

NOTA INFORMATIVA N. 4/2020

– Sommario –

- 1) *Enac - Convocazione riunioni periodiche aventi ad oggetto “Fase 2 – La ripartenza del settore”*
- 2) *DPCM del 26.04.2020 – “Fase 2 Covid”*
- 3) *Decreto interministeriale n. 183 del 2020 - operatività aeroporti di Roma Ciampino e Firenze Peretola*
- 4) *Corte di Appello Roma – sentenza n. 2013 del 22.04.2020 in materia di risarcimento del danno ad Itavia a seguito della strage di Ustica*
- 5) *CGUE – sentenza nella causa C-28/19: Ryanair Ltd e a./Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in materia di trasparenza delle offerte di prezzo su internet*

* * * * *

- 1) **Il Centro Studi Demetra, rappresentato dal Presidente, Avv. Pierluigi Di Palma, ha preso parte alla riunione avente ad oggetto “Fase 2 – La ripartenza del settore” convocata da ENAC il 23 aprile u.s. h 11.00, svoltasi in modalità remota.**

La videoconferenza convocata dal Presidente dell’ENAC, Nicola Zaccheo, con le associazioni di categoria operative nel trasporto aereo - AEI, Assaereo, Assoaeroporti, Assoclearance, Assohandlers, Confetra, ENAV, Federcatering, IATA, IBAA, IBAR, Centro studi Demetra - ha teso a pianificare la ripartenza del comparto in modo coordinato, aprendo un tavolo operativo sull’avvio della cosiddetta “Fase 2” dell’emergenza epidemiologica da Covid-19.

Il Presidente Zaccheo, nell’evidenziare come la ripresa debba garantire la sicurezza e la tutela della salute dei viaggiatori e dei lavoratori del comparto, ha informato i partecipanti sui lavori del tavolo congiunto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l’ENAC per le misure di carattere

economico finanziario volte a sostenere il rilancio del sistema, condivise con l'industria e con i principali player del settore.

Alla riunione ha partecipato, altresì, il Centro Studi che ha inteso svolgere un ruolo dinamico per favorire il rilancio della mobilità aerea, attivandosi affinché il settore, sulla base del principio di precauzione, possa tornare ad essere il motore dello sviluppo dell'economia del nostro tempo, superando le criticità del momento.

A tal riguardo, si riporta di seguito il testo integrale della relazione a firma dell'Avv. Di Palma presentato in occasione dell'incontro.

L'emergenza epidemiologica Covid-19 a livello globale ha determinato, in particolare nel settore del trasporto aereo, una situazione senza precedenti, con l'azzeramento della mobilità aerea ed una conseguente crisi degli operatori del settore che porta alcuni economisti a ripensare al processo di liberalizzazione ed al trasporto di massa, cercando di riportare il sistema ad una visione monopolista con la statalizzazione delle compagnie aeree di riferimento nazionale che andrebbero a sviluppare, per motivi sanitari, solo un mercato d'élite, non accessibile ad altri competitors.

In tale contesto, l'offerta dei collegamenti aerei risulterebbe inferiore alla domanda, molto più costosa e, soprattutto, ridotta rispetto alle esigenze di altri settori produttivi, come, ad esempio, il turismo, facendo venir meno l'equilibrio tra i tre principi (sicurezza, costo, puntualità) che, negli ultimi venti anni ne hanno determinato uno sviluppo esponenziale.

A tal riguardo, per sgomberare il campo da ogni equivoco, va detto che l'attuale crisi non è, sostanzialmente, diversa da quella derivata agli attentati terroristi alle Torri gemelle del settembre 2001 che, nell'immediato, determinò un collasso del trasporto aereo, perché il terrorismo si diffuse e la gente cominciò ad avere paura di volare.

La contrazione del mercato del trasporto aereo provocò un calo del traffico pari al 20% e molte compagnie aeree rischiarono il fallimento (in Europa Sabena e Swissair fallirono).

Il Governo americano, per sostenere il settore, intervenne a favore delle proprie compagnie aeree con una "iniezione" di liquidità di oltre 5 miliardi di dollari.

Di tal che, va ricordato che, da noi, furono gli importanti interventi, anche di carattere normativo comunitario, sul controllo della security, che, pur modificando la precedente policy di grande apertura degli spazi aeroportuali in favore di interessi commerciali diffusi, riportarono, in breve tempo, con il controllato accesso, limitato ai soli passeggeri, nelle zone sterili, il settore ad una crescita esponenziale di traffico, implementando una visione liberista del mercato.

Per completezza di informazioni, va ricordato che, all'esito di una lunga discussione anche di carattere istituzionale, prevalse a favore di una maggiore sicurezza del volo un sacrificio della privacy e della riservatezza dei dati sensibili del passeggero.

Sicché, anche l'attuale crisi di sistema che, per sua natura, può determinare una stasi più lunga del mercato, si può e si deve superare, in una visione dinamica, senza mettere in discussione il modello di sviluppo correlato al libero mercato ma introducendo regole

sanitarie di carattere comune, anche di carattere obbligatorio, che permettano un rapido controllo dei passeggeri in arrivo ed in partenza dagli aeroporti e che possano garantire, ai fini della prevenzione della diffusione del contagio Covid 19, anche con il supporto di una app aeroportuale prevista per legge, l'individuazione immediata dei contatti nell'ipotesi di identificazione di una persona infetta.

Da quanto detto nasce l'esigenza che, nel nostro Paese, quanto prima, dalla situazione di massima precauzione che, sino ad oggi, ha determinato il totale blocco dell'attività aerea, fase 1, si passi ad una fase 2 che, nel rispetto del principio di precauzione e proporzionalità delle misure di contenimento dell'epidemia Covid 19 permetta, in sicurezza sanitaria, il rilancio della mobilità aerea, che dovrà essere gestita in stretta connessione con la fase 3 in cui il trasporto aereo, con le dovute prescrizioni e cautele, deve tornare ad essere il motore dello sviluppo dell'economia del nostro tempo.

Proposte

- 1) *Superamento della **fase 1** in cui, nel nostro Paese, nell'osservanza del **principio di massima precauzione**, in ambito aeroportuale si è determinato uno scenario apocalittico, registrando, per i pochi scali tuttora operativi, una riduzione del traffico aereo pari al 98% sull'anno precedente ed una perdita economica previsionale pari ad oltre il 50% del fatturato complessivo previsto per il 2020, sempre che si possa registrare, a breve, nel rispetto del **principio di precauzione** da condividere a livello comunitario, una ripresa dei collegamenti aerei, garantendo, su base annua, un traffico pari a 100 milioni di pax rispetto allo stimato di oltre 200 milioni;*
- 2) *Congelare al 2019 da un punto di vista regolamentare il periodo emergenziale della **fase 2**, in attesa della **fase 3**, in cui si dovrebbe ripristinare la situazione ex ante, prevedendo, a carico del Governo una serie di interventi anche di carattere economico a sostegno degli operatori dell'intera complessa filiera aeroportuale, con l'obiettivo di accelerare la ripresa degli investimenti con benefici per tutto il sistema Paese (**nazionalizzazione AZ, evitando qualsiasi intervento discriminatorio nei confronti di qualsiasi altro vettore; estensione quarantennale delle concessioni aeroportuali in favore dei gestori totali; estensione temporale delle sub-concessioni e delle limitazioni handling aeroportuale; revisione normativa dell'anticipazione CIG per gli Handlers e Catarers; misure anti-covid e interventi infrastrutturali per esigenze sanitarie a carico dello Stato**);*
- 3) *Al fine di garantire, in sicurezza, la ripresa dei collegamenti aerei, elaborazione da parte di ENAC di un "**Protocollo generale Covid aeroportuale**" che sviluppi linee guida, ispirate al **principio di precauzione**, delle modalità di lavoro in sicurezza degli operatori (**misure per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori aeroportuali durante l'emergenza coronavirus**) e definisca, nel contempo, le procedure a cui devono attenersi i passeggeri in arrivo e partenza, con particolare attenzione ai luoghi dove, usualmente, si determinano situazioni di assembramento (**viaggiare in sicurezza durante il Covid 19**). Il protocollo, distinto in due sezioni (a) lavoratori; b) passeggeri, predisposto, anche, con una consulenza di carattere sanitario epidemiologico, anche ai fini di omogeneità operativa, dovrà essere*

- utilizzato per predisporre **“Il Protocollo Covid aeroportuale”** che ogni gestore aeroportuale con il contributo degli operatori presenti nello scalo dovrà adottare (ed Enac approvare) sempre con il supporto di consulenza sanitaria epidemiologica;
- 4) al fine del costante aggiornamento del **“Protocollo generale Covid aeroportuale”**, Enac costituisce un apposito Ufficio o gruppo di lavoro che, per tutto il periodo della fase 2, sulla base delle esperienze scientifiche in corso e delle indicazioni comunitarie, adegua costantemente le linee di indirizzo per contenere la diffusione del contagio epidemiologico e, conseguentemente, i singoli scali devono adeguarsi modificando e/o integrando **“Il protocollo Covid aeroportuale”**;
 - 5) per garantire una ripresa del traffico aereo in sicurezza sanitaria ed economicamente sostenibile, nella fase 2, l'ENAC, per quanto attiene il traffico commerciale e merci, assicura l'apertura degli aeroporti che, nel 2019, hanno registrato un traffico pax 2019 superiore ai 5.000.000, quelli delle isole e, comunque, uno per Regione. I gestori degli altri aeroporti ed in particolare quelli che amministrano sistemi aeroportuali regionali, possono richiedere ad ENAC di restare operativi, assumendo l'impegno di gestire i propri scali nel ripetto della piena sicurezza sanitaria ed in base alla propria capacità commerciale e tecnico-operativa;
 - 6) Gli scali operativi, per ragioni di sicurezza sanitaria e per considerazioni correlate alla limitazione del traffico, saranno, nella fase 2, aperti solo in parte, autorizzando ENAC motivate deroghe, da notificare alle Autorità comunitarie competenti, rispetto ai presidi garantiti dalle certificazioni aeroportuali in essere, evidentemente rilasciate per un numero di passeggeri e di traffico assolutamente diverso dall'attuale;
 - 7) Ai fini della prevenzione della diffusione del contagio Covid 19, introduzione, per legge, di una app aeroportuale obbligatoria per i passeggeri che permetta l'individuazione immediata dei contatti nell'ipotesi di identificazione di una persona infetta;
 - 8) Definizione da parte di Enac di una procedura di “pre coordinamento” tra il gestore aeroportuale ed Enav spa, per ridurre al minimo il tempo di permanenza dei passeggeri a bordo dell'aereo, per procedere al via libera all'imbarco poco prima del via libera per il decollo e accelerando le operazioni di volo ivi compreso il rullaggio, l'atterraggio e l'assegnazione dei parcheggi;
 - 9) Blocco, già approvato dall'Europarlamento e dalla Commissione europea sino al 24 ottobre 2020, dei requisiti in materia di slot che obbligano le compagnie aeree ad utilizzare almeno l'80% delle rispettive finestre orarie di decollo ed atterraggio per poterle mantenere l'anno successivo.
 - 10) Avviare il processo di confronto, impostazione e verifica della **fase 3** in cui si dovrà ridefinire l'indirizzo strategico del Governo, assicurando, per quanto possibile, la continuità di esercizio ed il processo di pianificazione e sviluppo , secondo quanto già

stabilito dal vigente Piano Nazionale degli Aeroporti, anche attraverso nuove forme di intervento pubblico correlate alla rinnovata flessibilità prevista in materia di Aiuti di Stato e l'accesso previsto, sempre dalla Commissione europea, ai fondi per gli investimenti infrastrutturali anche di carattere sanitario.

L'impegno di Demetra è stato particolarmente apprezzato, ponendo le basi per la discussione della bozza di documento (*Linee guida per la ripresa del traffico negli aeroporti, a partire dalla "Fase 2"*) avente ad oggetto le azioni immediate, indicate nella forma di check-list ai gestori aeroportuali, a supporto della ripresa del traffico negli scali del Paese, predisposta dall'ENAC e diffusa nel corso del secondo incontro tenutosi il 30 aprile u.s.

Presupposto delle Linee Guida è che la gestione del trasporto aereo rispetto alle nuove esigenze sanitarie sia nella fase dell'emergenza, sia in futuro, debba contemperare il prioritario obiettivo della salute di passeggeri e addetti dell'intera filiera con le caratteristiche funzionali e operative sensibili del trasporto aereo stesso, salvaguardando condizioni operative sostenibili e praticabilità dei servizi commerciali, nonché recuperando confidenza dei passeggeri stessi nel trasporto aereo.

Un'ulteriore riunione coordinata dal DG ENAC, Dott. Alessio Quaranta, si è tenuta mercoledì, 5 maggio, per definire, prima dell'adozione delle predette linee guida, un documento di policy, anch'esso elaborato con il contributo di Demetra, destinato a sollecitare le istituzioni nel senso della ripresa del traffico aereo per il periodo successivo al 17 maggio, scadenza prevista nel DPCM fase 2 per l'applicazione delle misure ivi contenute.

Il testo di entrambi i documenti sarà definito e diffuso nel corso della prossima settimana.

Da segnalare che nel testo in questione si cerca di superare la regola che crea maggiori problemi per il settore ovvero l'obbligo di distanziamento di 1 mt a bordo degli aeromobili, di cui il DPCM 26 aprile (cfr. punto n. 2 della presente nota), che detta le misure utili al contenimento della diffusione del virus per la cd. Fase 2, richiede il rispetto fino al 17 maggio p.v., predisponendo per il periodo emergenziale una sorta di "*barriera sanitaria*" in ambito aeroportuale diretta ad impedire a chiunque di viaggiare in aereo in situazioni non consentite.

Tale disposizione individua la criticità rivelata dalla maggioranza degli operatori di settore rispetto alla quale si chiede l'adozione di misure alternative che garantiscano, comunque, lo stesso livello di sicurezza.

Tenuto conto che il Centro Studi sta sviluppando un'utile attività che trova in Enac il punto di riferimento istituzionale, si invitano gli Associati a trasmettere osservazioni finalizzate ad azioni condivise e coordinate, fermo restando l'impegno di Demetra ad offrire costanti aggiornamenti

sull'evoluzione della vicenda ed a restare, come sempre, a disposizione per eventuali chiarimenti in materia.

Di seguito il testo della relazione Demetra a cura dell'Avv. Di Palma, la bozza di Linee guida ENAC ed infine la bozza del documento di policy:

[Relazione DEMETRA - Fase 2 – La ripartenza del settore.pdf](#)

[Linee Guida ENAC per la ripresa del traffico negli aeroporti.pdf](#)

[ENAC policy Covid-19.pdf](#)

2) Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 aprile inaugura la cd. *fase 2* dell'emergenza Coronavirus SARS-COV-2 e COVID-19 e detta le misure sull'allentamento del lockdown e sulla cauta ripartenza del sistema produttivo, mantenendo ferma la regola del distanziamento sociale e dell'uso di tutte le pratiche utili al contenimento della diffusione del virus (mascherine, guanti, lavaggio mani), con riserva di adozione di misure più restrittive, ove il monitoraggio dell'andamento dell'epidemia rivelasse una risalita della curva dei contagi.

Le nuove disposizioni trovano applicazione a far data dal 4 maggio 2020, in sostituzione di quelle del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 2020, e sono efficaci fino al 17 maggio 2020 (ad eccezione dell'articolo 2, commi 7 e 9, che si applica dal 27 aprile 2020 cumulativamente alle disposizioni del predetto decreto), ferme restando le misure di contenimento più restrittive adottate dalle Regioni, anche d'intesa con il Ministro della salute, relativamente a specifiche aree del territorio regionale, nonché alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

Si riportano di seguito le disposizioni che riguardano direttamente il settore di interesse.

► L'art. 2, nel dettare le misure di contenimento del contagio per lo svolgimento in sicurezza delle attività produttive industriali e commerciali, stabilisce la sospensione, sull'intero territorio nazionale, di tutte le attività produttive industriali e commerciali, ad eccezione di quelle indicate nell'allegato 3, tra cui figura anche il trasporto aereo (codice ATECO n. 51).

A tal riguardo, si richiede il rispetto, da parte delle imprese, del *protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus covid-19 negli ambienti di lavoro sottoscritto il 24 aprile 2020 fra il Governo e le parti sociali di cui all'allegato 6, nonché, per i rispettivi ambiti di competenza, il protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del covid-19 nei cantieri, sottoscritto il 24 aprile 2020 fra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali e le parti sociali, di cui all'allegato 7, e il protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del covid-19 nel settore del trasporto e della logistica sottoscritto il 20 marzo 2020, di cui all'allegato 8*, per cui la mancata attuazione tale da non assicurare adeguati livelli di protezione determina la sospensione dell'attività fino al ripristino delle condizioni di sicurezza.

Per garantire lo svolgimento delle attività produttive in condizioni di sicurezza, le Regioni monitorano con cadenza giornaliera l'andamento della situazione epidemiologica nei propri territori e, in relazione a tale andamento, le condizioni di adeguatezza del sistema sanitario regionale. I dati del monitoraggio sono comunicati giornalmente dalle Regioni al Ministero della Salute, all'Istituto superiore di sanità e al comitato tecnico-scientifico di cui all'ordinanza del Capo del dipartimento della protezione civile del 3 febbraio 2020, n. 630 e s.m.i. e, in ipotesi di aggravamento del rischio sanitario, il Presidente della Regione propone tempestivamente al Ministro della Salute le misure restrittive necessarie e urgenti per le attività produttive delle aree del territorio regionale specificamente interessate dall'aggravamento.

A tal proposito, occorre sottolineare che, dei dieci allegati al decreto, l'allegato n. 8 - *Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica* e l'allegato n. 9 - *Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico*, interessano direttamente il settore.

► L'allegato 8 - *Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica*, nel richiamare una serie di misure comuni a tutte le modalità di trasporto, prevede al suo interno un ulteriore allegato contenente gli adempimenti specifici per ogni settore.

Fermo restando le misure per le diverse modalità di trasporto, si richiama l'attenzione sui seguenti adempimenti comuni:

- *prevedere l'obbligo da parte dei responsabili dell'informazione relativamente al corretto uso e gestione dei dispositivi di protezione individuale, dove previsti (mascherine, guanti, tute, etc.).*
- *La sanificazione e l'igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro deve essere appropriata e frequente (quindi deve riguardare tutte le parti frequentate da viaggiatori e/o lavoratori ed effettuata con le modalità definite dalle specifiche circolari del Ministero della Salute e dell'Istituto Superiore di Sanità).*
- *Ove possibile, installare dispenser di idroalcolica ad uso dei passeggeri.*
- *Per quanto riguarda il trasporto viaggiatori laddove sia possibile è necessario contingentare la vendita dei biglietti in modo da osservare tra i passeggeri la distanza di almeno un metro. Laddove non fosse possibile i passeggeri dovranno dotarsi di apposite protezioni (mascherine e guanti).*
- *Nei luoghi di lavoro laddove non sia possibile mantenere le distanze tra lavoratori previste dalle disposizioni del Protocollo vanno utilizzati i dispositivi di protezione individuale. In subordine dovranno essere usati separatori di posizione. I luoghi strategici per la funzionalità del sistema (sale operative, sale ACC, sale di controllo ecc) devono preferibilmente essere dotati di rilevatori di temperatura attraverso dispositivi automatizzati.*
- *Per tutto il personale viaggiante così come per coloro che hanno rapporti con il pubblico e per i quali le distanze di 1 mt dall'utenza non siano possibili, va previsto l'utilizzo degli appositi dispositivi di protezione individuali previsti dal Protocollo. Analogamente per il personale viaggiante (a titolo di esempio macchinisti, piloti ecc..) per i quali la distanza di 1 m dal collega non sia possibile.*
- *Per quanto riguarda il divieto di trasferta (di cui al punto 8 del Protocollo), si deve fare eccezione per le attività che richiedono necessariamente tale modalità.*
- *Sono sospesi tutti i corsi di formazione se non effettuabili da remoto.*
- *Predisposizione delle necessarie comunicazioni a bordo dei mezzi anche mediante apposizione di cartelli che indichino le corrette modalità di comportamento dell'utenza con la prescrizione che il mancato rispetto potrà contemplare l'interruzione del servizio.*
- *Nel caso di attività che non prevedono obbligatoriamente l'uso degli spogliatoi, è preferibile non utilizzare gli stessi al fine di evitare il contatto tra i lavoratori, nel caso in cui sia obbligatorio l'uso, saranno individuate dal Comitato per l'applicazione del Protocollo le modalità organizzative per garantire il rispetto delle misure sanitarie per evitare il pericolo di contagio.*

SETTORE AEREO

- *Gli addetti che dovessero necessariamente entrare a più stretto contatto, anche fisico, con il passeggero, nei casi in cui fosse impossibile mantenere una distanza interpersonale di almeno un metro, dovranno indossare mascherine, guanti monouso e su indicazione del Medico Competente ulteriori dispositivi di protezione come occhiali protettivi, condividendo tali misure con il Comitato per l'applicazione del Protocollo di cui in premessa.*
- *Per gli autisti dei camion per il cargo aereo valgono le stesse regole degli autisti del trasporto merci.*

SETTORE AUTOTRASPORTO MERCI

- *Se possibile, gli autisti dei mezzi di trasporto devono rimanere a bordo dei propri mezzi se sprovvisti di guanti e mascherine. In ogni caso, il veicolo può accedere al luogo di carico/scarico anche se l'autista è sprovvisto di DPI, purché non scenda dal veicolo o mantenga la distanza di un metro dagli altri operatori. Nei luoghi di carico/scarico dovrà essere assicurato che le necessarie operazioni propedeutiche e conclusive del carico/scarico delle merci e la presa/consegna dei documenti, avvengano con modalità che non prevedano contatti diretti tra operatori ed autisti o nel rispetto della rigorosa distanza di un metro. Non è consentito l'accesso agli uffici delle aziende diverse dalla propria per nessun motivo, salvo l'utilizzo dei servizi igienici dedicati e di cui i responsabili dei luoghi di carico/scarico delle merci dovranno garantire la presenza ed una adeguata pulizia giornaliera e la presenza di idoneo gel igienizzante lavamani.*
- *Le consegne di pacchi, documenti e altre tipologie di merci espresse possono avvenire, previa nota informativa alla clientela da effettuarsi, anche via web, senza contatto con i riceventi. Nel caso di consegne a domicilio, anche effettuate da Riders, le merci possono essere consegnate senza contatto con il destinatario e senza la firma di avvenuta consegna. Ove ciò non sia possibile, sarà necessario l'utilizzo di mascherine e guanti.*
- *Qualora sia necessario lavorare a distanza interpersonale minore di un metro e non siano possibili altre soluzioni organizzative - in analogia a quanto previsto per gli ambienti chiusi -, laddove la suddetta circostanza si verifichi nel corso di attività lavorative che si svolgono in ambienti all'aperto, è comunque necessario l'uso delle mascherine.*
- *Assicurare, laddove possibile e compatibile con l'organizzazione aziendale, un piano di turnazione dei dipendenti dedicati alla predisposizione e alla ricezione delle spedizioni e al carico/scarico delle merci e con l'obiettivo di diminuire al massimo i contatti e di creare gruppi autonomi, distinti e riconoscibili individuando priorità nella lavorazione delle merci.*

► L'allegato 9 - *Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico* stabilisce le modalità di informazione agli utenti, nonché le misure organizzative da attuare nelle stazioni, negli aeroporti e nei porti, per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico al fine di consentire il passaggio alla successiva fase che prevede la riapertura scaglionata delle attività industriali, commerciali e di libera circolazione delle merci e delle persone.

La struttura richiama quella del precedente allegato, aprendosi con l'elencazione delle principali misure auspicabili, distinte in misure di sistema e di carattere generale valide per tutte le modalità di trasporto a tutela dei passeggeri che ne beneficiano, cui fa seguito l'indicazione delle raccomandazioni per tutti gli utenti dei servizi di trasporto pubblico.

La seconda parte del documento contiene l'allegato tecnico dedicato alle singole modalità di trasporto.

SETTORE AEREO

Per il settore del trasporto aereo vanno osservate specifiche misure di contenimento per i passeggeri che riguardano sia il corretto utilizzo delle aerostazioni che degli aeromobili. Si richiede, pertanto, l'osservanza delle seguenti misure a carico, rispettivamente, dei gestori, degli operatori aeroportuali, dei vettori e dei passeggeri:

- gestione dell'accesso alle aerostazioni prevedendo, ove possibile, una netta separazione delle porte di entrata e di uscita, in modo da evitare l'incontro di flussi di utenti;*
- interventi organizzativi e gestionali e di contingentamento degli accessi al fine di favorire la distribuzione del pubblico in tutti gli spazi comuni dell'aeroporto al fine di evitare affollamenti nelle zone antistanti i controlli di sicurezza;*
- previsione di percorsi a senso unico all'interno dell'aeroporto e nei percorsi fino ai gate, in modo da mantenere separati i flussi di utenti in entrata e uscita;*
- obbligo di distanziamento interpersonale di un metro a bordo degli aeromobili, all'interno dei terminal e di tutte le altre facility aeroportuali (es. bus per trasporto passeggeri). Con particolare riferimento ai gestori ed ai vettori nelle aree ad essi riservate, questi ultimi predispongono specifici piani per assicurare il massimo distanziamento delle persone nell'ambito degli spazi interni e delle infrastrutture disponibili. In particolare, nelle aree soggette a formazione di code sarà implementata idonea segnaletica a terra e cartellonistica per invitare i passeggeri a mantenere il distanziamento fisico;*
- i passeggeri sull'aeromobile dovranno indossare necessariamente una mascherina;*
- attività di igienizzazione e sanificazione di terminal ed aeromobili, anche più volte al giorno in base al traffico dell'aerostazione e sugli aeromobili, con specifica attenzione a tutte le superfici che possono essere toccate dai passeggeri in circostanze ordinarie. Tutti i gate di imbarco dovrebbero essere dotati di erogatori di gel disinfettante. Gli impianti di climatizzazione vanno gestiti con procedure e tecniche miranti alla prevenzione della contaminazione batterica e virale;*
- introduzione di termo-scanner per i passeggeri sia in arrivo che in partenza, secondo modalità da determinarsi di comune accordo tra gestori e vettori nei grandi hub aeroportuali. In linea di massima, potrebbero comunque prevedersi controlli della temperatura al terminal d'imbarco, per le partenze, ed alla discesa dall'aereo per gli arrivi in tutti gli aeroporti.*

► L'art. 4 recante *Disposizioni in materia di ingresso in Italia* prevede che chiunque intende fare ingresso nel territorio nazionale, tramite trasporto di linea aereo, marittimo, lacuale, ferroviario o terrestre, è tenuto, ai fini dell'accesso al servizio, a consegnare al vettore all'atto dell'imbarco dichiarazione resa ai sensi degli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica del 28 dicembre 2000, n. 445 recante l'indicazione in modo chiaro e dettagliato, tale da consentire le verifiche da parte dei vettori o armatori, di:

- a) motivi del viaggio;

- b) indirizzo completo dell'abitazione o della dimora in Italia dove sarà svolto il periodo di sorveglianza sanitaria e l'isolamento fiduciario e il mezzo di trasporto privato che verrà utilizzato per raggiungere la stessa;
- c) recapito telefonico anche mobile presso cui ricevere le comunicazioni durante l'intero periodo di sorveglianza sanitaria e isolamento fiduciario.

I vettori e gli armatori acquisiscono e verificano prima dell'imbarco tale documentazione, provvedendo alla misurazione della temperatura dei singoli passeggeri e vietando l'imbarco se manifestano uno stato febbrile, nonché nel caso in cui la predetta documentazione non sia completa. Sono inoltre tenuti ad adottare le misure organizzative che, in conformità alle indicazioni di cui al "Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del covid – 19 nel settore del trasporto e della logistica" di settore sottoscritto il 20 marzo 2020 (allegato 8 al dpcm), nonché alle "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19" (allegato 9 al dpcm), assicurano in tutti i momenti del viaggio una distanza interpersonale di almeno un metro tra i passeggeri trasportati, nonché l'utilizzo da parte dell'equipaggio e dei passeggeri dei mezzi di protezione individuali, con contestuale indicazione delle situazioni nelle quali gli stessi possono essere temporaneamente ed eccezionalmente rimossi. Il vettore provvede, al momento dell'imbarco, a dotare i passeggeri, che ne risultino sprovvisti, dei mezzi di protezione individuale.

Le persone che fanno ingresso in Italia, anche ove asintomatiche, devono darne immediata comunicazione al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio e sono sottoposte alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per un periodo di quattordici giorni presso l'abitazione o la dimora preventivamente indicata all'atto dell'imbarco. In caso di insorgenza di sintomi COVID-19, sono obbligate a segnalare tale situazione con tempestività all'Autorità sanitaria per il tramite dei numeri telefonici appositamente dedicati.

Tali disposizioni non si applicano:

- a) all'equipaggio dei mezzi di trasporto;
- b) al personale viaggiante appartenente ad imprese aventi sede legale in Italia;
- c) al personale sanitario in ingresso in Italia per l'esercizio di qualifiche professionali sanitarie, incluso l'esercizio temporaneo di cui all'art. 13 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18;
- d) ai lavoratori transfrontalieri in ingresso e in uscita dal territorio nazionale per

comprovati motivi di lavoro e per il conseguente rientro nella propria residenza, abitazione o dimora.

In casi eccezionali e, comunque, esclusivamente in presenza di esigenze di protezione dei cittadini all'estero e di adempimento degli obblighi internazionali ed europei, inclusi quelli derivanti dall'attuazione della direttiva (UE) 2015/637 del Consiglio del 20 aprile 2015, sulle misure di coordinamento e cooperazione per facilitare la tutela consolare dei cittadini dell'Unione non rappresentati nei paesi terzi, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato su proposta del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e di concerto con il Ministro della salute, possono essere previste deroghe specifiche e temporanee a tali disposizioni.

► L'art. 5 rubricato *Transiti e soggiorni di breve durata in Italia*, in deroga a quanto previsto dall'articolo precedente, prevede che esclusivamente per comprovate esigenze lavorative e per un periodo non superiore a 72 ore, salvo motivata proroga per specifiche esigenze di ulteriori 48 ore, chiunque intende fare ingresso nel territorio nazionale, tramite trasporto di linea aereo, marittimo, lacuale, ferroviario o terrestre, è tenuto, ai fini dell'accesso al servizio, a consegnare al vettore all'atto dell'imbarco dichiarazione resa ai sensi degli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica del 28 dicembre 2000, n. 445, recante l'indicazione in modo chiaro e dettagliato, tale da consentire le verifiche da parte dei vettori o armatori, di:

- a) comprovate esigenze lavorative e durata della permanenza in Italia;
- b) indirizzo completo dell'abitazione, della dimora o del luogo di soggiorno in Italia e il mezzo privato che verrà utilizzato per raggiungere la stessa dal luogo di sbarco; in caso di più abitazioni, dimora o luoghi di soggiorno, indirizzi completi di ciascuno di essi e indicazione del mezzo privato utilizzato per effettuare i trasferimenti;
- c) recapito telefonico anche mobile presso cui ricevere le comunicazioni durante la permanenza in Italia.

Con tale dichiarazione, sono assunti anche una serie di obblighi ovvero:

- a) allo scadere del periodo di permanenza indicato, lasciare immediatamente il territorio nazionale e, in mancanza, iniziare il periodo di sorveglianza sanitaria e di isolamento fiduciario per un periodo di quattordici giorni presso l'abitazione, la dimora o il luogo di soggiorno indicato;
- b) segnalare, in caso di insorgenza di sintomi COVID-19, tale situazione con

tempestività al Dipartimento di prevenzione dell'Azienda sanitaria locale per il tramite dei numeri telefonici appositamente dedicati e di sottoporsi, nelle more delle conseguenti determinazioni dell'Autorità sanitaria, ad isolamento.

I vettori e gli armatori acquisiscono e verificano prima dell'imbarco la documentazione, provvedendo alla misurazione della temperatura dei singoli passeggeri e vietando l'imbarco se manifestano uno stato febbrile o nel caso in cui la predetta documentazione non sia completa.

In caso di trasporto aereo, gli obblighi predetti non si applicano ai passeggeri in transito con destinazione finale in un altro Stato (UE o extra UE), fermo restando la necessità di segnalare, in caso di insorgenza di sintomi COVID-19, tale situazione con tempestività al Dipartimento di prevenzione dell'Azienda sanitaria locale per il tramite dei numeri telefonici appositamente dedicati e di sottoporsi, nelle more delle conseguenti determinazioni dell'Autorità sanitaria, ad isolamento. I passeggeri in transito, con destinazione finale in un altro Stato (UE o extra UE), ovvero in altra località del territorio nazionale, sono comunque tenuti:

a) ai fini dell'accesso al servizio di trasporto verso l'Italia, a consegnare al vettore all'atto dell'imbarco dichiarazione resa ai sensi degli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica del 28 dicembre 2000, n. 445, recante l'indicazione in modo chiaro e dettagliato, tale da consentire le verifiche da parte dei vettori o armatori, di:

- 1) motivi del viaggio e durata della permanenza in Italia;
 - 2) località italiana o altro Stato (UE o extra UE) di destinazione finale, codice identificativo del titolo di viaggio e del mezzo di trasporto di linea utilizzato per raggiungere la destinazione finale;
 - 3) recapito telefonico anche mobile presso cui ricevere le comunicazioni durante la permanenza in Italia;
- b) a non allontanarsi dalle aree ad essi specificamente destinate all'interno delle aerostazioni.

In caso di trasporto aereo, i passeggeri in transito con destinazione finale all'interno del territorio italiano, a seguito dello sbarco nel luogo di destinazione finale, effettuano la comunicazione di cui sopra (art. 4) nei confronti del Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria territorialmente competente in base a detto luogo. Il luogo di destinazione finale si considera come luogo di sbarco del mezzo di trasporto di linea

utilizzato per fare ingresso in Italia.

Anche tale norma incontra le medesime eccezioni elencate nell'art. 4.

► L'art. 7 recante *Misure in materia di trasporto pubblico di linea* prevede che, allo scopo di contrastare e contenere il diffondersi del virus COVID-19, le attività di trasporto pubblico di linea terrestre, marittimo, ferroviario, aereo, lacuale e nelle acque interne, sono espletate, anche sulla base di quanto previsto nel *“Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del covid – 19 nel settore del trasporto e della logistica”* di settore sottoscritto il 20 marzo 2020, di cui all'allegato 8, nonché delle *“Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19”*, di cui all'allegato 9.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in relazione alle nuove esigenze organizzative o funzionali, con proprio decreto può integrare o modificare i predetti allegati, fatto salvo il previo accordo con i soggetti firmatari per quanto attiene al protocollo di settore.

Si riporta di seguito il testo integrale del DPCM 26 aprile Fase 2 con i relativi allegati e il modulo di autodichiarazione per spostamenti aggiornato al 27 aprile 2020:

[DPCM e allegato del 26 aprile 2020.pdf](#)

[Nuovo-modello-autocertificazione-fase-2.pdf](#)

3) La Ministra Paola De Micheli ha firmato, di concerto col Ministero della Salute, il provvedimento per la ripresa della piena operatività degli scali di Roma Ciampino e Firenze Peretola.

Su richiesta dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, a partire dal 4 maggio i due aeroporti riapriranno al pubblico per soddisfare le aumentate esigenze di traffico e consentire, allo stesso tempo, la sperimentazione di un sistema di screening per il Covid19 dei passeggeri.

Nel trasporto ferroviario è stata prevista l'aggiunta di nuovi collegamenti a lunga percorrenza che andranno ad integrare l'offerta al fine di assicurare i servizi minimi essenziali.

Queste le novità principali introdotte nel nuovo Decreto congiunto Mit - Ministero della

Salute che proroga al 17 maggio l'efficacia di tutte le altre misure limitative, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro della salute n. 153 del 12 aprile 2020, come modificato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro della salute n. 173 del 22 aprile 2020, adottate in precedenza per far fronte all'emergenza sanitaria da Covid19.

Di seguito, il testo del Decreto interministeriale n. 183 del 2020:

[M_INFR.GABINETTO.REG_DECRETI\(R\).0000183.29-04-2020.pdf](#)

4) La Corte d'Appello di Roma con sentenza n. 2013/2020 pubblicata in data 22 aprile u.s. ha quantificato, su rinvio della Cassazione, il danno ulteriore subito dalla società per la cessazione totale e definitiva dell'attività aerea e la revoca delle concessioni di volo successive alla tragica vicenda, condannando i Ministeri della Difesa e dei Trasporti a risarcire 330 milioni di euro in favore degli eredi del titolare della compagnia aerea Itavia, proprietaria del Dc9 che il 27 giugno del 1980 esplose in volo, causando il decesso di 81 persone fra passeggeri e membri dell'equipaggio.

Secondo una prima ricostruzione della dinamica, la tragedia era stata causata da un cedimento strutturale del velivolo, tuttavia le indagini successive confermavano che l'abbattimento del velivolo fu causato da un missile.

La sospensione delle attività di volo per la compagnia Itavia avvenne il 10 dicembre del 1980 e con due successivi decreti datati 16 dicembre 1980 e 23 gennaio 1981, l'Enac dichiarò decaduti i servizi di linea e decise la risoluzione delle convenzioni esistenti.

Gli amministratori straordinari avevano agito nei confronti dei Ministeri, colpevoli, secondo la sentenza, di non aver garantito la sicurezza dei cieli.

Nel 2013 il risarcimento per l'Itavia era stato quantificato in 265 milioni con sentenza definitiva del 4.10.2013 della Corte di appello di Roma, che però, si limitava a risarcire solo il danno per la caduta del DC-9.

A seguito di rinvio in appello disposto dalla Cassazione con sentenza 31546/2018, la Corte di appello di Roma, con sentenza n. 2013 del 24.04.2020, ha quantificato in via definitiva il danno spettante a Itavia spa a seguito della sciagura aerea, riconoscendo alla società Itavia, in amministrazione straordinaria dal 1980 e con un passivo di 90 milioni di euro,

l'importo di 330 milioni, comprensivo del danno ulteriore per cessazione definitiva dell'attività di trasporto aereo venuta meno a seguito della revoca delle concessioni di volo.

In sede civile, dunque, è stata riconosciuta la responsabilità dello Stato per la presenza di un missile che avrebbe centrato in pieno l'aereo di linea, mentre in sede penale l'unico processo penale celebrato, si è concluso con le assoluzioni di quattro generali dell'Aeronautica (Lamberto Bartolucci, morto nel febbraio scorso, Franco Ferri, Zeno Tascio e Corrado Melillo) dall'accusa di depistaggio accusati di depistaggio e l'esclusione di un abbattimento in volo del DC-9 da parte di un missile.

A tal riguardo, si segnala che vi è stato, in passato, un tentativo di raggiungere un accordo transattivo tra i Ministeri coinvolti ed i commissari dell'Itavia -con parere positivo da parte dell'Avvocatura dello Stato- che prevedeva il pagamento di una somma complessiva di 104.905.903 euro, inferiore di oltre 200 milioni rispetto a quella stabilita dai giudici di secondo grado, a tacitazione di ogni pretesa creditoria e con notevole vantaggio per lo Stato italiano in termini di risparmio rispetto all'attuale condanna. Tuttavia, l'apertura di un'indagine al riguardo determinò il blocco dell'operazione conciliativa, con la conseguenza che l'atto di transazione rimase solo in bozza.

Di seguito il testo integrale del provvedimento:

[Corte Appello Roma sentenza n. 2013-2020.pdf](#)

5) La Corte di giustizia dell'Unione europea con la sentenza depositata il 23 aprile nella causa C-28/19, nel segno della trasparenza, ha condiviso la posizione dell'Autorità Garante della concorrenza e del mercato italiana, bocciando, di fatto, le prassi di Ryanair, stabilendo che “I vettori aerei devono indicare, sin dalla pubblicazione delle loro offerte di prezzo su Internet, l’IVA applicata ai voli nazionali, nonché le tariffe per il pagamento con carta di credito. Essi devono anche indicare gli oneri di web check-in qualora non sia proposta alcuna modalità alternativa di check-in gratuito”.

La questione è stata oggetto della nota informativa Demetra pubblicata nel gennaio 2019 (n. 1/2019), ove, per l'appunto, all'esito della descrizione della vicenda giudiziaria in corso, si dava atto del rinvio della questione alla CGUE.

Difatti, la sesta sezione del Consiglio di Stato, con ordinanza n. 7299 del 31 dicembre 2018, aveva rimesso alla CGUE la questione relativa alla qualificazione dei costi relativi *“alle voci concernenti gli oneri di web check-in e di “tariffa amministrativa” per acquisto con carta di credito, gravanti sul prezzo dei biglietti stessi, nonché quelli derivanti dall'applicazione dell'IVA alle tariffe ed ai supplementi facoltativi per i voli nazionali”* al fine di ottenere la corretta interpretazione dell'art. 23, paragrafo 1, del Regolamento n. 1008/2008 in materia di prestazione dei servizi aerei nell'Unione europea.

All'origine della rimessione, nel 2011, vi era la contestazione a Ryanair, da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato – Antitrust (Italia) (AGCM), per aver pubblicato sul proprio sito Internet dei prezzi del servizio aereo che non indicavano, sin dalla loro prima visualizzazione, i seguenti elementi: 1) l'importo dell'IVA per i voli nazionali, 2) gli oneri di web check-in e 3) le tariffe applicate in caso di pagamento con una carta di credito diversa da quella prescelta da Ryanair. L'AGCM ha ritenuto che tali elementi di prezzo fossero inevitabili e prevedibili e che pertanto il consumatore dovesse esserne informato sin dalla prima indicazione del prezzo, ossia ancor prima che fosse avviato il processo di prenotazione. L'AGCM ha quindi irrogato ammende a Ryanair per pratica commerciale sleale. Ryanair ha adito il giudice amministrativo italiano per ottenere l'annullamento della decisione dell'AGCM. Poiché il suo ricorso è stato respinto in primo grado, Ryanair ha proposto appello dinanzi al Consiglio di Stato (Italia). Quest'ultimo chiede, in sostanza, alla Corte di giustizia se, alla luce del regolamento sulla prestazione dei servizi aerei, gli elementi di prezzo di cui trattasi siano inevitabili e prevedibili e debbano pertanto essere inclusi nella pubblicazione dell'offerta iniziale. Con la sentenza odierna, la Corte ricorda la propria giurisprudenza secondo cui un vettore aereo, come Ryanair, ha l'obbligo di far figurare nelle sue offerte on line, sin dalla prima indicazione del prezzo (ossia nell'offerta iniziale), la tariffa passeggeri nonché, separatamente, le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili. Per contro, è soltanto all'inizio del processo di prenotazione che esso deve comunicare i supplementi di prezzo opzionali in modo chiaro e trasparente. Per quanto riguarda, anzitutto, gli oneri di web check-in, la Corte ritiene che, quando sussiste almeno un'opzione di check-in gratuito (come il check-in effettuato in aeroporto), tali oneri debbano essere qualificati come supplementi di prezzo opzionali e, pertanto, non debbano necessariamente essere indicati nell'offerta iniziale. Ove invece il vettore aereo proponga una o più modalità di check-in a pagamento – esclusa, quindi, qualsiasi modalità di check-in gratuito – gli oneri di web check-in

devono essere considerati come elementi di prezzo inevitabili e prevedibili che devono essere visualizzati nell'offerta iniziale.

Per quanto concerne, poi, l'IVA applicata ai supplementi facoltativi per i voli nazionali, la Corte afferma che si tratta di un supplemento di prezzo opzionale, al contrario dell'IVA applicata alle tariffe dei voli nazionali, la quale deve essere indicata nell'offerta iniziale. Infine, la Corte rileva che la tariffa applicata per il pagamento con carta di credito diversa da quella prescelta dal vettore aereo costituisce un elemento di prezzo inevitabile e prevedibile che deve quindi essere visualizzato nell'offerta iniziale. Se il carattere prevedibile di tale tariffa è riconducibile alla politica stessa del vettore aereo in materia di modalità di pagamento, il suo carattere inevitabile trova piuttosto una spiegazione nel fatto che l'apparente scelta lasciata ai consumatori (utilizzare o meno la carta di credito prescelta dal vettore aereo) dipende in realtà da una condizione imposta dallo stesso vettore aereo, con la conseguenza che la gratuità del servizio di cui trattasi è riservata a beneficio di una cerchia ristretta di consumatori privilegiati, mentre gli altri consumatori devono o rinunciare alla gratuità di tale servizio o rinunciare a una conclusione del loro acquisto nell'immediato ed effettuare operazioni potenzialmente costose per poter soddisfare la condizione richiesta, con il rischio, una volta effettuate dette operazioni, di non poter più beneficiare dell'offerta o di non poterne più beneficiare al prezzo inizialmente indicato.

A tal riguardo, si sottolinea che la decisione dei Giudici di Strasburgo suggerisce una interpretazione dell'art. 23, Reg. 1008/2008 suscettibile di trovare applicazione per tutte le voci di costo che compongono il prezzo finale del biglietto, ivi compresa quella relativa alla controversa questione bagaglio a mano che, ad oggi, in Italia, vede in vantaggio Ryanair, a differenza di quanto recentemente avvenuto in Spagna, ove la medesima compagnia, con una sentenza "rivoluzionaria" (Juzgado de lo Mercantil n. 13 di Madrid - Sentenza n. 373/2019) era stata invece condannata a restituire al passeggero il supplemento pagato per il trasporto a bordo del trolley (cfr. nota informativa Demetra n. 10/2019 pubblicata nel dicembre 2019).

L'esito della vicenda italiana ha accordato prevalenza alla libertà tariffaria del vettore nella definizione della politica relativa ai bagagli, con conseguente legittimità del supplemento di prezzo applicato al bagaglio a mano, negando ai passeggeri il cd. diritto al trolley gratuito, ritenuto dall'AGCM elemento essenziale del contratto di trasporto alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione. Le conclusioni cui perviene il TAR

sono diametralmente opposte a quelle cui giunge il Tribunale spagnolo, utilizzando i medesimi argomenti, e tale distinzione si fonda essenzialmente sull'esistenza all'interno dell'ordinamento spagnolo di una norma che tutela il passeggero prevedendo la sostanziale gratuità nell'imbarco del bagaglio nei limiti di peso, indipendentemente dal numero di colli e dal volume stabilito dai Regolamenti, a differenza di ciò che avviene nell'ordinamento italiano ove la lacuna normativa pare consentire, almeno allo stato del giudizio in corso, di pervenire ad un esito totalmente difforme.

Conclusivamente, in relazione al caso "*bagaglio a mano*" era stata evidenziata da Demetra, nella nota informativa soprarichiamata (n. 1/2019 pubblicata nel gennaio 2019), l'eccessiva debolezza del provvedimento dell'AGCM che nel provvedimento controverso aveva fondato la censura esclusivamente sull'aspetto relativo agli elementi essenziali del contratto di trasporto che ricomprenderebbe anche il bagaglio a mano, senza fare esplicito riferimento alla violazione della trasparenza della modalità di acquisto online che, come visto, ha trovato pieno accoglimento dalla Corte europea rispetto a voci di costo distinte ma connesse.

Di seguito, il testo del provvedimento:

[GCUE sentenza 23 aprile 2020.pdf](#)

Centro Studi Demetra