

CONDIZIONI DI ACCESSO AL MERCATO DEL TRASPORTO GIUSTA TUTELA PER VETTORI E PASSEGGERI?

Roma 7 luglio 2011
Università LUISS Guido Carli

Laura Pierallini¹
sintesi dell' intervento

Anche quest'anno Assaereo organizza il proprio convegno – in collaborazione con la LUISS Business School – rivolgendosi ad un illustre consesso di rappresentanti delle istituzioni e del mercato un interrogativo sul quale incentrare la propria riflessione.

L'interrogativo di quest'anno nasce da una notizia apparsa sulla stampa alla fine del 2010 circa l'abbandono del mercato domestico francese da parte di un noto vettore irlandese. Tale abbandono veniva motivato con la promulgazione di alcune norme che definivano il concetto di stabile organizzazione (“*base d'exploitation*”) e di centro effettivo dell'attività in relazione, appunto, ai vettori aerei, imponendo l'applicazione di norme di diritto interno, in particolare il codice del lavoro, a quei vettori che risultino avere la propria stabile organizzazione in Francia (1).

Questa notizia ha dato lo spunto ad Assaereo per un lavoro di analisi, culminato con alcune proposte, riferito alla realtà italiana.

Con l'ausilio di *slides* si illustrano alcuni dei provvedimenti assunti recentemente in Italia in relazione al settore del trasporto aereo.

La legge n. 2/2009 ha inserito, all'articolo 19 del Decreto Legge n. 185/2008, il comma 5bis. Con tale articolo, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro degli Affari Esteri, sono stati espressamente investiti della definizione di nuovi accordi bilaterali nel settore del trasporto aereo, nonché della modifica di quelli vigenti, al precipuo scopo di ampliare il numero dei vettori ammessi ad operare sulle rotte nazionali, internazionali ed intercontinentali, al dichiarato fine del mantenimento dei livelli occupazionali. La norma ha previsto, altresì, che nelle more del perfezionamento dei nuovi accordi bilaterali, venissero concesse autorizzazioni temporanee da parte dell'ENAC, con validità non inferiore a 18 mesi (2).

A differenza di quanto è avvenuto in Francia, con le norme sopra richiamate non è stato introdotto in Italia il concetto di stabile organizzazione per il vettore aereo e neppure viene imposto, neanche ai vettori che operano cabotaggio interno, di stabilire una sede secondaria nel territorio italiano. Inoltre, nella norma non viene fatto alcun cenno alla necessità che gli accordi bilaterali prevedano

¹ *Avvocato – Docente Università LUISS Guido Carli*

condizioni di reciprocità da parte dell'altro stato contraente. Infine, non risulta che siano state condotte analisi (né preventive, né successive) circa gli effetti sui livelli occupazionali dei diritti di traffico e delle autorizzazioni concessi.

Dunque, un vettore comunitario può operare stabilmente nel nostro paese senza la necessità di stabilirvi una sede secondaria, né di nominare un proprio rappresentante/institore. Ciò significa che, ad esempio, in caso di disservizi il consumatore deve notificare il proprio reclamo ed eventuale successivo atto di citazione all'estero. Nel caso di atto giudiziario occorrerà che lo stesso sia accompagnato da traduzione giurata nella lingua del paese di provenienza del vettore. Ovvie le ripercussioni in termini di costi, e di effettiva disponibilità dello strumento giudiziario, per il consumatore.

Anche sotto il profilo delle norme e requisiti tecnici, ancorché gli stessi siano teoricamente uniformi, quantomeno a livello comunitario, si ha che in virtù dell'autonomia, comunque lasciata - anche se con margini di discrezionalità ridotti - ai singoli stati, possano esistere differenze significative con riferimento, ad esempio, ai tempi di volo, alle prescrizioni per atterraggi e decolli, all'età pensionabile dei piloti e così via.

Dunque, potendo operare, anche a livello di cabotaggio interno, vettori che applicano regole diverse, questo si può tradurre in uno svantaggio competitivo, paradossalmente proprio a danno del vettore nazionale. Quanto ai passeggeri, oggetto di tutela normativa di livello nel nostro paese, ebbene gli stessi inconsapevolmente possono risultarne privati, allorché si rivolgano ad un vettore, pur abilitato ad operare in Italia, cui si applichino regole diverse (ad esempio circa reclami e notificazioni).

Il convegno dello scorso anno era stato dedicato proprio al tema della tutela dei passeggeri a seguito di due importanti eventi, e cioè la nota sentenza c.d. Sturgeon della Corte di Giustizia Europea di fine 2009 e la nube vulcanica della primavera 2010. In tale occasione, abbiamo rilevato come la decisione della Corte di Giustizia Europea (che ha imposto la compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento CE n. 261/2004 per le ipotesi di cancellazione anche per i ritardi pari o superiori a 3 ore in arrivo) sia stata salutata come una vera catastrofe negli altri stati europei, specie di stampo anglosassone, mentre, invece, in Italia è risultata quasi calmierare le pretese dei consumatori. Ed infatti, negli altri paesi, per tali ipotesi di ritardo non era previsto alcun risarcimento e/o indennizzo, mentre in Italia i Giudici di Pace applicavano le previsioni della Convenzione di Montreal, riconoscendo risarcimenti in misura anche molto maggiore di quanto previsto dal regolamento CE n. 261/2004. Tanto che, come si diceva, la sentenza Sturgeon ha finito con il ridurre i parametri di riferimento assunti dai nostri Giudici!

L'analisi condotta da Assaereo e queste brevi note vogliono costituire lo spunto per una riflessione da parte di tutti, istituzioni, operatori e consumatori, coloro che si misurano con la realtà del trasporto aereo. Sempre nello spirito di collaborare con lo sviluppo e la crescita del settore, Assaereo ha anche ipotizzato alcune proposte di modifica del codice della navigazione, da inserirsi nell'ambito delle norme (titolo VI, capo I, del codice della navigazione) a tutela del consumatore e di quella (art. 897) relativa alla composizione dell'equipaggio, che possono costituire una prima base per successivi approfondimenti.

STUDIO LEGALE PIERALLINI & ASSOCIATI

www.studiopierallini.it

VIALE LIEGI, 28
I-00198 ROMA
TEL: +39 06 88 41 713
FAX: +39 06 88 40 249

PIAZZA CASTELLO, 26
I - 20121 MILANO
TEL: +39 02 86 91 54 68
FAX: +39 02 87 75 04

Allegati: (i) note; (ii) proposte

ALLEGATO (I) NOTE

1) FRANCIA - INTERVENTI NORMATIVI

Decreto n° 2006-1425 del 21 novembre 2006 relativo alle “*bases d’exploitation*” delle imprese di trasporto aereo che ha modificato il Codice dell’Aviazione Civile Francese :

- Definizione di base d’exploitation
“une base d’exploitation est un ensemble de locaux ou d’infrastructures à partir desquels une entreprise exerce de façon stable, habituelle et continue une activité de transport aérien avec des salariés qui y ont le centre effectif de leur activité professionnelle”;
- Definizione di centro effettivo dell’attività professionale di un dipendente
“le centre de l’activité professionnelle d’un salarié est le lieu où, de façon habituelle, il travaille ou celui où il prend son service et retourne après l’accomplissement de sa mission”;
- Applicazione del codice del lavoro francese alle imprese aeree che hanno una base d’exploitation in Francia

2) ITALIA – INTERVENTI NORMATIVI

Art. 19, comma 5 bis del Decreto Legge n. 185/2008, inserito in sede di conversione dalla L. n. 2/2009. (c.d. Emendamento Salva-Malpensa)

“Al fine di assicurare il mantenimento dei livelli occupazionali e dei collegamenti internazionali occorrenti allo sviluppo del sistema produttivo e sociale delle aree interessate, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro degli affari esteri, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, promuove la definizione di nuovi accordi bilaterali nel settore del trasporto aereo, nonché la modifica di quelli vigenti, al fine di ampliare il numero dei vettori ammessi a operare sulle rotte nazionali, internazionali e intercontinentali, nonché ad ampliare il numero delle frequenze e destinazioni su cui è consentito operare a ciascuna parte, dando priorità ai vettori che si impegnino a mantenere i predetti livelli occupazionali. Nelle more del perfezionamento dei nuovi accordi bilaterali o della modifica di quelli vigenti, l’Ente nazionale per l’aviazione civile, al fine di garantire al Paese la massima accessibilità internazionale e intercontinentale diretta, rilascia ai vettori che ne fanno richiesta autorizzazioni temporanee, la cui validità non può essere inferiore a diciotto mesi”.

ALLEGATO (II) PROPOSTE

PROPOSTE NORMATIVE DI MODIFICA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE.

LA TUTELA DEL CONSUMATORE

Al fine di una concreta ed efficiente tutela del consumatore nel settore del trasporto aereo, si rende necessario un intervento normativo volto ad assicurare al passeggero la tutela di cui all'art. 783 del Codice della Navigazione, nonché l'assistenza e protezione di cui al Reg. CE n. 261/2004 anche nei confronti dei vettori titolari di licenza d'esercizio rilasciata da autorità di altro stato, che operino collegamenti nazionali

In particolare si ritiene opportuno innovare il Codice della Navigazione mediante l'introduzione nel Titolo VI, capo I, di un nuovo articolo formulato come segue:

“Art. 783-bis SEDE E RAPPRESENTANZA DEI VETTORI

Per consentire un'efficace tutela dei passeggeri, i vettori titolari di licenza comunitaria che svolgano servizi aerei, di linea e non di linea, su rotte all'interno del territorio nazionale e/o comunitario, con almeno origine o arrivo nel territorio nazionale, devono ivi istituire una sede secondaria, con rappresentanti abilitati al ricevimento delle richieste di assistenza, compensazione e notifiche.”

COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Per assicurare una uniforme ed omogenea applicazione della disciplina che il Codice della Navigazione detta in materia di composizione dell'equipaggio, si ritiene opportuno inserire all'art. 897 del Codice della Navigazione un secondo comma dal seguente tenore:

“Art. 897 – Assunzione dei componenti dell'equipaggio

(omissis)

Ai fini della formazione dell'equipaggio di cui al comma precedente, si considerano aeromobili nazionali:

- 1) gli aeromobili iscritti nel Registro Aeronautico Nazionale ai sensi degli artt. 749 e seguenti;
- 2) gli aeromobili operati da vettori titolari di licenza d'esercizio rilasciata dall'ENAC ai sensi dell'art. 778 del presente codice;
- 3) gli aeromobili operati da vettori titolari di licenza comunitaria che svolgono servizi aerei, di linea e non di linea, su rotte all'interno del territorio nazionale.”