

■ *Dal meeting Eala di Palazzo Spada a Roma*

Indicazioni importanti su norme, diritti dei passeggeri e questione infrastrutture

Intensa giornata di lavoro a Palazzo Spada a Roma, sede del Consiglio di Stato, per l'assemblea generale annuale della European Air Law Association, che ha riunito giuristi, professori universitari, studi legali, rappresentanti istituzionali e di compagnie aeree per fare il punto sullo stato del quadro normativo che sovrintende al trasporto aereo continentale, e non solo. Dal dimissionario amministratore straordinario di Alitalia, **Augusto Fantozzi**, al senior legal counsel della Iata, **Michael Gill**, al capo dell'ufficio legale di easyJet **Andrew Winterton** e a docenti profondi conoscitori dell'aviation business, come l'istrionico **Brian Havel** dell'Università di Oxford. Passando per il segretario generale di Assaeroporti **Stefano Baronci** e **Massimo Chieli**. Solo per fare qualche nome di un parterre di partecipanti che ha svolto un programma di panels onnicomprensivo delle principali questioni attinenti al sistema trasporto aereo in Europa. Tra i più «normati» e allo stesso tempo tra i più colpiti dalla crisi del settore. Eloquenti le parole del vicepresidente del Consiglio di Stato, **Giancarlo Coraggio**, nell'intervento di apertura dell'assise Eala: «In uno scenario di crisi dove nonostante i benefici ottenuti dalla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo europeo i fallimenti dei vettori sono divenuti sempre più frequenti, dove le alleanze e fusioni usate negli ultimi 15 anni per affrontare questi problemi hanno raggiunto limiti che possono influire sulla concentrazione del mercato e possibili effetti negativi per i consumatori e la concorrenza, è obbligatorio implementare iniziative e riforme volte a garantire la continuità e lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo, strumento essenziale per la libera circolazione di merci e persone, diritti fondamentali di tutte le comunità liberali».

Un invito accolto dai partecipanti, almeno per aprire il dibattito su temi spinosi e ancora in via di completa definizione. Come nel caso dei rapporti Ue-Russia, dove resta

Dagli accordi tra Europa e Russia alle alleanze e fusioni analizzando lo scenario di crisi del sistema del trasporto aereo e provando a far emergere le possibili soluzioni normative in ambito comunitario



Michael Gill

in gran parte irrisolta ad esempio la questione di una negoziazione che non sia tra stato e stato, e dove il problema dei diritti di sorvolo della rotta transiberiana assume proporzioni estremamente penalizzanti per i vettori stranieri a favore di un introito di circa 360 milioni di euro all'anno da parte dei russi, per il 30 per cento intascati da Aeroflot e per il resto dallo stato.

Oppure sul fronte delle alleanze e delle fusioni, dove il messaggio di fondo è che se unirsi comporta inficiare gli effetti della competitività allora deve subentrare l'azione dell'Ue in termini normativi regolarizzatori di un regime di chiara concorrenza.

DIRITTI DEI PASSEGGERI

MA È SOPRATTUTTO sulle questioni dei diritti dei passeggeri, laddove emerge chiaro il dato di difficoltà del settore, e secondariamente sulle necessarie azioni di sostegno alle infrastrutture aeroportuali che si gioca la partita normativa per il prossimo futuro. Sono infatti 96 i vettori europei falliti dal 2000 al 2010 e non tutte piccole compagnie. In Europa hanno fatto scalpore, e generato una montagna di problemi con i consumatori, le vicende di Air Madrid, SkyEurope e Sterling ad esempio. In Italia la situazione non migliora di certo: negli ultimi otto anni sono fallite altrettante compagnie, compresa Alitalia che è stata l'unica a non interrompere le operazioni nel passaggio tra la badco e la newco CAI, delle quali sei sono state ammesse all'amministrazione straordinaria. Oggetto intrinseco del panel dedicato alla questione e moderato dall'avvocato **Laura Pierallini** la domanda se sia necessario dunque un fondo di garanzia a tutela dei diritti dei consumatori. Per la Iata è operazio-

ne fattibile ma non semplice, si tratterebbe di porre una fee sul biglietto variabile tra pochi centesimi e qualche euro a tratta. Ma con tante incognite, oltre alla gestione innanzitutto l'obbligatorietà, elemento disturbante delle regole di concorrenza. Poi il rischio di coprire atteggiamenti scorretti degli amministratori dei vettori nelle fasi cruciali pre-fallimento. Il tutto in una situazione che, sempre secondo la Iata, impatta per lo 0,08 per cento del movimento generale, con transazioni che si chiudono al massimo intorno ai 300-400 euro l'una. Laddove però, verrebbe da dire, si riesce a chiuderle, anche perchè ci sono casi e casi e ad esempio la vicenda dell'Alitalia insegna ben altro: «Dovevamo dare priorità, nell'interesse pubblico, al proseguimento del servizio – ha spiegato infatti Fantozzi – facendo scalare anche i diritti dei creditori. Eppure questa fase di transizione ci ha portato a registrare un'intensa fase di contestazione sindacale che ha provocato in un solo mese, a novembre del 2008, ben 8000 reclami». Un fondo di garanzia avrebbe dunque fatto comodo. E piace molto ai consumatori.

AEROPORTI

ALTRO TEMA STRUTTURALE, e normativo, di primo piano quello degli aeroporti. E a moderare il dibattito ancora un avvocato e docente italiano, **Anna Masutti**. Partendo da un concetto: gli aeroporti sono un elemento chiave del sistema di trasporto aereo. E nonostante l'attuale crisi, il traffico aereo dovrebbe raddoppiare entro il 2030, quando circa 20 dei maggiori aeroporti europei potrebbe raggiungere la loro massima capacità. Tuttavia, solo il 25 per cento degli aeroporti europei avrà la possibilità di aggiungere nuove piste nei prossimi 20 anni. Necessario dunque agire, e subito, a livello comunitario: «Capacità, efficienza, ambiente e sicurezza – ha sottolineato l'av-

vocato Masutti - tutti questi aspetti devono essere migliorati. Si sta lavorando su questo con l'Airport Package adottato dalla Commissione nel gennaio 2007, programma caratterizzato da tre iniziative principali: un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza, una proposta di direttiva concernente i diritti aeroportuali, e una relazione sull'applicazione della direttiva (CE) 96/67, relativa all'accesso al mercato del ground handling negli aeroporti comunitari. Anche se questo è un buon inizio, c'è ancora spazio per migliorare, in particolare proprio per quanto riguarda il

settore dell'handling oltre a un utilizzo più efficiente degli slot».

Sul fronte dei diritti aeroportuali, i vettori aerei però si lamentano della condotta monopolistica di alcuni aeroporti e della mancanza di trasparenza e di consultazione, in altre parole del mancato rispetto delle regole di concorrenza stabilite in ambito Ue. La direttiva della Commissione concernente i diritti aeroportuali si propone di risolvere il problema. E si lavora molto sul fronte delle tecnologie, con il programma relativo al sistema Swim, che introduce lo strumento internet nel trasporto aereo, im-

pensabile solo qualche anno fa, che mette a disposizione del sistema, piloti compresi, tutte le informazioni necessarie alla gestione del traffico aereo interrompendo la dinamica di rapporto diretto con le singole torri di controllo, volo per volo. Efficacia certa anche sul fronte degli slot, la cui regolamentazione ha permesso di sviluppare i volumi di traffico con l'assegnazione liberata dalle influenze di governi, vettori dominanti e aeroporti. Un dato solo a conferma: nel 1992 solo 93 rotte europee erano servite da più di due compagnie aeree. Nel 2010 sono state 479. ●

■ *A colloquio con il presidente della European Air Law Association*

Mendes de Leon: dalla Corte di Giustizia europea decisioni controverse

Pablo Mendes de Leon, cattedratico di diritto aereo e aerospaziale all'Università olandese di Leiden, è il presidente dell'Eala, associazione attiva dal 1988 che riunisce professori universitari, rappresentanti delle istituzioni nazionali ed europee, membri delle organizzazioni internazionali dell'aviazione civile, compagnie aeree ed altri operatori della filiera del trasporto aereo. A Palazzo Spada, in occasione della 23esima assemblea nazionale dell'Eala, abbiamo raccolto la sua opinione su quelle che sono le problematiche principali dell'applicazione delle normative nel settore del trasporto aereo e lo status dello stesso.

Professore, è sempre più importante ragionare su questioni legali e normative per un settore fortemente provato dalle crisi e alle prese con fattori di rischio spesso imponderabili, legati a situazioni geopolitiche o fatti atmosferici.

«Certamente, ed il ruolo dell'Eala è proprio quello di promuovere lo scambio di opinioni e la discussione fra tutte le parti coinvolte, al fine di contribuire alla soluzione dei problemi del settore del trasporto aereo, visto dal punto di vista delle giurisprudenze internazionali relativamente a criticità, questioni rimaste insolite guardando ad una va-

lutazione per i prossimi anni. L'unico organismo giurisdizionale competente a livello transnazionale in materie relative al trasporto aereo è la Corte di Giustizia Europea, che recentemente ha assunto decisioni controverse in materie relative a passeggeri (ritardi, cancellazioni, overbooking). La discussione, proseguita anche nell'assemblea generale di Roma, è focalizzata sulla compatibilità tra la legge europea e quella internazionale. L'orientamento della Corte è nel senso della prevalenza della legge europea su quella dello stato membro. Lo stesso orientamento potrebbe essere assunto con riferimento alle emissioni (ETS). Una decisione in materia è attesa agli inizi del 2012».

Alleanze e fusioni appaiono l'unica strada per limitare gli effetti della crisi.

«La questione principale è come sia possibile intervenire in aiuto dei vettori in crisi, senza violare le norme europee in materia di aiuti di Stato».

Compagnie che falliscono, compagnie in difficoltà: come rileggere la questione dei diritti dei passeggeri senza caricare tutte le responsabilità esclusivamente sui vettori?

«Allo stato non è prevista alcuna specifica protezione. La Commissione europea potrebbe emanare una normativa in materia, ma a mio avviso la protezione dovrebbe essere prevista in modo concreto, sulla base della casistica e delle effettive problematiche che i passeggeri devono affrontare. Ad esempio, se il vettore appartiene ad un network, si potrebbe prevedere che gli altri vet-

tori del network riproteggano i passeggeri con tariffe scontate. Potrebbero anche essere studiate polizze assicurative ad hoc».

Questioni infrastrutturali: gli aeroporti come collo di bottiglia di un sistema, riferito ai diritti dei passeggeri, che senza investimenti tendono ad abbassare i servizi, a non garantirli.

«Un modo per combattere questa situazione è quello di creare un "Single European Sky". Tuttavia, si riscontrano resistenze da parte degli Stati membri che non vogliono rinunciare alle proprie prerogative. Quindi, allo stato, le materie aeroportuali continuano ad essere trattate a livello locale e sono le amministrazioni dei singoli Stati membri a dettare le regole e i tempi dello sviluppo».

L'UE come soggetto unico però alle prese con le politiche dei singoli stati, riesce allora a svolgere quel necessario ruolo di coordinamento normativo?

«La Commissione europea, con l'aiuto sul fronte giurisdizionale della Corte di Giustizia europea, ha contribuito a creare un sistema di trasporto europeo ed ha con successo stabilito un mercato internazionale del trasporto aereo. Tuttavia, l'implementazione delle norme europee dipende dai singoli Stati, non essendo la UE uno stato sovrano. In particolare, con riferimento al trasporto aereo, non va dimenticato che un ruolo essenziale nella relazione tra Stati è svolto ancora dalla Convenzione di Chicago, cui possono aderire solo i singoli Stati, e non la UE». ●



Pablo Mendes de Leon

■ **Fallimenti e diritti dei passeggeri, ad AIR PRESS l'avvocato Laura Pierallini**

«La gravità della situazione è sotto gli occhi di tutti»

Dal 2000 al 2010 sono state 96 le compagnie aeree europee fallite. Una situazione di crisi conclamata per l'intero settore che non conosce confini. Quale siano le ripercussioni in Italia lo abbiamo chiesto, in occasione dell'assemblea annuale dell'Eala svoltasi il 4 novembre scorso a Palazzo Spada a Roma, all'avvocato **Laura Pierallini**, socio fondatore dell'omonimo studio legale specializzato proprio nel diritto aereo. Consulente di numerose associazioni di categoria, tra cui Assaereo, Associazione El-

cotteristica Italiana e Fiavet, e autrice di numerose pubblicazioni in materia, per la Pierallini «la gravità della situazione, anche con riferimento ai vettori nazionali, è sotto gli occhi di tutti».

I dati parlano chiaro: «Negli ultimi otto anni – prosegue il legale, che all'assemblea Eala ha moderato un panel dedicato proprio ai fallimenti dei vettori con focus sui diritti dei passeggeri - sono stati dichiarate insolventi in Italia altrettante compagnie aeree (Gandalf, Minerva Airlines, Alpi Eagles, Air Europe, Volare Airlines, Alitalia, Myair, Livingston NdR). Ancorché la maggior parte di tali vettori sia stata sottoposta ad amministrazione straordinaria, e cioè la procedura pensata per il recupero delle grandi imprese in crisi, in realtà solo Alitalia, Air Europe e Volare hanno poi ripreso le operazioni di volo dopo l'insolvenza, con tutte le comprensibili ripercussioni di tale situazione nei confronti dei passeggeri».

In particolare Alitalia non ha mai interrotto le proprie operazioni. Godendo, per il piano di salvataggio, della sospensione delle prerogative di intervento Antitrust. In questo senso a che punto siamo rispetto al ripristino di un normale sistema concorrenziale nel nostro Paese?

«La sospensione delle prerogative Antitrust prevista ex lege scade il prossimo 3 dicembre – sottolinea l'avvocato Pierallini - entro tale data l'Antitrust dovrà indicare se ritiene che vi siano situazioni di monopolio di fatto del vettore ex di bandiera, e se sì, su



quali rotte, indicando anche un termine entro il quale la situazione anticoncorrenziale dovrebbe cessare».

Se tale data venisse così rispettata quale sarebbe lo scenario del trasporto aereo italiano per i prossimi anni?

«Ove l'Antitrust si pronunciasse in tale senso – aggiunge il legale - ne dovrebbe seguire una verifica in confronto con Alitalia e gli altri operatori, nonché la conseguente l'indicazione dei correttivi».

Compagnie aeree e diritti dei passeggeri. Una bilancia che va costantemente modificandosi ampliando il raggio dei diritti lesi dai vettori.

«Sì, con riferimento ai passeggeri, va segnalato ad esempio come la posizione assunta dai giudici italiani, circa il riconoscimento del danno anche morale in caso di ritardo o cancellazione dei voli, sia stata di recente fatta propria anche dalla Corte di Giustizia europea nel noto caso Sousa-Rodriguez. Ma le inevitabili ripercussioni sulle compagnie aeree potranno essere mitigate alla luce dell'orientamento della Corte di Cassazione, volto a limitare le domande di risarcimento cosiddette bagatellari, imponendo dunque un onere della prova anche in relazione al danno morale». ●

FINO ALL'INIZIO DEL 2012

Cassa integrazione e mobilità per lavoratori del settore aereo

Il ministro del Lavoro – con una serie di decreti pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale negli ultimi giorni – ha autorizzato alcune misure a sostegno di lavoratori di società che operano in vario modo nel settore del trasporto aereo. È stato concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale in favore di: 100 lavoratori di Air One (per sei mesi fino al 22 marzo 2012) e di 12 assistenti di terra della stessa società (fino al 4 febbraio prossimo); 2 lavoratori di Italy Fly (fino al 31 gennaio); 84 dipendenti di varie sedi di Miniliner in liquidazione (sempre per sei mesi fino al

13 gennaio prossimo); 226 lavoratori operanti in diverse sedi della società Myair.com in fallimento (fino al 9 febbraio 2012); 50 lavoratori della società Ata Handling (fino al 31 gennaio prossimo); 38 dipendenti di Meridiana Maintenance SpA (fino al 31 ottobre scorso). Infine, il ministero ha concesso il trattamento di mobilità in favore di un numero massimo di 8 lavoratori del sito Elmas (CA) Aeroporto Mario Mameli, della società Sogaedyn SpA a decorrere dalla data dei licenziamenti (14 ottobre 2011, 8 dicembre 2011 e 8 maggio 2012).