 549/2004, le funzioni di

⁽⁹⁸⁾ Il condizionale è d'obbligo considerato che il progetto, a causa di alcune «difficoltà» stenta ancora a decollare. V. in tal senso A. XERRI, *Cielo Unico Europeo: riflessioni su un diritto aeronautico europeo*, cit., 75.

⁽⁹⁹⁾ Va sottolineato come ai sensi dell'art. 787, comma 2, cod. nav., l'E.N.A.C. «può imporre ai vettori non muniti di licenza comunitaria prescrizioni tecniche ed amministrative e, nel caso in cui il vettore non soddisfi tali prescrizioni, può vietare l'accesso del vettore medesimo allo spazio aereo nazionale.».

regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea».

Il legislatore comunitario ha inoltre auspicato e prospettato una costante cooperazione tra l'allora Comunità ed Eurocontrol ⁽¹⁰⁰⁾ con lo scopo di creare una normativa comune sulla gestione del traffico aereo, evitando una sovrapposizione di attività.

Va comunque osservato, in via incidentale, come ad oggi, in considerazione dei problemi di attuazione che sta incontrando il progetto «cielo unico europeo», l'adesione dell'Unione europea ad Eurocontrol ⁽¹⁰¹⁾ sia «per ora» il più efficiente sistema cooperazione tra gli Stati.

Bisogna osservare, in via del tutto incidentale come, di recente, in considerazione dei menzionati Regolamenti (CE) n. 449/2004 e 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004, così come modificati dal Regolamento (CE) 1070/2009, la Commissione ha emanato il Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 del 3 maggio 2013 che «istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete» e il Regolamento (UE) n. 391/2013 del 3 maggio 2013 che «istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea».

⁽¹⁰⁰⁾ Per un approfondimento sull'EUROCONTROL *cf.* R. BULIN, *The European Organization for the Safety of Air Navigation - Eurocontrol*, in *Eur. Yearb.*, XXII, 1976, 137; A. S. SPADONI, *Eurocontrol e la funzione unificatrice dello spazio aereo europeo: rafforzamento o svuotamento del principio della sovranità degli Stati?*, in *Riv. dir. pubbl.*, 2001, 259; L. TROVÒ, *Eurocontrol: in assenza di attività economica non scattano le norme sulla concorrenza*, nota a Trib. (CE) 12 dicembre 2006, T-144/04, in *Dir trasp.*, 2008, 149.

Entrambe i regolamenti hanno come scopo quello rafforzare il progetto «cielo unico europeo».

6.1. *Liberalizzazione e voli low cost.*

La liberalizzazione e l'aumento della capacità dello spazio aereo rispetto all'incremento del traffico hanno consentito anche che il fenomeno delle compagnie *low cost* potesse prima radicarsi e poi consolidarsi nei cieli europei, all'inizio con servizi intracomunitari e poi anche, a partire dal 1997, con i servizi di cabotaggio, come si avrà modo di precisare nel prosieguo.

Per quanto concerne l'Europa, è evidente che la liberalizzazione dell'accesso ai traffici, con il superamento di rigidi principi in materia di nazionalità della compagnia aerea e degli aeromobili da essi impiegati (originariamente dettati anche dal codice della navigazione, nel testo originario, sulla scia del criterio c.d. di *substantial ownership*) ⁽¹⁰²⁾ hanno determinato un considerevole cambiamento di rotta rispetto ai principi che avevano governato la materia dei servizi aerei, anche perché hanno consentito il ricorso all'acquisizione di aeromobili in *leasing*, con l'iscrizione in registri anche diversi da quelli dello Stato in cui aveva sede la compagnia aerea.

È appena il caso di puntualizzare che una tale possibilità, che indubbiamente ha favorito le compagnie *low cost*, non è stata retaggio esclusivo di queste ultime, ma ad essa hanno ricorso anche diverse

⁽¹⁰²⁾M. M. COMENALE PINTO, *Substantial Ownership and Control of International Airlines*, cit., 549.

compagnie tradizionali, che peraltro si sono trovati a dover affrontare una nuova concorrenza, in ragione del fenomeno in esame. Incidentalmente, è da ricordare come, nell'ottica di favorire l'accesso al credito a tasso ragionevole di compagnie a cui la garanzia non fosse prestata più (o non fosse mai stata prestata) dallo Stato, si è posto il problema di rafforzare la garanzia dei creditori sui beni strumentali di tale compagnie, acquisiti tramite il credito: in quest'ottica va letto il Protocollo aeronautico della Convenzione Unidroit di Città del Capo sulle garanzie internazionali su beni mobili strumentali del 16 novembre 2001 ⁽¹⁰³⁾. Nella prospettiva descritta, tale nuovo strumento di diritto uniforme ha sovvertito in maniera significativa tutto il precedente regime di garanzie e attuazione del credito in campo aeronautico che, sulla scia della tradizione del diritto marittimo, trovava la sua prima *ratio* nell'assicurare l'effettuazione dei servizi aerei di linea, e comunque individuava nella prontezza alla partenza un limite temporale che non poteva essere valicato, ai fini dell'attuazione dei crediti sull'aeromobile in partenza. Peraltro, fino a questo momento, l'Italia non ha ratificato né la Convenzione-base, né il suo Protocollo «aeronautico».

⁽¹⁰³⁾ B. P. HONNEBLER, *The Cape Town Convention and the aircraft equipment Protocol: protecting the registered secured interests of airline lessees, in Air and space law, 1/2005, 27*

7. Il problema degli aiuti di Stato.

Un altro fattore che può incidere sulle compagnie aeree *low cost* è quello della disciplina della concorrenza e, in particolare, il regime degli aiuti di Stato.

7.1. *La disciplina generale degli aiuti di Stato.*

Prima di analizzare la disciplina degli aiuti di Stato, si pone il problema di inquadrare il concetto, in assenza di una definizione normativa. In effetti, neanche gli attuali artt. 107 - 109 TfUE, ne dettano una esaudente definizione, ma si limitano a dettarne una disciplina.

L'art. 107, comma 1, sancendo che «*salvo deroghe contemplate dal presente Trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati Membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza*» prevede un divieto, sebbene non assoluto, di aiuti di Stato ⁽¹⁰⁴⁾.

⁽¹⁰⁴⁾ Per un approfondimento sulla disciplina degli aiuti di stato cfr. D. GALLO, *Finanziamento dei servizi di interesse economico generale e aiuti di stato nel diritto comunitario*, in *Riv. it. dir. pubbl.*, 2007, 893; C. MALINCONICO, *Aiuti di Stato*, in *Trattato di diritto amministrativo europeo*, parte spec., I, Milano, 2007, 65; M. ORLANDI, *Gli aiuti di Stato nel diritto comunitario*, Napoli, 1995, 227; E. ORRÙ, *Il sostegno finanziario pubblico nel settore dei servizi di trasporto*, in *Il diritto del mercato*, a cura di S. Zunarelli, Padova, 2008, 183; C. POZZI, *I nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato al trasporto aereo*, in *Dir. com. sc. int.* 2007, 549; S. PUGLIESE, *Trasporti e logistica: il nuovo ruolo degli aiuti di Stato nell'Unione europea*, in *Dir. Un. eur.*, 2010, 109; G. CAPUTI, *Servizi pubblici ed aiuti di stato nella giurisprudenza comunitaria. Ad ogni onere corrisponde una contropartita considerevole?*, in *Riv. it. dir. pubbl. com.*, 2004, 823; J. A. PÉREZ RIVARÉS, *Régimen jurídico de las ayudas públicas al transporte aéreo en la Unión Europea*, Barcelona, 2011; F. CASTILLO, C. URRACA, *Ayudas estatales jurisprudencia*

Affinché una «misura» possa rientrare nell'ambito di applicazione dell'art. 107, questa deve avere come conseguenza diretta un vantaggio o comunque un beneficio che non sarebbe altrimenti ottenibile in condizioni normali di mercato.

Là dove l'aiuto di Stato venga «elargito» sotto forma di sovvenzione o di prestito a tasso inferiore a quello di mercato, il beneficio di cui sopra può essere individuato senza problemi, cosa che non è altrettanto facile nei casi di altre forme di intervento, quali le iniezioni di capitale o la partecipazione azionaria da parte dello Stato, la fornitura o la vendita di beni o servizi da parte di Enti pubblici, o l'approvvigionamento di servizi pubblici.

Per gli apporti di capitale, il c.d. «principio dell'investitore privato» ⁽¹⁰⁵⁾ è ormai riconosciuto come un efficace criterio

comunitaria en 2008, in Gaceta Jurídica de la Unión Europea y de la Competencia, núm. 13, sección artículos, enero-febrero 2010, www.laleydigital.es; A. BRANCASI, La tutela della concorrenza mediante il divieto di aiuti di stato, en Dir. pubbl., 2010, 195.

⁽¹⁰⁵⁾ L'origine risiede nell'art. 345 TfUe: «I trattati lasciano del tutto impregiudicato il regime di proprietà esistente negli Stati membri». Una definizione è comunque rintracciabile nella sentenza del Tribunale di primo grado (Ue) del 12 dicembre 2000 T-296/97 al paragrafo 96. Sul concetto cfr.. P. MENGOZZI, *La tendenza del diritto comunitario Testoria evolversi in senso sempre più personalistico e la disciplina generale dei servizi di interesse economico generale*, in *Contratto Impresa Eur.*, 2009, 320; D. DIVERIO, *Gli aiuti di Stato al trasporto aereo e alle banche*, Milano, 2010, 6; M. ORLANDI, *Gli aiuti di Stato nel diritto comunitario*, cit., 407; J. A. RODRÍGUEZ MÍGUEZ, *Mercado, participacion pública en el capital y ayudas estatales: el principio del inversor privado en una economía de mercado*, en *Gaceta Juridica de la Union Europea y de la Competencia*, septiembre/octubre 2002, num. 221, 65-67; J. A. RODRÍGUEZ MÍGUEZ, *Mercado, participacion pública en el capital y ayudas estatales: el principio del inversor privado en una economía de mercado*, en *Gaceta Juridica de la Union Europea y de la Competencia*, septiembre/octubre 2002, num. 221, 65-67; J. A. PÉREZ RIVARÉS, *Régimen jurídico de las ayudas públicas al transporte aéreo en la Unión Europea*, cit., cap. IV. Nella giurisprudenza comunitaria il principio dell'investitore privato è affermato anche da C. Giust. C-482/99 del 16 maggio 2002 (Stardust Marine) Francia/Commissione; C. Giust. C-303/88 del 21 marzo 1991 Repubblica italiana/ Commissione della Comunità europea; Trib. primo grado (Terza Sezione ampliata) Ce del 12 dicembre 2000, Alitalia - Linee aeree italiane SpA contro Commissione delle Comunità

sintomatico per valutare se all'interno di una particolare transazione possa essere incluso un aiuto di Stato. Può presumersi che là dove l'ente pubblico agisca come agirebbe un investitore privato, non si possa parlare di irrogazione di «aiuto».

Bisogna comunque osservare come non si abbia ancora neanche una definizione normativa precisa sia di «vantaggio» che di «beneficio», nozioni che vanno, peraltro ricostruite sulla base della giurisprudenza della Corte di giustizia.

Per quanto concerne il concetto di «vantaggio» si deve quantomeno menzionare la decisione della Corte di giustizia UE sul caso «Altmark» ⁽¹⁰⁶⁾ che ha stabilito che il compenso per l'adempimento degli obblighi del servizio pubblico non costituisce un vantaggio a condizione che si concretizzino le seguenti quattro condizioni:

- gli obblighi del servizio pubblico sono definiti chiaramente;
- il compenso è calcolato in modo obiettivo e trasparente;

europée, causa T-296/97, parafó 96, in *Dir. trasp.*, 2001, 705, con nota de N. DE LUCA, *Ancora sugli aiuti di Stato alle compagnie di bandiera: giudici comunitari smentiscono nuovamente la Commissione*. Comunicazione della Commissione relativa Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CEE e dell'articolo 5 della direttiva della Commissione 80/723/CEE alle imprese pubbliche dell'industria manifatturiera (GU C 307, 13 novembre 1993, 3), punto V.

⁽¹⁰⁶⁾ Per un approfondimento sul caso «Altmark» cfr. E. ZANELLI, *Servizio pubblico e sentenza Altmark: l'anello mancante*, in *Pol. diritto*, 2004, 175; G. MENDOLA, *Trasporto pubblico e aiuti di Stato*, nt. a C. Giust. UE 28 luglio 2003 C-280/00, in *Dir. trasp.*, 2004, 455 *ivi* 472; D. GALLO, *Finanziamento dei servizi di interesse economico generale e aiuto di Stato nel Diritto Comunitario*, en *Riv. it. dir. pubbl.*, 2007, 893; A. ANTONINI, *Gli oneri di pubblico servizio e gli aiuti di Stato nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2000, 1.

- il compenso non supera il costo dell'adempimento dei principali obblighi del servizio pubblico, più un profitto ragionevole;
- il livello del compenso si basa su un'analisi dei costi che avrebbe sostenuto un'impresa tipica, ben avviata, a meno che l'impresa sia scelta con procedura di appalto pubblico.

Il menzionato art. 107 TfU comma 1 è inoltre connesso all'operato dello Stato e alle risorse statali e a tale proposito va osservato come lo Stato ⁽¹⁰⁷⁾ e le sue risorse ⁽¹⁰⁸⁾ non siano requisiti alternati ma cumulativi affinché si possa concretizzare l'ipotesi di aiuto di Stato. In questa linea, la «misura» deve essere composta «dall'azione dello Stato e comportare un trasferimento di fondi» ⁽¹⁰⁹⁾.

Così, una «misura» che comporti una riduzione dei costi per un'impresa ma che non comporti un costo per lo Stato non può essere considerata aiuto di Stato. Perché possa trovare attuazione la disciplina dell'art. 107 TfUe non è rilevante la natura giuridica dell'impresa, ma è fondamentale che quest'ultima abbia un'attività

⁽¹⁰⁷⁾ Lo «Stato» è inteso in maniera generale e comprende gli Enti subnazionali e le agenzie che operano per conto di Enti pubblici. Può inoltre includere gli atti di imprese private nelle quali lo Stato abbia una partecipazione azionaria.

⁽¹⁰⁸⁾ Le «risorse statali» ricomprendono sicuramente i bilanci, derivati dalla tassazione, del Governo centrale e degli enti subnazionali, i fondi che derivano dalla tassazione obbligatoria su cui gli enti pubblici hanno il controllo, gli introiti previsti e le risorse quali il finanziamento derivante dai ricavi delle lotterie. Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, *Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee*, causa C-305/89, paragrafo 13; Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, *Repubblica francese contro Commissione delle Comunità europee*, causa C-482/99, paragrafo 24.

⁽¹⁰⁹⁾ V. in tal senso F. WISHLADE – R. MICHIE, *Il «vaso di Pandora» e l'«oracolo di Delfi»: la politica di coesione europea e il rispetto delle norme sugli aiuti di Stato*, in Riv. giur. Mezzogiorno, 2009, 882; J. A. RODRÍGUEZ MÍGUEZ, *Derecho de la libre competencia comunitario y español*, Navarra, 2009, 424.

economica, là dove si intende per attività economica «qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato» ⁽¹¹⁰⁾.

Va inoltre ricordato che affinché la «misura» possa configurarsi come aiuto di Stato, questa deve essere applicabile ad uno specifico e bene determinato settore dell'economia, attività, area geografica o ad una specifica categoria di imprese.

L'articolo 107 TfUE precisa, inoltre, che la «misura» debba distorcere o minacciare di distorcere la concorrenza anche se, a tale proposito, bisogna ricordare che i giudici comunitari, nella sentenza del 22 febbraio 2006 T-34/02 ⁽¹¹¹⁾, hanno osservato come alla Commissione «non spetta procedere ad un'analisi economica della situazione effettiva del mercato di cui trattasi, della quota di mercato delle imprese beneficiarie degli aiuti, della posizione delle imprese concorrenti e delle correnti di scambi di servizi di cui trattasi tra gli Stati Membri». Ciò significa che non sia così facile escludere che si tratti di aiuto di Stato solo perché non è configurabile la «distorsione».

⁽¹¹⁰⁾V. in tal senso F. WISHLADE – R. MICHIE, *Il «vaso di Pandora» e l'«oracolo di Delfi»: la politica di coesione europea e il rispetto delle norme sugli aiuti di Stato*, cit., 884; M. CARABBA, *Impresa pubblica*, VIII, Torino, 1993, 175; M. CAFAGNO, *Impresa pubblica*, in *Trattato diritto amministrativo europeo*, parte spec., III, Milano, 2007, 1205. Sul concetto di «impresa», v. C. giust. (Sesta Sezione) del 23 aprile 1991, Klaus Höfner e Fritz Elser contro Macrotron GmbH, causa C-41/90, punto 21; Trib. di primo grado (III Sezione) del 12 dicembre 2000, Aéroports de Paris c. Commissione delle Comunità europee, causa T-128/98, punto 107; C. Giust (grande sezione) del 1 luglio 2008, Motosykletistiki Omospondia Ellados NPID (MOTOE) contro Elliniko Dimosio, causa C-49/07, punto 21. Sul concetto attività economica v. C. giust. (Seconda Sezione) del 10 gennaio 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze contro Cassa di Risparmio di Firenze SpA, Fondazione Cassa di Risparmio di San Miniato e Cassa di Risparmio di San Miniato SpA, causa C-222/04, punto 108; C. giust. (grande sezione) del 1 luglio 2008, Motosykletistiki Omospondia Ellados NPID (MOTOE) contro Elliniko Dimosio, cit., punto 22.

⁽¹¹¹⁾ (*Le Levant 001* e altri contro Commissione delle Comunità Europee)

L'influenza di una misura che va ad incidere sugli scambi tra Stati membri è intrinsecamente collegata alla sua capacità di «distorcere la concorrenza» e a tale proposito è utile ricordare come la Commissione, con la propria decisione del 12 novembre 2008 G.U. Ue l. 52 del 25 febbraio 2009, ha stabilito che «la misura incida sugli scambi tra Stati membri poiché riguarda un'impresa la cui attività di trasporto, per sua natura, influisce direttamente sugli scambi e concerne numerosi Stati membri. Inoltre essa falsa o minaccia di falsare la concorrenza all'interno del mercato comune, poiché riguarda una sola impresa che si trova in situazione di concorrenza con le altre compagnie aeree comunitarie nella sua rete europea, in particolare dall'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo il 1° gennaio 1993».

7.2. Gli aiuti «*de minimis*».

La Commissione ha indicato un livello «minimo» di «aiuto» al di sotto del quale non rileva la disciplina dettata dall'art. 107, comma 1: si tratta dei c.d. aiuti «*de minimis*» ⁽¹¹²⁾, ovvero di aiuti di minore rilevanza.

⁽¹¹²⁾ La disciplina degli aiuti «*de minimis*» era originariamente contenuta nel Regolamento (CE) n. 69/2001 della Commissione, relativo all'applicazione degli artt. 87 e 88 TCE agli aiuti d'importanza minore «*de minimis*», in GU.UE I 10 del 13 gennaio 2001 ed ora regolamentato dal Regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, sull'applicazione degli artt. 87 e 88 del Trattato agli aiuti «*de minimis*», G.U.C.E. 379/5 del 28 dicembre 2006. Per un approfondimento sugli aiuti «*de minimis*» v. A. BRANCASI, *La tutela della concorrenza mediante il divieto di aiuti di Stato*, cit., 231; D. DIVERIO, *Gli aiuti di Stato al trasporto aereo e alle banche*, cit., 197.

La Commissione afferma per l'appunto in una sua comunicazione che «se qualsiasi intervento finanziario dello Stato accordato ad un'impresa falsa o può falsare in modo più o meno significativo la concorrenza tra tale impresa e i suoi concorrenti che non ne beneficiano, non tutti gli aiuti hanno un impatto sensibile sugli scambi e sulla concorrenza tra gli Stati membri» ⁽¹¹³⁾.

La ragion d'essere del *de minimis* si fonda sul considerare gli aiuti fino a duecentomila euro (centomila euro per le imprese del comparto «trasporti»), elargiti in un triennio per singola impresa, non rientranti nella disciplina dell'art. 107 TfUE.

Di fondamentale importanza sono la «trasparenza» e l'estrema «flessibilità» dell'aiuto. Non è infatti regolamentato il modo di impiego del *de minimis*. Va comunque osservato come l'aiuto possa essere considerato *de minimis* esclusivamente se risultino soddisfatte tutte le condizioni del Regolamento. Non è sufficiente che l'importo dell'aiuto sia trasparente e al di sotto del limite massimo, è altresì necessario che vengano osservati i requisiti di «monitoraggio» ⁽¹¹⁴⁾.

7.3. *Gli aiuti di Stato alle compagnie aeree.*

La Corte di Giustizia nel 1974 affermando, per la prima volta, come si è già accennato, che i trasporti aerei vengano considerati «[...] *alla stessa guisa degli altri mezzi di trasporto, soggetti ai principi generali*

⁽¹¹³⁾ Comunicazione della Commissione relativa agli aiuti *de minimis* (96/C 68/06) In Gazz. uff. CE, 6 marzo 1996, C-068, 9.

⁽¹¹⁴⁾ Per un approfondimento sul tema si rimanda a F. WISHLADE – R. MICHIE, *Il «vaso di Pandora» e l'«oracolo di Delfi»: la politica di coesione europea e il rispetto delle norme sugli aiuti di Stato*, cit., 893.

del Trattato»⁽¹¹⁵⁾, ha fatto sì che i servizi di trasporto aereo dovessero essere assoggettati anche a tutta quella parte della disciplina dell'all'epoca vigente Trattato CEE, che non era espressamente esclusa, come, invece, era stato previsto per l'allora titolo V del Trattato (CE).

Sulla scia di tale sentenza, la stessa Corte di giustizia, nel 1978⁽¹¹⁶⁾ ha affermato che la disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato alle imprese fosse applicabile anche alle imprese che erogavano servizi di trasporto aereo. Nel 1986 la Corte di Giustizia⁽¹¹⁷⁾, basandosi ancora sulle argomentazioni del precedente del 1974, ha sottolineato, sempre in tema di applicabilità dell'allora diritto comunitario della concorrenza al comparto del trasporto aereo che «*le regole di concorrenza del Trattato, di cui fanno parte le norme relative agli aiuti statali, si applichino al settore dei trasporti indipendentemente dalla realizzazione di una politica comune in tale settore*» e con specifico riferimento ai servizi di trasporto aereo ribadisce come questi siano comunque « [...] soggetti alle norme generali del Trattato, ivi comprese quelle in materia di concorrenza». La richiamata giurisprudenza

⁽¹¹⁵⁾ C. giust (CE), 4 aprile 1974, C- 167/73, *Commissione c. Francia*, in *Racc.*,1978, 1881 nonché in *Cahiers de droit européen*, 1974, 584 con nota di R. JACQUES, *La politique commune des transports et les règles générales du traité*, o in *European Law Review*,1975, 61 con nota di W. DERRICK, *The Freedom Principle in the Transport Sector*.

⁽¹¹⁶⁾ C. giust (CE), 12 ottobre 1978, C-156/77, *Commissione c. Belgio*, in *Foro it.* 1981, IV,29 nonché in *European law review* 1979 , 36 con nota di J. USHER, *The Interrelationship of Articles 173, 177 and 184 EEC*.

⁽¹¹⁷⁾ C. giust (CE), 30 aprile 1986, cause riunite 209-213/84, in *Rass. dir. doganale* 1986, 741 o in *Diritto comunitario e degli scambi internazionali*, 1988 69, con nota di P. PIVA, *Norme antitrust e trasporto aereo nelle Comunità europee*, o in *Revista de Instituciones Europeas*, 1988, 105 con nota di C. I. QUINTANA, *La aplicación de las reglas de la competencia del Tratado de Roma a la fijación de tarifas en los transportes aéreos*, nonché in *Giust. civ.*, 1987 I ,463 con nota di R. GIUFFRIDA, *L'applicabilità delle norme CEE sulla concorrenza alle procedure nazionali di omologazione delle tariffe aeree*.

comunitaria e i già menzionati regolamenti relativi alla liberalizzazione dei servizi del trasporto aereo ⁽¹¹⁸⁾ hanno, in sostanza, affermato l'applicabilità anche al settore del trasporto aereo della normativa relativa alla concorrenza tra imprese e nello specifico avevano riconosciuto l'applicabilità della disciplina degli aiuti di Stato alle imprese.

La Commissione europea nel 1994, sulla base della Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo «sulla valutazione dei regimi di aiuti istituiti a favore dei vettori aerei comunitari» del 1992 e basandosi sulla relazione del *Comité des Sages* del 1994 ⁽¹¹⁹⁾, ha emanato una Comunicazione «sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del Trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione» ⁽¹²⁰⁾. Questo documento ⁽¹²¹⁾, ancora in vigore e aggiornato, come si vedrà, dalla Comunicazione del 2005, rappresenta un punto di riferimento per comprendere quali tipologie di interventi statali nel comparto del trasporto aereo possano essere soggette alla disciplina degli aiuti di Stato.

Va tenuto in considerazione il fatto che l'art. 107 comma 3 lettera c) TfUE (art. 92 CE) prevede la compatibilità, con le norme

⁽¹¹⁸⁾ Ci si riferisce ai «pacchetti» adottati dal Consiglio europeo dal dicembre del 1987 al luglio del 1992. P. GIRARDI, *La terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa: contenuti e problemi applicativi*, in *Dir. trasp.*, 1993, 39; D. BOCCHESI, *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, cit., 307.

⁽¹¹⁹⁾ Sul *Comité des sages* cfr. F. DE CONINCK, *The report of the «Comite des Sages»: the right remedies for the European airlines' woes*, in *ETL*, 1994, 209; P. MALANIK, *The Report of the European 'Comité des Sages'*, in *Air Sp. law.*, 1994, 75.

⁽¹²⁰⁾ Pubblicata sulla Gazzetta ufficiale delle Comunità europee del 10/12/1994.

⁽¹²¹⁾ Per un approfondimento in tal senso v. O. BACCELLI, *Il ruolo delle politiche regionali per lo sviluppo del trasporto aereo in Italia. I casi della Sardegna e della Puglia*, in *Economia dei servizi*, 2008, 69.

della concorrenza dello stesso Trattato di quegli aiuti «[...]destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione, nonché quello delle regioni di cui all'articolo 349, tenuto conto della loro situazione strutturale, economica e sociale». La Commissione può quindi «discrezionalmente» esentare dalla disciplina degli aiuti di Stato alcune tipologie di aiuti statali a condizione che gli stessi siano necessari per il bene comune ⁽¹²²⁾. A tale proposito nella menzionata Comunicazione, al paragrafo 24 si precisa che «L'aiuto deve avere carattere sociale, ossia deve, in linea di principio, coprire soltanto categorie specifiche di passeggeri che viaggiano su una rotta (ad es. bambini, minorati, persone a basso reddito). Tuttavia, qualora si tratti di rotte che attuano un collegamento con regioni sfavorite, principalmente regioni insulari, l'aiuto potrebbe coprire l'intera popolazione della regione in causa». Come si vede, la Commissione ha almeno mostrato una certa sensibilità al problema dell'insularità e della continuità territoriale sulle isole ⁽¹²³⁾; d'altronde,

⁽¹²²⁾ V. in tal senso D. DIVERIO, *Gli aiuti di Stato al trasporto aereo e alle banche*, cit., 6.

⁽¹²³⁾ Per un approfondimento sulla continuità territoriale cfr. ;P. FOIS, *Il principio della "continuità territoriale" nel trasporto aereo e l'ordinamento comunitario*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, atti del Convegno Sassari-Alghero, 15 e 16 ottobre 1999, Torino, 2002, 1; L. MASALA, *Analisi delle forme di intervento pubblico nei traffici aerei di linea*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, cit., 111; M. DEIANA, *Gli oneri di pubblico servizio nel trasporto aereo*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 473; C. DEREATTI, *Trasporto aereo e oneri di pubblico servizio*, in *Trasp.*, 88/2002, 165, ivi, 168; A. MASUTTI, *Gli aiuti di Stato nel settore aereo: Il «caso» Sardegna*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 427, ivi, 432; G. RINALDI BACCELLI, *La mobilità come diritto fondamentale della persona*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, cit., 25; G. SILINGARDI, *Gli oneri del pubblico servizio nel trasporto aereo comunitari*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, cit., 90; S. ZUNARELLI, *Servizi aerei e continuità territoriale*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial*, Padova, 2010, 349; Q. CALDERON, *Servicios aéreos con destinos ultraperiféricos*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial*, cit., 339. Per un approfondimento sulla continuità territoriale nel diritto marittimo v. *amplius* M. M:

assai frequentemente, le isole (e specialmente quelle del Mediterraneo) sono anche uno dei luoghi di destinazione privilegiata del turismo di massa, specialmente in periodo estivo. Ciò fa sì che le stesse destinazioni che durante la maggior parte dell'anno sono difficilmente raggiungibili (e danno così luogo al problema della «continuità territoriale», con collegamenti che, se lasciati totalmente al mercato, sarebbero sporadici, e a tariffe eccessivamente care) in periodo estivo sono meta di collegamenti *charter* ed anche *low cost* estremamente frequenti.

7.4. *Gli aiuti di Stato agli aeroporti.*

La Commissione europea, sulla scia di quanto espresso nella Comunicazione del 1994, ha adottato nello stesso anno alcune decisioni ⁽¹²⁴⁾ che riconoscevano la compatibilità di alcuni interventi statali di sostegno di compagnie aeree con il Trattato CE (art. 87 TCE che corrisponde all'attuale art. 107, paragrafo 3, lett. c), TfUE). Condizione vincolante per la concessione del riconoscimento della

COMENALE PINTO, *Dalla continuità territoriale nel trasporto aereo alla continuità territoriale nel trasporto marittimo*, in *dir.@storia*, 10-2011/2012. V. anche L. MASALA, *Obblighi di servizio pubblico e aiuti di stato nel trasporto marittimo*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, Milano, 2007, 485; A. ANTONINI, *Gli obblighi di servizio pubblico e gli aiuti di stato nel trasporto marittimo*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, a cura di L. Tullio - M. Deiana, Cagliari, 2001, 133, *ivi*, 150; S. CARUSO, *Servizi di trasporto marittimo e principi comunitari*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, *cit.*, 181, *ivi*, 188.

⁽¹²⁴⁾ Si fa riferimento alle Decisioni adottate nei casi *Tap*, *Air France* e *Olympic Airways*.

compatibilità è stato il fatto che gli Stati hanno assicurato il rispetto degli impegni assunti e delle garanzie offerte ⁽¹²⁵⁾.

Va inoltre osservato come, in tale Comunicazione, la Commissione avesse individuato i criteri per valutare l'operazione finanziaria messa in atto dallo Stato a vantaggio di un'azienda aerea, richiamando il già menzionato criterio dell'«investitore privato in un'economia di mercato».

Gli Stati sono soliti intervenire a favore delle compagnie aeree ricorrendo principalmente a tre strategie finanziarie, quali:

- il conferimento di capitale,
- il finanziamento tramite prestiti e
- la concessione di garanzie a copertura dei prestiti contratti.

Secondo il principio dell'«investitore privato», lo Stato non può prescindere dall'ottenere, entro un arco di tempo ragionevole, una ordinaria redditività dei propri investimenti.

Qualora tale obiettivo non venga raggiunto (o non sia raggiungibile, dato il contesto), si presume che l'intervento rappresenti in realtà un aiuto di Stato. Proprio per queste ragioni lo Stato non può intervenire per ripianare situazioni d'indebitamento così profonde tali da non garantire la redditività dello stesso intervento.

Dai principi richiamati discende che l'intervento finanziario dello Stato sia comunque ammissibile, là dove sia rivolto a compagnie aeree che si trovino in una situazione di momentanea

⁽¹²⁵⁾ Per un approfondimento si rimanda a D. DIVERIO, *Gli aiuti di Stato al trasporto aereo e alle banche*, cit., 16.

difficoltà e che comunque siano in grado di tornare economicamente attive così da rendere redditizio lo stesso intervento.

Per quanto concerne i conferimenti di capitale va osservato come questi siano ammessi e quindi non costituiscano aiuto di Stato, là dove all'incremento dei pubblici poteri nell'impresa corrisponda un proporzionale numero di quote detenute e comunque a queste operazioni facciano quantomeno seguito consistenti conferimenti di capitale da parte di imprenditori privati ovvero che questi ultimi conferimenti abbiano una rilevanza economica ⁽¹²⁶⁾.

Per quanto concerne il finanziamento tramite prestiti e la concessione di garanzie a copertura dei prestiti contratti, va osservato che anche in questo caso l'intervento deve essere tale da garantire se non la sua redditività, quantomeno il suo rimborso ⁽¹²⁷⁾.

7.4.1. *Gli aiuti all'avviamento (il caso Charleroi).*

Posto che i servizi aerei *low cost* sono stati chiamati a rivitalizzare aeroporti di minore rilievo, si è discusso degli aiuti di Stato concessi a questi ultimi e della possibilità che si possano riflettere in aiuti di Stato alle compagnie aeree.

⁽¹²⁶⁾ Con riferimento ad alcune specifiche circostanze è stata rilevata non rilevanza economica dell'intervento o comunque è stata rilevata non sussistenza dei principi dell'investitore privato. In tal senso v. Decisione della Commissione 94/662/CE, del 27 luglio 1994, *CDC-Participations*, in *CUCE* L 258, del 6 ottobre 1994, 26; Decisione della Commissione 97/789/CE, del 15 luglio 1997 e relativa alla ricapitalizzazione della compagnia di bandiera Alitalia, in *GUCE* L 322, del 15 novembre 1997, 44. Per una pronuncia opposta v. la Decisione della Commissione 96/278/CE, del 31 gennaio 1996, relativa alla ricapitalizzazione della società Iberia, in *GUCE* L 104, del 27 aprile 1996, 26.

⁽¹²⁷⁾ Per un approfondimento si rimanda a E. ORRÙ, *Il sostegno finanziario pubblico nel settore dei servizi di trasporto*, in *Il diritto del mercato*, cit., 207.

Partendo dal presupposto che la Commissione europea ha riconosciuto l'importanza degli aeroporti regionali per lo sviluppo socio economico della stessa Unione (Libro Bianco, del 12 de settembre 2001 [COM(2001)370]) ⁽¹²⁸⁾, va evidenziata l'importanza degli aiuti di Stato c.d. all'«avviamento»⁽¹²⁹⁾. A partire dagli anni novanta, in relazione allo sviluppo delle compagnie aeree *low cost* si è verificato un sempre più intenso ricorso agli aiuti di Stato che agevolassero, sotto diverse forme, l'avviamento di nuovi collegamenti o l'incremento di servizi già presenti.

Va comunque precisato che, in considerazione del generale divieto dell'erogazione di aiuti Stato previsto dal comma 1 dell'art. 87 TCe (oggi art. 107 del TfUE) , la Commissione, proprio per aiutare lo sviluppo degli aeroporti regionali, ha dovuto creare un'eccezione, sulla base del comma 3, par. c dello stesso art. 107, che consente «*gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse*».

Concretamente, questa particolare fattispecie di incentivi può consistere in regimi di aiuti erogati, di solito dalle società di gestione degli aeroporti ⁽¹³⁰⁾, o comunque dalle autorità pubbliche competenti,

⁽¹²⁸⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, *Il libro bianco sui trasporti: elementi di novità e di continuità della politica dell'Unione europea nel settore dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2002, 463; R. INVERNIZZI – M. A. SANDULLI, *Trasporti aerei e aeroporti*, in *Trattato diritto amministrativo europeo.*, cit, 2043.

⁽¹²⁹⁾ Una decisione fondamentale in tal senso è quella relativa al famoso *leading case* relativo c.d. *Manchester Airport* (Decisione della Commissione del 14 giugno 1999 (SG(99) DI 4235), relativa all'aiuto di Stato NN 109198 – United Kingdom, *Manchester Airport*, in *GUCE* C 65, del 13 marzo 2004,

⁽¹³⁰⁾ Per un approfondimento sulle società di gestione v. *ex plurimis* M. M. COMENALE PINTO – F. MORANDI, *Le gestioni aeroportuali. Problemi attuali e nuove prospettive*, ne *Le gestioni aeroportuali. Privatizzazione del sistema e sicurezza del*

a quei vettori che si siano resi disponibili ad assicurare servizi di trasporto aereo predefiniti ⁽¹³¹⁾. Nella stessa tipologia rientrano anche gli «incentivi» previsti nell'ambito di accordi tra una o più compagnie aeree ed il gestore dell'aeroporto, o gli enti pubblici che hanno quote di partecipazione nello stesso aeroporto.

Le compagnie aeree *low cost*, in quest'ottica, hanno fatto un intenso ricorso ad accordi sia con i gestori aeroportuali, sia con enti territoriali. Su tale tendenza, vanno richiamati almeno due precedenti giurisprudenziali, uno nazionale francese sul caso *Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin v. Brit Air - Ryanair V. Brit Air* ⁽¹³²⁾, ed uno comunitario sul caso *Charleroi c. Ryanair* ⁽¹³³⁾.

Per quanto concerne la pronuncia della *Cour Administrative*, questa era relativa ad un sistema di accordi intercorsi tra fra la compagnia aerea Ryanair e la *Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin*, che prevedeva tanto l'erogazione di contributi versati da quest'ultima a favore della compagnia aerea

trasporto, a cura di M. M. Comenale Pinto - F. Morandi e L. Masala, Milano, 2005, 5. Sull'argomento v. anche M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, Padova, 1984; F. SALERNO, *Le gestioni aeroportuali. Profili pubblicistici e privatistici*, Napoli, 2011.

⁽¹³¹⁾ In questa prima fattispecie gli aiuti vengono concessi su base non discriminatoria e se il regime di incentivi fosse trasparente e adeguatamente pubblicizzato *ex ante*, non si configurerebbe l'aiuto di Stato.

⁽¹³²⁾ *Cour Administrative d'Appel de Nancy*, 18 dicembre 2003, in *Dir. mar.* 2004, 1080, con nota di A. LEGA, *Sugli aiuti finanziari erogati da un ente pubblico economico (Camera di Commercio)*.

⁽¹³³⁾ La vicenda è iniziata con la Decisione della Commissione del 12 febbraio 2004 sui vantaggi concessi dalla regione Vallonia e da Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea Ryanair a seguito del suo insediamento a Charleroi, e pubblicata in *G.U.Ue* n. L 37 del 30 aprile 2004. Per un approfondimento cfr. R. ABEYRATNE, *The Decision in the Ryanair case – the low cost carrier phenomenon*, in *E.T.L.*, 2004, 585; I. FERNANDEZ TORRES, *El caso Charleroi y las directrices de 2005 a examen tras la sentencia del Tpi de 17 de diciembre de 2008: el problema del principio del inversor privado*, in *Estudios de derecho aéreo: aeronave y liberalización*, Madrid, 2009, 375; G. COLANGELO, *Il caso Charleroi*, in *Merc. conc. reg.*, 2004, 413.

come corrispettivo dell'impegno della compagnia aerea di trasportare un numero prefissato di passeggeri, in partenza da o in arrivo agli aeroporti coinvolti, per un periodo di cinque o dieci anni. Era inoltre previsto da parte della *Chambre de Commerce* il pagamento di importi prestabiliti in relazione all'attivazione, in ciascuno degli aeroporti interessati, di nuovi collegamenti giornalieri o all'intensificazione della frequenza dello stesso. In alternativa la *Chambre de Commerce* si impegnava a pagare una somma prestabilita per tutti i collegamenti giornalieri operati, fino ad un massimo di sei. Veniva inoltre garantita dalla stessa, l'erogazione da parte degli enti locali coinvolti di un contributo supplementare per ciascun collegamento giornaliero. Contributo quest'ultimo, che risultava essere superiore a quello erogato dalla *Chambre de Commerce* e che aveva come controprestazione da parte della compagnia aerea *low cost* un'attività di promozione pubblicitaria. Quest'ultima attività, che avveniva principalmente tramite il sito *internet* della stessa compagnia aerea, era relativa alla promozione delle nuove rotte verso gli aeroporti coinvolti negli accordi.

In relazione a questo sistema, il 18 dicembre 2003, la *Cour Administrative d'Appel de Nancy*, stabilì che lo stesso rappresentava un aiuto di Stato. Secondo la *Cour Administrative*, non veniva rispettato il principio del investitore privato. La stessa Corte evidenziava come si potesse riscontrare un eccessivo squilibrio tra le prestazioni che

gravavano sulla Camera di Commercio e quelle a carico della compagnia aerea ⁽¹³⁴⁾.

Con la già ricordata Decisione della Commissione europea n. 2004/393/Ce, relativa al caso *Charleroi c. Ryanair*, si è prospettato un nuovo punto di partenza per quanto concerne la disciplina degli aiuti di Stato. La Commissione, con questa decisione, pose fine all'inchiesta sui finanziamenti concessi dalla regione Vallonia e dal Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea irlandese *low cost* Ryanair, affinché quest'ultima si insediasse ed operasse una serie di «nuovi» collegamenti dall'Aeroporto di Bruxelles/Charleroi.

La Commissione impose la parziale restituzione dei contributi in considerazione del fatto che agli stessi veniva riconosciuta natura di aiuti di Stato. La stessa Commissione, nel medesimo provvedimento, anticipò i primi principi di indirizzo per quanto concerne le sovvenzioni stanziare per la promozione dei servizi di trasporto aereo negli aeroporti regionali. La decisione della Commissione venne impugnata da *Ryanair* dinanzi il Tribunale di primo grado ⁽¹³⁵⁾, al fine di ottenerne l'integrale annullamento. L'impugnazione di *Ryanair* venne accolta dal Tribunale con la celebre sentenza del 17 dicembre 2008 ⁽¹³⁶⁾. Con tale sentenza, è stato ritenuto

⁽¹³⁴⁾ Per un approfondimento v. E. ORRÙ, *Gli aiuti di stato nel settore del trasporto aereo. Inquadramento normativo e giurisprudenziale alla luce dell'acquis communautaire e delle recenti tendenze a livello comunitario*, Bologna, 2010, 179.

⁽¹³⁵⁾ Causa T-196/04.

⁽¹³⁶⁾ Trib. I grado Ce, 17 dicembre 2008, causa T 196/04, con nota di G. RANDO, *Attività economica e principio dell'investitore privato: il Tribunale annulla la decisione della Commissione nel caso Ryanair-Charleroi*, in *Dir. pubbl. eur.*, 1/2009, 900, oppure in *Rev. dr. de la concurrence*, 1/2009, 157, con nota di J. DERENNE, *Principe de l'investisseur privé: Le Tribunal de premiere instance précise les conditions d'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché et sanctionne la Commission pour*

erroneo il punto di vista della Commissione circa l'inapplicabilità al caso concreto del principio dell'«*dell'investitore privato in un'economia di mercato*»⁽¹³⁷⁾.

Il Tribunale di primo grado, contrariamente a quanto era stato ritenuto dalla Commissione, ritenne che la Regione Vallonia avesse operato nell'ambito di un'attività economica, in considerazione del fatto che «*la fissazione dell'importo dei diritti di atterraggio e la garanzia di indennizzo ad essi collegata sono attività direttamente collegabili alla gestione delle infrastrutture aeroportuali, la quale costituisce attività economica*»⁽¹³⁸⁾.

Lo stesso Tribunale di primo grado affermò che il mettere a disposizione delle compagnie aeree le installazioni aeroportuali e la loro gestione, chiedendo come corrispettivo un canone il cui tasso venga liberamente stabilito dalla pubblica autorità, costituiscano attività che «*per loro natura, per la loro finalità e per le regole alle quali sono sottoposte, non si ricollegano all'esercizio di prerogative che costituiscono tipicamente prerogative di pubblico potere*»⁽¹³⁹⁾. Né, secondo

avoir refusé de l'appliquer pour l'analyse de mesures adoptées par la région wallonne en faveur de Ryanair.

⁽¹³⁷⁾ Cfr. D. DIVERIO, *Gli aiuti di Stato al trasporto aereo e alle banche*, cit., 64

⁽¹³⁸⁾ Al punto 88 il Tribunale, a sostegno della propria tesi richiama la sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000, causa T-128/98, *Aéroports de Paris c. Commissione* (tale pronuncia è leggibile attraverso il portale curia.europa.eu. Peraltro, la pronuncia è stata confermata da C. giust. 24 ottobre 2001, in causa C-82/01, in *Dir. trasp.*, 2003, 895, con nota di M. TRANCHIDA, *La qualificabilità dell'ente di gestione aeroportuale come impresa ai fini dell'applicazione delle norme comunitarie a tutela della concorrenza*, ivi, 900, oppure in *Giorn. Dir. amm.*, 2004, 175, con nota di P. CIRIELLI, *Attività economiche e prerogative dei pubblici poteri nella gestione aeroportuale*).

⁽¹³⁹⁾ Al punto 91 della propria sentenza il Tribunale richiama per una contraria prospettiva la sentenza della Corte 19 gennaio 1994 nella causa C-364/92, *SAT Fluggesellschaft*. Tale pronuncia è leggibile in *Dir. trasp.* 1994,937 con nota critica di M. M. COMENALE PINTO, *In margine ad assistenza al e riscossione dei contributi di rotta, tra esercizio di pubblici poteri ed attività di impresa*.

la pronunzia del Tribunale, poteva trarsi un argomento in senso opposto, dal fatto che la Regione fosse proprietaria di infrastrutture aeroportuali installate sul demanio pubblico.

7. 4.2. *La comunicazione del 2005.*

La Commissione europea, sulla scia della decisione sul caso Ryanair, con la Comunicazione del dicembre 2005 ⁽¹⁴⁰⁾ va ad aggiornare ed integrare gli orientamenti del 1994.

Al punto 79 della Comunicazione in questione viene sancito, *inter alia*, che possano essere beneficiari di aiuti esclusivamente quei vettori aerei titolari di una licenza d'esercizio valida, rilasciata da uno Stato membro, ai sensi del già menzionato Regolamento (CEE) n. 2407/92 (ricompreso oggi nel già menzionato Reg. 1008/08), e che «*gli aiuti devono essere versati per rotte che collegano un aeroporto regionale delle categorie C e D con un altro aeroporto dell'Unione regionali, purché tali da produrre un incremento del volume netto dei passeggeri e non corrispondenti a collegamenti ferroviari ad alta velocità*» e che gli stessi

⁽¹⁴⁰⁾ Comunicazione della Commissione sugli orientamenti comunitari relativi al finanziamento degli aeroporti e agli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree che operano su aeroporti regionali, in *G.U.Ue* n. C-312 del 9 dicembre 2005. Per un approfondimento v. M. V. PETIT LAVAL, *Las ayudas publicas a las compañías aéreas de bajo coste: una cuestión de actualidad*, in *Riv. dir. nav.*, 2012,69; I. FERNÁNDEZ TORRES, *El caso charleroi y las directrices de 2005 a examen tras la sentencia del tpi de 17 de diciembre de 2008: el problema del principio del inversor privado*, in *Estudios de derecho aéreo*, Madrid, 2009, 375; C. POZZI, *I nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato al trasporto aereo*, cit., 549; P. FRÜHLING, *The New European Commission's Guidelines*, in *Air Law*, 2006, 98; F. CASOLARI, *Definiti gli orientamenti comunitari sugli interventi statali a favore degli aeroporti e delle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali*, in *Dir. tur.*, 2006, 170.

«[...] riguardano esclusivamente l'attivazione di nuove rotte o di nuove frequenze». Da quanto sopra, si evince come la Commissione abbia voluto sottolineare l'importanza non solo della copertura di nuove rotte ma anche dell'incremento della frequenza.

La stessa Comunicazione del 2005 prevede quattro tipologie di aeroporti:

- la A, che è rappresentata dai «grandi aeroporti comunitari» e che comprende gli scali con un traffico annuo di dieci milioni di passeggeri;
- la B, costituita dagli «aeroporti nazionali», con un volume di passeggeri fra i cinque ed i dieci milioni per anno;
- la C, con i «grandi aeroporti regionali», con traffico annuo di passeggeri che oscilla tra uno e cinque milioni; e
- la D, che include i «piccoli aeroporti regionali», aventi un traffico annuo di passeggeri inferiore al milione.

Si può affermare, in considerazione di ciò, come la classificazione sia basata non tanto su criteri geografici, ma sul volume di traffico annuo di passeggeri.

Affinché l'aiuto abbia un effetto incentivante per lo sviluppo di un'attività di trasporto redditizia, lo stesso punto 79 precisa, inoltre, che esso debba essere corrisposto in maniera decrescente, in modo da produrre un effetto incentivante, e che abbia una durata massima di tre anni.

La stessa Comunicazione del 2005 prevede, inoltre, limitazioni per quanto concerne l'importo dei finanziamenti: questi non possono superare:

- annualmente, il cinquanta per cento delle spese ammissibili ⁽¹⁴¹⁾, e
- una media del trenta per cento sempre delle spese ammissibili per l'intera durata dell'aiuto.

A tale proposito, la stessa Comunicazione prevede inoltre, sempre al suo punto 79, un'eccezione per le Regioni svantaggiate, «*ossia le regioni ultraperiferiche, le regioni di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato e le regioni a bassa densità di popolazione*», con la previsione di un aumento sia della durata sia dell'importo degli aiuti.

Per quanto concerne la durata è, infatti prevista per le suddette Regioni svantaggiate, una durata massima di cinque anni, mentre, per esse, l'importo dell'aiuto non può superare:

- annualmente, il cinquanta per cento dell'importo delle spese ammissibili dell'anno considerato e,
- per l'intera durata dell'aiuto, una media del quaranta per cento delle spese ammissibili.

7.5. *Il problema delle tariffe aeroportuali.*

Indubbiamente una dei fattori che incide sull'istituzione di nuovi servizi aereo e, in particolare, di servizi *low cost*, è quello delle tariffe aeroportuali. Il discorso va inquadrato, in genere, nel quadro della tendenza, ormai consolidata nel mondo aeronautico, ad affermare, in generale, rispetto alle infrastrutture, il principio c.d. dello «*user pay*», che può essere fatto risalire ad una conferenza

⁽¹⁴¹⁾ Per spese ammissibili vanno intesi costi di avviamento aggiuntivi causati dall'apertura del nuovo collegamento o della nuova frequenza e che, quindi, non dovranno più essere sostenuti al raggiungimento del ritmo ordinario.

appositamente convocata dall'ICAO nella seconda metà degli anni sessanta del secolo scorso ⁽¹⁴²⁾.

Il principio in questione va però correttamente applicato, senza trasformarsi in fattore di distorsione del mercato, attraverso discriminazioni tariffarie o comunque sulle modalità di riscossione delle tariffe. Di tali questioni ha avuto a suo tempo modo di occuparsi ampiamente la giurisprudenza della Corte di giustizia, a partire dalla nota (e già menzionata) vicenda degli Aeroporti di Parigi, in cui si era configurato un vero e proprio abuso di posizione dominante del gestore, escludendo la rilevanza, a tal fine, della sua natura pubblicistica ⁽¹⁴³⁾.

La materia, oggi, a livello diritto dell'Unione europea, è disciplinata dalla Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 «concernente i diritti aeroportuali», attraverso la quale si è voluto dettare delle regole di trasparenza per quanto concerne le tariffe aeroportuali ⁽¹⁴⁴⁾.

⁽¹⁴²⁾ Si tratta della «*Conference on Airports and Route Air Navigation Facilities*» del 1967. V. *amplius* G. RINALDI BACCELLI, *La collaboration internationale en matière aeroportuaire*, Montréal - Paris, 1979, 59.

⁽¹⁴³⁾ C. giust. 24 ottobre 2002, in causa C-82/01, cit., che ha confermato sulla questione Trib. I ist., 12 dicembre 2000, in causa T-128/98. È peraltro da sottolineare come, sugli stessi presupposti, sia stata a suo tempo ritenuta illegittima la differenziazione tariffaria basata sulla distanza della tratta in cui è impiegato l'aeromobile: C. giust. 6 febbraio 2003, in causa C-92/01, in *Dir. tur.*, 2003, 258 ss. con nota di M. BRIGNARDELLO, *Tasse aeroportuali e violazione dei principi comunitari*.

⁽¹⁴⁴⁾ V. in generale M. M. COMENALE PINTO, Il problema del finanziamento degli aeroporti nella prospettiva europea, in *Alada en Cabo Verde XXXVI Jornadas Latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial*, a cura di M. O. Folchi, Buenos Aires, 2013, 100, ivi, 109; A. FRANCHI, L. PICCIANO, *La direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali: verso l'armonizzazione delle politiche di finanziamento dell'industria aeroportuale europea*, in *Contr. impr. eur.*, 2010, 390. Sul precedente regime delle tariffe aeroportuali v. *ex plurimis*. E. TURCO BULGHERINI, *Nuovi orientamenti giurisprudenziali relativi al regime giuridico delle tariffe aeroportuali*, in *Trasp.*, 38/1986, 79.

Tuttavia, la Direttiva ha voluto anche prendere favorevolmente in considerazione la realtà e le problematiche dei traffici *low cost*, in relazione all'impiego degli aeroporti.

Già nel preambolo, si rinviene un richiamo ai contributi per incoraggiamento dell'istituzione di nuove linee aeree, con una serie di indicazioni che sembrano privilegiare il *modus operandi* delle compagnie *low cost*. Infatti, per il considerando n. 7 «*Gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario*».

Per quanto concerne la soglia minima di applicazione, inizialmente la proposta della Commissione prevedeva ad un volume di traffico annuo al milione di movimenti di passeggeri o alle 25.000 tonnellate di merci. Questa prima linea venne fortemente contestata dalla *ELFAA* (European Low Fares Airline Association), che lamentava che, sulla base di una previsione così formulata, numerosi aeroporti regionali sarebbero stati sottoposti alla sua disciplina, con perniciose conseguenze sul loro sviluppo.

La linea espressa dall'associazione esponenziale delle compagnie aeree *low cost* venne seguita dal legislatore comunitario: infatti, nel testo effettivamente adottato, la Direttiva si applica a tutti gli aeroporti che superano la soglia dei cinque milioni di passeggeri annui. Un'eccezione è comunque rappresentata dalla possibilità di applicare la disciplina anche ad un aeroporto con un minor movimento di passeggeri, a condizione che questo sia comunque «il

maggior traffico in uno Stato in cui nessun altro aeroporto varchi quella soglia»⁽¹⁴⁵⁾.

Un'altra apertura allo sviluppo delle compagnie aeree *low cost* è anticipato dal considerando n. 15, secondo il quale «I gestori aeroportuali dovrebbero poter applicare diritti aeroportuali corrispondenti alle infrastrutture e/o al livello dei servizi messi a disposizione, in quanto i vettori aerei hanno un interesse legittimo a esigere da un gestore aeroportuale servizi commisurati al rapporto prezzo/qualità. È opportuno tuttavia che l'accesso ad un livello differenziato di infrastrutture o servizi sia aperto a tutti i vettori aerei che desiderino ricorrervi su base non discriminatoria. Quando la domanda supera l'offerta, l'accesso dovrebbe essere determinato in base a criteri obiettivi e non discriminatori la cui definizione incombe al gestore aeroportuale. Le eventuali differenziazioni dei diritti aeroportuali dovrebbero essere trasparenti, oggettive e basate su criteri chiari».

È nell'ottica chiarita dal considerando sopra riportato che va letta la previsione della necessità di un'offerta modulare dei servizi e degli spazi in ambito aeroportuale, di cui all'art. 10 della stessa Direttiva: «Gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'estensione di particolari servizi,

⁽¹⁴⁵⁾ Anche questa soluzione ha così incontrato qualche opposizione, in particolare da parte del Granducato del Lussemburgo, che, rispetto all'inclusione del proprio aeroporto, quale aeroporto di maggior traffico dello Stato, nell'ambito di applicazione della disciplina, lamentava la violazione dei principi di parità di trattamento, di proporzionalità e di sussidiarietà. La relativa questione, proposta davanti alla Corte di giustizia, non ha trovato accoglimento: cfr. C. giust., 12 maggio 2011, in causa C-176/09, con nota di M. E. NURCHI, *L'ambito di applicazione della dir. 2009/12/CE sui diritti aeroportuali: compatibilità con il principio comunitario di parità di trattamento*, in *Dir. trasp.*, 2012, 151. V. anche, in generale, M. M. COMENALE PINTO, *Il problema del finanziamento degli aeroporti nella prospettiva europea*, cit., 110.

terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato. L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi e dei relativi costi o di qualsiasi altra motivazione oggettiva e trasparente. Fatto salvo l'articolo 3, i gestori aeroportuali restano liberi di fissare tali diritti aeroportuali differenziati».

CAPITOLO II

LE COMPAGNIE AEREE LOW COST

SOMMARIO: 1. L'avvento delle compagnie aeree *low cost* negli U.S.A.. – 2. L'avvento delle compagnie aeree *low cost* in Europa. – 3. Il Problema dell'autoproduzione dei servizi di handling e il problema della responsabilità del gestore. – 3.1 *La liberalizzazione dei servizi di handling* – 3.2 *Responsabilità del gestore sulla mancata o errata espletazione dei servizi di handling*. – 3.3 *La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco* – 4. *L'avvento dei sistemi di prenotazione elettronica e la rilevanza del ruolo delle agenzie di viaggio*. – 5. Alcune considerazioni in tema di bagaglio. – 5.1. Brevi cenni in tema di responsabilità del vettore per il trasporto del bagaglio.

1. *L'avvento delle compagnie aeree low cost negli U.S.A.*

Se l'Europa, come si vedrà, ha dovuto attendere gli anni novanta perché iniziassero ad operare sul proprio territorio compagnie aeree *low cost* (*low cost carriers*), negli Stati Uniti si è registrato un tentativo pionieristico già nel 1949 con la *Pacific Southwest Airlines* (che garantiva voli a basso costo collegando San Diego con Los Angeles e San Francisco), anche se la prima esperienza significativa è stata quella iniziata dalla compagnia *Southwest Airlines* nel 1971 ⁽²⁷⁹⁾.

⁽²⁷⁹⁾ V. in generale D. BOCCHESI, *L'accesso dei vettori aerei low cost al mercato del trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2012, 401. V. anche C. PIGA - M. POLO, *Il giro del mondo in 80 euro*, in *Mercato, concorrenza, regole*, 2003, 281.

Quest'ultima compagnia come, si può evincere dalla data sopra indicata, riuscì ad operare nel mercato anche prima del già menzionato processo di liberalizzazione realizzato negli U.S.A. con l'*Airline Deregulation Act* del 1978. La *Southwest Airlines* riuscì nella non facile impresa di imporre un nuovo modello di impresa, che si basava sul contenere al massimo i costi «operativi e gestionali» (destinati ad essere trasferiti sull'utente finale), riuscendo così a offrire sul mercato tariffe più contenute rispetto a quelle offerte dalle compagnie aeree tradizionali.

Si riusciva a limitare i costi fornendo sia un servizio di trasporto c.d. *no-frills* ⁽²⁸⁰⁾, sia attraverso un impiego intensivo degli aeromobili. Un importante contributo in tal senso veniva anche da una flessibile e semplice struttura organizzativa.

Come si avrà modo di vedere nei paragrafi che seguono, l'abbattimento dei costi e l'aumento dei ricavi è stato inoltre conseguenza diretta di alcune scelte operative, quali l'uso solo di aeroporti secondari, ma comunque vicini ai centri urbani, l'impiego di aeromobili nuovi e di un unico modello, il far volare quanto più possibile gli aeromobili riducendo i tempi di *turn around* degli stessi, il ricorso ad un innovativo sistema di vendita dei biglietti basato sulla possibilità di acquistare i biglietti, prescindendo dal ricorso alla rete delle agenzie di viaggio.

⁽²⁸⁰⁾ Venivano eliminati tutti quei servizi ritenuti non necessari o comunque venivano offerti a pagamento. V. in tal senso L. ORSINI, *Volare low cost*, Milano, 2008, 55.

Il fenomeno delle compagnie *low cost* assunse proporzioni tali che le compagnie tradizionali, che non potevano agevolmente cambiare la loro struttura mastodontica, corsero ai ripari, non solo con la riduzione delle proprie tariffe, ma anche attraverso la creazione di «compagnie collegate». caratterizzate dall'essere più snelle così da poter essere maggiormente competitive.

2. L'avvento delle compagnie aeree low cost in Europa.

Come anticipato, in Europa le prime compagnie aeree *low cost*, sulla scia del boom avvenuto negli U.S.A., fecero capolino solo nei primi anni novanta.

La Commissione europea, con la già menzionata Comunicazione del 2005, ha individuato l'affermazione delle compagnie aeree *low cost*, congiuntamente alle politiche degli aeroporti che hanno cercato sempre più di attirare verso di sé nuovi collegamenti aerei ⁽²⁸¹⁾, come uno degli elementi caratterizzanti del comparto del trasporto aereo comunitario degli ultimi decenni.

Lo sviluppo di queste particolari compagnie aeree ⁽²⁸²⁾ è una conseguenza diretta del processo di liberalizzazione che, come si è

⁽²⁸¹⁾ Per un approfondimento v. S. ZUNARELLI – M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit.,18.

⁽²⁸²⁾ Bisogna comunque precisare che a livello Comunitario, da un punto di vista strettamente giuridico amministrativo le compagnie aeree *low cost* non

anticipato, ha investito l'Unione europea già a partire dagli anni ottanta, aprendo il mercato alla concorrenza e permettendo a «nuovi» vettori di accedere a rotte intracomunitarie e determinare liberamente la propria strategia ⁽²⁸³⁾.

Si è già avuto modo di accennare, peraltro, come fra i fattori di successo dello sviluppo delle compagnie aeree *low cost* vada individuata anche la possibilità di impiegare aeromobili in *leasing*.

Queste compagnie, sulla base dell'esperienza statunitense, si caratterizzano per operare voli di linea *point to point* ⁽²⁸⁴⁾, cercando di limitare il più possibile i costi e massimizzare i profitti. Come anticipato vengono così eliminati i servizi aggiuntivi non necessari o comunque questi ultimi vengono offerti opzionalmente, dietro pagamento di un corrispettivo *ad hoc*.

Tali compagnie agiscono sfruttando quanto più possibile la propria capacità operativa. Tra le scelte aziendali operative maggiormente caratterizzanti ⁽²⁸⁵⁾ si può certamente ricordare

differiscono dalle compagnie aeree tradizionali. Il vettore *low cost* deve, ad esempio, essere in possesso sia del C.O.A. sia della licenza di esercizio [*supra* Cap. I §4.2.]

⁽²⁸³⁾ V. in tal senso F. ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, cit. ,19.

⁽²⁸⁴⁾ Le compagnie aeree tradizionali sono invece solite operare facendo convergere le diverse rotte su un unico *hub*, preferibilmente nazionale, che agisce da centro di smistamento di tutto il traffico. Il sistema operato dalle compagnie aeree di linea è anche detto a rete (*hub and spoke*). Sul punto v. F. DOMANICO, *Il trasporto aereo passeggeri in Europa: Contestable Theory, Core Theory o semplicemente Low Cost Carriers?*, in *Riv. it. pol. pubbl.*, 2006, 40.

⁽²⁸⁵⁾ V. in tal senso M. DEIANA, *Problematiche giuridiche del trasporto aereo low cost*, in *Dir. trasp.*, 2010,674.

l'impiego di un solo modello di aeromobile ⁽²⁸⁶⁾, l'utilizzazione più intensa della flotta ⁽²⁸⁷⁾, la non gratuità del servizio di trasporto del bagaglio «consegnato» ⁽²⁸⁸⁾, la non gratuità del servizio di *catering* ⁽²⁸⁹⁾, la variabilità delle tariffe (secondo un criterio non ben definito e costante che tende a variare sostanzialmente in funzione della domanda), la previsione di sovrapprezzi per la scelta del posto e/o

⁽²⁸⁶⁾ Con questo sistema una data compagnia potrebbe risparmiare (e quindi avere maggiori guadagni) sotto vari profili, innanzi tutto l'impiego di un solo modello di aeromobile consente al vettore di poter fruire di uno sconto maggiore da parte della casa produttrice; consente poi di avere un magazzino ricambi più ridotto e quindi un capitale immobilizzato inferiore. In tal senso v. N. CARNIMEO, *La tutela del passeggero nell'era dei vettori low cost*, Bari, 2012, 15.

⁽²⁸⁷⁾ Viene ridotto come nel caso delle compagnie statunitensi il tempo di *turn around* degli aeromobili. Se un aereo di una compagnia aerea di linea vola in media 8-10 ore, un aereo di una compagnia *low cost* vola per 10-12 ore. Va inoltre ricordato lo sfruttamento massimo dei posti a sedere senza distinzione di classe.

⁽²⁸⁸⁾ Le compagnie aeree *low cost* impongono dei contratti di trasporto aereo nei quali è previsto il trasporto di un solo bagaglio a mano sul quale comunque, le compagnie sono molto rigide, con la l'imposizione di specifiche che se non rispettate comportano (ove il passeggero decida comunque di imbarcare il bagaglio) l'imbarco del bagaglio in stiva con i costi che ne conseguono. Se il passeggero, invece, decidesse *ab origine* di imbarcare in stiva uno o più bagagli dovrà pagare un sovrapprezzo che verrà incluso nel prezzo finale del biglietto. Per un approfondimento sulla disciplina del trasporto del bagaglio v. *amplius* E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 640. V. anche S. VERNIZZI, *La perdita del bagaglio: responsabilità del vettore e della società di gestione dei servizi aeroportuali*, ne *I diritti del consumatore e la nuova class action in I diritti del consumatore e la nuova class action*, a cura di P. G. Demarchi, Bologna, 2010, 203. Il tema verrà comunque affrontato nei paragrafi successivi.

⁽²⁸⁹⁾ Sulla definizione di *catering* v. G. PETRILLO, *Catering*, in *Dig. comm.*, III, Torino, 1988, 60. Per un approfondimento sulla disciplina del *catering* aeronautico si rimanda a M. M. COMENALE PINTO, *Il catering aeronautico*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, atti del convegno di Modena, 31 marzo e 1 aprile 1995, a cura di G. Silingardi, A. Antonini e F. Morandi, Milano, 1996, 283 ; A. MARINO, *Il catering*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 433; G. BENELLI, *I contratti della ristorazione*, in *Manuale di diritto del turismo*, Torino, 2010, 255, *ivi*, 262; G. TELLARINI, *Il contratto di catering aeronautico*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 743.

per la priorità dell'imbarco, la possibilità di acquistare i biglietti esclusivamente attraverso il sito internet della compagnia, l'ampliamento delle mansioni non solo di *hostess* e *stewards* ma di tutto il personale ⁽²⁹⁰⁾, la corresponsione agli stessi di parte dello stipendio su base provvisoria relativamente ai beni o servizi venduti a bordo o a terra. Si è persino ventilata, ma fino a questo momento non attuata, la possibilità di tariffare l'utilizzazione dei servizi igienici; analogamente non ha avuto seguito la prospettazione di una sistemazione dei passeggeri in piedi, sia pur sorretti, che avrebbe consentito un maggior fattore di carico ⁽²⁹¹⁾.

Va ricordato come la maggior parte delle compagnie aeree *low cost* operi principalmente su rotte intracomunitarie di corto/medio raggio ⁽²⁹²⁾, servendosi, come anticipato, di aeroporti regionali ⁽²⁹³⁾,

⁽²⁹⁰⁾ Si pensi che nella stragrande maggioranza è lo stesso personale di bordo che si occupa delle pulizie dell'aeromobile. È proprio della politica aziendale *low cost* il principio secondo cui «tutti devono saper fare tutto».

⁽²⁹¹⁾ A. SCHIAVO, *Aspetti economici e tecnici del trasporto aereo merci*, in *Trasporto aereo charter e movimento turistico*, in atti del congresso internazionale di Taormina del 19-21 novembre 1976 *Trasporto aereo charter e movimento turistico*, Milano, 1977., 197, ivi, 202.

⁽²⁹²⁾ Il massimizzare il numero dei posti obbliga il passeggero a dover tenere postura scomoda che non consente alcun margine di movimento degli arti inferiori. Una posizione così «scomoda» non potrebbe essere «sopportata» per tratte di lungo raggio, anche in considerazione del fatto che potrebbe causare problemi come la «sindrome della classe economica». Per un approfondimento v. *amplius* M. M. COMENALE PINTO, *La sindrome della classe economica*, ne *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli - Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2011, 107.

⁽²⁹³⁾ Operando su aeroporti regionali le compagnie aeree *low cost* hanno una serie di vantaggi tra i quali ad esempio il risparmio sui costi del servizio di *handling*. Il risparmio può essere conseguenza diretta sia della riduzione da parte della compagnia aerea dei servizi sia, dell'abbassamento del costo degli stessi da parte delle imprese di *handling*.

dove la presenza delle compagnie tradizionali risulta meno radicata, così da poter contare su una serie di agevolazioni e su una «fetta» più ampia di passeggeri. Lo sviluppo delle compagnie aeree *low cost* che si è registrato negli ultimi anni è stato esponenziale, decine di milioni di passeggeri hanno scelto di effettuare i propri spostamenti servendosi di queste compagnie che grazie alle loro caratteristiche, hanno fatto sì che il trasporto aereo venisse visto come un servizio facilmente accessibile, economico e «veloce» rispetto ad altre modalità. Hanno attirato verso il servizio di trasporto aereo utenti che prima si servivano di altri mezzi di trasporto pubblico come treni e navi, se non hanno generato una domanda di mobilità che, altrimenti, non ci sarebbe stata del tutto.

Con i paragrafi che seguiranno si cercherà di analizzare le principali caratteristiche delle compagnie aeree *low cost* e quelli che sono stati gli effetti sul mercato.

3. Il problema dell'autoproduzione dei servizi di *handling* e il problema della responsabilità del gestore.

3.1. La liberalizzazione dei servizi di handling.

Bisogna innanzitutto precisare che, prima di avere una definizione ufficiale di servizi di *handling* o *ground-handling* (servizi di

assistenza a terra) ⁽²⁹⁴⁾, sulla base dello *Standard Ground Handling Agreement* della IATA, questi ultimi sarebbero stati da intendere come quella «[...] complessa serie di operazioni richieste per separare un aeromobile dal suo carico (passeggeri, bagaglio, merce e posta) all'arrivo e unirlo al suo carico prima della partenza» ⁽²⁹⁵⁾.

Una più precisa definizione dei servizi di assistenza a terra è stata offerta dalla direttiva Ce n. 96/67 del 15 ottobre 1996 recepita nel nostro ordinamento, con il decreto legislativo n. 18/1999 ⁽²⁹⁶⁾. All'art. 2 lett. e) della direttiva si definisce come «assistenza a terra» «il servizio tra quelli elencati nell'allegato A, reso in aeroporto a un utente». L'allegato al quale rinvia l'art. 2 lett. e) ricomprende tra i servizi di *handling* i servizi di: assistenza amministrativa a terra e supervisione, assistenza ai passeggeri, assistenza ai bagagli, assistenza alle merci e posta, assistenza per le operazioni in pista, assistenza nella pulizia e servizi

⁽²⁹⁴⁾ Si prescinde qui dal quadro pregresso italiano, in cui l'ambito dei servizi di *handling* era delineato dal d.m. (trasporti) 19 luglio 1982 n. 356 in maniera di istruzioni per i servizi aeroportuali (su cui v. in generale D. DOMINICI, *La gestione aeroportuale nel sistema del traffico aereo*, Milano, 1982, 91).

⁽²⁹⁵⁾ Così sintetizza A. FACCO, *Il contratto di handling*, ne *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 511. Per un approfondimento sulla disciplina dei servizi di *handling* v. M. RIGUZZI, *Le imprese di handling: competenze e responsabilità*, in *Gli operatori aeroportuali - competenze e responsabilità*, atti del convegno di Modena, 9 maggio 1996, a cura di G. Silingardi, A. Antonini, B. Franchi, Milano, 1996, 15; G. RINALDI BACCELLI, *L'assistenza aeroportuale*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, cit., 211; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, Torino, 2009; ID, *Servizi aeroportuali (ground handling)*, in *Dig. disc. pubbl.*, App. 2, Torino, 2005, 680; F. SALERNO, *Le gestioni aeroportuali*, Napoli, 2011.

⁽²⁹⁶⁾ Per un'analisi più approfondita disciplina della direttiva v. per tutti M. RIGUZZI, *Il dlgs. n. 181 1999 tra liberalizzazione e persistente protezionismo: il contenuto della legge*, in *La liberalizzazione dell'attività di assistenza aeroportuale a terra*, Atti del convegno del 22 ottobre 1999, Milano, 2000, 75; L. TULLIO, *Liberalizzazione dell'handling e servizio pubblico*, in *Dir. traspr.*, 2000,323. Sul punto v. anche G. DE STEFANI, *Gestore aeroportuale ed handler*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1-2 2004, 17.

di scalo, assistenza carburante e olio, assistenza nella manutenzione dell'aereo, assistenza nelle operazioni aeree e nella gestione degli equipaggi, assistenza nel trasporto a terra ed, per concludere, assistenza nella ristorazione «*catering*». A seconda del settore dell'aeroporto nel quale gli stessi vengono prestati ⁽²⁹⁷⁾, i vari servizi elencati, possono essere suddivisi in due macro categorie, corrispondenti ad una suddivisione rintracciabile nello *Standard Ground Handling Agreement* IATA: attività «*land side*» (lato terra) e attività «*air side handling*» (lato aria) ⁽²⁹⁸⁾.

La prima ricomprende tutte quelle operazioni che si debbono svolgere all'interno dell'aerostazione quali attività aeroportuali di assistenza nel transito di passeggeri, bagagli, merci e posta in occasione dei loro arrivo e partenza. Nella seconda possono essere ricomprese, invece, tutte quelle operazioni che vengono svolte sulle piste e che sono di ausilio all'esecuzione delle operazioni di volo ⁽²⁹⁹⁾.

In dottrina si è soliti distinguere tra « *a) servizi che attengono alla gestione dell'infrastruttura e, dunque, che contemplano tutte le attività di costruzione e manutenzione della stessa (aerostazione, piste, aree di sosta, comprensive delle aree di parcheggio per autoveicoli, strade di accesso all'aeroporto e di raccordo ecc.) e delle attrezzature fisse in generale; b) servizi commerciali finalizzati, come si è anticipato, a facilitare la sosta dei passeggeri ed a potenziare l'efficienza (commerciale) dell'infrastruttura*

⁽²⁹⁸⁾ I. MAGRINI, *Gli aeroporti e i servizi aeroportuali*, ne *Il diritto del mercato del trasporto*, a cura di S. Zunarelli, Padova, 2008, 347, ivi, 371.

⁽²⁹⁹⁾ A. FACCO, *Il contratto di handling*, ne *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 512.

aeroporto (negozi, ristoranti, servizi informativi per i passeggeri, duty-free shops ecc.); c) attività finalizzate a fornire assistenza a terra ai vettori aerei, ed indicate generalmente con il termine di handling o groundhandling»⁽³⁰⁰⁾

Una più precisa definizione di servizi di assistenza a terra è stata successivamente offerta dalla Commissione con la Decisione del 14 gennaio 1998 in merito al caso dell'aeroporto di Francoforte (relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 86 del trattato CE) «I servizi di assistenza a terra comprendono un'intera gamma di attività effettuate in occasione dello scalo di un aeromobile in un aeroporto ed attinenti all'aeromobile stesso, ai passeggeri ed alle merci. Tali attività ... sono elencate nell'accordo IATA sui servizi di assistenza a terra».

Per quanto concerne la liberalizzazione⁽³⁰¹⁾ dei servizi di handling, bisogna osservare che in una fase primordiale questi

⁽³⁰⁰⁾ Così A. MASUTTI, *Servizi aeroportuali (ground handling)*, cit., 681. Sul punto cfr R. SANTAGATA, *Il contratto di handling*, ne *I contratti di somministrazione*, a cura di R. Bocchini e A. M. Gambino, Torino, 2011, 38.

⁽³⁰¹⁾ Sulla liberalizzazione dei servizi di handling v. in generale P. GIRARDI - C. COLETTA, *Assistenza aeroportuale e libero mercato: evoluzione della normativa di diritto comunitario e di diritto interno*, in *Dir. Trasp.*, 1996, 73; A. POLICE, *Liberalizzazione e concorrenza per i servizi di handling aeroportuale*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 255; F. SALERNO, *Le gestioni aeroportuali*, cit., ivi, 55. Nella giurisprudenza comunitaria v. C. giust. (CE) 16 ottobre 2003, causa C-363/01, in *Serv. pubbl. app.*, 2002, III, 331 con nota di A. MAZZILLI, *La gestione delle infrastrutture essenziali nei mercati regolamentari: Il caso del mercato dei servizi di assistenza aeroportuali*; C. giust. (CE), 9 dicembre 2004, C116/02, in *Dir. mar.*, 2006, 115, con nota di L. CARPANETTO, *Il canone di accesso alle infrastrutture aeroportuali e la cd. "clausola di protezione sociale" al vaglio della corte di giustizia delle comunità europee — possibili riflessi nel settore portuale*; C. giust. (CE), 9 dicembre 2004, C-460/02, in *Dir. trasp.*, 2005, 173 con nota di G. MANCUSO, *Libertà di accesso al mercato e mantenimento dei livelli occupazionali nei servizi di handling*; C. giust. (CE) 5 luglio 2007, C- 181/06, in *Dir. mar.*, 2008, 879 con nota di L. BUZZETTI, *Diritti d'imbarco passeggeri e il rapporto tra società di gestione aeroportuale e operatori di trasporto aereo. Una questione ancora aperta*. Nella giurisprudenza italiana v. App.

venivano operati direttamente dalle compagnie aeree attraverso la propria organizzazione stanziata nei diversi aeroporti. Le varie compagnie che operavano su un determinato aeroporto non si limitavano a garantire i servizi ai propri aeromobili, ma li estendevano anche a quelli delle altre compagnie che non avevano una struttura stabile in quell'aeroporto.

Successivamente, si venne a costituire una sorta di regime monopolistico da parte delle società di gestione aeroportuale. Questo causava sicuramente un aggravio dei costi che si andava a riflettere sul costo finale del biglietto. Sulla scia della liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo, concretizzatasi con i già menzionati Regolamenti del c.d. «terzo pacchetto», venne emanata la su richiamata direttiva Ce n. 96/67 del 15 ottobre 1996. Tale direttiva ha consentito alle compagnie aeree di esercitare i servizi di *handling* ⁽³⁰²⁾ in autoproduzione, e ha aperto il settore, almeno negli aeroporti con maggior volume di traffico, agli operatori indipendenti. Per quanto concerne questo ultimo aspetto bisogna osservare che la direttiva 96/67 ha previsto una distinzione tra aeroporti «maggiori» e «minori» stabilendo che negli ultimi non opera la liberalizzazione e quindi che i connessi servizi di assistenza di *handling* possono venire offerti, in regime di monopolio, da un singolo soggetto, ovvero il gestore

Cagliari 8 marzo 1999, in *Dir. trasp.*, 2000, 143, con nota di M. PIRAS, *Le regole della concorrenza nei servizi aeroportuali*; Cons. Stato, Sez. VI, 30 dicembre 2002 n. 8230, in *Giorn. dir amm*, 2004, con nota M. DE BELLIS, *Servizi aeroportuali e applicazione della normativa antitrust*.

⁽³⁰²⁾ Questa possibilità è circoscritta, come si avrà modo di vedere, ai soli servizi di «*land side*».

aeroportuale. La possibilità di offrire i servizi di *handling* in autoproduzione ha rappresentato per le compagnie aeree *low cost*, ma non solo, la possibilità di risparmiare sui costi così da poter offrire all'utente del trasporto aereo dei biglietti aerei a prezzi sempre più competitivi.

La stessa direttiva, ha inoltre previsto una possibile limitazione per quanto concerne l'espletazione sia dei servizi «*air side*» di cui agli artt. 6 e 7. Quest'ultima viene giustificata dalla particolare natura dei servizi offerti e dall'esigenza di garantire quanto più possibile la «*safety*»⁽³⁰³⁾ nelle zone sensibili.

È inoltre prevista un'ulteriore limitazione per i servizi da effettuarsi attraverso l'utilizzo delle c.d. «*infrastrutture centralizzate*» di cui all'art. 8, a giustificazione della quale è posta la complessità, il costo o l'impatto ambientale delle stesse infrastrutture⁽³⁰⁴⁾. In

⁽³⁰³⁾ Per un approfondimento sui profili di *safety* e *security* v. *amplius* M. M. COMENALE PINTO, *Sicurezza della navigazione aerea e gestione dell'infrastruttura aeronautica e dei servizi di assistenza a terra*, in *Trasporti e Globalizzazione. Materiali per una ricerca*, a cura di A. Xerri, Cagliari, 2004, 147 ID., *I profili di security e le interrelazioni con le normative di safety* in *La sicurezza degli aeroporti*, Milano, 2005, 54; ID, *Profili di safety del gestore aeroportuale*, ne *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 547. V. anche F. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione negli incidenti aeronautici. Nella normativa internazionale, comunitaria e interna*, Milano, 2007; A. XERRI, *La sicurezza come valore nel diritto della navigazione e dei trasporti e nella formazione di un diritto comune europeo*. in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2008, 155; G. VERMIGLIO, *Sicurezza: safety, security e sviluppo sostenibile*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, cit., 145; C. MEDINA, *I profili di safety*, in *La sicurezza negli aeroporti. Problematiche giuridiche ed interdisciplinari*. Atti del convegno di Milano del 22 aprile 2004, a cura di G. Camarda - M. Cottone - N. Migliarotti, Milano, 2005, 3.

⁽³⁰⁴⁾ Per un approfondimento sulla responsabilità e in generale sulle attività in capo al gestore aeroportuale v. per tutti A. FACCO, *Questioni controverse in tema di responsabilità delle imprese di gestione aeroportuale*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 162; v. M. RIGUZZI, *Le imprese di handling: competenze e responsabilità*, cit., 20.

considerazione di queste limitazioni si potrebbe parlare quindi di una liberalizzazione «monca» in quanto questa non riguarda gli aeroporti «minori».

3.2. *Responsabilità del gestore sulla mancata o errata espletazione dei servizi di handling.*

Attraverso la riforma del 2005/2006 della parte aeronautica del codice della navigazione operata attraverso il d.lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e con il d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 si è riconosciuto alla figura del gestore aeroportuale un ampio coinvolgimento nei problemi della sicurezza dell'aeroporto ⁽³⁰⁵⁾. Il legislatore, con la riforma, ha inciso fortemente, come già anticipato, sull'organizzazione aeroportuale ed in particolar modo sulla disciplina delle gestioni aeroportuali, abbandonando l'assetto del testo originario del codice della navigazione, che si fondava sul profilo statico dell'«aerodromo» ⁽³⁰⁶⁾. L'art 704 cod. nav. (testo vigente) stabilisce quelle che sono le attribuzioni poste in capo al gestore aeroportuale che rappresenta oggi il perno dell'operatività degli aeroporti. Come anticipato, le attività che il gestore aeroportuale opera in via esclusiva o in concorrenza con altri operatori possono avere dei risvolti significativi per quanto concerne la sicurezza.

⁽³⁰⁵⁾ Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Profili di safety del gestore aeroportuale*, ne *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 548.

⁽³⁰⁶⁾ Sul punto v., *ex plurimis*, E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, cit., 1349 s.

A suo tempo si è anche posta la questione se il gestore potesse essere considerato responsabile per il mancato ricorso del vettore a determinate operazioni di *handling* che in qualche modo potessero avere implicazioni sulla sicurezza, come la consegna di documentazione all'autorità aeronautica (non posta così in grado di riscontrare situazioni di deficit di sicurezza), ovvero il deghiacciamento (*de-icing*) delle ali. Una questione del genere è stata fatta nella nota, tragica, vicenda dell'incidente di Verona del 13 dicembre 1995, in cui un aeromobile rumeno era precipitato poco dopo il decollo, provocando la morte di tutte le persone a bordo. La Corte d'appello di Venezia ⁽³⁰⁷⁾ prima e la Cassazione ⁽³⁰⁸⁾ poi, fra l'altro, hanno ritenuto sussistere una posizione di garanzia del gestore aeroportuale in relazione all'omessa effettuazione di alcune delle operazioni di *handling* più sopra delineate.

Nella pronuncia in questione non si è «*adeguatamente tenuto conto del nuovo quadro normativo, caratterizzato dal venir meno della posizione di monopolista del gestore nella prestazione dei servizi*» ⁽³⁰⁹⁾.

All'epoca dei fatti di causa non era stata ancora adottata la direttiva Ce n. 96/67 del 15 ottobre 1996, e nemmeno c'era stata

⁽³⁰⁷⁾ App. Venezia, 9 luglio 2001 in *Dir. trasp.*, 2002, 957, con nota contraria di M. M. COMENALE PINTO, *Sul preteso potere di controllo dello Stato di approdo: la norma che non c'è, ivi*, 973

⁽³⁰⁸⁾ Cass. pen. 21 novembre 2002/14 febbraio 2003, n. 1353, in *Dir. trasp.*, 2004, 493, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *Ancora in tema di libertà dell'aria e di poteri dello Stato di scalo nel sistema vigente di Chicago*, ed inoltre in *Dir. mar.*, 2004, 151, con nota di E. G. ROSAFIO, *Sui poteri del direttore di aeroporto, degli addetti al traffico aereo e del gestore aeroportuale nei confronti di un aeromobile straniero*.

⁽³⁰⁹⁾ Così Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Profili di safety del gestore aeroportuale*, cit., 553.

l'espressa specifica apertura all'autoproduzione di cui all'art. 706 cod. nav., nel testo oggi vigente. Nondimeno, doveva comunque ritenersi sussistente il diritto all'autoproduzione da parte dei vettori aerei, ai sensi della disciplina generale sull'autoproduzione dettata nell'ambito della l. 10 ottobre 1990, n. 287 ⁽³¹⁰⁾. Non tenendo conto di tali profili, la Suprema Corte ha ritenuto che «*sul personale del gestore aeroportuale potesse gravare una posizione di garanzia rispetto alla sicurezza dell'aeromobile in partenza, sia riguardo alla predisposizione del piano di carico e del centraggio, sia riguardo alla fruizione dello sghiacciamento, sia riguardo all'assolvimento di formalità burocratiche, relative alla consegna di documenti*» ⁽³¹¹⁾.

⁽³¹⁰⁾ La questione è stata a suo tempo fatta in dottrina ed esaminata in giurisprudenza: in senso affermativo v. F. SALERNO, *Handling aeroportuale e liberalizzazione comunitaria*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, cit., 1069, ivi, 1079; C. MALINCONICO, *Tutela della concorrenza in relazione ai servizi offerti dal concessionario aeroportuale*, Atti del convegno di Venezia del 14-15 ottobre 1994, a cura di G. Silingardi ed altri, Milano, 1995, 41, ivi, 43. Nel medesimo senso si veda la giurisprudenza civile: cfr. Cass. 17 maggio 2000 n. 6368, in *Dir. trasp.*, 2001, 165 con nota di M. PIRAS, *Ancora in materia di concorrenza nel settore dei servizi aeroportuali* e in *Riv. dir. ind.*, 2001, con nota di A. CLARONI, *Sull'abuso di posizione dominante nell'esercizio di assistenza a terra (handling) aeroportuali*, nonché in *Giust. civ.*, 2000, I, 3175, con nota di F. SEBASTIO, *La posizione dominante e il suo eventuale abuso*; App. Torino, 17 febbraio 1995 in *Giur. it.*, 1996 1, 2, 2088. Negli anni '60 del secolo scorso si era escluso il diritto all'autoproduzione negli aeroporti «privati» (quale sarebbe stato l'aeroporto di Milano gestito dalla S.E.A.) dell'Alitalia: che pur ne era investita in generale sulla base della propria concessione per i servizi aerei «di linea»: Cass. 6 dicembre 1966, n. 2681 in *Riv. dir. nav.*, 1966, II, 35; ivi 87 per il commento di M. GIUSTI, *Per un inquadramento giuridico dei «diritti» aeroportuali e di handling*, e ivi, 93 per quello (riferito al regime degli aeroporti nel quadro normativo previgente) di F. JACCHERI, *Considerazioni sulla classificazione degli aerodromi* (su quest'ultima questione traendo spunto dalla decisione di primo grado, v. anche F. A. QUERCI, *Profili critici in tema di aerodromi statali e privati*, in *Giur. it.*, 1965, I, 2,3).

⁽³¹¹⁾ Così Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Profili di safety del gestore aeroportuale*, cit., 553.

La dottrina ha evidenziato che nel suo ragionamento la Suprema Corte, affermando la responsabilità del personale del gestore aeroportuale per non aver impedito che l'aeromobile partisse senza l'osservanza delle necessarie condizioni di sicurezza, non ha neanche tenuto conto dei poteri del comandante ⁽³¹²⁾, al quale è attribuito il potere insindacabile di decidere sulle operazioni dell'aeromobile (salvo dover rispettare l'ordine del caposcalo di sospendere la partenza, ai sensi dell'art. 882, comma 2, cod. nav.) ⁽³¹³⁾.

In via incidentale, è appena il caso di osservare che la tendenza giurisprudenziale più sopra richiamata può porsi in qualche modo come ostacolo alla differenziazione dei servizi di cui si avvalgono le compagnie aeree nell'ambito di un aeroporto, prevista dall'art. 10 della Direttiva 2009/12/CE: un gestore di servizi aeroportuali difficilmente consentirà una effettiva modularizzazione dei servizi offerti alle compagnie aeree, nella misura in cui dalla mancata fruizione da parte del vettore, al di là del mancato guadagno, possa derivare anche una responsabilità sua o del suo personale.

⁽³¹²⁾ Per un approfondimento sulla posizione del comandante v. *ex plurimis* U. LA TORRE, *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli 1997; ID., *Competenze e responsabilità dell'equipaggio di aeromobile*, in *Studi in onore di Umberto Leanza*, Napoli, 2008, 1677, *ivi*, 1684.

⁽³¹³⁾ Si tratta di una delle «attività di carattere operativo attinenti al volo dell'aeromobile» del secondo comma dell'art. 882 cod. nav., in contrapposizione alle mansioni carattere amministrativo, di cui al comma 1 del medesimo art. 882 cod. nav.: così G. ROMANELLI, *La figura del caposcalo*, in *Riv. dir. nav.*, 1969, I, 37, *ivi*, 43. Peraltro, si tratta di poteri che sussistono anche allorché manchi un potere generale di rappresentanza dell'esercente rispetto all'esercente: nella letteratura recente, v. A. M. SIA, *Il caposcalo: riflessioni sulla sua figura giuridica*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., *ivi*, 208.

Altra questione è quella dell'affermazione della responsabilità del gestore aeroportuale per i danni che possano derivare agli aeromobili da condizioni inadatte degli aeroporti.

Un caso frequente è quello dei danni derivanti dall'ingestione nei motori degli aeromobili in decollo od in atterraggio di stormi di uccelli presenti nell'area aeroportuale ⁽³¹⁴⁾. In dottrina si discute, se al verificarsi di un simile evento, vada affermata una responsabilità su base contrattuale, ovvero una extracontrattuale, e se sia applicabile la disciplina della responsabilità per danni da attività pericolose ⁽³¹⁵⁾.

In giurisprudenza ⁽³¹⁶⁾ si è registrata la tendenza a riconoscere, congiuntamente all'esistenza di un rapporto di natura contrattualistica tra vettore aereo e gestore aeroportuale, una

⁽³¹⁴⁾ Nella pratica questo fenomeno viene definito come «*bird strike*». Su questo fenomeno v. *amplius* G. CAMARDA, *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Le gestioni aeroportuali*, Milano, 2005, 57, *ivi*, 92. V. anche C. GOLDA, *Il bird-strike, il controllo del traffico aereo e i doveri dei gestori aeroportuali: nuovi pregevoli approfondimenti giurisprudenziali*, in *Dir. mar.*, 2008, 1083.

⁽³¹⁵⁾ Per i confini dell'applicabilità del regime di responsabilità per i danni derivanti da attività pericolose in campo aeronautico, v. per tutti Cass. 18 marzo 2005, n. 5971, in *Dir. mar.*, 2007, 1127, con nota di E. G. ROSAFIO, *Navigazione aerea ed applicazione della disciplina per l'esercizio di attività pericolosa: una problematica non univocamente risolta*. Cass. 10 novembre 2010, n. 22822 (in *Giust. civ.*, 2011, I, 1777, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *Attività pericolose e danni a terzi in superficie*, *ivi*, 1778, oppure in *Riv. dir. nav.*, 2011, 397, con nota di G. PRUNEDDU, *Attività pericolosa e diritto della navigazione aerea*, *ivi*, 399) pur riferendosi ad una ipotesi che sarebbe stata verosimilmente da inquadrare nell'ambito dei «danni a terzi in superficie» (oggi disciplinati alla stregua dell'art. 965 cod. nav.) ha affermato che la navigazione aerea non sarebbe da considerare attività in sé pericolosa (e tale da soggiacere al regime dell'art. 2050 cod. civ.), ma lo diventerebbe in relazione alle modalità ed al contesto in cui viene in concreto esercitata.

⁽³¹⁶⁾ Cfr. Trib. Genova, 19 febbraio 2007, in *Resp. civ. prev.*, 2007, 1386, con nota di S. VERNIZZI, *In tema di collisione tra aeromobile e volatili (bird strike)*, *ivi*, 1402 oppure in *Dir. trasp.*, 2008, 811, con nota di P. A. E. PITTALIS, *In tema di bird strike e responsabilità*, *ivi*, 821, o in *Danno resp.*, 2007, 1156, con nota di M. DELLA CASA, *Bird strike, atto secondo: ancora sulle responsabilità per mala gestio dei servizi aeroportuali*.

responsabilità extracontrattuale in capo al gestore aeroportuale fondata sull'art. 2050 c.c. Si lascia così al giudice, non senza perplessità da parte della dottrina ⁽³¹⁷⁾, ampia discrezionalità fondata «su criteri probabilistici» ⁽³¹⁸⁾, per quanto concerne la valutazione del nesso di causalità tra l'omissione delle misure di sicurezza idonee e il verificarsi del sinistro.

3.3 *La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco.*

Già l'art. 942 cod. nav. *ante* riforma, sanciva che la responsabilità del vettore relativa ai sinistri occorsi al passeggero si estende «*dall'inizio delle operazioni d'imbarco al compimento di quelle di sbarco*» ⁽³¹⁹⁾.

⁽³¹⁷⁾ «ha suscitato perplessità, anche perché sembra riferire il concetto di «pericolosità» più che alla tipologia di attività interessata, alle modalità con cui essa viene in concreto svolta» cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Profili di safety del gestore aeroportuale, ne Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 551.

⁽³¹⁸⁾ Così M. M. COMENALE PINTO, *Profili di safety del gestore aeroportuale, ne Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 551.

⁽³¹⁹⁾ Con la disposizione richiamata il legislatore italiano volle far proprio, riassumendolo e rendendolo più chiaro, quanto sancito dall'art. 17 della Convenzione di Varsavia del 1929 «*The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*» e dall'art. 17 della Convenzione di Montreal del 1999 «*The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking [...]*». Sul punto v. per tutti U. LA TORRE, *La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco, in Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006, 153, *ivi*, 160.

Bisogna osservare che l'obbligo contrattualmente assunto dal vettore, con la connessa responsabilità, abbraccia un ambito che non è circoscritto all'arco temporale relativo al viaggio in senso stretto (nel senso di permanenza sull'aeromobile ai fini dell'espletamento del dislocamento da un luogo ad un altro), ma comprende anche le operazioni di imbarco e sbarco ovvero va al di là dell'obbligo del vettore di trasferire *sic et simpliciter* da un luogo ad un altro persone o cose, con l'assunzione rispettivamente dell'obbligo di protezione o di custodia ⁽³²⁰⁾. Volendo trovare una collocazione temporale alle operazioni di imbarco e sbarco si può affermare, riprendendo quanto sostenuto da autorevole dottrina che *«l'operazione di imbarco ha inizio quando finisce la libertà di movimento del passeggero, cioè quando egli, già munito della carta d'imbarco, non può recarsi al sottobordo dell'aeromobile in partenza se non per la via e con i mezzi predisposti dal vettore; di converso l'operazione di sbarco può dirsi compiuta quando il viaggiatore riprende la sua libertà di movimento, cioè quando - all'aeroporto di approdo - sarà stato condotto, per la via e con i mezzi predisposti sempre dal vettore, in quel luogo dell'aeroporto dove la guida e la vigilanza di questi vengono a cessare»*. Come già anticipato, la responsabilità per il sinistro occorso al passeggero nel corso di queste operazioni è sicuramente imputabile al vettore che esegua queste ultime in regime di autoproduzione.

⁽³²⁰⁾ Cfr. U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 163.

Al di là degli orientamenti difformi espressi dalla giurisprudenza ⁽³²¹⁾, è, viceversa, sostanzialmente pacifico in dottrina che la responsabilità sia imputabile al vettore anche nell'ipotesi in cui le operazioni di cui sopra siano poste in essere da un operatore di *handling*, tenuto conto che non sembra dubbio che anche i contraenti indipendenti («*independent contractor*») sia da considerare un «*preposé*», ai sensi della Convenzione di Varsavia del 1929 o della Convenzione di Montreal del 1999 ⁽³²²⁾.

Ove il passeggero che avesse subito un danno durante le operazioni di imbarco o sbarco volesse agire contro l'*handler*, dovrebbe farlo in via extracontrattuale. Il passeggero è infatti estraneo al rapporto che intercorre tra il vettore e l'*handler* e in forza del quale quest'ultimo si fa carico delle operazioni in questione.

Il passeggero e l'*handler* non sono legati da alcun contratto poiché, in quanto funzionali al trasporto aereo, le operazioni di imbarco e sbarco debbono ritenersi come facenti parti della prestazione di trasporto aereo e quindi ricomprese già nel contratto di trasporto aereo. Per le stesse Convenzioni di Varsavia e di Montreal (secondo quella che ne è la lettura che appare più convincente), come anche per il nostro codice della navigazione, è irrilevante se a compiere le operazione è lo stesso vettore o l'*handler*, anche in

⁽³²¹⁾ Cass. 25 settembre 2001 n. 12015, in *Giust. civ.*, 2002, I, 2849, con nota contraria di E. G. ROSAFIO, *Brevi riflessioni sull'applicabilità dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia ai preposti del vettore aereo e sulla nozione di preposto*.

⁽³²²⁾ Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di «servant or agent»*, ne *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 285; ID., *La nozione di «preposto» nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2001, 371.

considerazione del fatto che in questa ultima ipotesi quest'ultimo agisce come preposto del vettore ⁽³²³⁾. Bisogna comunque ricordare che il passeggero che intende esperire un'azione risarcitoria è soggetto al termine biennale di esercizio dell'azione così come previsto dall'art. 29 della Convenzione di Varsavia e dall'art. 35 della Convenzione di Montreal, come, peraltro richiamato anche nel codice della navigazione, a seguito della riforma della parte aeronautica del 2005/2006, all'art. 949 *ter*, con previsione che non ha mancato di suscitare perplessità, tenuto conto che siffatto termine, in un articolo rubricato «*Prescrizione*» viene poi legislativamente qualificato come «*Decadenza*» ⁽³²⁴⁾.

4. L'avvento dei sistemi di prenotazione elettronica e la rilevanza del ruolo delle agenzie di viaggio.

Bisogna innanzi tutto ricordare, in via del tutto incidentale, che nella fase antecedente la liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo, non essendovi, nella maggior parte dei casi, alcuna concorrenza concreta tra vettori nell'erogazione dei servizi di

⁽³²³⁾ Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di «preposto» nel trasporto aereo*, cit, 417 ss.

⁽³²⁴⁾ Al riguardo si rinvia a M. M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di prescrizione dei diritti nel trasporto aereo e specialità del diritto della navigazione*, nota a Cass. 31 luglio 2006, n. 17444, in *Giust. civ.*, 2007, I, 634; nella medesima direzione: ID., *Il termine dell'esercizio dell'azione nel trasporto aereo fra prescrizione e decadenza (e fra vecchio e nuovo testo del codice della navigazione)*, nota a Cass., 20 maggio 2009 n. 11704, in *Giust. civ.*, 2009, I, 383.

trasporto aereo, la distribuzione dei biglietti aerei era affidata ⁽³²⁵⁾ tendenzialmente in via esclusiva alle agenzie di viaggio ⁽³²⁶⁾. Queste operando in qualità di mandatari delle compagnie aeree ⁽³²⁷⁾ avevano diritto ad una provvigione sui biglietti venduti ⁽³²⁸⁾. Tale canale di vendita era certamente suscettibile di riflettersi sul costo finale del biglietto.

Grazie allo sviluppo tecnologico ⁽³²⁹⁾, le agenzie di viaggio, per poter offrire un migliore servizio agli utenti e per agevolare il loro stesso lavoro, hanno potuto avvalersi dei sistemi di prenotazione elettronica CRS (*Computer Reservation Systems*) ⁽³³⁰⁾ che permettevano alle agenzie di poter avere una visione globale e comparata di collegamenti, orari e tariffe, tenendo conto anche delle combinazioni

⁽³²⁵⁾ Così come previsto dagli accordi *interline* in ambito IATA.

⁽³²⁶⁾ Sulla disciplina delle agenzie di viaggio v. *amplius* G. ROMANELLI, *Agenzie di viaggio e contratto avente per oggetto l'assistenza turistica*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, I, 256.

⁽³²⁷⁾ Per un approfondimento sui rapporti tra agenzie di viaggio e compagnie aeree v. O. E. NATIELLO, *Aspetti giuridici comuni di diritto privato in turismo e trasporto aereo*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronautico y Espacial*- atti a cura di M. O. Folchi, M. M. Comenale Pinto, U. La Torre, F. Morandi, R. Tranquilli Leali, Padova, 2010 548 ss

⁽³²⁸⁾ V. in tal senso M. M. COMENALE PINTO, *Le nuove formule di commercializzazione dei servizi di trasporto aereo e le agenzie di viaggio*, in *ALADA en Córdoba*, Córdoba 2012, 289; O. E. NATIELLO, *El billete electrónico: regulación jurídica de un avance tecnológico*, in *ALADA en Punta del Este*, Buenos Aires, 2009, 338.

⁽³²⁹⁾ Sull'importanza che l'impiego dell'informatica ha avuto per lo sviluppo del comparto del trasporto aereo cfr. E. TURCO BULGHERINI, *Informatica ed automazione nel settore della navigazione aerea*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, cit., 1211; S. BUSTI, *Nuovi documenti del trasporto aereo*, ne *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, cit., 553; P. P. C. HAANAPPEL, *Competition Between Network, Feeder and Low-Cost Airlines*, in *ZLW*, 2004, 532.

⁽³³⁰⁾ cfr. F. MUNARI – P. CELLE, *Tutela del passeggero e concorrenza nella prospettiva comunitaria*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, cit., 37, *ivi*. 49.

di servizi operati da più vettori con accesso immediato alle quotazioni dei servizi selezionati.

Tali sistemi furono soggetti ad una prima disciplina comunitaria con il Regolamento n. 2299/89 del Consiglio del 24 luglio 1989 inteso a evitare gli effetti discorsivi di sistemi di prenotazione non effettivamente neutrali. È seguito in ambito comunitario il Regolamento n. 80/2009 del Parlamento e del Consiglio del 14 gennaio 2009 «*relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione*» che abroga il Regolamento n. 2299/89.

L'esigenza di regolamentazione è stata attenuata con l'avvento di altri canali di vendita e il conseguente sfumarsi del rilievo dei CRS.

Uno dei fattori che ha determinato il successo delle compagnie aeree *low cost* è stato proprio la possibilità di risparmiare sull'impiego di tali sistemi attraverso, come avremo modo di vedere, il sistema della vendita diretta agli utenti. Quest'ultimo sistema è stato agevolato sia dalla diffusione di internet e delle carte di credito ⁽³³¹⁾ sia dal superamento del dogma della necessità del biglietto cartaceo quantomeno per evitare sanzioni a carico del vettore. Infatti l'art. 3 della Convenzione di Montreal del 1999 sulla scia di già previsto dal mai entrato in vigore Protocollo di Guatemala City del 1971 ⁽³³²⁾, ha aperto, anche se non con una disposizione dettagliata,

⁽³³¹⁾ La diffusione delle carte di credito fu di incentivo anche per la diffusione dell'acquisto telefonico. Già alcune compagnie, prevedevano comunque il sistema di prenotazione telefonica. Si osserva come con l'acquisto telefonico sia ancora più difficile conoscere anticipatamente la disciplina applicabile.

⁽³³²⁾ Sulla disciplina del Protocollo v. per tutti G. RINALDI BACCELLI, *Analisi critica del Protocollo di Guatemala 1971*, in *Dir. aereo*, 1971, 181. V. in proposito R. JACCHIA, *Brevi note sul Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971*, cit., 218.

all'utilizzazione anche di un biglietto elettronico ⁽³³³⁾ nei trasporti aerei internazionali ⁽³³⁴⁾ che ricadono nell'ambito di applicazione del diritto uniforme ⁽³³⁵⁾ ⁽³³⁶⁾.

⁽³³³⁾ In via del tutto incidentale si fa presente che per «documento elettronico» (sinonimo di «documento informatico») si intende ai sensi l'art. 1, comma 1, lett. p), d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 la «rappresentazione informatica di atti, fatti o dati giuridicamente rilevanti». Una definizione o comunque un riconoscimento della rilevanza del biglietto elettronico è poi offerta dalla IATA nella *Recommended practice* 1724 del 2000 all'art.1 «"TICKET" means either the document entitled "Passenger Ticket and Baggage Check" or the Electronic Ticket, in each case issued by or on behalf of Carrier, and including Conditions of Contract, notices and the Coupons contained in it». Per un approfondimento sulle condizioni generali del trasporto aereo elaborate dalla IATA sull'attribuzione alle stesse di un carattere negoziale v. *amplius* G. ROMANELLI, *Le condizioni generali di trasporto aereo e i problemi di applicabilità ad esse degli artt. 1469 bis e ss. c.c.*, in *I contratti in generale*, agg. 1991-1998, I, a cura di G. Alpa – M. Bessone, Torino, 1999, 632.V. anche G. VAGO, *Le condizioni I.A.T.A.*, in *Mon. trib.*,1966,790.

⁽³³⁴⁾ Per un approfondimento sull'entrata in vigore e sulla disciplina introdotta dalla stessa Convenzione nonché concetto di trasporto aereo «internazionale» nella Convenzione di Montreal del 1999 v. M. M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.*, 2000, 798 (*ivi* 816 per quanto concerne un approfondimento sulla disciplina della documentazione); E. TURCO BULGHERINI, *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale: l'impronta multidisciplinare e la dimensione pubblicistica del diritto della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2000, 1080; M. M. COMENALE PINTO, *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale*, in *Dir. tur.*, 2004, 5; ID, *Reflexiones sobre la nueva Convención de Montreal de 1999*, in *Revista de derecho privado*, 2000, 183; E. G. ROSAFIO, *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: Problemi applicativi*, in *Dir. tur.*, 2004, 10; M. BRIGNARDELLO, *Problematiche relative alla firma e alla ratifica della Convenzione di Montreal del 1999 da parte della Comunità europea*, in *Dir. mar.*, 2001, 3; A. R. COPPOLA, *La Convención de Montreal 1999: ¿La nueva Convención de Varsovia?*, in *Rev. CIDA-E*, 2008, 39; A. G. MERCER, *The 1999 Montreal Convention-a new Convention for a new millennium*, in *TAQ*, 2000, 86; A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, 7.

⁽³³⁵⁾ Per approfondimento sul punto v. *ex plurimis* G. ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal 1999*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 581.

⁽³³⁶⁾ Per un approfondimento sui problemi legati all'utilizzo del biglietto elettronico ed in generale sui documenti elettronici cfr.. S. BUSTI, *Profili innovativi nella documentazione del trasporto di persone*, in *Trasporti*, 2000/81, 197; R. I. R. ABEYRATNE, *Electronic Ticketing in Air Transport - Commercial Strategies and*

Prima dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999, il già menzionato Protocollo dell'Aja del 1955, nell'ottica della tutela dei diritti dell'utente dei servizi di trasporto aereo, ribadiva ⁽³³⁷⁾ l'importanza dell'emissione dei biglietti su supporto cartaceo, sottolineando la necessità della presenza di riferimenti specifici per quanto concerne sia il regime di responsabilità, sia la limitazione risarcitoria effettivamente applicabile, linea che venne portata avanti anche con l'accordo CAB di Montreal del 1966 ⁽³³⁸⁾. A tale proposito va osservato che, sulla scia di quanto appena considerato, a livello di diritto uniforme, secondo quanto sancito da già menzionato art. 3 della Convenzione di Montreal del 1999 e, a livello comunitario,

Consequences, in *Journal of World Trade*, 2005, 1095; D. BOCHESE, *Il biglietto di passaggio e lo scontrino del bagaglio*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 11; A. XERRI SALAMONE, *Il contratto di trasporto stipulato a mezzo computer ed il suo valore probatorio in Trasp.* 48-49/1989, 121. Tenendo presente che la possibilità di ricorrere ai documenti elettronici nel trasporto aereo di merci venne prevista già dal IV Protocollo di Montreal del 1975 e confermata dalla Convenzione di Montreal del 1999 all'art. 4, paragrafo 2, v. per un approfondimento in merito M. BRIGNARDELLO, *I documenti elettronici del trasporto aereo di cose*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 263. Per un approfondimento sulla disciplina dei documenti elettronici nel diritto marittimo v. B. IZZI, *I documenti elettronici del trasporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, II, Milano, 2008, 537.

⁽³³⁷⁾ Per un approfondimento sulla disciplina della Convenzione di Varsavia con riferimento al biglietto elettronico v. D. M. FIORITA, *The Warsaw Convention and the Electronic Ticketing*, in *Ann. dir. ar. sp.*, 1997/I, 159. Per un approfondimento sulla disciplina della limitazione risarcitoria cfr. P. PIRONTI, *La limitazione risarcitoria del vettore nel trasporto aereo internazionale di cose: costituzione italiana e mancata previsione della decadenza dal beneficio del limite nella convenzione di Montreal*, in *Dir. trasp.*, 2008, 640; G. SILNGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.*, 1992, 345.

⁽³³⁸⁾ Sull'accordo CAB di Montreal cfr. in generale G. GAJA, *Recenti vicende della convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale*, cit., 95; V. SISINI, *Considerazioni sulla legittimità dell'accordo di Montreal del 4 maggio 1966*, in *Annali Ist. dir. aer.*, 1969, 35.

dall'art. 6 del Regolamento (CE) N. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002 ⁽³³⁹⁾ che modifica il Regolamento (CE) n. 2027/97 «sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti» ⁽³⁴⁰⁾ l'utente dei servizi di trasporto aereo deve essere informato dal vettore circa il regime di responsabilità applicabile per morte o lesioni dello stesso passeggero o per perdita o avaria del bagaglio e per i casi di ritardo, è inoltre previsto l'obbligo di indicare sul biglietto elettronico tutte quelle informazioni che sarebbero presenti sul biglietto cartaceo (luogo, data, ora).

A livello di diritto interno va osservato che nel nostro ordinamento (art. 941 comma 1 cod. nav.) per la conclusione del contratto di trasporto aereo non è previsto il requisito della forma scritta né *ad substantiam* né *ad probationem*. Espressamente l'art. 940 cod. nav. *ante* riforma del 2005 richiedeva la forma scritta *ad probationem*, salvo quanto previsto dall'art. 1350 cod. civ.

Si tratta di un canale di vendita non esclusivo delle compagnie *low cost*, dato che ad esso ricorrono sempre più frequentemente anche le compagnie tradizionali, i cui servizi non si limitano ai collegamenti

⁽³³⁹⁾ F. TAMBURINI, *Le novità introdotte dal reg. (CE) n. 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. trasp*, 2003, 831.

⁽³⁴⁰⁾ Sulla disciplina del Reg. (CE) 2027/97 v. *amplius*. G. ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero in base al Regolamento CE del Consiglio n. 2027/97*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 749. V. anche G. SILINGARDI, *Reg. CE 2027/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. trasp*, 1998, 621; N. TOFANI, *Il Regolamento CE 2027 del '97: verso un nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. e assic.*, 1999, 923; J. BALFOUR, *Council Regulation (EC) 2027/97 on air carrier liability - a tale of suspense*, in *TAQ*, 1999, 175; M. GRIGOLI, *In merito alla regolamentazione comunitaria della responsabilità del vettore aereo*, in *Giust. civ.*, 1999, II, 305.

point-to-point. Occorre osservare che questo particolare canale di vendita di per sé non consente di ottenere le quotazioni e/o di acquistare biglietti per servizi combinati di più vettori anche attraverso l'interrogazione dei portali delle alleanze (Sky Team e simili). Dobbiamo comunque osservare che in particolare le compagnie aeree *low cost* hanno organizzato portali internet attraverso i quali consentono, direttamente, gli utenti di acquistare i biglietti *on line* ⁽³⁴¹⁾. In quest'ultimo caso non è possibile acquistare nemmeno collegamenti più complessi di quelli *point to point*.

Il ricorso a tali canali è stato del resto incentivato nell'ambito dei vettori tradizionali IATA, tramite una sua decisione del 2004 aveva fissato alla fine del 2004 il termine, poi prorogato al 31 dicembre 2008, entro il quale le compagnie aeree avrebbero dovuto affiancare ai biglietti tradizionali su supporto cartaceo i più innovativi biglietti elettronici.

Il pagamento diretto mediante carta di credito sul sito della compagnia e la possibilità di sostituire il biglietto cartaceo con un

⁽³⁴¹⁾ Sui problemi probatori legati al biglietto elettronico e per un approfondimento sui problemi di natura civilista legati alla conclusione del contratto *on line* cfr. *ex plurimis* L. MONIESANO, *Sul documento informatico come rappresentazione meccanica della prova civile*, in *Riv. dir. proc.*, 1987, 1; V. FRANCESCHELLI, *Computer, documento elettronico e prova civile*, in *Giur. it.*, 1988, 314 ss.; S. PATTI, *Della prova documentale*, in *Commentario Scialoja-Branca*, diretto da E. Galgano, *sub art. 2712*, Bologna - Roma, 1996; ID., *Informatica e nuovi documenti*, in *Diritto della banca e del mercato finanziario*, 1997, 200; ID., *L'efficacia probatoria del documento informatico*, in *Riv. dir. proc.*, 2000, 60; P. M. DI GIOVANNI, *Il contratto concluso mediante computer alla luce della Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali del 19 giugno 1980*, in *Dir. comm, internaz.*, 1993, 58; F. DE SANCTIS, *Il documento non scritto come prova civile*, Napoli, 1988, 92; F. PARISI, *Il contratto concluso mediante computer*, Padova, 1987; M. PENNASILICO, *La conclusione dei contratti on line tra continuità e innovazione*, in *Dir. inf.*, 2004, 805.

codice elettronico consentono al vettore, tra le altre cose, di avere una maggiore disponibilità di «cassa».

La vendita di biglietti elettronici viene operata fondamentalmente, secondo due sistemi diversi ed alternativi l'uno all'altro.

La prima modalità prevede che a seguito dell'acquisto del biglietto *on line* o a seguito dell'acquisto telefonico con conseguente addebito su carta di credito, venga fornito all'utente un codice di prenotazione con il quale ritirare la propria carta d'imbarco direttamente in aeroporto. L'utente che decidesse di optare per questa modalità di prenotazione potrà comunque monitorare costantemente il proprio volo mediante sistemi elettronici come ad esempio «*check my trip*».

La seconda modalità, più diffusa rispetto alla prima e raccomandata dalla IATA, prevede, a seguito dell'acquisto del biglietto *on line* o a seguito di acquisto telefonico, l'invio elettronico di un documento (*itinerary/receipt*) che contenga tutte quelle informazioni prescritte dall'art. 3 della Convenzione di Montreal, al quale farà seguito l'invio sempre tramite i sistemi informatici della carta d'imbarco ⁽³⁴²⁾.

Occorre ricordare come, sempre nell'ottica della semplificazione e del risparmio, le compagnie aeree, non solo *low cost*, hanno previsto la prassi dell'accettazione dei passeggeri

⁽³⁴²⁾ Cfr. S. BUSTI, *I documenti del trasporto aereo*, in *I contratti del trasporto*, a cura di F. Morandi, I, Torino, 2013, 160.

mediante procedure che consentono di effettuare il *checkin* informatizzato direttamente tramite internet, andando così a risparmiare in maniera considerevole sul costo del personale di terra.

A tale proposito va comunque osservato che mentre le compagnie aeree *low cost* «impongono» ⁽³⁴³⁾ il ricorso a tale sistema, le compagnie «tradizionali» cercano esclusivamente di incentivarlo ⁽³⁴⁴⁾.

Si intende sia stato così fortemente ridimensionato il ruolo delle agenzie di viaggio tradizionali con la compressione progressiva della loro attività verso la vendita di pacchetti turistici. Nondimeno, dato atto dell'apparizione di una nuova tipologia di agenzie che operano *on-line*, con un coinvolgimento diretto (con una maggiore assunzione di responsabilità a riguardo degli utenti che se ne avvalgono circa gli orari di prenotazione ed acquisto dei voli).

Si allude alla comparsa di siti internet che ripropongono l'analisi comparatistica offerta a suo tempo dai CRS, permettendo, questa volta anche agli utenti, non solo di fare una comparazione tra le varie compagnie aeree ma anche di comprare i propri biglietti

⁽³⁴³⁾ Qualora non si utilizzi il sistema del *check-in* informatizzato tramite internet, le compagnie *low cost* per lo più prevedono il pagamento di un sovrapprezzo. A tale proposito va osservato che in Spagna con la sentenza n. 113/13 del Juzgado de lo Mercantil n. 5 di Madrid, del 30 settembre 2013, relativa ad una causa che vedeva contrapposte un'associazione dei consumatori ed un vettore *low cost* sulla legittimità di alcune clausole del contratto di trasporto, il giudice ha dichiarato nulle quelle clausole ritenute eccessivamente svantaggiose per il passeggero, come ad esempio il pagamento di € 40,00 per la stampa della carta d'imbarco in aeroporto, in quanto considerate in violazione della «legge di tutela dei consumatori».

⁽³⁴⁴⁾ Un esempio può essere rappresentato dall'attribuzione di un numero maggiore di punti («miglia») nell'ambito dei c.d. «programmi di fidelizzazione dei passeggeri», generalmente commisurati alla distanza percorsa dal passeggero ed alla classe tariffaria.

eventualmente anche come combinazione di servizi di più compagnie⁽³⁴⁵⁾.

Il ricorso al biglietto elettronico da parte dell'utente dei servizi di trasporto aereo rappresenta un vantaggio sotto vari profili. L'utente non solo può, come anticipato, teoricamente, risparmiare sul costo finale (ricordiamo che il biglietto elettronico non è gravato dai diritti d'agenzia anche se le compagnie si fanno comunque riconoscere i diritti di emissione) ma ha, inoltre, la possibilità di avere sempre a disposizione la carta d'imbarco sui vari supporti informatici⁽³⁴⁶⁾.

Va comunque osservato che l'acquisto del biglietto *on line* può comportare alcuni rischi per l'utente.

Un problema di non poco conto legato all'acquisto di biglietti *on line* è sicuramente quello relativo all'individuazione della giurisdizione e del foro competente. L'individuazione del luogo in cui è stato stipulato un contratto è rilevante ai fini dell'individuazione del foro e della giurisdizione applicabile ma non ha alcuna rilevanza

⁽³⁴⁵⁾ Quest'ultima pratica è stata fortemente contestata da alcune compagnie aeree *low cost*, che ritenevano che con tale sistema si potesse configurare una violazione della loro proprietà intellettuale. V. in tal senso M. M. COMENALE PINTO, *Le nuove formule di commercializzazione dei servizi di trasporto aereo e le agenzie di viaggio*, cit., 299. Peraltro, frequentemente, i siti *web* delle compagnie *low-cost* sono caratterizzati da accorgimenti per impedire la consultazione con acquisizione generalizzata di dati da parte di soggetti diversi dagli utenti effettivi della specifica prenotazione (c.d. consultazione «robotizzata» o tramite «*spider*»); è incidentalmente da dire che una tale politica commerciale è stata recentemente abbandonata da quello è attualmente il principale operatore *low cost* in Italia ed in Europa, il vettore irlandese Ryanair.

⁽³⁴⁶⁾ Alcune compagnie hanno previsto sistemi di lettura del codice elettronico del biglietto, così da eliminare quasi definitivamente il ricorso al biglietto cartaceo.

ai fini dell'applicazione della Convenzione di Varsavia che da quello di Montreal del 1999 così come evidenziato dall'art. 1 dell'una o dell'altra Convenzione ⁽³⁴⁷⁾. Infatti, perché si possa parlare di trasporto internazionale non rileva l'eventuale conclusione del contratto in uno Stato non contraente, ma il solo fatto che il trasporto abbia luogo di origine e di destinazione in due Stati contraenti o comunque in un solo stato contraente purché ci sia stato uno scalo in un altro Stato, eventualmente anche terzo rispetto alla convenzione.

Per quanto concerne l'individuazione della giurisdizione a seguito dell'acquisto del biglietto tramite internet, l'unico dei quattro fori previsti dall'art. 28 della Convenzione di Varsavia del 1929 e dei cinque previsti dall'art. 33 di Montreal del 1999 che potrebbe eventualmente assumere una seppur limitata rilevanza ⁽³⁴⁸⁾ è quello

⁽³⁴⁷⁾ Per l'art. 1 della Convenzione di Montreal, che riprende la formula dell'art. 1 della Convenzione di Varsavia del 1929, affinché si possa parlare di «trasporto aereo internazionale» rileva solo che nell trasporto «[...] il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o traspordo, sono situati o sul territorio di due Stati parti o sul territorio di un medesimo Stato parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato [...]»: cfr. A. ARENA, *Il concetto di trasporto aereo internazionale ai fini della responsabilità del vettore nella convenzione di Varsavia e nel protocollo dell'Aja*, cit., 505. V. anche M. GUINCHARD, *La notion du «Transport international» d'après la Convention de Varsovie*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1956, 14; K. M. BEAUMONT, *Notes on Some Aspects of the Legal Position of International Air Carriers*, in *I.L.Q.*, 3/1950, 360, *ivi*, 363. Per un approfondimento sui problemi legati alla giurisdizione v. in generale S. BUSTI, *I fori competenti per l'azione contro il vettore aereo*, in *Trasp.*, 82/2000, 45; M. LOPEZ DE GONZALO, *Trasporto internazionale marittimo e aereo di passeggeri, danno alla persona, foro competente*, in *Dir. tur.*, 2005, 246; F. RUSSO, *Su alcune questioni di giurisdizione e competenza in materia di trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2006, 753.

⁽³⁴⁸⁾ Va comunque osservato che la nozione di sede secondaria ha ricevuto un'interpretazione quantomeno restrittiva in alcuni ordinamenti. Nella giurisprudenza italiana v. Cass., Sez. un., 14 giugno 2006, n. 13689, in *Giust. civ.*, 2007, I, 173, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *Giurisdizione ed effettività della tutela*

della «sede secondaria» ⁽³⁴⁹⁾ della Compagnia attraverso la quale è stato concluso il contratto. In effetti, l'incertezza sul luogo di conclusione del contratto di trasporto aereo ha una rilevanza soltanto marginale rispetto alla definizione dell'ambito di applicazione sia della Convenzione di Varsavia del 1929 sia di quella di Montreal del 1999. Tale fattore ha peraltro rilevanza limitata per quanto concerne l'individuazione della competenza giurisdizionale ⁽³⁵⁰⁾.

Se, da una parte, sembrano condivisibili le ragioni che hanno portato alla previsione di competenze giurisdizionali che non siano eccessivamente gravose per il passeggero o sui suoi aventi causa, dall'altra è da osservare che l'ampliamento delle soluzioni possibili in alternativa fra loro, con scelta discrezionale dell'attore, può finire per incentivare i fenomeni di *forum shopping* ⁽³⁵¹⁾.

del passeggero, ivi, 175 e in *Dir. trasp.*, 2007, 849, con nota di C. VAGAGGINI, *I fori competenti nel trasporto aereo internazionale e la nozione di stabilimento*, ivi, 853.

⁽³⁴⁹⁾ Sul punto si registra in dottrina una non univocità di posizioni. Per una lettura restrittiva v. C. PUNZI, *La risoluzione delle controversie concernenti il risarcimento dei danni nel trasporto aereo e la convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, in *Riv. dir. proc.*, 2005, 633, ivi, 638. In senso meno restrittivo v. N. E. LUONGO - A. PIERA, *La jurisdicción en las formas modernas de contratación del transporte aéreo internacional de pasajeros*, in *Rev. der. transp.*, 2010, 115, ivi, 135. Bisogna comunque osservare che Anche nell'ipotesi di negoziazione del contratto tramite internet, l'individuazione della «sede secondaria» non è affatto necessaria. Basti pensare che in Europa quasi nessuna compagnia aerea *low cost* ha dichiarato una propria sede secondaria.

⁽³⁵⁰⁾ In tal senso v. M. M. COMENALE PINTO, *Le nuove formule di commercializzazione dei servizi di trasporto aereo e le agenzie di viaggio*, cit., 309.

⁽³⁵¹⁾ Sul concetto di F. FERRARI, «*Forum shopping* » e diritto contrattuale uniforme, in *Riv. trim. dir. roc. civ.*, 2002, 575; G. FINOCCHIARO, *Lex mercatoria e commercio elettronico. Il diritto applicabile ai contratti conclusi su Internet*, in *Contratto e Impr.*, 2001, 571, ivi, 586; L. GRAFFI, *Spunti in tema di vendita internazionale e forum shopping*, in *Dir. comm. internaz.*, 2003, 807; B. W. MCCORNICK - M. P. PAPADAKIS, *Aircraft Accident Reconstruction and Litigation*, Tucson, 246. Sul punto v. M. LOPEZ DE GONZALO, *Trasporto internazionale marittimo e aereo di passeggeri, danno alla persona, foro competente*, cit., 247.

L'eccessivo sviluppo di questi ultimi fenomeni potrebbe causare anche problemi per «un'applicazione uniforme del diritto uniforme» ⁽³⁵²⁾.

L'individuazione della competenza a livello di diritto interno, peraltro, non resta in alcun modo influenzata dai criteri individuati dalle ricordate disposizioni dell'art. 28 di Varsavia e dall'art 33 di Montreal, ma si fonda sui criteri di individuazione dettati dal legislatore nazionale.

In particolare, va preso atto che il trasporto in sé è espressamente escluso dall'ambito di applicazione della disciplina specifica in favore del consumatore, prevista per la competenza giurisdizionale dalla Sezione 4 del Regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio del 22 dicembre 2000 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, c.d. «Regolamento Bruxelles 1» ⁽³⁵³⁾. Tuttavia ciò non esclude che sia comunque da affermare l'applicabilità della disciplina del foro del consumatore, dettata dal legislatore nazionale nell'art. 63 cod. consumo (d. lgs. 6 settembre 2005, n. 206) per l'individuazione, non derogabile convenzionalmente ⁽³⁵⁴⁾, delle relative competenze in ambito interno, per determinate

⁽³⁵²⁾ M. M. COMENALE PINTO, *Le nuove formule di commercializzazione dei servizi di trasporto aereo e le agenzie di viaggio*, cit., 310 nello specifico nt., 69.

⁽³⁵³⁾ Cfr. art. 15, § 3, Reg. (CE) n. 44/2001, cit. Sull'esclusione della disciplina del foro del consumatore in tale regolamento, v. M .LOPEZ DE GONZALO, *Trasporto internazionale marittimo e aereo di passeggeri, danno alla persona, foro competente*, cit., 247.

⁽³⁵⁴⁾ Cfr. V. ZENO-ZENCOVICH – C. PAGLIETTI, *Verso un «diritto processuale dei consumatori»?*, in *N.G.C.C.*, 2009, II, 216, ivi, 221; sulla base dell'art. 1469 bis, comma

modalità di conclusione del contratto (contratto negoziato fuori dai locali commerciali; contratto concluso a distanza) ⁽³⁵⁵⁾

È appena il caso di osservare come una larghissima parte delle conclusioni *on-line* di contratti di trasporto aereo veda proprio soggetti che rientrano senza dubbio alcuno nella categoria dei «consumatori» quali controparti delle compagnie aeree; è anche quasi scontato che tale aspetto sia ancor più presente rispetto ai contratti conclusi dalle compagnie *low cost*, che, come si è visto, hanno basato in larga parte i loro affari proprio su tale specifica tecnica di vendita dei propri servizi.

Un altro problema legato all'acquisto del biglietto *on line* è sicuramente quello legato alla trasparenza delle tariffe, che non sempre sono state di inequivocabile chiarezza ed evidenza.

Spesso si verifica la non sempre trasparente «applicazione di commissioni per l'emissione del biglietto che possono annullare o ridurre considerevolmente il risparmio che l'utente confida di ottenere, rinunciando

3, cod. civ., nel testo previgente, v. Cass., Sez. Un., 5 giugno - 1° ottobre 2003 n. 14669/03, in *Dir. com. sc. internaz.*, 2004, 71, con nota di E. GRAZIUSO, *La Corte di cassazione a Sezioni unite si pronuncia in materia di foro esclusivo del consumatore. Il «domicilio elettivo» del consumatore: un «equivoco» ancora irrisolto*, ivi, 83. V. anche F. FRANCONIERO, *Competenza territoriale foro esclusivo del consumatore*, ne *I diritti del consumatore e la nuova class action*, a cura di G. Demarchi, Bologna, 2010, 555, ivi, 556.

⁽³⁵⁵⁾ In tal senso v. G. pace Catanzaro, 19 settembre 2006, in *Dir. traspr.*, 2007, 207, con nota di A. MIGNONE – A. D'AMATO, *Cancellazione di volo, foro del consumatore e danno esistenziale*, ivi, 209; G. pace Pistoia, 30 ottobre 2009, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 741, con nota di B. COSSU, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo internazionale in caso di ritardo e perdita del bagaglio*, ivi, 745.

ad avvalersi di un'agenzia» ⁽³⁵⁶⁾. A tale proposito va ricordato come talune compagnie aeree, non solo *low cost*, abbiano proposto delle tariffe senza pubblicizzare adeguatamente il fatto che il prezzo sarebbe variato a seconda della carta di credito utilizzata per l'acquisto. Questo comportamento, in Italia, sulla base della legislazione comunitaria ⁽³⁵⁷⁾ che prevede una rigorosa disciplina anche per quanto concerne le tariffe, è stato sanzionato dall'Autorità garante della concorrenza con decisione confermata anche in giurisprudenza ⁽³⁵⁸⁾. Sempre con riferimento alle tariffe, va osservato che queste ultime, al pari delle altre condizioni contrattuali, debbono sempre essere indicate nella lingua dello Stato in cui l'utente ha concluso il contratto *on line*. Su quest'ultimo punto l'AGCOM nella sua adunanza del 28 aprile 2011 ha sanzionato alcune compagnie aeree che, non rispettando questa previsione, pubblicavano condizioni generali e tariffarie in una lingua diversa rispetto a quella dello Stato in cui l'utente aveva concluso il contratto.

⁽³⁵⁶⁾ Così M. M. COMENALE PINTO, *Le nuove formule di commercializzazione dei servizi di trasporto aereo e le agenzie di viaggio*, cit., 301.

⁽³⁵⁷⁾ Va ricordato che, come anticipato nel capitolo precedente, il Regolamento 1008/2008 del 24 settembre 2008 detta una disciplina ferrea per quanto concerne le informazioni che il passeggero ha diritto di ricevere relativamente alle tariffe.

⁽³⁵⁸⁾ Tar Lazio - Roma 15 febbraio 2012 n. 1521.

5. Alcune considerazioni in tema di bagaglio.

Il trasporto del bagaglio nell'ambito del trasporto aereo di persone operato da una compagnia *low cost*, rappresenta uno dei punti più caratteristici dell'agire di queste particolari compagnie aeree.

Prima di analizzare le particolari modalità del trasporto del bagaglio da parte di queste compagnie è necessario analizzare la disciplina quanto di diritto uniforme quanto di diritto interno che regola il trasporto del bagaglio nel trasporto aereo di persone ⁽³⁵⁹⁾.

Come evidenziato dalla Relazione al Codice della navigazione del 1942 al punto 594, a livello di diritto uniforme già nella Convenzione di Varsavia del 1929 e poi in quella di Montreal del 1999 si poteva rinvenire una distinzione tra bagagli registrati e bagagli non registrati ⁽³⁶⁰⁾. La Relazione al codice prevedeva una distinzione tra bagaglio consegnato e bagaglio non consegnato. Bisogna comunque ricordare che la definizione di «bagagli registrati e bagagli non registrati» della Convenzione di Varsavia del 1929 deriva da una

⁽³⁵⁹⁾ Per un approfondimento v. *ex plurimis* E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio*, cit., 649.

⁽³⁶⁰⁾ La distinzione tra bagaglio consegnato e bagaglio non consegnato è rilevante anche ai fini del risarcimento del danno. V. al riguardo cfr. E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio*, cit., 665; N. LIBERATOSCIOLI, *Nel caso di perdita dei bagagli, il massimale di responsabilità del vettore aereo comprende i danni sia materiali sia morali*, nota a C. Giust (UE). 6 MAGGIO 2010, C-63/09 in *Riv. dir. nav.*, 2011, 267, *ivi*, 277.

letterale traduzione dell'originario «*bagages enregistrés*» che nel sistema di Varsavia indicava invece il «bagaglio consegnato» ⁽³⁶¹⁾.

Nel nostro codice della navigazione vengono poi disciplinati il trasporto del bagaglio a mano, del bagaglio consegnato e del bagaglio registrato, il cui peso supera i limiti stabiliti e per il quale il passeggero sarà obbligato a pagare un sovrapprezzo. Anche di quest'ultima distinzione si può trovare traccia nella già menzionata relazione, al punto 245 «[...] *ho considerato come normalmente incluso il trasporto di un bagaglio determinato per quantità e qualità (art. 410) mentre ho preveduto un supplemento al prezzo di passaggio per ogni bagaglio registrato eccedente tali limiti [...]*». Il vigente articolo 410 cod. nav. come anticipato dalla Relazione prevede infatti che «*Nel prezzo di passaggio è compreso il corrispettivo del trasporto del bagaglio del passeggero, nei limiti di peso e di volume prestabiliti dal vettore od osservati per uso [...]*».

Si deve comunque osservare che né a livello di diritto interno né a livello di diritto comunitario ed uniforme, è stata offerta una precisa definizione di «bagaglio» ⁽³⁶²⁾. Se il nostro codice civile all'art. 1681 si limita ad indicare il bagaglio come «cose che il passeggero porta con se», proseguendo nella lettura del su richiamato art. 410 cod. nav si sottolinea come il bagaglio debba «[...] *contenere*

⁽³⁶¹⁾ Questo punto viene chiarito da M. M. COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di persone*, in *I contratti turistici*, a cura di M. M. Comenale Pinto, U. La Torre e F. Morandi, Milano, 2004, 169.

⁽³⁶²⁾ cfr. D. COLOMBO - F. FOTI, *Il trasporto di bagaglio: caratteri, documenti e prescrizioni contrattuali*, in *Spunti di studio su: Le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, a cura di G. Romanelli e L. Tullio, Cagliari, 1997, 57, *ivi*, 64.

esclusivamente oggetti personali del passeggero. Se si includono nel bagaglio oggetti di altra natura, il passeggero deve il doppio del prezzo di tariffa per il trasporto delle cose stesse, oltre al risarcimento dei danni». Allo stesso modo il testo originale della Convenzione di Varsavia del 1929 all'art. 4 definisce il bagaglio non consegnato come «objets personnels dont le voyageur conserve la garde». Così anche secondo le General Conditions of Carriage della IATA (condizioni generali di viaggio), contenute nella già menzionata Recommended practice 1724 del 2000, per bagaglio si intende «your personal property accompanying you in connection with your trip».

Per quanto concerne la definizione di «oggetti personali» né in dottrina né tantomeno in giurisprudenza si è arrivati ad un'univoca definizione, anche se si osserva che il contenuto del bagaglio ha oramai una rilevanza marginale.

Tutto ciò, potrebbe essere la giustificazione della previsione dell'imbarco gratuito, da parte delle compagnie aeree low cost, del solo bagaglio a mano.

Per quanto concerne invece la natura dell'obbligazione che grava al riguardo sul vettore, in considerazione della stretta connessione tra la prestazione del trasporto aereo di persone e quella del trasporto aereo del bagaglio, la più autorevole dottrina ⁽³⁶³⁾

⁽³⁶³⁾ Per la natura accessoria del contratto di trasporto del bagaglio v. per tutti G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 63. In senso conforme v. anche; E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio*, cit., 650; D. COLOMBO - F. FOTI, *Il trasporto di bagaglio: caratteri, documenti e prescrizioni contrattuali*, cit., 58; T. BALLARINO - S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, cit., 587; VERNIZZI S., *La perdita del bagaglio: responsabilità del vettore e della società di gestione dei*

sostiene convincentemente che questa possa essere considerata come accessoria, sia per il bagaglio consegnato sia per quello a mano. La stessa Convenzione di Varsavia al suo art. 4 par. 3 lett. c) evidenzia come non si possa imbarcare alcun bagaglio senza essere in possesso di un regolare biglietto di passaggio. Questa tesi ha trovato poi conferma nella disciplina del già menzionato IV Protocollo di Montreal del 1975 e in quella della Convenzione di Montreal del 1999. In ambedue i casi si è assistito all'accorpamento della disciplina del trasporto del bagaglio a quella del trasporto di persone, con il conseguente scostamento dalla disciplina del trasporto di cose ⁽³⁶⁴⁾. La Convenzione di Montreal, all'art. 3 regola la disciplina relativa ai documenti rilasciati dal vettore nell'ambito del trasporto aereo di persone, ricomprendendo il biglietto di passaggio e lo scontrino di identificazione del bagaglio.

Le già menzionate condizioni generali di trasporto, sulla scia di quanto già previsto dalla normativa di diritto uniforme, sanciscono l'inscindibilità del trasporto del bagaglio, senza alcuna distinzione tra bagaglio eccedente e bagaglio non eccedente, dal contratto di trasporto e l'assoluta dipendenza del primo dal secondo.

Così anche il trasporto del bagaglio registrato, il cui peso eccede i limiti stabiliti può essere considerato come una prestazione

servizi aeroportuali, cit., 206; S. BUSTI, *Il contratto di trasporto di persone*, in *Manuale di diritto del turismo*, cit., 172. In senso contrario v. per tutti E. VOLLI, *Trasporto marittimo ed aereo*, in *Noviss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 60.

⁽³⁶⁴⁾ Sul punto v. M. M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, cit., 825; E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio*, cit., 662.

accessoria o comunque collegata, anche in considerazione del fatto che il trasporto, in questo caso, è subordinato al pagamento di un sovrapprezzo rispetto al prezzo pagato per il trasporto del passeggero. In assenza del pagamento, il vettore non è tenuto all'esecuzione del trasporto e allo stesso tempo, ove venga riscontrata l'eccedenza del peso del bagaglio, il passeggero non è obbligato a imbarcare il bagaglio. Il pagamento «volontario» del sovrapprezzo o comunque del corrispettivo richiesto per l'imbarco del bagaglio registrato, il cui peso eccede i limiti stabiliti, potrebbe rappresentare l'accettazione e l'adempimento della prestazione del passeggero. In questo modo si concluderebbe un accordo supplementare rispetto all'originario contratto di passaggio. L'oggetto di quest'ultimo sarebbe, anche in questo caso, una prestazione accessoria o comunque collegata della quale deriva l'obbligazione aggiuntiva, in capo al vettore, di trasportare l'eccedenza bagaglio. Tale obbligazione non sorge infatti automaticamente con la conclusione del contratto di trasporto concluso *ab origine* dal passeggero ma solo a seguito di un'esplicita accettazione da parte dello stesso passeggero, e dello stesso vettore.

Allo stesso modo il passeggero di una compagnia aerea *low cost* (che non prevede la gratuità del trasporto del bagaglio consegnato), può sempre decidere di non imbarcare il proprio bagaglio e qualora decida di farlo, si potrebbe applicare la stessa disciplina prevista per l'imbarco del bagaglio registrato, il cui peso eccede i limiti stabiliti.

5.1. *Brevi cenni in tema di responsabilità del vettore aereo per il trasporto del bagaglio.*

L'art. 3 del già richiamato Reg. (CE) n. 889/2002 rinvia alla Convenzione di Montreal del 1999 per quanto concerne la disciplina della responsabilità del vettore, per quanto concerne i danni occorsi ai bagagli, modificando il testo del Regolamento (CE) n. 2027/97. La Convenzione di Montreal, che di per sé è applicabile ai soli trasporti aerei internazionali, sarà, quindi, in conseguenza del rinvio operato dall'art. 3 del Reg. 889/2002, applicabile anche ai trasporti aerei non internazionali operati da vettori comunitari. Un ulteriore rinvio alla Convenzione di Montreal è ricavabile nel vigente art. 941 cod. nav., quale risulta dopo la già menzionata riforma della parte aeronautica del codice della navigazione del 2005-2006, che rimette alla disciplina di diritto uniforme («vigente nel territorio della Repubblica») ai quali non sia applicabile *ex se*. Da un lato, è da ritenere, come indicato dalla dottrina che ha maggiormente affrontato il problema, che il rinvio sia da intendersi alla Convenzione di Montreal e non a quella di Varsavia, ad oggi in astratto covigente ⁽³⁶⁵⁾. Tenuto conto che, comunque, opera anche il Regolamento 2027/97 come modificato dal Regolamento 889/2002, tendenzialmente, il *quid pluris* apportato dal nuovo testo dell'art. 941 cod. nav., consiste soprattutto

⁽³⁶⁵⁾ V. per tutti E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, 22.

nell'assoggettamento ad una disciplina corrispondete a quella della Convenzione di Montreal anche di tutti quei trasporti aerei operati da vettori italiani che non siano in possesso della licenza di esercizio prevista dal Reg. CE 2407/1992.

Va ora osservato che la Convenzione di Montreal del 1999, diversamente da quanto previsto dalla Convenzione di Varsavia del 1929, nel testo originario, considera la responsabilità del vettore per il trasporto di bagagli consegnati separatamente rispetto a quella del vettore nel trasporto di merci. Nonostante queste due tipologie di trasporto non vengano disciplinate congiuntamente, vengono entrambe assoggettate ad un regime di imputazione oggettiva dalla stessa Convenzione di Montreal del 1999. Sulla scia di quanto previsto dal già richiamato IV Protocollo di Montreal del 1975 la Convenzione di Montreal del 1999 prevede anche per il bagaglio, all'art. 17, § 2, prima parte, che il vettore sia comunque responsabile per i danni derivanti da distruzione o perdita. Condizione necessaria per l'imputazione della responsabilità in capo al vettore è che l'evento generativo si sia verificato a bordo dell'aeromobile o comunque durante il periodo in cui il bagaglio era nella sua custodia ⁽³⁶⁶⁾.

Per quanto concerne invece la responsabilità per il bagaglio non consegnato nell'ultima parte del già richiamato art. 17, § 2 della Convenzione di Montreal del 1999 viene ribadito il criterio di imputazione per colpa.

⁽³⁶⁶⁾ S. VERNIZZI, *La perdita del bagaglio: responsabilità del vettore e della società di gestione dei servizi aeroportuali*, cit, 203.

In fine va ricordato che il valore massimo del bagaglio viene quantificato dall'art. 22, § 1, della Convenzione di Montreal del 1999 in una somma che oggi corrisponde a 1.131⁽³⁶⁷⁾ diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale (DSP) ⁽³⁶⁸⁾ per ciascun passeggero.

L'art. 22, § 2 prevede che il limite a cui ci si riferisce, non ha efficacia nell'ipotesi in cui il passeggero, al momento della consegna del bagaglio al vettore, o comunque in fase di prenotazione del biglietto, abbia fatto dichiarazione «speciale di interesse alla consegna a destinazione» corrisposto l'eventuale supplemento di tariffa richiestogli. In questo caso, là dove si verifichi un danno o la mancata restituzione del bagaglio, il vettore sarà obbligato al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che non riesca a dimostrare che tale somma «superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione». Lo stesso art. 22, al § 5 sancisce inoltre che il vettore non potrà fruire della limitazione anche nel caso in cui il

⁽³⁶⁷⁾ Il limite era originariamente determinato in 1000 DSP è stato così adeguato, ai sensi dell'art. 24 Conv. Montreal 1999, con decorrenza dal 30 dicembre 2009.

⁽³⁶⁸⁾ Indicati anche con l'acronimo *SDR*, «*Special Drawing Rights*». Con l'acronimo DSP si intende l'unità di conto del Fondo Monetario internazionale (art. XV dello Statuto del Fondo), adottata nel 1969 arginare il problema della svalutazione del valore ufficiale dell'oro. La sua quotazione si basa sul valore ponderato di dollaro statunitense, euro, yen giapponese e sterlina inglese. Attualmente un diritto speciale di prelievo corrisponde a circa EUR 1.146480 (valore del 20 giugno 2013). Con il ricorso al sistema dei DSP si è abbandonato il riferimento al valore ufficiale dell'oro come criterio di computazione della limitazione. Con il ricorso al sistema dei DSP si inoltre abbandonata la soluzione della determinazione sulla base del peso, prospettata dall'art. 22 della Convenzione di Varsavia, sia nel testo originario, che in quello emendato dal Protocollo dell'Aja od in quello del IV Protocollo di Montreal, per il solo bagaglio consegnato. Per un approfondimento sul regime di responsabilità del vettore aereo v. per tutti E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio*, cit., 661.

passaggero dimostri sia conseguenza di un « [...] *atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno [...]*». Al verificarsi di una simile ipotesi, il passeggero dovrà inoltre dimostrare che l'atto o l'omissione sono stati compiuti da dipendenti o incaricati del vettore nell'esercizio delle loro funzioni.

La responsabilità vettoriale per i danni conseguenti alla ritardata riconsegna del bagaglio consegnato è affermata dall'art. 19 della Convenzione di Montreal, che consente tuttavia la prova liberatoria per il vettore sulla circostanza «*che egli stesso e i propri dipendenti e preposti hanno adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle*».

I danni che derivano dalla perdita o da ritardata consegna del bagaglio devono essere comunicati per iscritto al vettore (art. 31, § 3, Convenzione di Montreal del 1999), entro i termini di decadenza indicati dallo stesso articolo al § 2 «*in caso di danno, la persona avente diritto alla consegna deve, appena constatato il danno, presentare reclamo al vettore immediatamente e comunque entro sette giorni dalla data del ricevimento, in caso di bagaglio consegnato, ed entro quattordici giorni dalla data di ricevimento, in caso di merce. In caso di ritardo, il reclamo deve essere inoltrato entro ventuno giorni dalla data in cui il bagaglio o la merce*

sono stati messi a sua disposizione». La decadenza del vettore non opera comunque in caso di frode posta in essere da costui ⁽³⁶⁹⁾.

⁽³⁶⁹⁾ In tema v. F. MORANDI, *La constatazione del danno al baglio e alla merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit. , 307; ID *La disciplina dei reclami per i danni al bagaglio e alla merce*, in *Studi in onore di Umberto Lanza*, III, cit., 1711.

CAPITOLO III

I DIRITTI DEL PASSEGGERO NEI VOLI OPERATI DA COMPAGNIE AEREE LOW COST

SOMMARIO: 1. I presupposti dell'*overbooking* e il Reg. 261 del 2004. – 2. Il negato imbarco nel Reg. 261 del 2004. – 3. Cancellazione e ritardo del volo nel Reg. 261 del 2004. – 4. La compensazione pecuniaria l'assistenza al passeggero e la politica delle compagnie low cost. – 5. Alcune valutazioni de jure condendo.

1. I presupposti dell'*overbooking* e il Reg. 261 del 2004.

Con il termine «sovraprenotazione» nota anche come *overbooking* si è soliti indicare una particolare ipotesi di inadempimento del vettore aereo ⁽²³⁷⁾, che è solitamente conseguenza diretta di una sovra-vendita (in inglese *overselling*) di biglietti ⁽²³⁸⁾. La sovraprenotazione può

⁽²³⁷⁾ Cfr. sul punto E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo, Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2011, 383; C. Pozzi, *La nuova disciplina dell'overbooking nel Reg. 261/04 e nell'interpretazione della Corte di giustizia*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1352; E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. Civ.*, 2004, 469; M. MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione e responsabilità*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, a cura di L. Masala e E. G. Rosafio, Milano, 2006, 123; M. STUCCHI, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Dir. turismo*, 2007, 21. Va comunque osservato che l'*overbooking* è un fenomeno che sta interessando anche gli altri comparti del trasporto.

⁽²³⁸⁾ Si deve osservare come nella disciplina vigente non esiste un'espressa definizione di *overbooking* ed *overselling*, anche se una nozione di «volo

essere intesa come «la deliberata promessa da parte del vettore di effettuare la propria prestazione ad un numero di utenti maggiore rispetto a quello che i suoi mezzi gli consentono di soddisfare» ⁽²³⁹⁾.

Le compagnie aeree, facendo affidamento sul c.d. *no show*, (ovvero, ipotizzando sulla base di una rilevazione statistica, che secondo *l'id quod plerumque accidit*, una certa percentuale di passeggeri non si presenterà all'imbarco) ⁽²⁴⁰⁾, vendono più biglietti rispetto a quelli che sono i posti effettivamente disponibili sull'aeromobile, assumendosi così il rischio di non poter garantire l'imbarco a tutti i passeggeri, che pur dispongono di un valido titolo di viaggio, e che si presentano nei tempi previsti in aeroporto ⁽²⁴¹⁾.

sovraprenotato» era rintracciabile all'art. 2, lett. d) del Reg. Cee 4 febbraio 1991, n. 295.

⁽²³⁹⁾ Così M. M. COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, cit., 159.

⁽²⁴⁰⁾ Il vettore aereo non sarà responsabile per il negato imbarco di passeggeri che non abbiano ottemperato a tutti gli obblighi imposti dalle condizioni generali di contratto del trasporto. Nella prassi si può verificare che un passeggero pur avendo prenotato un posto su un determinato volo, decida all'ultimo momento di non imbarcarsi, omettendo nella maggior parte dei casi di annullare la prenotazione. Sulla mancata presentazione del passeggero all'imbarco v. per tutti autorevolmente G. ROMANELLI, *Mancata presentazione alla partenza del passeggero aereo*, in *Dir. aereo*, 1962, 8. Sul punto e in generale sulle condizioni generali di contratto v. anche S. BUSTI, *Il trattamento del passeggero nelle condizioni generali di contratto di trasporto aereo*, in *La tutela del turista*, a cura di G. Silingardi e Z. Zencovich, Napoli, 1992, 233, *ivi*, 243

⁽²⁴¹⁾ In giurisprudenza si è precisato che non è vessatoria la clausola che consente al vettore la cancellazione della prenotazione in caso di mancata presentazione in tempo utile del passeggero allo sportello dell'accettazione: Cass., 25 agosto 1992 n. 9854, in *Dir. traspr.*, 1994, 523, con nota di A. ZANELLI – A. M. SIA, *Sul ritardo del passeggero aereo nella presentazione all'accettazione*, *ivi*, 525, oppure in *Resp. civ. prev.*, 1993, 550, con nota di G. GAIGA, *La pratica dell'overbooking e la responsabilità del vettore aereo in una decisione del Supremo Collegio*, *ivi*, 551. Nondimeno, la pronuncia di legittimità ha confermato (anche in assenza di una doglianza specifica sul punto) la decisione della corte d'appello che aveva ritenuto inadempiente il vettore rispetto al negato imbarco di passeggero che si era

Oltre ad invocare la necessità di porre rimedio al fenomeno del *now show* le compagnie aeree, a giustificazione del loro operato, richiamano anche per tale pratica quella che sarebbe la sua «*affermata idoneità a ridurre i costi (che si tradurrebbe nella possibilità di contenere le tariffe, con vantaggio, quindi, anche per gli utenti)*». ⁽²⁴²⁾

Tutto ciò non giustifica comunque l'agire dei vettori, anzi ne evidenzia la volontarietà della condotta, con la rappresentazione e l'accettazione delle sue possibili conseguenze ⁽²⁴³⁾. A tale riguardo, e su questi presupposti, si è ventilato che l'omessa informazione al passeggero in fase di conclusione del contratto circa la possibilità di un'eventuale sovrapprenotazione possa integrare un dolo incidente del vettore ⁽²⁴⁴⁾.

L'*overbooking* è l'ipotesi principale in cui può prodursi il fenomeno del «negato imbarco» dei passeggeri, oggi disciplinato dall'art. 4 del Regolamento (CE) 261/2004 del Parlamento europeo e

presentato in aeroporto nei termini stabiliti, ma non era riuscito ad effettuare il *check in* per l'eccessiva lunghezza della fila dovuta, essenzialmente, alla cattiva organizzazione degli sportelli di accettazione da parte del vettore (la decisione impugnata, e confermata dalla Cassazione, era: App. Bari, 21 ottobre 1988, in *Dir. trasp.*, II/1990, 243, con nota di C. BONFANTONI, *Sugli effetti della mancata presentazione del passeggero nel termine indicato nelle condizioni generali di trasporto dell'Alitalia*, che, a sua volta, aveva confermato la decisione di primo grado.

⁽²⁴²⁾ Così S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 461.

⁽²⁴³⁾ Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, cit., 159 ss.; E.G. ROSAFIO, *Il negato imbarco*, cit., 474; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 484.

⁽²⁴⁴⁾ E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, cit., 385; A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone o cose*, in *Dir. trasp.*, 2000, 615; N. DI GIANDOMENICO, *Overbooking e dolo eventuale*, nt. a G. pace di Cagliari, 25 marzo 2005, in *Dir. trasp.*, 2007, 558; G. pace Cagliari, 23 ottobre 2001, in *Dir. trasp.*, 2002, 881, con nota di M. BADAGLIACCA, *Dolo incidente ed overbooking*, *ivi*, 984.

del Consiglio dell'11 febbraio 2004 «che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, e che abroga il regolamento (CEE) 295/91». Nel nostro ordinamento, la disciplina comunitaria, è peraltro richiamata dal vigente codice della navigazione, all'art. 947, sotto la rubrica «Impedimenti del vettore»⁽²⁴⁵⁾. Nello stesso articolo si precisa inoltre che «l'organismo responsabile dell'applicazione della normativa comunitaria è l'ENAC».

Come si è già avuto modo di vedere, tra le giustificazioni più frequenti, addotte dalle compagnie aeree, spicca quella della necessità di contrastare gli effetti economici negativi derivanti dal mancato acquisto dei posti prenotati, costi che si dovrebbero altrimenti riflettere sulle tariffe, causando così un effetto sfavorevole per i passeggeri. Tale argomentazione non sembra convincente anche in considerazione del fatto che le prenotazioni hanno una scadenza per l'emissione del biglietto (c.d. TTL «*Ticketing Time Limit*»⁽²⁴⁶⁾), secondo quanto prevedono costantemente i vari regolamenti delle compagnie aeree)⁽²⁴⁷⁾.

Va osservato che proprio per evitare questo tipo di problemi, le compagnie aeree *low cost*, prevedono, in generale, la sola vendita dei

⁽²⁴⁵⁾ Per un approfondimento sulla disciplina (ante riforma del 2006) sugli impedimenti alla partenza v. per tutti v. E. G. ROSAFIO, *Gli impedimenti prima della partenza e la sostituibilità del veicolo nel trasporto di linea*, ne *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, a cura di A. Antonini e B. Franchi, Milano, 2005, 241

⁽²⁴⁶⁾ Sul punto v. per tutti E. TURCO BULGHERINI, *La prenotazione dei servizi di trasporto, turistici ed alberghieri*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, cit., 857, ivi, 860; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 462.

⁽²⁴⁷⁾ Sul punto v. per tutti Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, cit., 159, ivi, 162.

biglietti aerei, escludendo la possibilità della prenotazione non contestuale all'acquisto e al pagamento del biglietto. È tuttavia da sottolineare che qualche problematica potrebbe viceversa derivare dalle modalità di organizzazione di accettazione dei passeggeri proprie delle compagnie aeree *low cost*, che, in qualche caso, lì dove l'accettazione non sia stata effettuata on-line dal passeggero, o lì dove il passeggero debba consegnare bagagli, potrebbe portare, anche quando ci sia stata la presentazione in aeroporto in tempi ragionevolmente anticipati rispetto alla partenza prevista dell'aeromobile, all'impossibilità di rispettare i termini previsti dalle condizioni del vettore ⁽²⁴⁸⁾.

Prima dell'entrata in vigore del Regolamento (CE) 261/2004, il fenomeno della sovraprenotazione trovò una prima regolamentazione nel Regolamento (CEE) 295/91 del Consiglio del 4 febbraio 1991 ⁽²⁴⁹⁾, che «*stabilisce norme comuni relativamente ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti di linea*». Con tale regolamento, per la prima volta era stato istituito uno specifico regime di tutela degli interessi dei passeggeri in caso di sovraprenotazione con la previsione garanzie e *standard* di protezione minimi. Lo scopo che si era prefissato il Consiglio era quello di fornire un quadro giuridico uniforme necessario per il superamento

⁽²⁴⁸⁾ Ove il caso si presentasse, si porrebbero una questione da risolvere nell'ottica segnata dalla più sopra menzionata decisione della corte d'appello di Bari, confermata dalla cassazione: App. Bari, 21 ottobre 1988, cit., e Cass., 25 agosto 1992, n. 9854, cit.

⁽²⁴⁹⁾ Per un approfondimento sul sistema del Reg. 295/91 v. *ex plurimis* M. M. COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovraprenotazione nei servizi di trasporto, aereo*, cit., 165.

delle difformità di comportamento dei vettori così da garantire una più solida tutela degli utenti del trasporto aereo. È evidente peraltro che in un quadro di liberalizzazione dei servizi aerei era necessario garantire un'uniformità di regime giuridico anche dei vari profili della responsabilità, che si riflettono inevitabilmente sui costi assicurativi subiti dai vettori che operano in concorrenza e, in ultima analisi, sulle tariffe che questi possono praticare in ragione dei costi che devono subire e, conseguentemente, si traducono in potenziali vantaggi concorrenziali ⁽²⁵⁰⁾.

Riprendendo il discorso, affrontato nel Cap. I, relativo alla distinzione tra servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea, bisogna osservare che l'art. 1 del Reg. (CEE) 295/91 stabilisce norme minime comuni applicabili nell'ipotesi in cui venga negato l'imbarco a passeggeri in possesso di biglietto valido e di prenotazione confermata su un volo di linea sovraprenotato, in partenza da un aeroporto comunitario a prescindere dal luogo destinazione, dal luogo in cui ha sede il vettore aereo e dalla nazionalità del passeggero. Seguendo una tesi all'epoca diffusa, il fondamento dell'esclusione dei voli *charter* dall'applicazione del richiamato Regolamento era ascrivibile «*alla diversa natura di tale tipo di trasporto, nell'espletamento del quale le compagnie aeree, godendo di una piena libertà dal punto di vista degli orari, delle frequenze e degli itinerari, non hanno necessità di ricorrere alla pratica dell'overbooking*» ⁽²⁵¹⁾.

⁽²⁵⁰⁾ Si tratta di una considerazione ormai pacifica: v. per tutti S. ZUNARELLI – M. M. COMENALE PINTO, *Manuale*, I, cit., 429.

⁽²⁵¹⁾ Così E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, cit., 387.

L'emanazione del Reg. 261/2004, come si può intuire dalla lettura dei considerando 3 e 4 ⁽²⁵²⁾, rientra nell'ottica dell'intensificazione dei diritti dei consumatori, sulla scia di quanto sancito dal comma 1 dell'art. 169 TfUE ⁽²⁵³⁾. Vengono dunque, aumentate le tutele nei confronti dell'utente del trasporto aereo, prevedendo delle garanzie anche per i passeggeri vittime di cancellazione del volo e ritardo prolungato.

Bisogna ricordare, in via del tutto incidentale, che, ad oggi, il Reg. 261 del 2004 è stato già più volte posto sotto la lente d'ingrandimento della Corte di giustizia ⁽²⁵⁴⁾. L'iter di approvazione del Regolamento, infatti, è stato caratterizzato dalla fervida opposizione da parte della IATA e della ELFAA, che è persistita anche dopo l'adozione, tra l'altro con un'iniziativa giudiziaria proposta nel Regno unito, da cui derivò la remissione da parte della High Court di Inghilterra e Galles alla Corte di giustizia,

⁽²⁵²⁾ «3) Malgrado il regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea(4), abbia istituito un regime di base per la protezione dei passeggeri, il numero di persone non consenzienti a cui viene negato l'imbarco continua ad essere eccessivamente elevato, come pure il numero di persone il cui volo viene cancellato senza preavviso o subisce ritardi prolungati. La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite da detto regolamento, sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate».

⁽²⁵³⁾ «Al fine di promuovere gli interessi dei consumatori ed assicurare un livello elevato di protezione dei consumatori, l'Unione contribuisce a tutelare la salute, la sicurezza e gli interessi economici dei consumatori nonché a promuovere il loro diritto all'informazione, all'educazione e all'organizzazione per la salvaguardia dei propri interessi».

⁽²⁵⁴⁾ Sul punto cfr. E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, cit., 389; E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/Ce*, cit., 470.

argomentando fra l'altro che, in particolare, la disciplina degli obblighi di assistenza in caso di ritardo avrebbe costituito una misura incompatibile con il supposto principio di «esclusività dell'azione» che sarebbe stato ricavabile dall'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999, in quanto si sarebbe sovrapposta alle previsioni in tema di ritardo nel trasporto di passeggeri dettate dall'art. 19 della stessa Convenzione.

Questa azione, peraltro si inseriva su un solco tracciato da una precedente iniziativa giudiziaria, ancora proposta nel Regno unito, con cui la IATA aveva contestato sotto vari profili la legittimità del Regolamento (CE) 2027 del 1997, in quanto introduceva un regime di responsabilità più gravoso per i vettori di quello che sarebbe derivato dall'applicazione della convenzione di Varsavia che era allora il testo di diritto uniforme vigente in materia di trasporto aereo internazionale, e che veniva derogata da quella disciplina comunitaria ⁽²⁵⁵⁾.

Nella vicenda relativa al Reg. 261 del 2004, la Corte di giustizia ha affermato la compatibilità dello stesso con la convenzione di Montreal del 1999 affermando che lo stesso Regolamento risponde al principio di proporzionalità ⁽²⁵⁶⁾. Ovvero, utilizzando le parole della

⁽²⁵⁵⁾ Si allude qui alla vicenda di cui a Q. B. 21 aprile 1999, *R. v. Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions Ex Parte International Air Transport Association*, in *LLR* [2000] 1, 241. Per una massima in lingua italiana, v. *Dir. trasp.*, 2001, 189, con nota di D. MAFFEO - P. P. PAPALE, *Quale responsabilità per i vettori aerei?*, *ivi*, 194.

⁽²⁵⁶⁾ C. giust. (CE), 10 gennaio 2006, C-344/04, in *Dir. tur.*, 2006, 154, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo "Regolamento overbooking"*, *ivi*, 165; in *Dir. pubbl. comp. eur.*, 2006, 880 (s.m.), con nota di F. ZORZI

stessa Corte ⁽²⁵⁷⁾, il Regolamento risponde al principio che «*gli strumenti adoperati da un'istituzione comunitaria siano idonei a realizzare lo scopo perseguito e non vadano oltre quanto è necessario per raggiungerlo*». Tale specifico aspetto era stato posto in dubbio dalle ricorrenti, che avevano in particolare affermato che «*le misure di assistenza, di supporto e di risarcimento dei passeggeri previste dagli artt. 5, 6 e 7 del regolamento n. 261/2004, in caso di cancellazione del volo*», non avrebbero permesso di conseguire «*l'obiettivo diretto a ridurre i detti casi di cancellazione e di ritardo*» e sarebbero state «*comunque, a causa dei rilevanti oneri economici*» che avrebbero fatto «*gravare sui vettori aerei comunitari, completamente sproporzionate rispetto all'obiettivo voluto*» ⁽²⁵⁸⁾.

Al riguardo, la Corte ha osservato, da un lato, che «*le misure previste dagli artt. 5 e 6 del regolamento n. 261/2004 sono di per sé idonee a risarcire immediatamente taluni danni subiti dai detti passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo prolungato del volo, e permettono così di garantire un livello elevato di tutela degli interessati, perseguito dal regolamento*» ⁽²⁵⁹⁾. Dall'altro, la Corte ha aggiunto che «*è pacifico che l'ampiezza delle diverse misure adottate dal legislatore comunitario varia in funzione dell'importanza dei danni subiti dai passeggeri, che è valutata in funzione sia della durata del ritardo e dell'attesa del volo successivo, sia del lasso di tempo trascorso prima che gli interessati fossero informati della cancellazione*

GIUSTINIANI, *Disagi nel trasporto aereo e forme minime di tutela: la Corte conferma la validità del regolamento CE n. 261/2004*.

⁽²⁵⁷⁾ C. giust. (CE), 10 gennaio 2006, C-344/04, cit., § 77, sulla scia di C. giust. (CE), 11 luglio 2002, causa C-210/00, C. giust. (CE), 10 dicembre 2002, causa C-491/01, in *Corriere giur.*, 2003, 252-

⁽²⁵⁸⁾ Così la sintesi della doglianza in C. giust. (CE), 10 gennaio 2006, C-344/04, cit., § 81.

⁽²⁵⁹⁾ C. giust. (CE), 10 gennaio 2006, C-344/04, cit., § 84.

del volo. I criteri in tal modo prescelti per determinare il diritto dei passeggeri al godimento di tali misure non risultano quindi per nulla incompatibili con il principio di proporzionalità» ⁽²⁶⁰⁾.

Va sottolineato in particolare che la Corte di giustizia non ebbe a far propria la preoccupazione, espressa in particolare dalle compagnie *low cost*, circa la mancata considerazione da parte del regolamento in questione del prezzo del biglietto come fattore a cui commisurare anche la compensazione e gli oneri di assistenza a carico del vettore. E, a tale proposito, come è stato efficacemente sintetizzato, l'argomentazione in questione è stata «*respinta dalla Corte sulla base del rilievo che i rimedi devono essere commisurati al disagio sofferto dai passeggeri (la cui riparazione costituisce, come visto, lo scopo primario della normativa in questione) e tali disagio non cambia affatto a seconda della somma pagata per il biglietto»* ⁽²⁶¹⁾.

Altro punto di particolare rilievo (strettamente collegato a quello testé svolto) è l'estensione dell'ambito di applicabilità del Reg. (CE) 261 del 2004 anche ai voli non di linea ⁽²⁶²⁾, con soluzione che diverge da quella della precedente regolamento 295/91. L'art. 3 del Reg. (CE) 261 del 2004 stabilisce infatti che «1. *Il presente regolamento si applica: a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato; b) ai passeggeri in*

⁽²⁶⁰⁾ C. giust. (CE), 10 gennaio 2006, C-344/04, cit., § 85.

⁽²⁶¹⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo "Regolamento overbooking"*, cit., 169.

⁽²⁶²⁾ M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013, 10; E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone*, cit., 474.

partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel Paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario».

Come si vede, non è fatta alcuna distinzione fra voli «*di linea*» e voli «*non di linea*». D'altra parte, è da dire che quelle che sono le ragioni normalmente addotte dai vettori per giustificare la pratica della sovrapprenotazione, certamente appaiono poco convincenti rispetto ai *charter* in cui l'*owner* ha la certezza, comunque, di mettere a disposizione l'intera capacità dell'aeromobile, che comunque gli viene pagata, a prescindere dalla mancata presentazione dei passeggeri. Come si è visto, tuttavia, anche rispetto alla tipologia di voli non di linea, al di là dell'attenuazione della linea di confine con i voli di linea, si è registrata in generale un'apertura la possibilità di un acquisto diretto da parte dell'utente finale del biglietto presso il vettore: ne consegue, quindi, che anche nell'ambito in questione, la compagnia aerea possa essere indotta a sovra prenotazioni e sovravendite ⁽²⁶³⁾

Le tutele offerte dal Regolamento, come si può evincere dalla lettura del comma 2 dello stesso art. 3, si applicano esclusivamente nei casi in cui «[...] *i passeggeri: a) dispongano di una prenotazione*

⁽²⁶³⁾ Sull'evoluzione di tale specifico segmento di mercato in relazione all'*overbooking*, v. M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, cit., 13.

confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5, si presentino all'accettazione: - secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, oppure, qualora non sia indicata l'ora, - al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata; o b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo». È quindi necessario che il passeggero sia in possesso di un regolare biglietto ⁽²⁶⁴⁾ o per riprendere le parole del regolamento di una regolare prenotazione ⁽²⁶⁵⁾.

⁽²⁶⁴⁾ Il Regolamento non è applicabile ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o con una tariffa ridotta non accessibile al pubblico. Può essere questo il caso di chi viaggia sui c.d. «I.D.» (*Industrial Discount*) che sono disciplinati dal regolamento della compagnia di volo e che non possono essere assegnati a passeggeri regolarmente paganti. Viceversa, sono ricompresi i passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro dei *Frequent Flyer Programs (FFP)*. A suo tempo, sulla base del testo originario del codice della navigazione, in dottrina, è stato osservato sulla base dell'art. 942 cod. nav. v.s. che riguardava la responsabilità del vettore nel trasporto di persone, il passeggero trasportato a titolo gratuito potesse far valere i propri diritti, anche qualora sia stato vittima di *overbooking*, in base a quanto sancito dall'art. 947 c. nav. v.s. . v. in tal senso M. M. COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, cit., 168. Tale posizione è condivisa anche da E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/Ce*, cit., 472, nt. 12.

⁽²⁶⁵⁾A tale proposito si deve ricordare che all'art 2 lett. g dello stesso regolamento si precisa che « *prenotazione*» debba intendersi « il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico».

2. Il negato imbarco nel Reg. 261 del 2004.

Nel Reg. 261 del 2004 viene dunque ampliata la nozione di negato imbarco, che secondo quanto disposto dall'art. 2 lett. j) corrisponde al « rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati».

Il ricorso al Reg. 261 del 2004 garantisce un livello minimo di tutela e non preclude la possibilità per l'utente del trasporto aereo di sfruttare un'ulteriore disciplina a lui magari più favorevole ⁽²⁶⁶⁾. Con riferimento a quest'ultimo aspetto bisogna precisare che secondo quanto previsto dall'art. 15, § 2 ⁽²⁶⁷⁾, il livello minimo di tutela offerto dalla normativa comunitaria non possa, in alcun caso, essere derogata in senso peggiorativo ⁽²⁶⁸⁾.

⁽²⁶⁶⁾ Cfr. G. pace di Cagliari 15 maggio 2002 n. 731 secondo cui «il danno derivante da *overbooking* è risarcibile secondo i parametri stabiliti dal regolamento comunitario, salvo che il passeggero non provi di aver subito un maggior danno», in *Foro it.* 2004. I. 313 e anche in *Riv. giur. sarda*, 2004, 177, con nota di P. FARCI, *Overbooking nel trasporto aereo: i diritti dei passeggeri*, *ivi*, 190.

⁽²⁶⁷⁾ «Qualora una clausola restrittiva o derogatoria sia applicata contro un passeggero o se costui non sia stato correttamente informato dei suoi diritti ed abbia pertanto accettato una compensazione inferiore a quella prevista dal presente regolamento, il passeggero ha comunque il diritto di avviare le necessarie procedure dinanzi ai tribunali od organi competenti per ottenere una compensazione integrativa».

⁽²⁶⁸⁾ Sul punto v. E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/Ce*, *cit.*, 471.

Nonostante il Reg. 261 del 2004 non faccia più, come anticipato, alcuna differenza tra voli di linea e voli *charter* bisogna osservare che la fattispecie del negato imbarco è diversamente impostata a seconda che ci si trovi in presenza di una o dell'altra tipologia di voli. Nell'ambito di un trasporto aereo di linea, caratterizzato quindi dalla ripetitività e continuità del servizio, alla compagnia aerea sarà imputabile un inadempimento totale nell'ipotesi in cui il passeggero non possa avvalersi della prestazione pattuita ovvero rifiuti l'imbarco su un volo successivo, mentre risponderà di inesatto adempimento là dove il passeggero decida di essere imbarcato su un volo alternativo. Viceversa, nell'ambito dei voli *charter*, partendo dal presupposto teorico dell'irripetibilità della prestazione pattuita di trasferimento l'inadempimento del vettore viene considerato totale ⁽²⁶⁹⁾.

Qualora si verifichi concretamente un ipotesi di sovrapprenotazione l'art. 4 del Regolamento 261 del 2004 impone alla compagnia aerea di fare appello a persone che volontariamente rinuncino all'imbarco ⁽²⁷⁰⁾. I volontari, in cambio della loro rinuncia, otterranno immediati benefici, economici e/o di altra natura, che dovranno essere contrattati direttamente con il vettore. Con la conclusione dell'accordo tra i passeggeri volontari e il vettore, i passeggeri rinunciano al risarcimento supplementare rispetto a quello concesso dal regolamento, in cambio dei sopra accennati benefici

⁽²⁶⁹⁾ V. in tal senso E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, cit., 400.

⁽²⁷⁰⁾ In proposito E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/Ce*, cit., 475.

Una volta che non sia stato possibile, individuare su base volontaria i passeggeri che non si avvarranno del volo nonostante siano in possesso di regolare titolo di viaggio è riconosciuto al vettore il diritto di redigere una lista d'imbarco dando così luogo al negato imbarco coattivo. A tale proposito vanno precisate quelle che sono le linee di condotta a cui deve attenersi il comandante nel determinare la preferenza nell'imbarco.

Bisogna ricordare che, come previsto dall'art. 11 il vettore, nel redigere la lista d'imbarco si dovrà dare precedenza alle «[...] persone con mobilità ridotta e ai loro eventuali accompagnatori o cani da accompagnamento certificati, nonché ai bambini non accompagnati»⁽²⁷¹⁾. Quest'ultima affermazione è più esplicita rispetto a quella prevista dall'art. 2, § 4, del già menzionato Regolamento (Cee) 295/1991, che si limitava ad auspicare la «considerazione degli interessi » delle persone disabili o con «mobilità ridotta»⁽²⁷²⁾.

La compagnia aerea, qualora si verifichi una sovrapprenotazione con conseguente negato imbarco dei passeggeri

⁽²⁷¹⁾ La definizione di «persone con disabilità», è prevista dall'art. 2, lett. a del regolamento Ce n 1107/2006 del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo e dall'art. 1, lett. i del menzionato Reg. 261 del 2004. Bisogna precisare che Il passeggero disabile o con « mobilità ridotta » deve, ove voglia riconosciuti i propri diritti, comunicare la propria situazione alla compagnia aerea entro quarantotto ore prima del volo che a sua volta ha l'obbligo di trasmettere entro trentasei ore prima dell'ora di partenza del volo le informazioni al gestore dell'aeroporto di partenza, arrivo e transito. Il passeggero con « mobilità ridotta » qualora non veda riconosciuto il proprio diritto alla mobilità (entro sei settimane) ha il diritto di sollevare il proprio caso all'attenzione dell'ENAC come previsto dall'art. 16 dello stesso regolamento Ce n. 1107 del 2006.

⁽²⁷²⁾ V. in tal senso E. G. ROSAFIO, *Overbookig, Cancellazione e ritardo:nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. tur.*, 2004, 205, *ivi*, 208.

con regolare titolo di viaggio, trovandosi in una situazione di inadempimento ⁽²⁷³⁾, dovrà certamente garantire oltre che l'attività di assistenza (prevista oggi dall'art. 9 del Reg. 261/2004), il pagamento in favore del passeggero delle compensazioni pecuniarie (previste oggi dall'art. 7 del medesimo reg. Ce n. 261/ 2004) ⁽²⁷⁴⁾, nonché il risarcimento dei danni ulteriori (secondo quanto oggi previsto dall'art. 12 dello stesso Reg. 261/2004).

A questo proposito va osservato come, forse proprio in relazione allo sviluppo delle compagnie aeree *low cost*, l'art. 7 del Regolamento, a differenza di quanto previsto dall'art. 4.4 del previgente Reg. 291/95 ⁽²⁷⁵⁾, ha aumentato il *quantum* del risarcimento e ha precisato che questo non possa essere limitata all'equivalente del costo del biglietto. Il passeggero di una compagnia aerea *low cost* che abbia quindi acquistato un biglietto aereo ad un prezzo estremamente vantaggioso e che si trovi vittima di negato imbarco, senza la previsione dell'art. 7 potrebbe non avrebbe garantito l'adeguato risarcimento del pregiudizio subito.

⁽²⁷³⁾ V. sul punto E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/Ce*, cit., 474.

⁽²⁷⁴⁾ Per un approfondimento sul punto v. E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, cit., 392.

⁽²⁷⁵⁾ «gli importi delle compensazioni possono limitarsi al prezzo del biglietto corrispondente alla destinazione finale».

3. Cancellazione e ritardo del volo.

Come si è anticipato al Regolamento 261 del 2004 è affidata anche la disciplina anche delle ipotesi di cancellazione del volo e di ritardo prolungato.

A riguardo di queste due ultime fattispecie bisogna osservare, come ricordato in dottrina ⁽²⁷⁶⁾, che la già risicata distinzione tra le due fattispecie è stata ulteriormente ridotta dalla recente giurisprudenza della Corte di giustizia ⁽²⁷⁷⁾.

In relazione a queste ultime ipotesi sono imposti al vettore obblighi di pronta informazione, assistenza e compensazione.

Per quanto concerne l'ipotesi della cancellazione del volo, è prevista dall'art. 5 del Regolamento una compensazione pecuniaria dalla quale il vettore potrà essere esentato solo nel caso in cui dimostri che l'inadempimento è stato causato da «circostanze

⁽²⁷⁶⁾ S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 464; M. J. GUERRERO LEBRÓN, *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Valencia, 2005, 192.

⁽²⁷⁷⁾ C. giust. CE 19 novembre 2009, nelle cause riunite 402/07 e 432/07. In effetti con la richiamata sentenza la Corte ha ritenuto di equiparare alla cancellazione il ritardo alla partenza che ecceda le tre ore o che comunque implichi un arrivo a destinazione oltre le tre ore o più rispetto a quanto previsto originariamente dal vettore. V. in commento alla sentenza S. VERNIZZI, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in *Riv. it dir. tur.*, 2011 62. La stessa Corte con la successiva sentenza C. giust. UE, 13 ottobre 2011, in causa C-83/10 (in *Resp. civ. prev.*, 2012, 92, con nota di S. VERNIZZI, *La Corte di giustizia ed un caso di volo interrotto*, ivi, 99) ricomprende nel concetto «cancellazione» non soltanto la classica ipotesi in cui l'aereo non sia decollato, ma anche il caso in cui l'aereo è decollato, ma, è stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, con conseguente trasferimento dei passeggeri su altri voli.

eccezionali»⁽²⁷⁸⁾ che non potevano essere previste o comunque che non potevano essere evitate, anche adottando tutte le misure necessarie. Al verificarsi di un evento simile non si individua una cancellazione volontaria da parte del vettore, bensì un inadempimento che genera impossibilità temporanea o definitiva della prestazione, non imputabile allo stesso vettore. Bisogna comunque tenere presente che anche in presenza di simili circostanze il vettore sarà comunque obbligato a garantire l'assistenza a terra dovuta ai passeggeri⁽²⁷⁹⁾.

⁽²⁷⁸⁾ Queste circostanze sono indicate dal Regolamento 261 del 2004 al considerando n. 14 e vengono indicate come quelle circostanze «che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo». Sul concetto v. S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 362; J. BALFOUR, *The "Extraordinary Circumstances" Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia*, in *ZLW*, 2009, 224; A. MILNER, *Regulation EC 261/2004 and "Extraordinary Circumstances"*, in *Air Law*, 2009, 215; E. ORRÙ, *La nozione di "circostanze eccezionali" nell'ambito del Reg. (CE) n. 261/2004*, nt. a C. giust., 12 maggio 2011, causa C-294/10, in *Riv. it. dir. tur.*, 5/2012, 30; A. LIARDO, nt. a C. giust., 12 maggio 2011, causa C-294/10, *Cancellazione del volo e compensation: l'obbligo di organizzazione del vettore in caso di circostanze eccezionali*, in *Dir. trasp.*, 2012, 169. Sarebbe da chiedersi se nelle ipotesi di cui sopra non possa essere ricompreso il c.d. «caso fortuito».

⁽²⁷⁹⁾ La recente giurisprudenza della Corte di giustizia (C. giust. UE, 31 gennaio 2013, in causa C-12/11), con riferimento alla mancata assistenza dovuta ai passeggeri ha stabilito, in merito al caso scaturito dall'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull che causò la paralisi dei traffici aerei europei, che al passeggero spetti esclusivamente il rimborso delle soltanto il rimborso sole somme ritenute caso per caso «necessarie appropriate e ragionevoli» al fine di porre rimedio all'omissione posta in essere dal vettore aereo. Sul questione specifica v. per tutti M. M. COMENALE PINTO, *Obblighi del vettore e diritti del passeggero nei casi di impossibilità del trasferimento aereo, con specifico riferimento al caso al caso delle ceneri vulcaniche del 2010*, in *Cuestiones actuales del derecho aéreo*, a cura di M. J. Guerrero Lebrón, Madrid, 2012, 219, ivi, 223.

La Corte europea, considera «eccezionali» solo quelle circostanze connesse ad un evento che non è collegato all'ordinario esercizio dell'attività del vettore aereo e che sfugge per sua natura all'effettivo controllo del vettore ⁽²⁸⁰⁾. La Corte ha sostenuto che affinché si possa considerare l'evento come «circostanza eccezionale» debba essere rintracciabile l'elemento dell'imprevedibilità concatenato alla diligenza professionale del vettore, ovvero non deve essere riferibile al normale esercizio dell'attività aerea. Come anticipato, l'onere probatorio è a carico del vettore, il quale dovrà dimostrare sia il verificarsi della «circostanza eccezionale» sia la propria impossibilità di evitare il danno ⁽²⁸¹⁾.

Per quanto concerne i diritti posti in capo al passeggero si osserva che a quest'ultimo è riconosciuto il diritto al rimborso, entro sette giorni, del prezzo del biglietto per la parte di viaggio di cui non ha usufruito, oppure che risulti inutile rispetto al programma iniziale del viaggio. L'art. 8 lett. c. prevede inoltre che il passeggero possa optare per «l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo

⁽²⁸⁰⁾ La Corte di Giustizia con la sentenza 22 dicembre 2008 causa 549/07 (in *Danno resp.*, 2009, 827, con commento di C. DI PALMA, *Responsabilità del vettore aereo nel caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero*, ivi, 831; V. CORONA, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*, in *Dir. trasp.* 2009, 808; nonché in *Giur. it.*, 2010, 303 con nota di M. CIMMINO *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*, ivi, 304,) ha sancito che non può essere considerata circostanza eccezionale un problema tecnico all'aeromobile dovuto a carenza di manutenzione. V. sul punto *ex plurimis* E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, cit., 394.

⁽²⁸¹⁾ Cass. 27 ottobre 2004 n. 20787, nt. C. SEVERONI, *Diligenza del tour operator e (ir) responsabilità per fatto del fornitore del servizio*, in *Dir. tur.*, 2005, 34.

gradimento, a seconda delle disponibilità di posti». All'art. 5 lett. c) i) il Regolamento precisa però che i passeggeri non avranno diritto alla compensazione pecuniaria là dove siano stati avvisati della cancellazione con almeno un preavviso di due settimane. Lo stesso articolo precisa inoltre che il diritto alla compensazione pecuniaria venga meno anche qualora i passeggeri« ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto».

Per quanto concerne il termine entro il quale il passeggero può chiedere il risarcimento del danno, a livello di diritto interno, la Corte di Cassazione stabilisce che il passeggero vittima di cancellazione del volo ha sei mesi di tempo ⁽²⁸²⁾. Bisogna comunque, a tale proposito, osservare che la disciplina allora applicata dalla Corte nel caso di specie non è, tuttavia, oggi vigente. Va tenuto in considerazione che l'art. 949 *ter* cod. nav., così come introdotto dal d. lgs. n. 151 del 2006. cit., si fonda sul meccanismo di «rinvio dinamico» al diritto uniforme

⁽²⁸²⁾ C. Cass., 31 luglio 2006, n. 17444, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di prescrizione dei diritti nel trasporto aereo e specialità del diritto della navigazione*, cit, 634

(²⁸³). La disciplina introdotta dal vigente art. 949 *ter* cod. nav. sancisce che il termine per l'esercizio dell'azione nel ambito del trasporto aereo è stabilito sulla base delle corrispondenti previsioni di diritto uniforme, e viene indicato come di termine di «decadenza» (²⁸⁴) è, inoltre, espressamente esclusa la concorrenza tra i due termini. In considerazione di ciò il passeggero non avrebbe più a disposizione sei mesi per chiedere il risarcimento del danno bensì due anni. A livello di diritto uniforme va osservato a tale proposito che la Convenzione di Montreal del 1999 all' art. 35 n. 1, sancisce che il diritto al risarcimento spettante al passeggero si estingue nel termine due anni che inizieranno a decorrere dal giorno di arrivo a destinazione o comunque dal giorno previsto per l'arrivo a destinazione dell'aeromobile o dal giorno in cui il volo è stato interrotto.

Per quanto attiene alla disciplina del ritardo, è necessario innanzi tutto osservare che questo corrisponde in dottrina al «*superamento anormale, cioè considerevole, dei tempi normalmente impiegati per il trasporto*» (²⁸⁵). Nonostante il ritardo per il quale è prevista la risarcibilità sia pacificamente considerato quello all'arrivo, nella giurisprudenza «*recente si rinvergono decisioni dove, nella*

(²⁸³) Sul punto v. *ex plurimis* M. M. COMENALE PINTO, *Il termine dell'esercizio dell'azione nel trasporto aereo fra prescrizione e decadenza (e fra vecchio e nuovo testo del codice della navigazione)*, cit., 384.

(²⁸⁴) Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Intorno agli atti impeditivi del decorso del termine*, in *Giust. civ.*, 1987, I, 2214; E. TURCO BULGHERINI, *Prescrizione marittima ed aeronautica*, in *Dig. comm.*, XI, Torino, 1994, 226; L. D'ALESSANDRO, *La prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di trasporto aereo di persone e bagagli*, in *Resp. civ.*, 2008, 144.

(²⁸⁵) Così S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 127, *ivi*, 157.

liquidazione del danno conseguente al ritardo nel trasporto aereo, si tiene conto anche del tempo anomalo di attesa in aeroporto e dello stress che ne sia derivato al passeggero»⁽²⁸⁶⁾.

Il Regolamento 261 del 2004 prevede da una parte che il vettore fornisca informazioni corrette e puntuali, dall'altra delle soglie minime superate le quali il passeggero ha diritto ad ottenere le tutele garantite.

Va inoltre precisato che il ritardo può essere causato da vari fattori tra i quali si possono annoverare la limitata capacità aeroportuale, le avverse condizioni metereologiche, la condizione di navigabilità degli aeromobili nonché dall'organizzazione dello spazio aereo la cui massimizzazione passa attraverso le politiche del cielo unico europeo⁽²⁸⁷⁾ e della gestione del sistema ATM (*Air Traffic Management*) e come si avrà modo di vedere non sempre si può imputare la responsabilità al vettore.

Nonostante sui vettori aerei gravi l'obbligazione di eseguire con puntualità la prestazione, agli stessi è riconosciuto un margine di tolleranza in relazione a ritardi minimi. I diritti che sorgono in capo al passeggero vittima di ritardo variano al variare della lunghezza del volo e dell'entità del ritardo⁽²⁸⁸⁾.

⁽²⁸⁶⁾ Così S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 447.

⁽²⁸⁷⁾ V. *supra* CAP: I. Sul punto specifico v. E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, cit., 396.

⁽²⁸⁸⁾ Sulla disciplina specifica del ritardo nel trasporto aereo cfr. S. BUSTI *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 127; B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. prev.*, 2000, 455; A. ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo*

Per quanto concerne la tipologia e la quantificazione del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo la Corte di giustizia ⁽²⁸⁹⁾ ha equiparato quest'ultimo al danno derivate da cancellazione del volo. A sostegno di questa tesi la più autorevole dottrina sostiene infatti che «*In effetti, i passeggeri di un volo cancellato a breve termine hanno diritto alla compensazione pecuniaria anche quando la compagnia aerea offre di trasportarli su un volo alternativo, a condizione che perdano tre ore o più rispetto alla durata inizialmente prevista. Non sarebbe giustificato, in presenza delle medesime circostanze, applicare un trattamento diverso e deteriore nei confronti di passeggeri di voli ritardati*» ⁽²⁹⁰⁾.

Nella stesa sentenza la Corte ha poi ribadito che la compagnia potrà trovare un'esenzione dalla propria responsabilità e al passeggero di conseguenza non spetterà alcun indennizzo, qualora venga dimostrato dal vettore che il ritardo è conseguenza di una «*circostanza eccezionale*» e quindi, come anticipato, non prevedibile, non evitabile e che comunque sfugge al suo controllo.

Lo stesso Regolamento pone in capo al passeggero vittima di ritardo aereo il diritto di adire le varie giurisdizioni competenti al fine di poter ottenere un eventuale risarcimento supplementare. Se il

nel trasporto aereo, a cura di M. Deiana, Cagliari, 2005, 55; S. VERNIZZI, *Il ritardo nel trasporto aereo*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2011; A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, Torino, 2008; S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, cit., 87.

⁽²⁸⁹⁾ C. giust. Ce, 19 novembre 2009, cause 402/07 e 432/07 in *Dir. trasp.*, 2010, 113 con nota di V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, ivi, 123.

⁽²⁹⁰⁾ E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, cit., 398.

passaggero avesse accettato una compensazione inferiore a quella spettante in quanto non correttamente informato dei propri diritti ha comunque il diritto di adire i tribunali o agli organi competenti al fine di ottenere la eventuale compensazione integrativa ⁽²⁹¹⁾.

4. La compensazione pecuniaria, l'assistenza al passeggero e le compagnie *low cost*.

Si è già avuto modo di accennare al meccanismo della compensazione per negato imbarco, e agli obblighi di assistenza per i passeggeri in caso di ritardo e cancellazione del volo e negato imbarco, come oggi sono disciplinati dal regolamento 261/2004, che ha costituito l'evoluzione del precedente regolamento 295/91 ⁽²⁹²⁾. La disciplina vigente, da un lato ha ampliato suo ambito di applicazione, originariamente circoscritto alle sole conseguenze della sovrapprenotazione e della sovravendita; dall'altro ha aumentato il livello della compensazione pecuniaria in maniera considerevole.

La disciplina in questione è venuta ad incidere in maniera particolare sull'industria del trasporto *low cost*. A questo riguardo va

⁽²⁹¹⁾ In generale, per quanto concerne i diritti riconosciuti dal Reg. 261 del 2004 ai passeggeri, lo stesso regolamento all'art 15 sancisce l'irrinunciabilità degli stessi. V. in tal senso E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/Ce*, cit., 478; M. PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria, in Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, cit., 155, *ivi*, 184.

⁽²⁹²⁾ Sul punto v. da ultimo M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, cit., 64.

sottolineato che, se è vero che la particolare struttura del trasporto low cost, così come fatto stesso di operare tendenzialmente su aeroporti regionali, piuttosto che su aeroporti con problemi di bande orarie, sembra qualche maniera allontanare alcune delle cause più frequenti di ritardi, che nell'organizzazione del servizio delle compagnie tradizionali, vengono a sovrapporsi in conseguenza delle connessioni, che viceversa non vengono garantite nel settore considerato, dall'altro è certo che delle compensazioni, che prescindono totalmente dal prezzo del biglietto, finiscono per incidere in termini relativi in maniera più incisiva su quelle compagnie che operano a tariffe basse e con un fattore di carico ottenuto, proprio per la politica delle tariffe, più elevato di quello delle compagnie tradizionali. Tuttavia, come è stato esattamente posto in evidenza nella già menzionata giurisprudenza della Corte di giustizia, appare evidente che il disagio subito dal passeggero, a parità di ritardo o comunque di disservizio, resta il medesimo, a prescindere da quello che sia stato costo del biglietto.

Accertata la proporzionalità della misura adottata dal regolamento comunitario rispetto al legittimo fine perseguito, resta ancora da sottolineare che, come corollario della considerazione svolta circa il diverso peso in termini relativi della medesima somma da pagare, o dei medesimi standard di assistenza del passeggero da seguire, appare evidente che sulle compagnie low cost l'effetto dissuasivo di compensazioni ed obblighi di assistenza possa essere maggiore di quello che può riflettersi sulle compagnie aeree

tradizionali ⁽²⁹³⁾. La medesima considerazione vale anche per le sanzioni che possono essere eventualmente irrogate dalle autorità aeronautiche per gli abusi perpetrati dalle compagnie aeree nel campo specifico di cui stiamo occupandoci ora.

Nondimeno, deve segnalarsi la reiterazione di comportamenti poco virtuosi da parte delle compagnie aeree, anche nel tentativo di eludere le misure di assistenza previste favore dei passeggeri: non sono sconosciute alle cronache vicende di imbarco dei passeggeri a bordo dell'aeromobile considerevolmente anticipato rispetto all'effettivo decollo, prima che vengano integrati i tempi che rendano obbligatorie le misure di assistenza.

Va incidentalmente puntualizzato, riguardo alla questione delle sanzioni, che i tentativi di eluderle da parte dei vettori possano comportare ulteriori disagi ai passeggeri: si pensi per esempio al caso della compagnia aerea che, per evitare di vedersi irrogare una sanzione per un ritardo eccessivo nella partenza in uno Stato dal cui aeroporto è prevista la partenza, proceda ad imbarcare i passeggeri, pur nella consapevolezza di non poter avere l'autonomia per seguire la rotta prevista, e compia uno scalo tecnico nell'aeroporto di un altro Stato che adotti una politica di tutela dei passeggeri meno rigorosa.

D'altra parte, deve rilevarsi in generale una certa riluttanza di alcune compagnie aeree, anche nel segmento di mercato considerato, a porre in essere i comportamenti richiesti dal regolamento 261 del 2004, con il tentativo di condizionare la prestazione ad una richiesta

⁽²⁹³⁾ M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, cit., 65.

dei passeggeri; condizione che non è assolutamente richiesta dalla regolamento 261, che, semmai, richiede obbligatoriamente al vettore di dare adeguata informazione ai passeggeri dei loro diritti, provvedendo altresì a porre in essere le misure previste, a prescindere da qualsiasi sollecitazione.

Per di più, dopo la vicenda delle ceneri vulcaniche, cui si è fatto cenno più sopra, si è registrata la tendenza di alcune compagnie aeree, operanti nel settore *low cost*, a richiedere a ciascun passeggero, in sede di emissione del biglietto, un ulteriore importo, rispetto alla tariffa prevista, surrettiziamente inglobato in una voce generica e davvero poco trasparente «tassa regolamento 261/2004», e destinato alla copertura assicurativa contratta dallo stesso vettore per coprire i costi delle misure di assistenza da assicurare ai passeggeri in caso di necessità ⁽²⁹⁴⁾.

⁽²⁹⁴⁾ Può leggersi ancora al riguardo nel sito Web della compagnia aerea Ryanair, nell'ambito di quelle che dovrebbero essere esplicazioni delle voci tariffarie, sotto il titolo «Cosa coprono tasse, tariffe e oneri della mia prenotazione?», alla pagina <http://www.ryanair.com/it/domande/che-cosa-indicano-le-voci-tasse-tariffe-e-oneri-della-prenotazione>, quanto segue «Tassa per ritardo/soppressione volo (normativa EU261) – Questa tassa di 2€/2£ per passeggero/per volo è stata introdotta per finanziare le spese di gestione e remunerazione dei passeggeri a carico di Ryanair in casi di ritardo o soppressione di voli per eventi di “forza maggiore” come, ad esempio, la chiusura dello spazio aereo per la presenza di ceneri vulcaniche nell’atmosfera, condizioni meteorologiche avverse, scioperi dei controllori del traffico aereo, guasti delle infrastrutture aeroportuali, incidenti aerei, problemi tecnici, ecc. Quando, in seguito a riforma, il Reg. europeo n. 261 includerà una clausola per il diritto al risarcimento e una clausola che consenta l’interpretazione non discriminatoria del concetto di “forza maggiore”, sarà possibile ridurre o eliminare del tutto questa imposta»

5. Alcune valutazione *de jure condendo*.

Nonostante i regolamenti comunitari e le convenzioni di diritto uniforme siano applicabili tanto alle compagnie tradizionali quanto alle compagnie aeree *low cost*, sembra, tuttavia, di poter rilevare, rispetto a tale *corpus* normativo, una tendenziale diversità dell'atteggiamento tenuto al riguardo dai vettori della prima tipologia, rispetto a quello dei vettori della seconda.

Tale differenza di atteggiamento è in realtà strettamente correlata alla diversità ontologica della struttura dei servizi offerti e delle modalità e tempi di offerta e di acquisizione dei corrispettivi, questioni che si è già avuto di anticipare.

In effetti, come si è visto, il vettore *low cost* opera, tendenzialmente, su collegamenti *point-to-point*, sicché non subisce nelle sue attività gli inconvenienti che, viceversa, sono inevitabili nei servizi a rete basati sulla struttura «*hub and spoke*» dei servizi di linea tradizionali. Il fattore di vantaggio che caratterizza tali servizi, e cioè la possibilità di offrire collegamenti fra aeroporti non direttamente collegati, implica la necessità di garantire le coincidenze, e quindi il trasbordo degli stessi passeggeri e dei loro bagagli da un aeromobile all'altro, eventualmente anche operati da compagnie diverse, che cooperano sulla base di un accordo *inter-lining*. E quello che è, in quanto tale, un fattore di vantaggio, può convertirsi in un elemento di aggravio, per la sua potenzialità di generare ritardi a catena, ovvero

di impedire l'imbarco di passeggeri provenienti da un volo di alimentazione.

Viceversa, nelle ipotesi di prosecuzione con un volo successivo, di altro vettore, del passeggero *low cost*, i rischi della connessione gravano in prima istanza sul passeggero stesso, che si troverà, eventualmente, poi, a far valere le sue ragioni nei confronti della compagnia che abbia operato il collegamento nella tratta iniziale, con un ritardo tale da impedire la connessione, ovvero abbia persino operato la cancellazione del volo, od abbia, infine, negato l'imbarco (con l'onere, a suo carico, di provare i danni subiti, eventualmente, se del caso, al di là della compensazione fruibile ai sensi del Regolamento (CE) 261 del 2004. Stessa considerazione vale (tenuto che, potenzialmente ha effetti analoghi) per la mancata riconsegna, o la riconsegna ritardata, dei bagagli, in maniera da impedirne l'accettazione sul secondo volo: sarà sempre il passeggero a dover assolvere l'onere della prova circa la natura dell'entità dei danni subiti.

Certamente, manca qualsiasi possibilità di pretendere dal secondo vettore di attendere il passeggero, ovvero di «riproteggerlo», per sottrarlo alle conseguenze disagiati cagionate dall'inadempimento, eventualmente anche incolpevole, cagionato dal primo. Se, poi, le vicende ipotizzate dovessero essere ricondotte ad una delle ipotesi per le quali il regolamento (CE) 261/2004 esclude la compensazione, e se comunque fosse da escludere una responsabilità del primo vettore, a carico di quest'ultimo potrebbero comunque

sussistere gli obblighi di assistenza, ma nessun obbligo potrebbe essere fatto ricadere sul secondo vettore.

Occorre, allora, chiedersi se, di fronte alla combinazione di collegamenti *point to point*, che pure discende da una libera scelta del passeggero, non si possa riflettere, *de jure condendo*, circa l'opportunità di introdurre, a carico del vettore che ha determinato il ritardo all'arrivo nell'aeroporto di trasbordo, obblighi di assistenza corrispondenti a quelli previsti nella disciplina oggi vigente del Reg. 261 del 2004. Forse potrebbe valutarsi l'ipotesi di prevedere obblighi di assistenza per lo meno per i passeggeri che arrivino in ritardo consistente nell'aeroporto di luogo diverso da quello di residenza o domicilio abituale; certamente non è da nascondersi quelle che potrebbero essere difficoltà sul piano applicativo.

In effetti, appare poco giustificabile la differenza di trattamento riservata dal legislatore a due ipotesi che sostanzialmente corrispondono, quale, da un lato, quella oggi prevista dal Reg. 261 del 2004, e, dall'altro, quella testé evocata. Ed occorre altresì chiedersi se il primo vettore, che ha reso impossibile la prosecuzione del viaggio come programmato, non debba essere tenuto comunque nell'adempimento dei suoi obblighi di assistenza, a garantire il rientro all'aeroporto di origine, ovvero la prosecuzione fino alla destinazione finale. Ciò non toglie che il risarcimento degli ulteriori danni dovrebbe essere comunque assicurato, conformemente a quanto previsto dal Regolamento 261 del 2004 nel testo oggi vigente.

Nondimeno, *de jure condito*, gli interessi del passeggero, anche rispetto alle situazioni ipotizzate, appaiono comunque suscettibili di

tutela risarcitori. Ed è appena il caso di puntualizzare che, nel quadro ipotizzato, i diritti derivanti dalla mancata fruizione del volo fino a destino, e di quelli costantemente riconosciuti in caso di ritardo all'arrivo (anche di natura non strettamente patrimoniale) non appaiono, in linea di massima, eccedenti la prevedibilità: sembra pertanto possibile escludere, in generale, che il vettore possa invocare l'eccezione di cui all'art. 1228 cod. civ.

Ovviamente, nella previsione in cui la soluzione di viaggio della frammentazione in due o più tratte *low cost* sia stata indotta da un agente di viaggio, sarà da valutare la sua responsabilità in relazione all'idoneità dell'opzione di viaggio specificamente venduta. Ancor più evidente sarebbe il discorso, rispetto alla responsabilità del *tour operator* nella poco probabile ipotesi di pacchetto turistico ⁽²⁹⁵⁾ che include la combinazione di più voli *low cos*

⁽²⁹⁵⁾ Sul concetto di pacchetto turistico v. C. S. CARASSI, *Ancora sulla definizione di «pacchetto turistico» ex art. 2.1, Direttiva n. 90/314 /Ce: steps definitivi?*, in *Dir. tur.*, 2003, 150, commento a C. di giust. CE 30 aprile 2002, C-400/00.

Bibliografia

- ABEYRATNE R. I. R., *Electronic Ticketing in Air Transport - Commercial Strategies and Consequences*, in *Journal of World Trade*, 2005, 1095.
- ABEYRATNE R., *The Decision in the Ryanair case — the low cost carrier phenomenon*, in *E. T. L.*, 2004, 585.
- ADKINS B., *Air Transport and EC Competition Law*, London, 1994.
- ADOBATI E. , *La Corte di giustizia definisce la nozione di "viaggio tutto compreso" ai sensi della direttiva n. 90/314/Cee*, nota a *C. giust.*, 30 aprile 2002 in *Dir. com. sc. internaz.*, 2002, 486.
- ANTONINI A.- SEVERONI C., *L'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo*, in estratto da *La gestione del traffico aereo: profili di diritto internazionale, comunitario ed interno* , Milano, 2009, 71.
- ANTONINI A., *Gli obblighi di servizio pubblico e gli aiuti di stato nel trasporto marittimo*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, a cura di L. Tullio - M. Deiana, Cagliari, 2001, 133.
- ANTONINI A., *Gli oneri di pubblico servizio e gli aiuti di Stato nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2000, 1.
- ANTONINI A., *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone o cose*, in *Dir. trasp.*, 2000, 615.
- ARENA A., *Il concetto di trasporto aereo internazionale ai fini della responsabilità del vettore nella convenzione di Varsavia e nel protocollo dell'Aja*, in *Riv. dir. int. proc.*, 1976, 505.
- BACCELLI O., *Il ruolo delle politiche regionali per lo sviluppo del trasporto aereo in Italia. I casi della Sardegna e della Puglia*, in *Economia dei servizi*, 2008, 69.
- BACK IMPALLOMENI E., *Spazio aereo e spazio extra-atmosferico*, in *Enc. dir.*, XLIII, Milano, 1990.
- BADAGLIACCA M., *Dolo incidente ed overbooking*, nota a *G. pace Cagliari*, 23 ottobre 2001 in *Dir. trasp.*, 2002, 881.

- BALFOUR J., *Council Regulation (EC) 2027/97 on air carrier liability - a tale of suspense*, in *TAQ*, 1999, 175.
- BALFOUR J., *The "Extraordinary Circumstances" Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia*, in *ZLW*, 2009, 224.
- BALLARINO T. - BUSTI S., *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988.
- BENELLI G., *I contratti della ristorazione*, in *Manuale di diritto del turismo*, Torino, 2010, 255.
- BENTIVIVOGLIO L. M., *In tema di concessione di servizi aerei di linea: «privilegium ad excludendos alias excludendum»*, in *Trasporti*, 11/1977, 127.
- BENTIVIVOGLIO L. M., *Disciplina giuridica del volo charter nel quadro di una politica nazionale del trasporto aereo*, in *Trasp.*, 11/1977, 3.
- BENTIVIVOGLIO L. M., *Esiste un confine dello Stato nello spazio verticale?*, in *Dir. internaz.*, 1970, 204.
- BIANCA F., *Appunti sulla natura giuridica degli slots aeroportuali in , Spunti di studio su: aspetti della normativa comunitaria sui servizi aerei c.d. terzo pacchetto*, a cura di G. Romanelli – L. Tullio, Cagliari, 1999, 139.
- BLANDO F., *Impresa aeroportuale, trasporto aereo e danni ai passeggeri*, in *Danno e resp.*, 2002, 1228.
- BOCCHESI D., *Il biglietto di passaggio e lo scontrino del bagaglio*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 11.
- BOCCHESI D., *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, in *Dir. trasp.*, 2009, 307.
- BOCCHESI D., *L'accesso dei vettori aerei low cost al mercato del trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2012, 401.
- BONFANTONI C., *Sugli effetti della mancata presentazione del passeggero nel termine indicato nelle condizioni generali di trasporto dell'Alitalia*, nota a App. Bari, 21 ottobre 1988 in *Dir. trasp.*, II/1990, 243.
- BRANCASI A., *La tutela della concorrenza mediante il divieto di aiuti di stato*, in *Dir. pubbl.*, 2010, 195.
- BRANCKER J. W. S., *IATA and What It Does*, Leyden, 1977; L. S. CLARKE, *IATA: the First 50 Years - What's Past Is Prologue*, in *A.A.5.L.*, 1995, I, 29.

- BRIGNARDELLO M., *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013.
- BRIGNARDELLO M., *Le tariffe aeree*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 407.
- BRIGNARDELLO M., *Locazione e leasing*, in *Tratt. resp. contratt. Visintini*, II, Padova, 2009, 1019.
- BRIGNARDELLO M., *Problematiche relative alla firma e alla ratifica della Convenzione di Montreal del 1999 da parte della Comunità europea*, in *Dir. mar.*, 2001, 3.
- BRIGNARDELLO M., *Tasse aeroportuali e violazione dei principi comunitari* nota a C. giust. 6 febbraio 2003, in causa C-92/01 in *Dir. tur.*, 2003, 258.
- BULIN R., *The European Organization for the Safety of Air Navigation - Eurocontrol*, in *Eur. Yearb.*, XXII, 1976, 137.
- BUSTI S., *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 484.
- BUSTI S., *I documenti del trasporto aereo*, in *I contratti del trasporto*, a cura di F. Morandi, I, Torino, 2013, 160.
- BUSTI S., *I fori competenti per l'azione contro il vettore aereo*, in *Trasp.*, 82/2000, 45.
- BUSTI S., *Il trattamento del passeggero nelle condizioni generali di contratto di trasporto aereo*, in *La tutela del turista*, a cura di G. Silingardi e Z. Zencovich, Napoli, 1992, 233.
- BUSTI S., *La nuova disciplina dei servizi aerei*, in *Trasp.*, 61/1993, 82.
- BUSTI S., *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 127.
- BUSTI S., *Nuovi documenti del trasporto aereo, ne Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, 553.
- BUSTI S., *Profili innovativi nella documentazione del trasporto di persone*, in *Trasporti*, 2000/81, 197.
- BUZZETTI L., *Diritti d'imbarco passeggeri e il rapporto tra società di gestione aeroportuale e operatori del trasporto aereo. Una questione ancora aperta*, nota a C. giust. (CE) 5 luglio 2007, C- 181/06 in *Dir. mar.*, 2008, 879.
- CACOPARDO S., *Navigazione aerea*, in *Noviss. dig. it.*, XI, Torino, 1965, 108.
- CACOPARDO S., *Quante sono le cinque libertà dell'aria?*, in *Studi in onore di Antonio Ambrosini*, Milano, 1957,185.

- CAFAGNO M., *Impresa pubblica*, en *Trattato diritto amministrativo europeo*, parte spec., III, Milano, 2007, 120.
- CALDERON Q., *Servicios aéreos con destinos ultraperiféricos*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial*, Padova, 2010, 339.
- CAMARDA G., *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Le gestioni aeroportuali*, Milano, 2005, 57.
- CAMARDA G., *Le imprese di trasporto aereo nell'ordinamento dei servizi aerei*, in *Dir. Trasp.*, 2007, 8.
- CAPUTI G., *Servizi pubblici ed aiuti di stato nella giurisprudenza comunitaria. Ad ogni onere corrisponde una contropartita considerevole?*, in *Riv. it. dir. pubbl. com.*, 2004, 823.
- CARABBA M., *Impresa pubblica*, VIII, Torino, 1993, 175.
- CARASSI C. S., *Ancora sulla definizione di «pacchetto turistico» ex art. 2.1, Direttiva n. 90/314 /Ce: steps definitivi?*, in *Dir. tur.*, 2003, 150.
- CARBONI L., *Vettore per caso*, nota a Cass. 20 aprile 1989, n. 1855 in *Foro it.*, 1990, I, 1970.
- CARDILLO S., *Il leasing aeronautico nella disciplina legislativa e nella prassi contrattuale in Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 2005, 293.
- CARLUCCI F., *Trasporto aereo: liberalizzazione comunitaria in una visione di industria "contestabile"*, in *Trasp.*, 50-51-52/1990, 181.
- CARNIMEO N., *La tutela del passeggero nell'era dei vettori low cost*, Bari, 2012.
- CARPANETTO L., *Il canone di accesso alle infrastrutture aeroportuali e la cd. "clausola di protezione sociale" al vaglio della corte di giustizia delle comunità europee — possibili riflessi nel settore portuale*, nota a C. giust (CE), 9 dicembre 2004, C116/02 in *Dir. mar.*, 2006, 115.
- CARUSO, *Servizi di trasporto marittimo e principi comunitari*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, a cura di L. Tullio - M. Deiana, Cagliari, 2001, 181.
- CASOLARI F., *Definiti gli orientamenti comunitari sugli interventi statali a favore degli aeroporti e delle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali*, in *Dir. tur.*, 2006, 170.

- CASTILLO F., URRACA C., *Ayudas estatales jurisprudencia comunitaria en 2008*, in *Gaceta Jurídica de la Unión Europea y de la Competencia*, núm. 13, sección artículos, enero-febrero 2010, www.laleydigital.es.
- CIMMINO M. *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*, nota a Corte di Giustizia con la sentenza 22 dicembre 2008 causa 549/07 in *Giur. it.*, 2010, 303.
- CIRIELLI P. , *Attività economiche e prerogative dei pubblici poteri nella gestione aeroportuale*, nota a C. giust. 24 ottobre 2001, in causa C-82/01 in *Giorn. Dir. amm.*, 2004, 175.
- CIRIELLO D., *Considerazioni su alcuni problemi attuali del leasing aeronautico*, in *Trasp.*, 45-46/1988, 117.
- CIRIELLO D., *I requisiti di nazionalità richiesti per l'immatricolazione degli aeromobili*, in *Trasp.*, 45-46/1988, 125
- CLARONI A., *Sull' abuso di posizione dominante nell'esercizio di assistenza a terra (handling) aeroportuali*, nota a Cass. 17 maggio 2000 n. 6368 in *Riv. dir. ind.*, 2001, 165.
- COLANGELO G., *Il caso Charleroi*, in *Merc. conc. reg.*, 2004, 413.
- COLANGELO M., *L'allocazione degli slots. Regole e modelli*, Roma, 2009.
- COLETTA C., *Il leasing di aeromobile, ne I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII, Torino, 2004, 104.
- COLOMBO D. - FOTI F., *Il trasporto di bagaglio: caratteri, documenti e prescrizioni contrattuali*, in *Spunti di studio su: Le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, a cura di G. Romanelli e L. Tullio, Cagliari, 1997, 57.
- COMENALE PINTO M. M. –MORANDI F., *Le gestioni aeroportuali. Problemi attuali e nuove prospettive*, in *Aa.Vv.*, ne *Le gestioni aeroportuali*, a cura di M. M. Comenale Pinto - F. Morandi e L. Masala, Milano, 2005, 5.
- COMENALE PINTO M. M., *Ancora in tema di libertà dell'aria e di poteri dello Stato di scalo nel sistema vigente di Chicago*, nota a Cass. pen. 21 novembre 2002/14 febbraio 2003, n. 1353 in *Dir. trasp.*, 2004, 493.
- COMENALE PINTO M. M., *Attività pericolose e danni a terzi in superficie*, nota a Cass. 10 novembre 2010, n. 22822 in *Giust. civ.*, 2011, I, 1777.
- COMENALE PINTO M. M., *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto,aereo*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 159.

- COMENALE PINTO M. M., *Dalla continuità territoriale nel trasporto aereo alla continuità territoriale nel trasporto marittimo*, in *dir.@storia*, 10-2011/2012.
- COMENALE PINTO M. M., *Giurisdizione ed effettività della tutela del passeggero*, nota a Cass., Sez. un., 14 giugno 2006, n. 13689 in *Giust. civ.*, 2007, I, 173.
- COMENALE PINTO M. M., *Gli open sky nella prospettiva della Corte di giustizia*, nt. a Corte di Giustizia CE - sentenza del 5 novembre 2002, C-466/98 in *Dir. Turismo*, 1/2003, 60.
- COMENALE PINTO M. M., *Il catering aeronautico*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, atti del convegno di Modena, 31 marzo e 1 aprile 1995, a cura di G. Silingardi, A. Antonini e F. Morandi, Milano, 1996, 283.
- COMENALE PINTO M. M., *Il contratto di trasporto di persone*, in *I contratti turistici*, a cura di M. M. Comenale Pinto, U. La Torre e F. Morandi, Milano, 2004, 169.
- COMENALE PINTO M. M., *Il termine dell'esercizio dell'azione nel trasporto aereo fra prescrizione e decadenza (e fra vecchio e nuovo testo del codice della navigazione)*, nota a Cass., 20 maggio 2009 n. 11704 in *Giust. civ.*, 2010, I, 383.
- COMENALE PINTO M. M., *Intorno agli atti impeditivi del decorso del termine*, in *Giust. civ.*, 1987, I, 2214.
- COMENALE PINTO M. M., *La nozione di «servant or agent»*, ne *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 285.
- COMENALE PINTO M. M., *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale*, in *Dir. tur.*, 2004, 5.
- COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità del vettore aereo dalla convenzione di Varsavia del 1929 alla convenzione di Montreal del 1999* in *Riv. dir.com.*, 1-2/2002, 67.
- COMENALE PINTO M. M., *La sindrome della classe economica*, ne *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli - Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2011, 107.
- COMENALE PINTO M. M., *Le competenze della Commissione europea e la negoziazione degli accordi bilaterali*, in *Alada en Roma*, Buenos Aires, 2004, 190.
- COMENALE PINTO M. M., *Le nuove formule di commercializzazione dei servizi di trasporto aereo e le agenzie di viaggio*, in *ALADA en Córdoba*, Córdoba 2012, 289.

- COMENALE PINTO M. M., *Obblighi del vettore e diritti del passeggero nei casi di impossibilità del trasferimento aereo, con specifico riferimento al caso al caso delle ceneri vulcaniche del 2010*, in *Cuestiones actuales del derecho aéreo*, a cura di M. J. Guerrero Lebrón, Madrid, 2012, 219.
- COMENALE PINTO M. M., *Reflexiones sobre la nueva Convención de Montreal de 1999*, in *Revista de derecho privado*, 2000, 183.
- COMENALE PINTO M. M., *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.*, 2000, 798.
- COMENALE PINTO M. M., *Sicurezza della navigazione aerea e gestione dell'infrastruttura aeronautica e dei servizi di assistenza a terra*, in *Trasporti e Globalizzazione. Materiali per una ricerca*, a cura di A. Xerri, Cagliari, 2004, 147.
- COMENALE PINTO M. M., *Spunti in tema di prescrizione dei diritti nel trasporto aereo e specialità del diritto della navigazione*, nota a Cass., 31 luglio 2006, n. 17444, in *Giust. civ.*, 2007, I, 634.
- COMENALE PINTO M. M., *Substantial Ownership and Control of International Airlines*, in *Rapports nationaux italiens au XVI Congrès International de Droit Comparé*, Milano, 2002, 541.
- COMENALE PINTO M. M., *Sul preteso potere di controllo dello Stato di approdo: la norma che non c'è*, nota a App. Venezia, 9 luglio 2001 in *Dir. trasp.*, 2002, 957.
- COMENALE PINTO M. M., *Ustica e la sicurezza dello spazio aereo*, nt. a Corte di Cassazione 9 maggio 2009, n. 10285, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 737.
- COMENALE PINTO M. M., *In margine ad assistenza al e riscossione dei contributi di rotta, tra esercizio di pubblici poteri ed attività di impresa* in *Dir. trasp.* 1994, 937.
- COMENALE PINTO M. M., *La nozione di «preposto» nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.* 2001, 371.
- COMENALE PINTO M. M., *Il termine dell'esercizio dell'azione nel trasporto aereo fra prescrizione e decadenza (e fra vecchio e nuovo testo del codice della navigazione)*, nota a Cass., 20 maggio 2009 n. 11704, in *Giust. civ.*, 2009, I, 383.
- COMENALE PINTO M.M, *Profili di safety del gestore aeroportuale, ne Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2011, 547.
- COMENALE PINTO M.M., *I profili di security e le interrelazioni con le normative di safety in La sicurezza degli aeroporti*, Milano, 2005, 54.

- CONDE TEJÓN A., *El contrato de charter aéreo. Especial atención a la responsabilidad en caso de retrasos y cancelaciones, accidentes, daño a los equipajes y overbooking*, Granada, 2008.
- COPPOLA A. R., *La convenzione di montreal 1999: ¿la nuova convenzione di varsovia?*, in *Rev. CIDA-E*, 2008, 39.
- CORBINO M. L., *Operatività e limiti della riserva di cabotaggio*, in *Dir. trasp.*, 1/1989, 121.
- CORONA V., *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, nota a C. giust. (CE), 19 novembre 2009, cause 402/07 e 432/07 in *Dir. trasp.*, 2010, 113.
- CORONA V., *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*, in *Dir. trasp.* 2009, 808.
- COSSU B., *La tutela del passeggero nel trasporto aereo internazionale in caso di ritardo e perdita del bagaglio*, nota a G. pace Pistoia, 30 ottobre 2009 in *Riv. dir. nav.*, 2011, 741.
- CREAGER E., *Airline Deregulation and Airport Regulation*, in *Yale Law Journ.*, 93/1983, 319.
- D'ALESSIO W., *Sorvolo del territorio dello Stato*, in *Enc. dir.*, XLII, Milano, 1990, 1327.
- DAGNA C., *La revisione della Convenzione di Varsavia alla IX sessione del Comitato giuridico dell'I.C.A.O.*, in *Riv. dir. nav.*, 1954, I, 55.
- D'ALESSANDR L. O., *La prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di trasporto aereo di persone e bagagli*, in *Resp. civ.*, 2008, 144.
- DAMIANO G., *Considerazioni ex post facto sui trasporti aerei: dagli accordi di Chicago all'iniziativa della deregulation*, in *Dir. aereo*, 1980, 1914.
- DAMIANO G., *Considerazioni ex post facto sui trasporti aerei: dagli accordi di Chicago all'iniziativa della deregulation*, in *Dir. aereo*, 1980, 1914.
- DE BELLIS M., *Servizi aeroportuali e applicazione della normativa antitrust*, nota a Cons. Stato, Sez. VI, 30 dicembre 2002 n. 8230 in *Giorn. dir. amm.*, 2004.
- DE CONINCK F., *The report of the «Comite des Sages»: the right remedies for the European airlines' woes*, in *ETL*, 1994, 209.
- DE JUGLART M., *Traité de droit aérien*, I, Paris, 1989, 590; N. MATEESCO MATTE, *De la mer territoriale à l'air «territoriale»*, Paris, 1965.

- DE LUCA N., *Ancora sugli aiuti di Stato alle compagnie di bandiera: giudici comunitari smentiscono nuovamente la Commissione*, nota a Trib. I grado (Ce) del 12 dicembre 2000 T-296/97 in *Dir. trasp.*, 2001, 705.
- DE SANCTIS F., *Il documento non scritto come prova civile*, Napoli, 1988, 92.
- DEIANA M., *Gli oneri di pubblico servizio nel trasporto aereo*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 473.
- DEIANA M., *Slot al location*, in *Gestione del traffico aereo: profili di diritto internazionale, comunitario ed interno*, a cura di M. P. Izzo, Milano, 2009, 239.
- DELLA CASA M., *Bird strike, atto secondo: ancora sulle responsabilità per mala gestione dei servizi aeroportuali*, nota a Trib. Genova, 19 febbraio 2007 in *Danno resp.*, 2007, 1156.
- DEREATTI C., *Trasporto aereo e oneri di pubblico servizio*, in *Trasp.*, 88/2002, 165.
- DERENNE J., *Principe de l'investisseur privé: Le Tribunal de premiere instance précise les conditions d'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché et sanctionne la Commission pour avoir refusé de l'appliquer pour l'analyse de mesures adoptées par la region wallonne en faveur de Ryanair*, nota a Trib. I grado Ce, 17 dicembre 2008, T 196/04 in *Rev. dr. de la concurrence*, 1/2009, 157.
- DERRICK W., *The Freedom Principle in the Transport Sector*, nota a C. giust (CE), 4 aprile 1974, C- 167/73 in *European Law Review*, 1975, 61.
- DI GIANDOMENICO N., *Overbooking e dolo eventuale*, nota a G. pace di Cagliari, 25 marzo 2005, in *Dir trasp.*, 2007, 558.
- DI GIOVANNI P. M., *il contratto concluso mediante computer alla luce della Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali del 19 giugno 1980*, *Dir. comm, internaz.*, 1993, 58.
- DI PALMA C., *Responsabilità del vettore aereo nel caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero*, in *Danno resp.*, 2009, 827.
- DIVERIO D., *Gli aiuti di Stato al trasporto aereo e alle banche*, Milano, 2010, 6.
- DOMANICO F., *Il trasporto aereo passeggeri in Europa: Contestable Theory, Core Theory o semplicemente Low Cost Carriers?*, in *Riv. it. pol. pubbl.*, 2006, 40.
- DOMINICI D., *La gestione aeroportuale nel sistema del traffico aereo*, Milano, 1982, 91.

- DUTHEIL DE LA ROCHÈRE J., *Aspect nouveaux du bilatéralisme aérien*, in *A.F. D.I.*, 1982, 914.
- FACCO A., *Questioni controverse in tema di responsabilità delle imprese di gestione aeroportuale*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 162.
- FARCI P., *Overbooking nel trasporto aereo: i diritti dei passeggeri*, nota a G. pace di Cagliari 15 maggio 2002 n. 731 in *Riv. giur. sarda*, 2004, 177.
- FERNANDEZ TORRES I., *El caso Charleroi y las directrices de 2005 a examen tras la sentencia del Tpi de 17 de diciembre de 2008: el problema del principio del inversor privado*, in *Estudios de derecho aéreo: aeronave y liberalizacion*, Madrid, 2009, 375.
- FERNÁNDEZ TORRES I., *El caso charleroi y las directrices de 2005 a examen tras la sentencia del tpi de 17 de diciembre de 2008: el problema del principio del inversor privado*, in *Estudios de derecho aéreo*, Madrid, 2009, 375.
- FERRARINI S., *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 73.
- FIORITA D. M., *The Warsaw Convention and the Electronic Ticketing*, in *Ann. dir. ar. sp.*, 1997/I, 159.
- FOGLIANI E., *Aerotaxi e sistema di Varsavia*, Cass. 20 aprile 1989, n. 1855 in *Dir. trasp.*, II/1991, 194.
- FOGLIANI E., *Il leasing e la proprietà dell'aeromobile nel codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 1987, 831.
- FOIS P., *Cabotaggio marittimo e libera prestazione di servizi*, in *Continuità territoriale e diritto marittimo*, Atti del convegno di Cagliari, 30 giugno - 1 luglio 2000, a cura di L. Tullio e M. Deiana, 109.
- FOIS P., *Il principio della "continuità territoriale" nel trasporto aereo e l'ordinamento comunitario*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, atti del Convegno Sassari-Alghero, 15 e 16 ottobre 1999, Torino, 2002, 1.
- FRAGALI M., *L'internazionalismo della navigazione e la sovranità sullo spazio aereo*, in *Dir. aereo*, 1970, 139.
- FRANCESCHELLI V., *Computer, documento elettronico e prova civile*, in *Giur. it.*, 1988, 314.
- FRANCESCHELLI V., *Voli charter e turismo europeo, ne Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, 1019.
- FRANCHI B., *Aeromobili senza pilota (UAV): inquadramento giuridico e profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.*, 2010, 732.

- FRANCHI B., *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. prev.*, 2000, 455.
- FRÜHLING P., *The New European Commission's Guidelines*, in *Air Law*, 2006, 98.
- GAETA D., *Le recenti modifiche al codice della navigazione in materia di aviazione civile*, in *Foro it*, 1984,V, 170.
- GAIGA G., *La pratica dell'overbooking e la responsabilità del vettore aereo in una decisione del Supremo Collegio*, nota a Cass., 25 agosto 1992 n.9854 in *Resp. civ. prev.*, 1993, 550
- GAJA G., *Recenti vicende della convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale*, in *Riv. dir. int.*, 1967, 95.
- GALANTINI C. F. , *Estensione della nozione comunitaria di "pacchetti turistici" e servizi singoli assemblati dall'intermediario di viaggi e servizi singoli assemblati dall'intermediario di viaggi su indicazione della clientela; l'intermediario diviene quindi, sempre organizzatore?* nota a C. giust., 30 aprile 2002, in causa C-400/00 in *Dir. mar.*, 2004,457.
- GALLO D., *Finanziamento dei servizi di interesse economico generale e aiuto di Stato nel diritto comunitario*, en *Riv. it. dir. pubbl.*, 2007, 893.
- GARDINER R., *The Warsaw Convention at Three Score Years and Ten*, in *Air Sp. Law*, 1999, 113.
- GIACOBBE S., *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, M. Deiana, Cagliari, 2005, 87.
- GIANNINI A., *Ancora sul cabotaggio aereo*, in *Nuovi Saggi di diritto aeronautico*, II, Milano, 1940, 531.
- GIANNINI A., *Il Protocollo dell'Aja 1955 per la revisione della Convenzione di Varsavia 1929 sul trasporto aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 1955, I, 179.
- GIANNINI A., *La convenzione di Parigi per il regolamento della navigazione aerea*, in *Saggi di diritto aeronautico*, Milano, 1932, 23.
- GIANNINI A., *La Souveraineté des Etats sur l'espace aérien*, in *Dr. aérien*, 1931,1.
- GIANNINI A., *Le libertà dell'aria e le convenzioni di Chicago*, in *Riv. dir. nav.*, 1953, I, 143.
- GIANNINI A., *Sul progetto di revisione della convezione di Varsavia 1949 sul trasporto aereo internazionale*, in *Assic.*, 1/1954, 33.

- GIRARDI P. - COLETTA C., *Assistenza aeroportuale e libero mercato: evoluzione della normativa di diritto comunitario e di diritto interno*, in *Dir. Trasp.*, 1996,73.
- GIRARDI P., *La terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa: contenuti e problemi applicativi*, in *Dir. trasp.*, 1993, 39.
- GIRARDI P., *POLITICA DEI TRASPORTI AEREI*, in *Enc. giur.*,XXIII, ROMA, 1996, 2.
- GIUFFRIDA R., *L'applicabilità delle norme CEE sulla concorrenza alle procedure nazionali di omologazione delle tariffe aeree*, C. giust (CE), 30 aprile 1986, cause riunite 209-213/84 in *Giust. civ.*, 1987 I ,463.
- GIUSTI M., *Per un inquadramento giuridico dei «diritti » aeroportuali e di handling*, in *Riv. dir. nav.*, 1966, II, 35.
- GOEDHUIS M. D.,*la Convention de Varsovie*, La Haye, 1933.
- GOLDA C., *Il bird-strike, il controllo del traffico aereo e i doveri dei gestori aeroportuali: nuovi pregevoli approfondimenti giurisprudenziali*, in *Dir. mar.*, 2008, 1083.
- GÓMEZ PUENTE M., *La prestación de servicios de transporte aéreo*, in *Rev. Arag. Admin. Púb.*, 16-2000, 41.
- GÓMEZ PUENTE M., *La prestación de servicios de transporte aéreo*, in *Rev. Arag. Admin. Púb.*, 16-2000, 41.
- GRAZIUSO E., *La Corte di cassazione a Sezioni unite si pronuncia in materia di foro esclusivo del consumatore. Il «domicilio elettivo» del consumatore: un «equivoco» ancora irrisolto*, nota a Cass., Sez. Un., 5 giugno - 1° ottobre 2003 n. 14669/03 in *Dir. com. sc. internaz.*, 2004, 71.
- GRIGOLI M., *Aspetti sistematici del volo «charter»*, in *Dir. Aereo*, 1975, 159.
- GRIGOLI M., *In merito alla regolamentazione comunitaria della responsabilità del vettore aereo*, in *Giust. civ.*, 1999, II, 305.
- GUARINO G., *L'esclusività nelle concessioni di servizi aerei di linea*, in *Dir. aereo*, 1977, 117.
- GUERRERI G., *La convenzione di varsavia: 66 anni dopo ed oltre*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 661.
- GUERRERO LEBRÓN M. J., *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Valencia, 2005.
- GUILLOT J., *Libertés de l'air et droits commerciaux*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1968, 15.

- GUINCHARD M., *La notion du «Transport international» d'après la Convention de Varsovie*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1956, 14; K. M. BEAUMONT, *Notes on Some Aspects of the Legal Position of International Air Carriers*, in *I.L.Q.*, 3/1950, 360, ivi, 363.
- HAANAPPEL P. P. C., *Airport slots and market access: some basic notions and solutions*, in *Air & Space Law*, 1994, 415.
- HAANAPPEL P. P. C., *Competition Between Network, Feeder and Low-Cost Airlines*, in *ZLW*, 2004, 532.
- HAANAPPEL P. P. C., *Développements Récents à l'Association du Transport Aérien International (!ATA)*, in *A.A.SL*, III1996, .396. Sui rapporti fra I.A.T.A. ed I.c.A.O., v. L. S. CLARKE, *IATA and ICAO: the First Fifty Years*, in *AA.S.L.*, 1994, II, 125.
- HAANAPPEL P. P.C., *Air transport deregulation in jurisdictions other than the united states*, in *Annals of air and space law*, 1988, 79.
- HONNEBLER B. P., *The Cape Town Convention and the aircraft equipment Protocol: protecting the registered secured interests of airline lessees*, in *Air and space law*, 1/2005, 27.
- INVERNIZZI R. –SANDULLI M. A., *Trasporti aerei e aeroporti*, in *Trattato diritto amministrativo europeo.*, parte spec., III, Milano, 2007, 2043.
- ITALIANO A., PANETTA M. L., *La riserva di cabotaggio*, in *Aspetti normativa comunitaria*, a cura di G. Romanelli – L. Tullio, Cagliari, 1999, 85.
- IZZI B., *I documenti elettronici del trasporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, II, Milano, 2008, 537.
- JACCHERI F., *Considerazioni sulla classificazione degli aerodromi* (su quest'ultima questione traendo spunto dalla decisione di primo grado, *Riv. dir. nav.*, 1966, II, 93.
- JACQUES R. *La politique commune des transports et les règles générales du traité*, nota a C. giust (CE)., 4 aprile 1974, C- 167/73 in *Cahiers de droit européen*, 1974, 584.
- KHAN A. E., *Surprises of Airline Deregulation*, in *Am. Ec. Rev.*, 78/1988, 316.
- LA TORRE U., *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli 1997.
- LA TORRE U., *Competenze e responsabilità dell'equipaggio di aeromobile*, in *Studi in onore di Umberto Lanza*, Napoli, 2008,1677.

- LA TORRE U., *Gli UAV: mezzi aerei senza pilota*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli-Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2008, 93.
- LA TORRE U., *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 42.
- LA TORRE U., *La navigazione degli UAV: un'occasione di riflessione sull'art. 965 c. nav. in tema di danni a terzi sulla superficie*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 553.
- LA TORRE U., *La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006, 153.
- LATTANZI F., *Organizzazione dell'aviazione civile internazionale*, in *Enc. dir.*, XXI, Milano, 1981, 238.
- LEANZA U., *Navigazione aerea nel diritto internazionale*, in *Dig. disc. pubbl.*, X, 1995, 75.
- LEGA A., *Sugli aiuti finanziari erogati da un ente pubblico economico (Camera di Commercio)*, nota a Cour Administrative d'Appel de Nancy, 18 dicembre 2003 in *Dir. mar.* 2004, 1080.
- LEGA A., *Sugli aiuti finanziari erogati da un ente pubblico economico (Camera di Commercio)*. in *Dir. mar.* 2004, 1080.
- LIARDO A., *Cancellazione del volo e compensation: l'obbligo di organizzazione del vettore in caso di circostanze eccezionali*, in *Dir. trasp.*, 2012, 169.
- LIBERATOSCIOLI N., *Nel caso di perdita dei bagagli, il massimale di responsabilità del vettore aereo comprende i danni sia materiali sia morali*, nota a C. Giust (UE). 6 MAGGIO 2010, C-63/09 in *Riv. dir. nav.*, 2011, 267.
- LOPEZ DE GONZALO M., *Trasporto internazionale marittimo e aereo di passeggeri, danno alla persona, foro competente*, in *Dir. tur.*, 2005, 246.
- LOPEZ DE GONZALO M., *I giudici comunitari confermano il nuovo "Regolamento overbooking"* nota a C. giust. (CE), 10 gennaio 2006, C-344/04 in *Dir. tur.*, 2006, 154.
- LOUSTAU F., *Los vuelos charter: (Problemática jurídica)*, Madrid, 1973.
- LUONGO N. E. - PIERA A., *La jurisdicción en las formas modernas de contratación del transporte aéreo internacional de pasajeros*, in *Rev. der. transp.*, 2010, 115.
- MAFFEO D. - PAPALE P.P., *Quale responsabilità per i vettori aerei?*, in *Dir. trasp.*, 2001, 189.

- MAGGIOLO M., *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione e responsabilità*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*. a cura di L. Masala e E. G. Rosafio, Milano. 2006, 123.
- MAGNOSI S., *Il nuovo assetto organizzativo dell'ente nazionale per l'aviazione civile*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 313.
- MAGRINI I., *Gli aeroporti e i servizi aeroportuali, ne Il diritto del mercato del trasporto*, a cura di S. Zunarelli, Padova, 2008, 347.
- MALAGOLI E., *Il nuovo codice del turismo: contenuti e garanzie*, in *Contr. Impr. eur.*, 2011, 813.
- MALANIK P., *The Report of the European 'Comité des Sages'*, in *Air Sp. law.*, 1994, 75.
- MALINCONICO C., *Aiuti di Stato*, in *Trattato di diritto amministrativo europeo*, parte spec., I, Milano, 2007, 65.
- MALINCONICO C., *Tutela della concorrenza in relazione ai servizi offerti dal concessionario aeroportuale*, Atti del convegno di Venezia del 14-15 ottobre 1994, a cura di G. Silingardi ed altri, Milano, 1995, 41.
- MANCUSO G., *Libertà di accesso al mercato e mantenimento dei livelli occupazionali nei servizi di handling* nota a C. giust. (CE) , 9 dicembre 2004, C-460/02 in *Dir. trasp.*, 2005, 173.
- MAPELLI LOPEZ E., *El contrato de transporte aéreo internacional*, Madrid, 1068, 35.
- MARINO A., *Il catering*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2011, 433.
- MARINO S., *Aeromobile*, in *Enc. dir.*, I, Milano, 1958, 642.
- MARTINI G., *Il servizio di trasporto aereo di linea-Procedimenti amministrativi e accordi organizzativi*, Milano, 1976, 30.
- MASALA L., *Analisi delle forme di intervento pubblico nei traffici aerei di linea*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, a cura di L. Tullio - M. Deiana, Cagliari, 2001, 111.
- MASALA L., *Obblighi di servizio pubblico e aiuti di stato nel trasporto marittimo*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, Milano, 2007, 485.
- MASTRANDREA G. – L. TULLIO, *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. Mar.*, 2005, 1201.

- MASTRANDREA G., *Le competenze delle istituzioni nel nuovo codice, ne Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria*, Milano, 2007, 139.
- MASUTTI A., *Gli aiuti di Stato nel settore aereo: Il «caso» Sardegna, ne Il nuovo diritto aeronautico.. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002.,427.
- MASUTTI A., *Il diritto aeronautico*, Torino, 2009; ID, *Servizi aeroportuali (ground handling)*, in *Dig. disc. pubbl.*, App. 2, Torino, 2005, 680; F. SALERNO, *Le gestioni aeroportuali*, Napoli, 2011.
- MASUTTI A., *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, Torino, 2008.
- MATEESCO MATTE N., *La Convenzione di Chicago. Quo vadis OACI*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre D'Ovidio* , Milano, 2005, 641.
- MAZZILLI A., *La gestione delle infrastrutture essenziali nei mercati regolamentari: Il caso del mercato dei servizi di assistenza aeroportuali*, nota a C. giust. CE 16 ottobre 2003, causa C-363/01 in *Serv. pubbl. app.*, 2002, III, 331.
- MCGOWAN F. - SEABRIGHT P., *Deregulating European Airlines*, in *Economic Policy, Europe* 1992, 283.
- MEDINA C., *I profili di safety*, in *La sicurezza negli aeroporti. Problematiche giuridiche ed interdisciplinari. Atti del convegno di Milano del 22 aprile 2004*, a cura di G. Camarda - M. Cottone - N. Migliarotti, Milano, 2005, 3.
- MENDOLA G., *Trasporto pubblico e aiuti di Stato*, in *Dir. trasp.*, 2004, 455.
- MENGOZZI P., *La tendenza del diritto comunitario a evolversi in senso sempre più personalistico e la disciplina generale dei servizi di interesse economico generale*, in *Contratto Impresa/ Eur.*, 2009, 320.
- MERCER A. G., *The 1999 Montreal Convention-a new Convention for a new millennium*, in *TAQ*, 2000,86.
- MIGNONE A. – D'AMATO A., *Cancellazione di volo, foro del consumatore e danno esistenziale*, nota a G. pace Pistoia, 30 ottobre 2009 in *Dir. trasp.*, 2007, 207.
- MILNER A., *Regulation EC 261/2004 and "Extraordinary Circumstances"*, in *Air Law*, 2009, 215.
- MONACO R., *Lo status giuridico dell'aeromobile secondo i progetti dell'ICAO*, in *Riv. dir. nav.*, 1960, I, 41
- MONIESANO L., *Sul documento informatico come rappresentazione meccanica della prova civile*, in *Riv. dir. proc.*, 1987, 1.

- MORANDI F., *La constatazione del danno al bagaglio e alla merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 307.
- MORANDI F., *La disciplina dei reclami per i danni al bagaglio e alla merce*, in *Studi in onore di Umberto Leanza*, III, Napoli, 2008., 1711.
- MORI P., *In tema di accordi su trasporti aerei incompatibili con le norme della C.E.E.*, nota a C. giust. 11 aprile 1989 C- 66/86 in *Giust. civ.* 1990, I, 1930.
- MORSELLO M. F., *Responsabilid civil no Transporte Aéreo*, São Paulo, 2006, 94.
- MOUSSU F., *L'application du traité de Rome au transport maritime à propos de l'arrêt de la Cour des Communautés européennes du 4 avril 1974*, in *Ann. dr. mar. aér.*, 1974, 149.
- MUNARI F. –CELLE P., *Tutela del passeggero e concorrenza nella prospettiva comunitaria*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006, 37.
- MUNARI F., *La liberalizzazione del trasporto aereo nell'Unione europea tra lotta alle discriminazioni e compressione delle competenze statali*, in *Dir. Un. europ.*, 1999, 207.
- NATIELLO O. E., *Aspetti giuridici comuni di diritto privato in turismo e trasporto aereo*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronautico y Espacial-* atti a cura di M. O. Folchi, M. M. Comenale Pinto, U. La Torre, F. Morandi, R. Tranquilli Leali, Padova, 2010 548.
- NATIELLO O. E., *El billete electrónico: regulación jurídica de un avance tecnológico*, in *ALADA en Punta del Este*, Buenos Aires, 2009, 338.
- NISIO S., *Aeromobile*, in *Noviss. dig. it.*, I/1, Torino, 1957, 544.
- NURCHI M. E., *L'ambito di applicazione della dir. 2009/12/CE sui diritti aeroportuali: compatibilità con il principio comunitario di parità di trattamento*, nota a C. giust., 12 maggio 2011, in causa C-176/09 in *Dir. trasp.*, 2012, 151.
- ORLANDI M., *Gli aiuti di Stato nel diritto comunitario*, Napoli, 1995, 227
- ORRÙ E., *Gli aiuti di stato nel settore del trasporto aereo. Inquadramento normativo e giurisprudenziale alla luce dell'acquis communautaire e delle recenti tendenze a livello comunitario*, Bologna, 2010, 179.
- ORRÙ E., *Il sostegno finanziario pubblico nel settore dei servizi di trasporto*, in *Il diritto del mercato*, a cura di S. Zunarelli, Padova, 2008, 183.

- ORRÙ E., *La nozione di "circostanze eccezionali" nell'ambito del Reg. (CE) n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. tur.*, 5/2012, 30 .
- ORSINI L., *Volare low cost*, Milano, 2008.
- PARISI F., *Il contratto concluso mediante computer*, Padova, 1987.
- PATTI S., *Della prova documentale*, in *Commentario Scialoja-Branca*, diretto da E. Galgano, *sub art. 2712*, Bologna - Roma, 1996.
- PATTI S., *Informatica e nuovi documenti*, in *Diritto della banca e del mercato finanziario*, 1997, 200;
- PATTI S., *L'efficacia probatoria del documento informatico*, *Riv. dir. proc.*, 2000, 60.
- PELLEGRINO F., *Sicurezza e prevenzione negli incidenti aeronautici. Nella normativa internazionale, comunitaria e interna*, Milano, 2007.
- PENNASILICO M., *La conclusione dei contratti on line tra continuità e innovazione*, in *Dir. inf.*, 2004, 805.
- PÉREZ RIVARÉS J. A., *Régimen jurídico de las ayudas públicas al transporte aéreo en la Unión Europea*, Barcelona, 2011.
- PETIT LAVAL M. V., *Las ayudas publicas a las compañías aéreas de bajo coste: una cuestión de actualidad*, in *Riv. dir. nav.*, 2012,69.
- PETRILLO G., *Catering*, in *Dig. comm.*, III, Torino, 1988, 60.
- PIGA C. - POLO M., *Il giro del mondo in 80 euro*, in *Mercato, concorrenza, regole*, 2003, 281.
- PIRAS M., *Ancora in materia di concorrenza nel settore dei servizi aeroportuali*, nota a Cass. 17 maggio 2000 n. 6368 in *Dir. trasp.*, 2001, 165.
- PIRAS M., *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, M. Deiana, Cagliari, 2005,155.
- PIRAS M., *Le regole della concorrenza nei servizi aeroportuali*, nota a App. Cagliari 8 marzo 1999 in *Dir. trasp.*, 2000, 143.
- PIRONTI P., *La limitazione risarcitoria del vettore nel trasporto aereo internazionale di cose: costituzione italiana e mancata previsione della decadenza dal beneficio del limite nella convenzione di Montreal*, in *Dir. trasp*, 2008, 640.
- PITTALIS P. A. E., *In tema di bird strike e responsabilità*, nota a Trib. Genova, 19 febbraio 2007 in *Dir. trasp.*, 2008, 811.

- PIVA P., *Norme antitrust e trasporto aereo nelle Comunità europee*, nota a C. giust (CE), 30 aprile 1986, cause riunite 209-213/84 in *Diritto comunitario e degli scambi internazionali*, 1988 69.
- POLICE A., *Liberalizzazione e concorrenza per i servizi di handling aeroportuale*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 255.
- POZZI C., *I nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato al trasporto aereo*, in *Dir. com. sc. int.* 2007, 549.
- POZZI C., *La nuova disciplina dell'overbooking nel Reg. 261/04 e nell'interpretazione della Corte di giustizia*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1352.
- PUGLIESE S., *Trasporti e logistica: il nuovo ruolo degli aiuti di Stato nell'Unione europea*, in *Dir. Un. eur.*, 2010, 109.
- PUNZI C., *La risoluzione delle controversie concernenti il risarcimento dei danni nel trasporto aereo e la convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, in *Riv. dir. proc.*, 2005, 633.
- QUERCI F. A., *Profili critici in tema di aerodromi statali e privati*, in *Giur. it.*, 1965, I, 2,3.
- QUINTANA C. I., *La aplicación de las reglas de la competencia del Tratado de Roma a la fijación de tarifas en los transportes aéreos*, nota a C. giust (CE), 30 aprile 1986, cause riunite 209-213/84 in *Revista de Instituciones Europeas*, 1988,105.
- RANDO G., *Attività economica e principio dell'investitore privato: il Tribunale annulla la decisione della Commissione nel caso Ryanair-Charleroi*, nota a Trib. I grado Ce, 17 dicembre 2008, causa T 196/04 in *Dir. pubbl. eur.*, 1/2009, 900.
- RICCIO S., *Servizi di linea, navigazione aerea.*, in *Enc. giur.*, XXVIII, Roma, 1992.
- RIGUZZI M., *Il dlgs. n. 181 1999 tra liberalizzazione e persistente protezionismo: il contenuto della legge*, in *La liberalizzazione dell'attività di assistenza aeroportuale a terra*, Atti del convegno del 22 ottobre 1999, Milano, 2000, 75.
- RIGUZZI M., *Le imprese di handling: competenze e responsabilità*, in *Gli operatori aeroportuali - competenze e responsabilità*, atti del convegno di Modena, 9 maggio 1996, a cura di G. Silingardi, A. Antonini, B. Franchi, Milano, 1996, 15.
- RIGUZZI M., *L'impresa aeroportuale*, Padova, 1984.
- RINALDI BACCELLI G., *Analisi critica del Protocollo di Guatemala 1971*, in *Dir. aereo*, 1971, 181.

- RINALDI BACCELLI G., *L'assistenza aeroportuale*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, atti del convegno di Modena, 31 marzo e 1 aprile 1995, a cura di G. Silingardi, A. Antonini e F. Morandi, Milano, 1996, 211.
- RINALDI BACCELLI G., *La liberalizzazione del trasporto aereo in Europa*, in *Trasporti*, 41/1987, 153.
- RINALDI BACCELLI G., *La mobilità come diritto fondamentale della persona*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, a cura di L. Tullio - M. Deiana, Cagliari, 2001, 25.
- RINALDI BACCELLI G., *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo nella Comunità Economica Europea*, in *Trasp.*, 60/1993, 35.
- RIZZO M. P., *Il pacchetto di regolamenti comunitari per la realizzazione del "cielo unico europeo"*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, I, Milano, 2006, 407.
- RODRÍGUEZ MÍGUEZ J. A., *Derecho de la libre competencia comunitario y español*, Navarra, 2009, 424.
- RODRÍGUEZ MÍGUEZ J. A., *Mercado, participacion pública en el capital y ayudas estatales: el principio del inversor privado en una economía de mercado*, en *Gaceta Juridica de la Union Europea y de la Competencia*, septiembre/octubre 2002, num. 221, 65-67.
- ROMANELLI G., *Agenzie di viaggio e contratto avente per oggetto l'assistenza turistica*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, I, 256
- ROMANELLI G., *Aspetti giuridici dei voli spaziali e riflessi sulla disciplina della navigazione aerea*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1961, 882.
- ROMANELLI G., *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal 1999*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 581.
- ROMANELLI G., *Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione*, in *Nuove leg. civ. comm.*, 1982, 178.
- ROMANELLI G., *I problemi della disciplina comunitaria dei servizi aerei (il memorandum n.2) in, I servizi aerei e la CEE*, atti del convegno di Roma del 27 novembre 1985, Roma 1987,3.
- ROMANELLI G., *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero in base al Regolamento CE del Consiglio n. 2027/97*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 749.
- ROMANELLI G., *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 171.

- ROMANELLI G., *In tema di trasporto su voli charter*, in *Arch. giur.*, 1972, 5.
- ROMANELLI G., *La figura del caposcalo*, in *Riv. dir. nav.*, 1969, I, 37.
- ROMANELLI G., *Le condizioni generali di trasporto aereo e i problemi di applicabilità ad esse degli artt. 1469 bis e ss. c.c.*, in *I contratti in generale*, agg. 1991-1998, I, a cura di G. Alpa – M. Bessone, Torino, 1999, 632.
- ROMANELLI G., *Le norme regolatrici del trasporto aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 1954, I, 188.
- ROMANELLI G., *Mancata presentazione alla partenza del passeggero aereo*, in *Dir. aereo*, 1962, 8.
- ROSAFIO E. G., *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002.
- ROSAFIO E. G., *Brevi riflessioni sull'applicabilità dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia ai preposti del vettore aereo e sulla nozione di preposto*, nota a Cass. 25 settembre 2001 n. 12015 in *Giust. civ.*, I, 2002, 2849.
- ROSAFIO E. G., *Cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. tur.*, 2004, 205.
- ROSAFIO E. G., *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: Problemi applicativi*, in *Dir. tur.*, 2004.
- ROSAFIO E. G., *Gli impedimenti prima della partenza e la sostituibilità del veicolo nel trasporto di linea*, ne *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, a cura di A. Antonini e B. Franchi, Milano, 2005, 241.
- ROSAFIO E. G., *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/Ce*, in *Giust. Civ.*, 2004, 469.
- ROSAFIO E. G., *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, 22.
- ROSAFIO E. G., *Navigazione aerea ed applicazione della disciplina per l'esercizio di attività pericolosa: una problematica non univocamente risolta*, nota a Cass. 18 marzo 2005, n. 5971 in *Dir. mar.*, 2007, 1127.
- ROSAFIO E. G., *Sui poteri del direttore di aeroporto, degli addetti al traffico aereo e del gestore aeroportuale nei confronti di un aeromobile straniero*, nota a Cass. pen. 21 novembre 2002/14 febbraio 2003, n. 1353 in *Dir. mar.*, 2004, 151.
- ROSSI DAL POZZO F., *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Milano, 2008.

- RUSSO F., *Su alcune questioni di giurisdizione e competenza in materia di trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2006, 753
- RYNERSON S. D., *Everybody Wants to go to Heaven, but nobody wants to die: The story of the transatlantic common aviation area*, in *Trasp. L. J.* 30/2002, 421.
- Rynerson S. D., *Everybody Wants to go to Heaven, but nobody wants to die: The story of the transatlantic common aviation area*, in *Trasp. L. J.*, 30/2002, 421.
- SALERNO F., *Le gestioni aeroportuali. Profili pubblicistici e privatistici*, Napoli, 2011.
- SANTAGATA R., *Il contratto di handling*, ne *I contratti di somministrazione*, a cura di R. Bocchini e A. M. Gambino, Torino, 2011, 38.
- SCHIAVO A., *Aspetti economici e tecnici del trasporto aereo merci*, in *Trasporto aereo charter e movimento turistico*, in atti del congresso internazionale di Taormina del 19-21 novembre 1976 *Trasporto aereo charter e movimento turistico*, Milano, 1977., 197.
- SCHILLER K., *De la Convention de Varsovie a la Convention de Montréal- Quelques aspects du nouveau regime de „responsabilité sous l'angle du droit suine*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1999, 467.
- SCIALOJA V., *Dello spazio aereo*, in *Scritti giur.*, V, Roma, 1936, 435.
- SEBASTIO F., *La posizione dominante e il suo eventuale abuso*, nota a Cass. 17 maggio 2000 n. 6368 in *Giust. civ.*, 2000, I, 3175.
- SEVERONI C., *Diligenza del tour operator e (ir) responsabilità per fatto del fornitore del servizio*, in *Dir. tur.*, 2005, 34.
- SIA A. M., *Il cabotaggio aereo nella convenzione di Chicago del 1944 e nella disciplina comunitaria*, in *Dir. trasp.*, 2000, 31.
- SIA A. M., *Il caposcalo: riflessioni sulla sua figura giuridica*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., ivi, 208.
- SILINGARDI G. –MAFFEO D., *Gli slots. Il caso Italia fra esperienza statunitense e comunitaria*, Torino, 1997.
- SILINGARDI G., *Attività di controllo aereo e servizi pubblici*, Padova, 1984, 41.
- SILINGARDI G., *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, Padova, 1984.
- SILINGARDI G., *Gli oneri del pubblico servizio nel trasporto aereo comunitari*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, a cura di L. Tullio - M. Deiana, Cagliari, 2001, 90.

- SILINGARDI G., *Il completamento delle misure di liberalizzazione del trasporto aereo*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1997, 505.
- SILINGARDI G., *Liberalizzazione del trasporto aereo charter e riflessi sullo sviluppo delle attività turistiche*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1995, 676.
- SILINGARDI G., *Reg. CE 2027/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. trasp.*, 1998, 621.
- SILINGARDI G., *Trasporto aereo e deregulation nella prospettiva comunitaria*, in *Studi econ. diritto*, 1989, 593.
- SILINGARDI G., *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.*, 1992, 345.
- SISINI V., *Considerazioni sulla legittimità dell'accordo di Montreal del 4 maggio 1966*, in *Annali ist. dir. aer.*, 1969, 35.
- SPADONI A. S., *Eurocontrol e la funzione unificatrice dello spazio aereo europeo: rafforzamento o svuotamento del principio della sovranità degli Stati?*, in *Riv. dir. pubbl.*, 2001, 259.
- SPASIANO E., *Esercizio della nave o dell'aeromobile ed impresa*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 169.
- STADLEMEYER S. - RUMERSDOFER B., *The RyanAir Charleroi case before de European Court*, in *Air Law*, 2009, 309.
- STUCCHI M., *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*. in *Dir. turismo*, 2007, 21.
- SUPINO D., *Cabotaggio*, in *Digesto it.*, VI, t. 1, Torino, 1888, 1.
- TAMBURINI F., *Le novità introdotte dal reg. (CE) n. 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. trasp.*, 2003, 831.
- TELLARINI G., *Il contratto di catering aeronautico, ne Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 743.
- TOFANI N., *Il Regolamento CE 2027 del '97: verso un nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. e assic.*, 1999, 923.
- TRAJKOVIC M., *La nature du contrat de charter dans le droit aérien*, in *Ann. dir. aeron.*, II, 1970-71, 9.

- TRANCHIDA M. , *La qualificabilità dell'ente di gestione aeroportuale come impresa ai fini dell'applicazione delle norme comunitarie a tutela della concorrenza*, nota a C. giust. 24 ottobre 2001, in causa C-82/01 in *Dir. trasp.*, 2003, 895.
- TROTTA F., *Norme comunitarie e trasporti aerei extracomunitari: il caso Saeed*, nota a C. giust. 11 aprile 1989 C- 66/86 in *Dir. trasp.*, 1991, 93.
- TROVÒ L., *Eurocontrol: in assenza di attività economica non scattano le norme sulla concorrenza*, nota a Trib. (CE) 12 dicembre 2006, T-144/04, in *Dir trasp.*, 2008, 149.
- TULLIO L., *Liberalizzazione dell'handling e servizio pubblico*, in *Dir. trasp.*, 2000,323. Sul punto v. anche G. DE STEFANI, *Gestore aeroportuale ed handler*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1-2 2004, 17.
- TURCO BULGHERINI E, *Nuovi orientamenti giurisprudenziali relativi al regime giuridico delle tariffe aeroportuali*, in *Trasp.*,38/1986, 79.
- TURCO BULGHERINI E., *Cabotaggio, feederaggio, short sea shipping e autostrade del mare*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, I, 2007, 448.
- TURCO BULGHERINI E., *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2011, 383.
- TURCO BULGHERINI E., *Impresa di navigazione e servizi aerei di linea*, Roma, 1984.
- TURCO BULGHERINI E., *Informatica ed automazione nel settore della navigazione aerea*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 1211.
- TURCO BULGHERINI E., *La disciplina giuridica degli accordi aerei bilaterali*, Padova, 1984.
- TURCO BULGHERINI E., *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale: l'impronta multidisciplinare e la dimensione pubblicistica del diritto della navigazione*, in *Dir. mar*, 2000, 1080.
- TURCO BULGHERINI E., *La prenotazione dei servizi di trasporto, turistici ed alberghieri*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 857.
- TURCO BULGHERINI E., *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *Le nuove leggi civili commentate*, 2006, 1341 ivi 1356.
- TURCO BULGHERINI E., *Prescrizione marittima ed aeronautica*, in *Dig. comm.*, XI, Torino, 1994, 226.

- TURCO BULGHERINI E., *Servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea*, in AA.Vv., *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 392.
- USHER J., *The Interrelationship of Articles 173, 177 and 184 EEC*, nota a C. giust (CE), 12 ottobre 1978, C-156/77 in *European law review*, 1979, 36.
- VAGAGGINI C., *I fori competenti nel trasporto aereo internazionale e la nozione di stabilimento*, Cass., Sez. un., 14 giugno 2006, n. 13689 in *Dir. trasp.*, 2007, 849.
- VAGO G., *Le condizioni I.A.T.A.*, in *Mon. trib.*, 1966, 790.
- VERMIGLIO G., *Sicurezza: safety, security e sviluppo sostenibile*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, 145.
- VERNIZZI S. I., *Il ritardo nel trasporto aereo*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2011.
- VERNIZZI S., *In tema di collisione tra aeromobile e volatili (bird strike)*, nota a Trib. Genova, 19 febbraio 2007 in *Resp. civ. prev.*, 2007, 1386.
- VERNIZZI S., *La Corte di giustizia ed un caso di volo interrotto*, nota a C. giust. UE, 13 ottobre 2011, in causa C-83/10 in *Resp. civ. prev.*, 2012, 92.
- VERNIZZI S., *La perdita del bagaglio: responsabilità del vettore e della società di gestione dei servizi aeroportuali*, in *I diritti del consumatore e la nuova class action*, a cura di P. G. Demarchi, Bologna, 2010, 203.
- VERNIZZI S., *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in *Riv. it dir. tur.*, 2011 62.
- VILEDADA ESCALADA F., *Nationality of aircraft: a vision of the future*, in *Air and space law: De lege ferenda - Essays in Honour of Henri A. Wassenbergh*, London, 1992, 71.
- VINCENZI L., *L'Unione europea rafforza il cielo unico*, in *Dir. maritt.*, 2010, 316.
- VOLLI E., *Trasporto marittimo ed aereo*, in *Nss. dig. it.*, XIX/1973, 60.
- WISHLADE F. –MICHIE R., *Il «vaso di Pandora» e l'«oracolo di Delfi»: la politica di coesione europea e il rispetto delle norme sugli aiuti di Stato*, in *Riv. giur. Mezzogiorno*, 2009, 882.
- XERRI A., *Cielo Unico Europeo: riflessioni su un diritto aeronautico europeo*, in Aa.Vv., *Regole e Pratiche della navigazione aerea in Europa: verso un'armonizzazione*, a cura di F. Pellegrino, Milano, 2012, 67.
- XERRI A., *La sicurezza come valore nel diritto della navigazione e dei trasporti e nella formazione di un diritto comune europeo*. in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2008, 155.

- XERRI SALAMONE A., *Il contratto di trasporto stipulato a mezzo computer ed il suo valore probatorio* in *Trasp.* 48-49/1989, 121.
- ZAMPONE A., *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di M. Deiana, Cagliari, 2005, 55.
- ZAMPONE A., *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, 7.
- ZANELLI A. – SIA A. M., *Sul ritardo del passeggero aereo nella presentazione all'accettazione*, nota a Cass., 25 agosto 1992 n.9854 in *Dir. trasp.*, 1994, 523.
- ZANELLI E., *Servizio pubblico e sentenza Altmark: l'anello mancante*, in *Pol. diritto*, 2004, 175.
- ZENO-ZENCOVICH V. –PAGLIETTI C., *Verso un «diritto processuale dei consumatori»?* , in *N.G.C.C.*, 2009, II, 216.
- ZILICZ M., *International air transport law*, Dordrecht/ Boston/London, 1992, 29; B. ADKINS, *Air Transport and EC Competition Law*, London, 1994, 21.
- ZORZI GIUSTINIANI F., *Disagi nel trasporto aereo e forme minime di tutela: la Corte conferma la validità del regolamento CE n. 261/2004*, nota a C. giust. (CE), 10 gennaio 2006, C-344/04 in *Dir. pubbl. comp. eur.*, 2006, 880.
- ZUNARELLI S. - PULLINI A., *I servizi di trasporto aereo*, in *Il diritto del mercato del trasporto*, a cura di S. Zunarelli, Padova, 2008.
- ZUNARELLI S., COMENALE PINTO M. M., *Manuale di diritto della navigazione*, I, II ed., Padova, 2013.
- ZUNARELLI S., *Il libro bianco sui trasporti: elementi di novità e di continuità della politica dell'Unione europea nel settore dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2002, 463.
- ZUNARELLI S., *Servizi aerei e continuità territoriale*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial*, Padova, 2010, 3.