

## NOTA INFORMATIVA

– Sommario –

- 1) *I nuovi modelli tariffari ART: criticità*
- 2) *Blue Panorama Airlines nel mirino dell'Antitrust: contestata la "Policy sul nominativo"*
- 3) *British Airways, multa da oltre 200 milioni per l'attacco hacker con furto dei dati delle carte di credito*

\* \* \* \* \*

### 1) I nuovi modelli tariffari ART: criticità

Con Delibera n. 118/2019 del 1° agosto 2019, l'ART ha indetto una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante "Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

Secondo l'ART, le disposizioni contenute nei nuovi Modelli si applicano a tutti gli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale, ivi compresi ai gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma c.d. in deroga.

A tal riguardo, preme infatti segnalare che a seguito di una lunga *querelle* tra il Governo e le Istituzioni europee in ordine al corretto recepimento della Direttiva 2009/12/CE, con l'art. 10 della Legge 3 maggio 2019, n. 37, si è provveduto a trasferire all'Autorità di Regolazione dei Trasporti anche la competenza in materia di contratti di programma c.d. in deroga<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> L'art. 10 della Legge 3 maggio 2019, n. 37- Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2018 entrata in vigore in data 26/05/2019 è stato previsto che 1. L'articolo 73 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, è sostituito dal seguente: «Art. 73 (Autorità nazionale di vigilanza). - 1. L'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al presente decreto anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. L'Autorità suddetta attua le funzioni trasferite con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili nel proprio bilancio, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica».

Ciò premesso, corre l'obbligo di evidenziare, innanzitutto, che l'applicazione *tout court* dei nuovi modelli anche ai contratti di programma per gli scali di Roma, Milano e Venezia suscita non poche perplessità tenuto conto che quanto ivi stabilito, in conformità ai principi ed ai criteri che hanno determinato l'elaborazione dei documenti tecnici di regolazione tariffaria redatti in applicazione di quanto previsto dall'articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, dovrebbe restare valido fino alla fine della concessione (e non solo dei contratti di programma attualmente in essere), costituendo anche la base per la stipula e/o il rinnovo del contratto di programma relativo ai successivi periodi regolatori. Insomma, l'attribuzione dei contratti di programma in deroga all'ART, determina, di fatto, un clima di totale incertezza in merito agli interventi infrastrutturali nel settore aeroportuale, con conseguente incremento del *gap* tra l'ENAC e detta Autorità atteso che, in capo alla prima Autorità di settore (ENAC), ancora oggi, resta intestata la stipula dei contratti di Programma e, quindi, l'approvazione del piano degli investimenti, mentre l'ART svolge funzioni di regolazione economica e di vigilanza, con l'approvazione di sistemi di tariffazione su base pluriennale. In altri termini ancora, per mezzo dei modelli tariffari dell'ART dovrebbe essere garantita la copertura finanziaria per la realizzazione dei piani degli investimenti di cui contratto di programma, secondo i termini previsti.

In tale complesso contesto, va infatti evidenziato che il contratto di programma, anche alla luce del rinnovato quadro regolatorio, rimane lo strumento giuridico che legittima il gestore a introitare le tariffe aeroportuali, essendo quest'ultime definite sulla base dei Piani di investimento approvati dall'ENAC. Infatti, l'approvazione, da parte dell'ENAC, dei richiamati piani tecnici che sono alla base delle previsioni dei Contratti di programma costituisce, per il gestore aeroportuale, il presupposto per la definizione della proposta di modifica tariffaria che, in esito alla procedura di consultazione con l'utenza, viene trasmessa all'ART per l'approvazione di competenza.

La scissione tra la regolazione tecnica, o meglio, tra la definizione programmatica degli obiettivi di sviluppo infrastrutturale, di competenza dell'ENAC, e quella economica, in capo ad ART, è da correlarsi al fatto che solo la prima Autorità è in grado di avere una visione globale, a livello nazionale, degli investimenti necessari per far fronte ai problemi di capacità connessi alle stime di crescita della domanda di trasporto aereo nel nostro sistema aeroportuale che prevedono, nel corso dei prossimi vent'anni, il raddoppio del traffico, arrivando, quindi, alla quota previsionale di circa 400 milioni di passeggeri.

Investimenti che, una volta stabiliti nella loro consistenza in relazione ai singoli scali, dovrebbero poi trovare adeguata copertura tariffaria nei modelli di regolazione predisposti dall'ART, ciò anche per garantire la tempistica nella realizzazione.

Al contrario, l'atto di regolazione posto in consultazione dall'ART, lungi dal tener conto della visione strategica di ENAC per, poi, affrontare le specificità dei distinti scali e rendere coerenti le tariffe con le esigenze infrastrutturali, prevede, in via del tutto generale, misure tariffarie da applicarsi, rispettivamente a:

- Aeroporti con traffico > 1 mln pax/anno (Modello A);
- Aeroporti con traffico <= 1 mln pax/anno (Modello B).

A tali due modelli si va ad aggiungere una disciplina *ad hoc* per quanto attiene gli Aeroporti appartenenti a una Rete aeroportuale oppure ad un Sistema aeroportuale.

Tra le criticità maggiormente evidenti rispetto ai modelli previgenti si segnala l'applicazione di un *till* ibrido con una percentuale di margine commerciale (variabile) da portare in riduzione dei costi operativi remunerati con le tariffe, tanto da prefigurare che con i modelli in consultazione, l'ART voglia ricondurre il sistema aeroportuale ai principi sottesi alla modificata legge n. 248/2005, che, come noto, aveva del tutto disincentivato gli investimenti nel settore, non permettendo al sistema aeroportuale di svilupparsi secondo le esigenze del mercato in crescita esponenziale.

In tale farraginoso contesto, considerato lo stretto collegamento esistente tra gli investimenti realizzati dal gestore e le tariffe, aspetti che, come visto, sono attribuiti a due distinte Autorità, si rende utile, onde evitare pericolose frammentazioni, un'opera di sensibilizzazione dell'attuale Governo volta a garantire al Paese una crescita del traffico secondo le stime previste, con importanti ricadute economiche ed occupazionali.

Allo stato, la soluzione migliore per ridare coerenza all'intero sistema, evitando il disallineamento tra l'entrata a regime delle tariffe aeroportuali e la vigenza dei contratti di programma, non può che ricercarsi in un auspicato intervento diretto del CIPE che, a normativa vigente, è l'organo deputato alla verifica della coerenza della dinamica tariffaria con gli investimenti programmati dalla parte pubblica e della loro sostenibilità, nonché alla verifica degli investimenti a carico della finanza pubblica e che, comunque, è legittimato a svolgere, per il Governo, indagini conoscitive anche nella materia *de qua*.

Ciò ancor di più oggi dopo che lo scorso 5 luglio è stata registrata dalla Corte dei conti la direttiva del presidente del Consiglio dei Ministri recante “*Linee di indirizzo sulle modalità di*

*programmazione e l'organizzazione dei lavori del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) per il rilancio degli investimenti pubblici (anno 2019)”.*

*In particolare, in tale testo viene espressamente previsto che “Le proposte relative ai Contratti di Programma tra ENAC e le società che gestiscono aeroporti e relativi a periodi regolatori di imminente scadenza dovranno pervenire al DIPE entro il 30 settembre dell'anno precedente l'inizio del nuovo periodo concessorio”.*

Invero, sino ad ora, le competenze del CIPE in materia sono state, di fatto, vanificate in quanto a detto organo i contratti di Programma venivano trasmessi anni dopo la loro sottoscrizione, in un stato ormai eccessivamente avanzato del periodo regolatorio di riferimento.

La tempestiva e completa trasmissione dei testi dei contratti di programma, unitamente alle esigenze di dinamica tariffaria, consentirebbe al contrario al CIPE di intervenire puntualmente in materia per offrire, nel rispetto dell'autonomia delle Autorità che si occupano di trasporto aereo (ENAC e ART), l'adeguata coerenza del sistema ed evitare, così, che a causa della “distanza” attualmente in essere tra investimenti e tariffe possano registrarsi pericolose fratture in grado di arrestare lo sviluppo aeroportuale del Paese necessario, come detto, per far fronte agli attuali problemi di capacità.

Di talché, appare opportuno che l'ENAC, quale Autorità di settore, e Assaeroporti, in qualità di Associazione di riferimento dei gestori aeroportuali, chiedano una formale audizione al CIPE. In tal modo, per il tramite del Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS) sarà possibile formulare al Comitato proposte utili a sensibilizzare il Governo per l'adozione di provvedimenti di cui ravvisi la necessità.

Peraltro, è evidente che nell'ipotesi in cui l'ART, all'esito delle consultazioni, dovesse confermare, senza modifiche, i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, si potrebbe assistere all'instaurazione di complessi contenziosi da parte delle società di gestione aeroportuale che avrebbero, quale conseguenza, quella di “bloccare” la realizzazione dei necessari interventi infrastrutturali. In tale ultima e non auspicabile evenienza, sarebbe comunque opportuno che i ricorsi avverso le Delibere dell'ART siano proposti, oltre che contro detta Autorità, anche nei confronti dell'ENAC al fine di consentire anche a quest'ultimo di poter rappresentare la propria posizione in giudizio in ragione degli indubbi profili di connessione degli atti con le proprie attribuzioni istituzionali.

**2) L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha chiuso l'istruttoria avviata nell'ottobre u.s. (PS11076) nei confronti di Blue Panorama Airlines per pratica commerciale scorretta, ritenendo integrata nella "policy del nominativo" una fattispecie aggressiva in violazione degli articoli 24 e 25 del D. Lgs. n. 206/2005 (Codice del Consumo) e, per l'effetto, ha comminato al vettore una sanzione pecuniaria pari ad un milione di euro, stante la manifesta intenzionalità della pratica realizzata al fine di incremento dei ricavi aziendali.**

La condotta ritenuta lesiva dei diritti dei consumatori ha riguardato l'applicazione di una penale – consistente, in un primo tempo, nell'acquisto, direttamente e solo in aeroporto, di nuovo biglietto per poter usufruire del servizio già acquistato (al prezzo di vendita applicato a quel momento) e, successivamente, della *Reprint fee* (sovrapprezzo di 50 euro) per tratta, unica alternativa alla perdita del volo già pagato – a fronte della non corretta registrazione in sede di prenotazione del nominativo completo del passeggero, specificamente per l'ipotesi di omissione dell'eventuale secondo/terzo nome o cognome, oppure nel caso di alterazione/mancanza di alcune lettere. L'applicazione della *policy* sul nominativo avveniva con estrema intransigenza, direttamente in aeroporto, nell'imminenza del volo e a pena di divieto d'imbarco e, dalle rilevazioni istruttorie, è risultata sostanzialmente indipendente da esigenze di sicurezza della circolazione aerea. Il vettore non ha fornito, peraltro, alcuna informazione preventiva in fase precontrattuale circa le onerose conseguenze dell'incompleta annotazione del nominativo in sede di prenotazione e in alcuni casi tale difformità è derivata dalle stesse caratteristiche del sistema di acquisto *on line* della Compagnia – avuto riguardo al limitato spazio disponibile per l'inserimento di tutti i nomi/cognomi dei viaggiatori in prenotazione – o a causa del disallineamento tra le interfacce operative con i siti internet di taluni intermediari di vendita.

Nel valutare la gravità della violazione, l'Autorità ha tenuto conto della diffusività della condotta che ha interessato un numero elevatissimo di consumatori e delle evidenze istruttorie da cui emergeva il chiaro obiettivo di incrementare i ricavi aziendali.

Ancora una volta, dunque, l'Antitrust sanziona la scarsa trasparenza del processo di acquisto *on line* del biglietto – principio applicato anche nell'irrogazione della sanzione nei confronti

della politica bagaglio di Wizz air e Ryanair –, nonché la non correttezza dell'onere economico aggiuntivo ed imprevisto imposto ai passeggeri in un momento appena antecedente all'ammissione a bordo del velivolo, idonea ad esercitare sul consumatore un indebito condizionamento in relazione al pagamento richiesto per non perdere il servizio già acquistato, limitando la sua libertà di scelta e di comportamento in violazione degli artt. 24 e 25 Cod. consumo, a fronte della consapevolezza della compagnia delle ragguardevoli potenzialità economiche della *policy* in questione.

Misure che discendono direttamente da autonome scelte commerciali dell'azienda e che sembrano in contrasto, peraltro, non solo con le più recenti indicazioni diramate dalla IATA che orientano verso una gestione assai flessibile delle regole riguardanti la registrazione del nome del passeggero in prenotazione, essendo tollerato l'errore fino a tre lettere e l'ammissibilità, al fine dell'imbarco, anche delle sole iniziali del nome di battesimo in caso di mancanza del nome intero o di spazio insufficiente sul biglietto, ma che non trovano alcuna corrispondenza nella normativa di riferimento che non reca ulteriori specifiche riguardo al nome completo da trasmettere, né sanzioni a carico dei passeggeri in caso di irregolare/incompleta annotazione dei dati in prenotazione (D. Lgs. 21 maggio 2018 n. 53).

Immediata la replica di Blue Panorama che sostiene piena corrispondenza ai criteri di correttezza professionale adottata in ogni forma di comunicazione ed in ogni rapporto commerciale con i propri passeggeri, la cui tutela massima e protezione - specie in termini di security - rappresenta un valore fondamentale per la compagnia aerea, in ottemperanza agli obblighi imposti dalla normativa italiana ed internazionale per preminenti ragioni di pubblica sicurezza, nonché per migliorare i controlli alle frontiere e prevenire azioni illecite. Il provvedimento dell'AGCM, secondo il vettore, appare sproporzionato anche alla luce della collaborazione mostrata all'Autorità nel corso del procedimento, trasfusasi anche negli impegni e nelle azioni assunte medio tempore per migliorare i profili di comunicazione all'utenza e, pertanto, Blue Panorama si riserva di agire contro tale provvedimento innanzi alle competenti autorità di Giustizia Amministrativa.

Di seguito, il testo della delibera n. 27781:

[PS11076 - BLUE PANORAMA-SISTEMA DI PRENOTAZIONE CHECK-IN E ALTRI PROFILI.pdf](#)

**3) Il garante della privacy britannico (Information Commissioner's Office-Ico) ha comminato una sanzione da 204 milioni di euro (parametrata all'1,5% del fatturato globale nel 2017) per violazione del regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR) a British Airways.**

La compagnia di bandiera inglese, nel settembre 2018, è stata colpita con successo da un'azione di pirateria digitale volta a depredate i dati finanziari dei voli operati tra fine agosto e inizio settembre con il coinvolgimento di 380.000 carte di credito dei passeggeri nel giro di due settimane.

Altrettanto dura la replica del Ceo della compagnia aerea che ha annunciato il ricorso avverso la decisione dell'Autorità, ritenendo che British Airways ha risposto rapidamente all'atto criminale di furto di dati dei clienti e non ha trovato prove di attività fraudolente nei conti interessati da questo furto.

Alla fine di ottobre, difatti, British Airway comunicò che quelle effettivamente copiate furono 244.000 e che l'attacco hacker portò all'acquisizione di informazioni come nome, indirizzo, e-mail dei clienti e in particolare delle loro carte di credito (data di scadenza e codice di sicurezza).

*Centro Studi Demetra*