

Corso di laurea in Diritto dell'ambiente e dell'energia
II anno - I semestre



DIRITTO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Anno accademico 2024/2025

Prof. Francesco Mancini
fmancini@unite.it



settimana 8:

Parte 1: i servizi aerei

Principio di sovranità sullo spazio aereo sovrastante il territorio di uno stato

- ▶ Nel diritto marittimo si applica il principio del passaggio inoffensivo attraverso il mare territoriale;
- ▶ nel diritto aeronautico, invece, ogni Stato ha il diritto di negare o limitare la possibilità per gli aeromobili stranieri di sorvolare il proprio spazio aereo (spazio che sovrasta il territorio e il mare territoriale) e/o di atterrare nei propri aeroporti, nei limiti del diritto internazionale



Convenzione di Chicago del 1944

- ▶ 54 nazioni si riunirono a Chicago per "prendere accordi per l'immediata istituzione di rotte e servizi aerei mondiali provvisori" e per "istituire un consiglio provvisorio per raccogliere, registrare e studiare i dati relativi all'aviazione internazionale e per fare raccomandazioni per il suo miglioramento".
- ▶ L'articolo 1 riafferma l'articolo 1 della Convenzione di Parigi del 1919, riconoscendo la regola preesistente del diritto internazionale consuetudinario, secondo cui **"ogni Stato ha la sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo sovrastante il suo territorio"**.
- ▶ La Convenzione ha dato vita all'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), che attualmente opera come organismo tecnico all'interno del sistema delle Nazioni Unite: **adotta standard internazionali e pratiche raccomandate relative all'aviazione civile internazionale, tra cui la sicurezza, la protezione e la tutela dell'ambiente.**
- ▶ I firmatari della Convenzione di Chicago, avendo interesse allo sviluppo dei traffici internazionali, hanno inoltre sottoscritto l'"**Accordo sulle cinque libertà**": le prime due tecniche, le altre tre commerciali.

Convenzione di Chicago del 1944: aeromobili divisi in due categorie

- ▶ aeromobili impiegati in **servizi aerei internazionali registrati**, cioè servizi di linea regolari: per sorvolare il territorio di altri stati contraenti, tali aeromobili hanno bisogno di una speciale autorizzazione
- ▶ Aeromobili **non** impiegati in tali servizi registrati: il sorvolo e la sosta per **scopi non commerciali** di questi aeromobili sul territorio degli altri stati contraenti possono effettuarsi senza la necessità di un permesso preventivo, salvo il diritto di richiederne l'atterraggio da parte dello Stato sorvolato

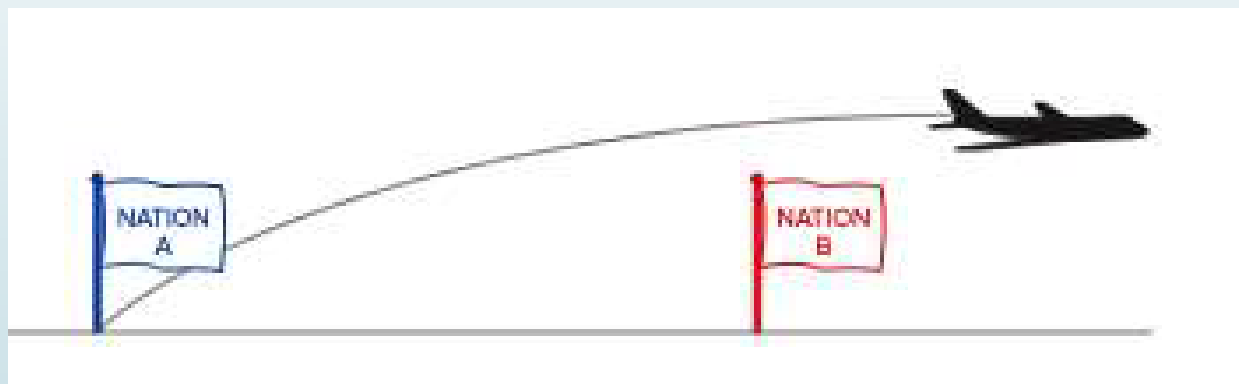
Nessuna libertà dell'aria è automaticamente riconosciuta dalla Conv. di Chicago ai voli di linea internazionali

- ▶ **accordo sul transito nei servizi aerei internaz.** (prime due libertà dell'aria), a cui ha aderito l'Italia
- ▶ **Accordo sui trasporti aerei internazionali** (le prime due più altre tre libertà), non ha avuto successo in quanto gli stati hanno preferito ricorrere alla pratica delle trattative bilaterali per regolare i reciproci diritti di traffico, realizzando un intreccio di accordi bilaterali. Recentemente ha preso vita un nuovo tipo di accordi bilaterali detti **open skies** meno restrittivi
- ▶ Per i **servizi aerei all'interno degli stati membri UE** il sistema ha subito una profonda modificazione in senso liberistico. E' venuto meno l'interesse programmatico volto alla selezione dell'accesso al mercato ed è invece emerso l'interesse al mero controllo sui requisiti di capacità tecnica, professionale e finanziaria dei vettori e alla garanzia della concorrenza fra le imprese (reg. CE n. 1008/2008)

1.1a libertà di sorvolo

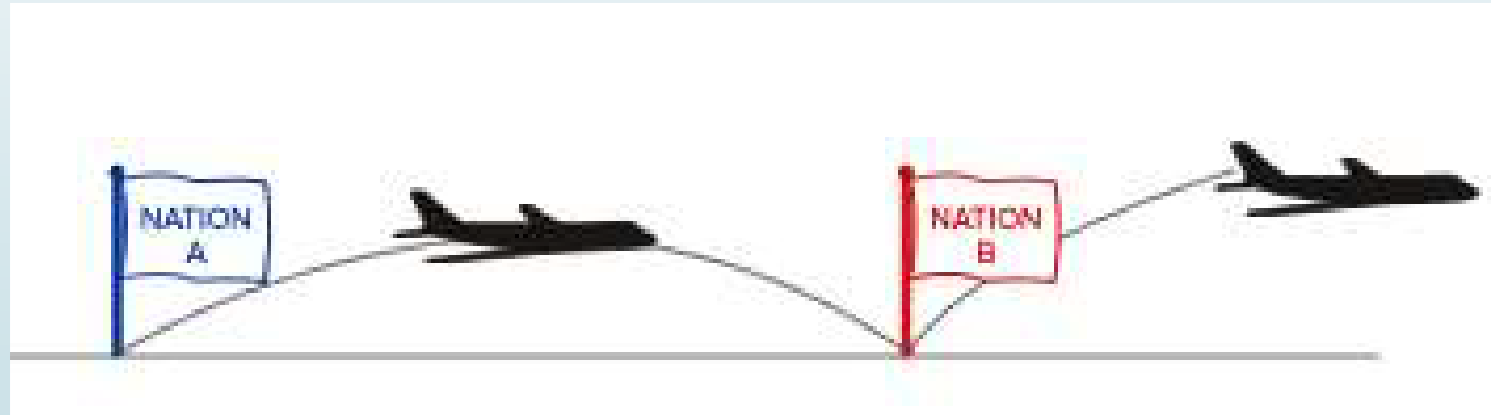
7

un aeromobile straniero ha la libertà di sorvolare, senza atterrare, lo spazio aereo di uno Stato diverso da quello di bandiera



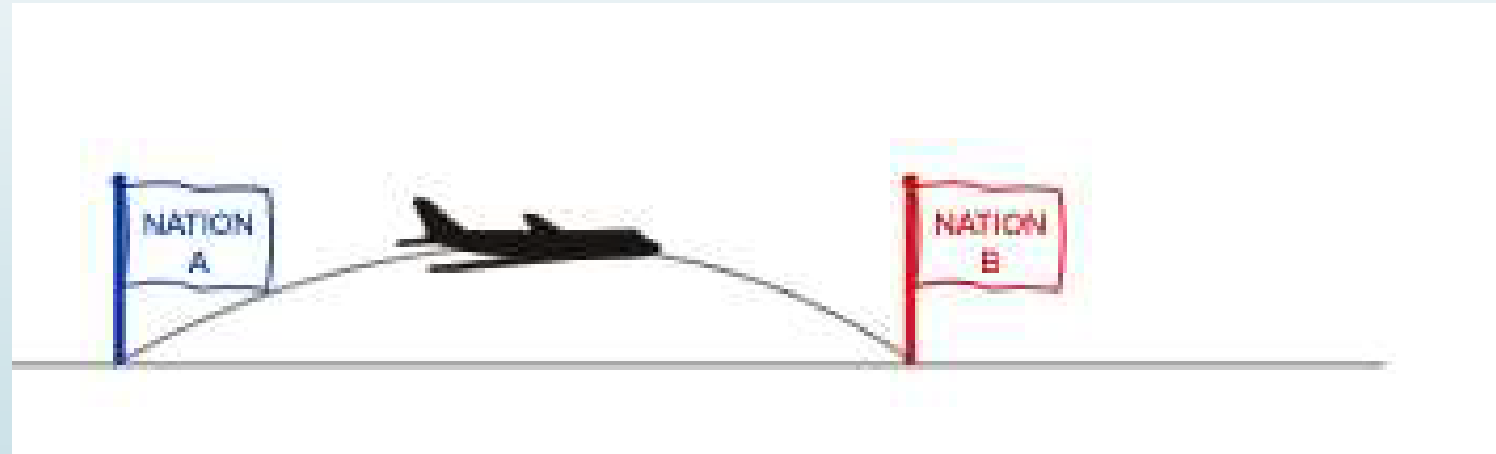
2. la libertà di atterraggio e di sosta

la libertà per un aeromobile straniero di atterrare e di sostare sul territorio di uno stato diverso da quello di bandiera esclusivamente **per ragioni di carattere tecnico quali, ad esempio, rifornimenti e riparazioni**



3. libertà di sbarco

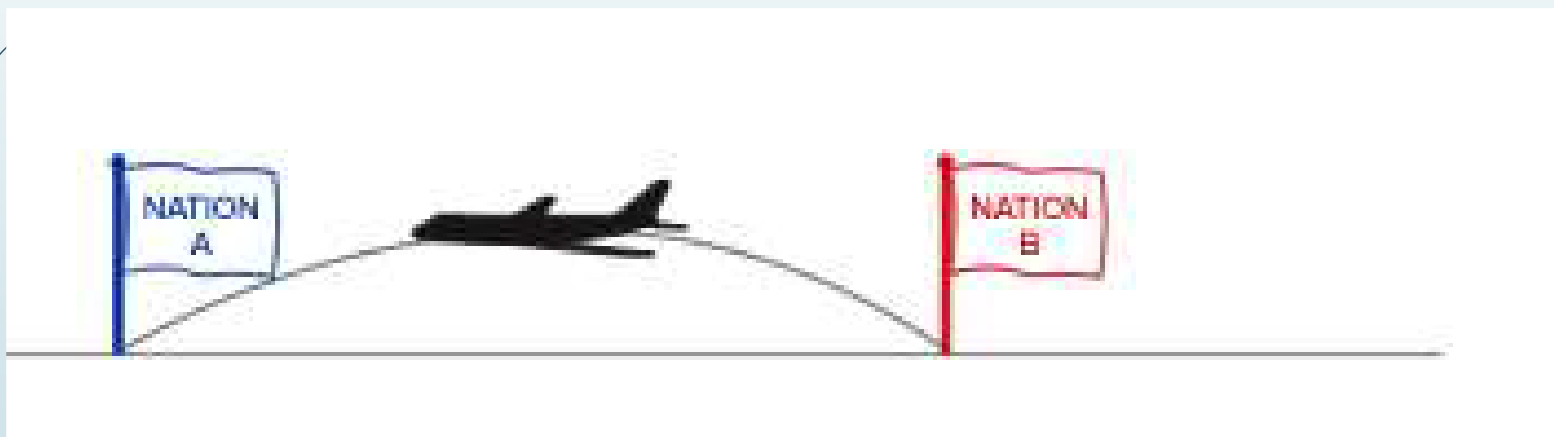
un aeromobile straniero può sbarcare passeggeri o merci, imbarcati nel proprio Stato di bandiera, in un aeroporto di un altro stato.



4. libertà di imbarco

10

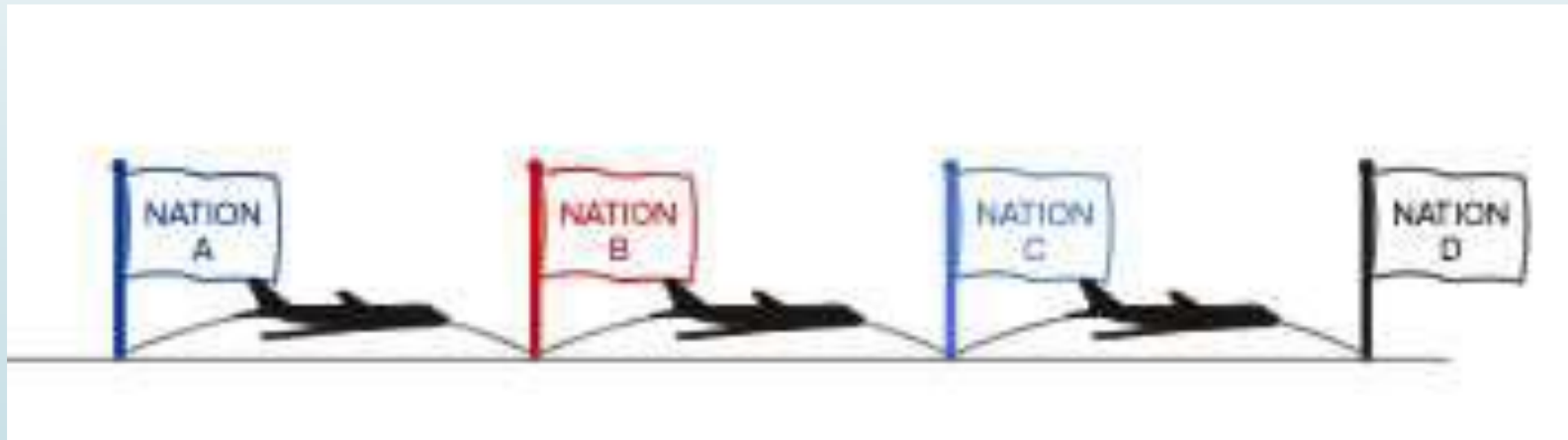
un aeromobile straniero può imbarcare passeggeri o merci, destinati in uno scalo del proprio stato di bandiera, in un aeroporto di un altro stato



5. libertà di imbarco e sbarco

11

consiste nella libertà per un aeromobile straniero di imbarcare e di sbarcare passeggeri o merci tra aeroporti ubicati sul territorio di due stati diversi da quello di bandiera



Le 5 libertà dell'aria e quella di cabotaggio

- ▶ Solo le prime cinque libertà sono state ufficialmente riconosciute come tali da un trattato internazionale (e come visto automaticamente solo per i voli internazionali charter)
- ▶ Il **cabotaggio** non è stato incluso nell'elenco delle libertà formali.
- ▶ Il cabotaggio è una creazione del diritto marittimo, originariamente ritenuto applicabile a uno Stato che si riserva il diritto di limitare tutta la navigazione costiera tra due porti all'interno del proprio territorio per l'uso esclusivo dei propri cittadini, allo scopo di proteggere la propria navigazione.
- ▶ Nel contesto del diritto aereo internazionale, il cabotaggio è stato definito in modo neutrale come "**il trasporto di passeggeri, merci e posta tra due punti all'interno del territorio dello stesso Stato dietro compenso**", ma anche in modo perentorio come "un diritto sovrano che è stato tradizionalmente riservato all'uso esclusivo dei vettori nazionali di quello Stato".

liberalizzazione graduale dei servizi aerei in ambito UE

- ✓ Il processo è stato influenzato dallo stesso processo negli USA (fine anni '70)
- ✓ la tappa saliente è rappresentata dal Terzo Pacchetto del 1992
- ✓ Reg. CEE n. 2407/1992 (licenze)
- ✓ Reg. CEE n. 2408/1992 (accesso al mercato dell'aviazione)
- ✓ Reg. CEE n. 2409/1992 (tasse e tariffe)

attualmente l'accesso al mercato e l'esercizio dei servizi aerei sono disciplinati dal **Reg. CE n. 1008/2008** del 24 settembre 2008.



scenario corrente

14

- non esistono più gli accordi bilaterali che in passato regolavano i voli tra gli stati membri
- i voli di cabotaggio tra aeroporti situati all'interno del territorio di uno stesso Stato membro non sono più soggetti alle normative interne di quel Paese, **ma alle regole valide in tutta l'UE ai vettori muniti di licenza UE (possibile contrasto con obblighi internazionalmente assunti in seno alla Convenzione di Chicago 1944 che limita il cabotaggio ad aeromobili dello stato di bandiera?)**
- i voli tra gli Stati membri e un Paese extra UE continuano a essere regolati in alcuni casi da accordi tra ciascuno Stato membro e il Paese terzo o da accordi globali tra l'UE nel suo insieme e il Paese terzo



scenario attuale servizi aerei in ambito UE a seguito di liberalizzazione

- ▶ **se in ambito UE**, anche se si esauriscono in un singolo Stato, disciplina si rinvia in normativa UE (reg. CE 1008/2008) e in Italia da qualche disposizione complementare al c. nav
- ▶ **Se si svolgono fuori dall'UE** o fra uno stato terzo e uno stato membro, sistema degli accordi bilaterali

I punti chiave del reg. CE n. 1008/2008

- ▶ **a. il possesso di una licenza di esercizio** come condizione per l'accesso al mercato. La licenza operativa riguarda la natura, la proprietà e la solidità finanziaria di una compagnia aerea. La sicurezza operativa è valutata nell'ambito del sistema del Certificato di operatore aereo (COA).
- ▶ **b. possibilità per gli Stati membri di imporre restrizioni all'accesso al mercato** per correggere disfunzioni dovute, ad esempio, a congestione, inquinamento, circostanze eccezionali, ecc.
- ▶ **c. possibilità per le compagnie aeree di fissare liberamente le tariffe per i servizi aerei.** A questo proposito, il principio di base è che i clienti devono essere in grado di confrontare efficacemente i prezzi dei servizi aerei delle diverse compagnie aeree: ciò significa che il prezzo finale che il cliente deve pagare per i servizi aerei provenienti dalla UE deve essere sempre indicato, comprensivo di tutte le tasse, gli oneri e i diritti.

Le condizioni per ottenere (e mantenere la licenza di esercizio):

- ▶ avere la sede principale di attività nello Stato membro a cui richiede la licenza;
- ▶ essere in possesso di un COA (Certificato di Operatore Aereo) valido, rilasciato da un'autorità nazionale dello stesso Stato membro (in Italia ENAC) oppure da più autorità nazionali che agiscono congiuntamente, oppure dalla Agenzia europea per la sicurezza aerea. Il COA attesta che la compagnia aerea ha la capacità professionale e l'organizzazione aziendale necessarie ad assicurare lo svolgimento dei servizi aerei in condizioni di sicurezza;
- ▶ utilizzare aeromobili immatricolati, a scelta dello Stato che rilascia la licenza, nel registro nazionale di tale Stato o in quello di un altro Stato membro o in uno Stato non appartenente all'UE se l'aeromobile è oggetto di un contratto di *dry lease* o di *wet lease* (corrispondenti a locazione o trasporto) purché vi siano esigenze specifiche (esigenze eccezionali, far fronte a particolari esigenze stagionali, particolari difficoltà operative)
- ▶ Svolgere come attività principale la prestazione di servizi aerei
- ▶ rispettare i requisiti in termini di copertura assicurativa e rispettare le condizioni di onorabilità con riferimento alle persone che gestiscono la compagnia aerea
- ▶ essere detenuta per oltre il 50% o essere controllata di fatto, direttamente o indirettamente, da Stati membri e/o cittadini dell'UE
- ▶ Presentazione di piano economico riferito da cui risulti affidabilità per un periodo di almeno 24 mesi

Le condizioni per ottenere (e mantenere la licenza di esercizio)

- ▶ la sua occupazione principale deve essere la gestione di servizi aerei in modo isolato o combinato con qualsiasi altro esercizio commerciale di aeromobili o la riparazione e manutenzione di aeromobili;
- ▶ la sua struttura aziendale consente all'autorità competente per il rilascio delle licenze di attuare le disposizioni del Regolamento;
- ▶ Copertura assicurativa
- ▶ Condizioni di onorabilità



Licenza di esercizio: non ha durata illimitata ma sottoposta a controlli

- In Italia i controlli sono effettuati dall'ENAC ad 1 anno dal rilascio e successivamente ogni 2 anni
- Qualora via sia il sospetto dell'esistenza di un potenziale problema
- Su richiesta della Commissione UE

La licenza di esercizio può essere oggetto di sospensione o revoca

- 1. se la compagnia aerea non è in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di 12 mesi (ma ENAC può rilasciare licenza provvisoria se vi è possibilità realistica di ristrutturazione finanziaria)
- Se i bilanci certificati non vengono trasmessi dalla compagnia aerea all'ENAC nei termini
- Se il COA è stato sospeso o ritirato
- Se la compagnia aerea non soddisfa più i requisiti di onorabilità
- Se la compagnia aerea trasmette all'ENAC informazioni false



Restrizioni all'accesso alle rotte aeree

20

il possesso dell'OL rappresenta la condizione necessaria ma non sufficiente per consentire a una compagnia aerea di operare sulle rotte desiderate

il libero accesso alle rotte aeree può infatti essere regolamentato dagli Stati membri al fine di correggere eventuali disfunzioni tali disfunzioni possono essere dovute a;

- congestione aeroportuale
- mancanza di interesse economico per le compagnie aeree a operare in modo continuo e regolare su rotte di interesse pubblico
- circostanze imprevedibili e inevitabili (condizioni meteorologiche avverse, attacchi terroristici, ecc.) che possono richiedere la chiusura temporanea dello spazio aereo. ecc.



interventi correttivi

21

- assegnazione di bande orarie negli aeroporti congestionati ubicati sul territorio UE
- Imposizione di oneri di servizio pubblico o contratti di servizio pubblico per garantire la continuità territoriale (su rotte poco appetibili commercialmente: es. collegamento con isole durante il periodo invernale)
- Distribuzione del traffico aereo tra aeroporti limitrofi che servono la medesima città
- Misure di carattere ambientale
- Misure di emergenza

reg. CEE
95/93

Reg. CE
1008/2008



le misure di carattere ambientale

22

Articolo 20

Misure di carattere ambientale

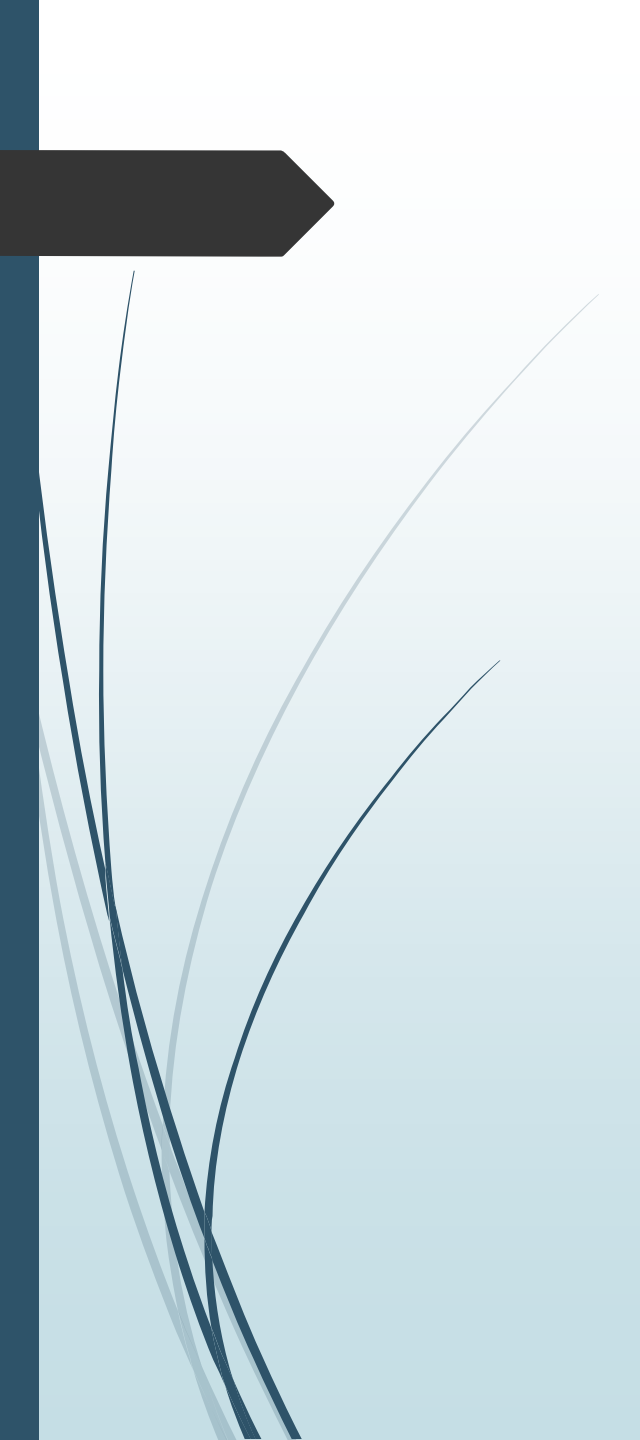
Art. 20
Reg. CE
1008/2008

1. In caso di gravi problemi di carattere ambientale, lo Stato membro responsabile può limitare o proibire l'esercizio dei diritti di traffico, specie qualora altre modalità di trasporto offrano livelli di servizio appropriati. Il provvedimento non è di natura discriminatoria, non causa distorsioni di concorrenza tra vettori aerei, non è più restrittivo di quanto non sia necessario per ovviare ai problemi di cui trattasi e ha un periodo di validità limitato, non superiore a tre anni, dopo il quale si procede ad un riesame.

2. Qualora uno Stato membro ritenga che siano necessari provvedimenti ai sensi del paragrafo 1, almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore di detti provvedimenti ne informa gli altri Stati membri e la Commissione, fornendo adeguate motivazioni.

Il provvedimento può essere applicato a meno che, entro un mese dal ricevimento della comunicazione, uno Stato membro interessato lo contesti o la Commissione ne effettui un ulteriore esame conformemente al paragrafo 3.

3. Secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, la Commissione può, su richiesta di un altro Stato membro o di propria iniziativa, sospendere i provvedimenti qualora non soddisfino i requisiti previsti al paragrafo 1 o siano altrimenti contrari al diritto comunitario.



assegnazione di slots in
ambito UE

La nozione di slot:

24

- Negli aeroporti con un elevato volume di traffico, è necessario regolare l'esercizio dei diritti di traffico in base a criteri di assegnazione delle bande orarie.
- Questo, a causa dello spazio limitato disponibile negli aeroporti
- Lo **slot** (banda oraria) rappresenta la facoltà concessa a una compagnia aerea di utilizzare le piste e più in generale l'infrastruttura portuale congestionata in un giorno o in un orario prestabiliti al fine di compiere le operazioni di decollo o di atterraggio dei suoi aeromobili. Il reg. CE 793/2004 testualmente *definisce «banda oraria (slot), il permesso dato da un coordinatore ai sensi del presente regolamento di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato ad una data e in un orario specifici assegnati da un coordinatore ai sensi del presente regolamento al fine di atterrare o decollare»*



finestra spazio-temporale entro la quale un aeromobile ha il permesso di atterrare e decollare in un determinato aeroporto



Slot allocation

La limitatezza degli spazi aeroportuali ha reso necessaria una specifica disciplina sui criteri da seguire per l'assegnazione degli slot

a livello mondiale l'assegnazione viene effettuata durante le conferenze della IATA, l'associazione che raggruppa la maggior parte delle compagnie aeree mondiali

A livello europeo si è sentita l'esigenza di standardizzare le regole di assegnazione degli slot per evitare che ciascuno Stato adotti regole di assegnazione diverse



Reg. CEE 95/93

Diversi criteri per l'assegnazione

- ▶ Aeroporti coordinati (dopo analisi delle carenze di capacità dell'aeroporto): **assegnazione tramite Coordinatore, assistito da Comitato di coordinamento con funzioni di consulenza**
- ▶ Aeroporti ad orari facilitati (in cui esiste il rischio di congestione soltanto in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno): **assegnazione tramite soggetto denominato facilitatore degli orari**
- ▶ Altri aeroporti: dove non esistono problemi di congestione. Qui non trovano applicazione i criteri di cui al reg. 95/93

Compiti del coordinatore

27

- Negli aeroporti coordinati deve essere designato un coordinatore che è il soggetto chiamato a svolgere i seguenti compiti;
- partecipazione alle conferenze internazionali di coordinamento delle bande orarie IATA a livello mondiale
- assegnazione delle bande orarie alle compagnie aeree che operano nell'aeroporto secondo i criteri stabiliti dal Regolamento CEE 95/93
- monitoraggio del corretto utilizzo delle bande orarie assegnate alle compagnie aeree
- informare le parti interessate delle bande orarie richieste, assegnate e ancora disponibili
- Il coordinatore deve agire in modo imparziale, non discriminatorio e trasparente ed essere indipendente dalle compagnie aeree coinvolte nell'assegnazione degli slots
- Ruolo di coordinatore in Italia è stato svolto a lungo da Alitalia. In seguito il compito è stato assegnato ad Assoclearance, associazione senza fini di lucro a cui partecipano le società di gestione aeroportuale e le principali compagnie operanti in Italia

Comitato di coordinamento

il coordinatore è assistito da un comitato di coordinamento che, tra l'altro:

- consiglia il coordinatore:
- media tra le parti interessate in caso di reclami relativi all'assegna





le principali regole per la slot allocation

- La cosiddetta «grandfather rule»
- La regola c.d. “Use it or lose it rule”
- Le compagnie che operano rotte di interesse pubblico (gravati di oneri di servizio pubblico) usufruiscono di bande orarie a loro riservate
- Se le richieste superano il numero di bande orarie disponibili, la precedenza va data ai servizi aeree commerciali
- Nel caso di gruppo di compagnie aeree che svolgono servizi di trasporto aereo comune (es.: accordi di code sharing o di franchising) le bande orarie possono essere richieste da una sola compagnia che poi provvederà a distribuirle
- Eventuale rifiuto dello slot richiesto va motivato dal coordinator, il quale deve offrire alla compagnia aerea uno **slot alternativo**

grandfather's rule

30

- La cosiddetta regola del nonno: una compagnia aerea che ha utilizzato una serie di slot (almeno 5 per la stessa ora nello stesso giorno della settimana della stessa stagione) per non meno dell'80% del tempo della stagione in questione ha diritto alla stessa serie nella stagione successiva.



l'obiettivo è quello di tutelare le compagnie aeree che operano abitualmente sull'aeroporto, consentendo loro di programmare i voli e ammortizzare gli investimenti e garantendo al contempo agli utenti la possibilità di usufruire di servizi stabili nel tempo



mobilità delle bande orarie

secondo la direttiva CEE 95/93, previa approvazione del coordinatore:

lo spostamento di slot da una rotta a un'altra o da un tipo di servizio a un altro, se operati dalla stessa compagnia

il trasferimento di bande orarie tra una società madre e le sue affiliate o quando la compagnia aerea ha acquisito in tutto o in parte un'altra compagnia aerea
lo scambio di slot uno a uno tra compagnie aeree.

N.B. L'acquisto di bande orarie non è consentito, anche se si discute se sia lecito scambiare bande orarie di diverso valore economico compensando tale differenza con denaro.



Libertà tariffaria (art. 22 reg. CE 1008/2008)

32

- ▶ L'articolo 22 del Reg. n. 1008/2008 stabilisce il seguente principio generale:
- ▶ I vettori aerei comunitari e, su base di reciprocità, i vettori aerei dei Paesi terzi fissano liberamente le tariffe aeree per i servizi aerei intracomunitari.
- ▶ Tuttavia, il legislatore europeo si è preoccupato di tutelare i passeggeri in relazione a due possibili casi di comportamento scorretto da parte delle compagnie aeree:
 - ▶ Pubblicità della sola la tariffa di trasporto senza menzionare le tasse aeroportuali ed eventuali oneri aggiuntivi nel prezzo nel caso di vendita di biglietti on line per servizi opzionali;
 - ▶ l'inserimento di segni di spunta che i passeggeri devono rimuovere per evitare di pagare servizi aggiuntivi non desiderati

Composizione della tariffa (art. 22-23 reg. 1008/2008)

- Per consentire ai passeggeri di confrontare i prezzi praticati dalle diverse compagnie aeree, il regolamento prevede che venga indicato il prezzo finale che l'utente dovrà pagare, distinguendo
 - l'importo del corrispettivo per il trasporto
 - tasse, diritti aeroportuali, **ed gli altri diritti e dai supplementi inevitabili e imprevedibili al momento della pubblicazione della tariffa**

ad esempio: l'assicurazione per l'annullamento del viaggio fornita da un soggetto diverso dalla compagnia aerea è stata inclusa tra i costi inevitabili e imprevedibili (CGUE 19 luglio 2012 causa C-112/11) come pure la tariffa e per l'utilizzo della carta di credito diversa da quella prescelta dal vettore (CGEU 23 aprile 2020 causa C-28/19)

- Eventuali supplemento di prezzo opzionali devono pertanto essere comunicati al passeggero prima della prenotazione in modo trasparente e non ambiguo

(ad esempio il trasporto del bagaglio consegnato è stato considerato un servizio che il vettore può considerare opzionale e per il quale è consentito chiedere un supplemento di prezzo; CGEU 18 settembre 2014 causa C-487/12)

Art. 23 reg. 1008/2008

- ▶ L'articolo 23 del Regolamento n.1008/2008 prevede, in particolare, da un lato, che le voci inevitabili e prevedibili incluse nel prezzo del servizio aereo siano sempre specificate come elementi del prezzo finale da pagare;
- ▶ dall'altro, che i supplementi di prezzo, che si riferiscono a servizi che non sono né obbligatori né necessari per il servizio aereo stesso, siano comunicati in modo chiaro, trasparente e inequivocabile all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione e che la loro accettazione da parte del cliente avvenga su base "opt-in".