

**NOTA INFORMATIVA N. 5/2020**

– Sommario –

- 1) *ENAC - Emergenza COVID-19 - Linee Guida per la ripresa del traffico negli aeroporti, a partire dalla “Fase 2”*
- 2) *Il Protocollo europeo EASA-ECDC*
- 3) *Il Regolamento (UE) 2020/696*
- 4) *L'Articolo 203 del cd. “Decreto Rilancio” in materia di Trattamento economico minimo per il personale del trasporto aereo e la costituzione dell'Associazione*
- 5) *Emergenza Covid-19: impossibilità sopravvenuta e rimborso del prezzo del biglietto*
- 6) *La pratica dell'overbooking al tempo dell'emergenza da Covid-19*

\* \* \* \* \*

- 1) **Il Centro Studi Demetra ha contribuito attivamente, oltre all’elaborazione delle Linee Guida ENAC finalizzate alla ripresa del trasporto aereo, alla predisposizione del documento di policy pubblicato in data 22.05.2020 dall’ENAC e trasmesso al Ministro di settore per sensibilizzare il Governo al superamento di illogiche restrizioni per la fase successiva al 3 giugno.**

L’utile attività sviluppata negli ultimi mesi dal Centro Studi, che trova in Enac il punto di riferimento istituzionale, ha condotto, con la chiusura dei lavori del gruppo di operatori di settore convocato dal DG ENAC, alla diramazione di un documento che, in coerenza con il principio di precauzione proprio del trasporto aereo, supera con cautela le difficoltà connesse alle misure di contenimento del Covid-19.

A tal riguardo, si segnala che la policy ivi contenuta è diventata realtà, generando risultati concreti, anche se non ancora ottimali, sia sul piano della misura del distanziamento verticale, atteso che, ora, tutte le file dell’aereo possono essere utilizzate, che orizzontale

con la possibilità di occupare tutti i posti, ad eccezione del centrale in ogni fila da tre, in luogo della precedente disposizione a scacchiera.

Nella lettera diffusa da Enac, si legge che: *“Si ritiene pertanto che configurazioni di cabina che prevedano il posizionamento dei sedili nel verso della direzione di volo dell’aeromobile e il cui schienale sia mantenuto in posizione verticale soddisfino la prescrizione di cui sopra. Allo scopo di soddisfare l’obbligo del distanziamento sociale si ritiene inoltre che la misura della distanza debba essere misurata tra i punti mediani di due sedili adiacenti; ciò implicherebbe, a titolo di esempio, sugli aeromobili che prevedono per ogni fila un doppio sedile da tre posti la potenziale occupazione dei posti lato corridoio e lato finestrino da parte dei passeggeri. Tali modalità risultano peraltro aderenti alle linee guida recentemente emesse dalla Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) e dal Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) con lo scopo di armonizzare le procedure applicabili negli Stati membri”.*

In altri termini, l’Italia era l’unico Paese al mondo a imporre la stringente regola del metro di distanza tra i passeggeri, costringendo le compagnie a volare a regime ridotto per espressa disposizione di legge.

Grazie all’impegno profuso anche del Centro Studi, viene messa in discussione la regola del distanziamento sociale a bordo dell’aereo, favorendo in tal modo la ripresa del settore che potrà riprendere, finalmente, a volare.

Di seguito:

*Lettera ENAC Linee\_guida\_fase\_2\_La\_ripartenza\_del\_settore\_aereo.pdf*

*Lettera ENAC Obbligo del rispetto del distanziamento interpersonale a bordo degli aeromobili.pdf*

**2) L’EASA (Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea) e l’ECDC (Centro Europeo per la Prevenzione e il Controllo delle Malattie) hanno pubblicato un documento congiunto che definisce le misure per garantire la sicurezza sanitaria dei viaggiatori e del personale dell’aviazione per la fase della ripartenza.**

La Commissione UE ha presentato un pacchetto di orientamenti e raccomandazioni per aiutare gli Stati membri a revocare gradualmente le restrizioni di viaggio e consentire alle imprese turistiche di riaprire, dopo mesi di blocco, nel rispetto delle necessarie precauzioni sanitarie.

In tale contesto, l'EASA e l'ECDC sono stati incaricati di elaborare linee guida operative e tecniche, nell'ambito di un più ampio pacchetto di misure per favorire la sicura ripartenza dei servizi di trasporto e della connettività aerea a seguito dello scoppio di COVID-19, così da facilitare un approccio coordinato e assistere autorità aeronautiche nazionali, compagnie aeree, aeroporti e altre parti interessate del settore dell'aviazione.

Tale provvedimento, tenuto conto dei principi di gestione sviluppati per garantire la sicurezza del sistema aereo europeo, rappresenta un protocollo di base sulla sicurezza della salute aerea da applicare in tutta l'UE, in stretto coordinamento con le autorità nazionali competenti, con l'obiettivo di implementare misure per l'operatività dei voli in modo coerente in tutta l'Unione.

Le linee guida attribuiscono un'importanza fondamentale alla sicurezza sanitaria in ogni fase del viaggio dei passeggeri, adottando un approccio pragmatico nell'implementazione delle misure e fornendo indicazioni sulle modalità attraverso cui è possibile soddisfare i nuovi standard di sicurezza.

Nel richiamare i principi generali di applicazione comune (distanze fisiche, mascherina, frequente e scrupoloso lavaggio delle mani) si sottolinea che l'aria filtrata sugli aeroplani è più sicura e pulita di quella normalmente respirata a terra.

La guida esamina ogni fase del viaggio del passeggero e specifica le azioni che devono essere prese o le misure messe in atto in sei segmenti di viaggio: prima dell'arrivo in aeroporto; nel terminal di partenza; al momento dell'imbarco; in volo; in transito; in arrivo a destinazione finale. Le misure raccomandate saranno regolarmente valutate e aggiornate in linea con le modifiche nella conoscenza del rischio di trasmissione del virus, nonché con lo sviluppo di altre misure diagnostiche o preventive l'evoluzione della pandemia.

In aggiunta, l'EASA ha avviato il monitoraggio sull'implementazione delle linee guida in materia di biosicurezza, invitando gli aeroporti e le compagnie aeree europee con le loro autorità nazionali ad applicare i nuovi standard nella pratica e riferire sulla loro esperienza, con l'obiettivo di perfezionare le linee guida e sviluppare le migliori pratiche. L'obiettivo del protocollo è consentire il riavvio dei viaggi aerei in condizioni di sicurezza sia dal punto di vista operativo che della salute pubblica, ricostruendo la fiducia dei passeggeri.

Di seguito il testo integrale del Protocollo europeo di sicurezza sanitaria:

*Covid-19: orientamenti relativi al ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività*

*COVID-19 Aviation Health Safety Protocol*

- 3) L'Unione europea, a seguito dell'impatto della pandemia di COVID-19 sul settore del trasporto aereo, ha adottato il nuovo Regolamento (UE) 2020/696 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 maggio 2020 che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, contenente, tra le altre, delle misure che riguardano il settore dell'handling.**

L'UE era già intervenuta sulla disciplina delle bande orarie aeroportuali al fine di sostenere le compagnie aeree ed evitare che operassero voli in perdita, per assenza di passeggeri, adottando una deroga alle vigenti norme in materia di slots.

Difatti, il Regolamento (UE) 2020/459 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 marzo 2020 che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità l'UE ha previsto la sospensione nel periodo compreso tra il 1° marzo 2020 ed il 24 ottobre 2020 dei requisiti in materia di bande orarie aeroportuali che obbligano le compagnie aeree ad utilizzare almeno l'80% delle rispettive bande orarie di decollo e atterraggio per poterle mantenere l'anno successivo.

Del pari, il Regolamento 2020/696, prevede che, in assenza di problemi di sicurezza, è esclusa la sospensione della revoca della licenza per quelle compagnie aeree che, a causa della pandemia, si sono trovate in una crisi di liquidità che altrimenti non avrebbero dovuto affrontare.

Inoltre, in considerazione dei riflessi della situazione attuale sull'assistenza a terra, con una particolare attenzione al mantenimento dei posti di lavoro ed alla salvaguardia dei diritti dei lavoratori, a fronte della possibilità che gli Stati membri possano rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico per affrontare i problemi derivanti dalla pandemia, è prevista la possibilità di proroghe dei rapporti in scadenza relativi alla prestazione dei servizi in aeroporti soggetti a limitazione, ai sensi degli artt. 6, § 2, e 9 della direttiva 96/67/CE e, in alcuni casi, anche di consentire la scelta diretta, per un periodo limitato, da parte dell'ente di gestione dell'aeroporto del prestatore di servizi chiamato ad operare in via provvisoria per sostituire chi abbia cessato di fornire i servizi prima dello scadere del periodo per cui è stato selezionato.

Il periodo di applicazione di tali misure può essere esteso dalla Commissione sulla base dei poteri che le sono delegati sulla base dell'art. 25 bis del reg. (CE) 1008/2008, come modificato dal reg. (UE) 2020/459. Il testo dell'art. 203 del cd. "Decreto Rilancio" in materia di Trattamento economico minimo per il personale del trasporto aereo.

Di seguito il testo dei Regolamenti UE:

*Regolamento (UE) 2020-459.pdf*

*Regolamento (UE) 2020-696.pdf*

#### **4) Il testo dell'art. 203 del cd. "Decreto Rilancio" in materia di Trattamento economico minimo per il personale del trasporto aereo.**

*L'art. 203, comma 1, del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, c.d. "Decreto rilancio" prevede che "I vettori aerei e le imprese che operano e impiegano personale sul territorio italiano e che sono assoggettate a concessioni, autorizzazioni o certificazioni previste dalla normativa EASA o dalla normativa nazionale nonché alla vigilanza dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) secondo le vigenti disposizioni, applicano ai propri dipendenti, con base di servizio in Italia ai sensi del regolamento (UE) 5 ottobre 2012 n. 965/2012, trattamenti retributivi comunque non inferiori a quelli minimi stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale del settore stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale".*

La disposizione in parola, nell'attuale formulazione, pur apprezzandosi per la volontà di garantire la tutela economica dei lavoratori ed evitare fenomeni di dumping salariale, crea al contempo dei problemi interpretativi sia per quanto riguarda il perimetro applicativo (*i.e.* l'esatta individuazione dei soggetti sottoposti agli obblighi introdotti), sia per quanto riguarda il riferimento contenuto al "CCNL del settore".

In primo luogo, giova ricordare che sull'applicazione di un determinato CCNL (nello specifico agli operatori di *handling*) in passato si era già espressa la giurisprudenza amministrativa. In particolare, con le sentenze nn. 1295 del 9.2.2012 e 982 del 30.1.2012 il Tar del Lazio, confermando le precedenti pronunce del Consiglio di Stato (sentenza n.3489 dell'8.6.2009) e del TAR Lombardia (sentenza n.1329 del 7.5.2008), si è espresso a favore della libertà contrattuale nel settore aeroportuale.

Entrambe le sentenze hanno infatti disposto l'annullamento dell'art.15 del regolamento Enac del 23.3.2011 sulla "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra" nella parte in cui impone(va) l'applicazione del CCNL Assaeroporti ai fini del rilascio o del rinnovo della suddetta certificazione. Secondo il TAR Lazio l'imposizione dell'osservanza di uno specifico CCNL, oltre che costituzionalmente illegittima contrasta con la normativa europea (direttiva 96/97/CE) e con il relativo decreto di recepimento (D.lgs. 18/1999) Sempre secondo il TAR Lazio, l'eventuale attribuzione al CCNL Assaeroporti di efficacia

*erga omnes* determinerebbe inoltre effetti restrittivi della concorrenza nel mercato dei servizi di handling.

Ed invero, secondo il Collegio *“il sistema delineato dalla normativa vigente prevede che la composizione tra le diverse esigenze del datore di lavoro e del lavoratore avvenga nell’ambito del libero svolgersi delle relazioni sindacali, che assume concretezza in sede di contrattazione collettiva, ove viene stabilito il trattamento economico e giuridico che spetta al lavoratore nell’ambito del singolo rapporto di lavoro cui può farsi riferimento in ragione della aderenza alle organizzazioni che siglano gli accordi. L’Enac è, invece, estraneo ad una tale composizione di interessi, dovendo limitarsi a verificare, secondo quanto previsto dalle norme di superiore rango sopra esaminate, che i dipendenti del prestatore da certificare siano tutelati da un contratto collettivo di lavoro di riferimento, posto che tutti i CCL costituiscono alla stregua dell’art. 39 della Cost. un valido parametro di riferimento a garanzia di un adeguato livello di protezione sociale.*

*Alla stregua di tali considerazioni, il Collegio ritiene che l’imposizione dell’osservanza di uno specifico CCNL è in contrasto con la finalità delle norme cui occorre fare riferimento”.*

Ora, come anticipato, in dissonanza con il dibattito giurisprudenziale, la norma in questione impone l’applicazione di *“trattamenti retributivi minimi stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di settore”*, senza, peraltro consentire all’interprete una precisa individuazione dei soggetti tenuti a conformarsi agli obblighi da ultimo introdotti.

Se da un lato, infatti, il riferimento ai dipendenti *“con base di servizio in Italia ai sensi del Regolamento (UE) 5 ottobre 2012 n. 965/2012”* (che, come noto, stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio) lascerebbe intendere che la norma sia applicabile ai soli vettori aerei ed imprese che svolgono attività connesse alle operazioni di volo, dall’altro lato l’espressione *“imprese che operano e impiegano personale sul territorio italiano e che sono assoggettate a concessioni, autorizzazioni o certificazioni previste dalla normativa EASA o dalla normativa nazionale nonché alla vigilanza dell’ENAC secondo le vigenti disposizioni”*, letta in combinato disposto con la rubrica della norma che si riferisce, genericamente al *“personale del trasporto aereo”* potrebbe essere interpretata nel senso di estendere l’applicabilità della misura anche ai gestori aeroportuali e agli operatori di servizi di assistenza a terra.

Sul punto, pertanto, è auspicabile che, in sede di conversione del d.l. venga chiarito l’esatto perimetro applicativo della disposizione.

Particolarmente significativo, poi, il secondo comma che estende i predetti obblighi *“anche al*

*personale dipendente di terzi ed utilizzato per lo svolgimento delle proprie attività dai vettori aerei e dalle imprese di cui al medesimo comma 1”.*

Al riguardo, non può essere sottaciuto che sulla base di un’interpretazione costituzionalmente orientata, nonché della giurisprudenza formatasi in materia, i contratti collettivi di lavoro sono regolati dal diritto privato e, come tali, hanno efficacia esclusivamente *inter partes* e non *erga omnes*. Una norma che preveda l’applicazione dei livelli retributivi previsti da un unico contratto collettivo di lavoro a soggetti appartenenti a settori diversi, regolamentati dai rispettivi contratti collettivi di lavoro, potrebbe apparire lesiva dei principi di rango costituzionale di libertà sindacale e di libera iniziativa economica di cui agli articoli 39 e 41 della Costituzione.

Peraltro, un’estensione incondizionata a tutti i soggetti della filiera dei trattamenti retributivi minimi renderebbe, di fatto, eccessivamente oneroso il ricorso a tali forme di collaborazione in aperto contrasto con il diritto unitario che, come noto, incoraggia l’utilizzo di strumenti di collaborazione tra gli operatori al fine di consentire anche alle PMI l’ingresso in mercati altamente competitivi che, in assenza di forme di sinergie, potrebbero risultare preclusi.

Vieppiù, se si dovesse avallare un’interpretazione volta ad estendere anche a tutte le imprese che collaborano, a vario titolo, con i gestori aeroportuali e/o con gli *handlers* dei trattamenti retributivi minimi si assisterebbe alla conclusione paradossale di applicazione di trattamenti uguali per attività ontologicamente distinte (così che, all’eccesso, si potrebbe assistere ad una inusuale parificazione, ad esempio, tra l’attività propria di gestione aeroportuale, con quella di pulizia, manutenzione *et similia*).

Altro aspetto problematico attiene, poi, come anticipato, all’interpretazione dell’espressione “CCNL del settore”. In particolare, il dubbio è se detto riferimento debba essere considerato quale sinonimo di Contratto del Trasporto Aereo o se, al contrario, l’espressione possa riferirsi, più o meno indistintamente, a diversi CCNL applicati nel settore (si fa riferimento, ad esempio, al CCNL Logistica, Trasporto merci e Spedizione)

Non sembra una coincidenza se, proprio di recente, in pieno periodo emergenziale, si è assistito alla nascita di una nuova associazione “Voliamo per l’Italia” a cui hanno aderito i principali vettori *low cost* che rappresentano più del 50% del traffico aereo italiano di corto raggio e che, attualmente, non hanno alcuna rappresentanza nel CCNL del Trasporto Aereo.

Pertanto, anche in relazione a tale ultimo profilo, è auspicabile che in sede di conversione del decreto legge vengano effettuati i necessari chiarimenti prevedendo, se del caso, il riferimento ai minimi retributivi previsti dai Contratti Collettivi Nazionali del settore di riferimento stipulati con le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative piuttosto che ai minimi

retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale del settore (del Trasporto Aereo).

- 5) L'art. 88 bis della Legge n. 27/2020 del 24 aprile 2020 di conversione del D.L. n. 18/2020, istituisce una tutela unica per i fornitori di pacchetti turistici, per le strutture ricettive, per i vettori aerei, marittimi e ferroviari e, ovviamente, per i consumatori di tali servizi.**

Il legislatore ha ribadito che lo stato emergenziale e di generale chiusura connesso alla necessità di contenere la diffusione del virus Covid-19 costituisce *“una sopravvenuta impossibilità della prestazione dovuta in relazione ai contratti di trasporto aereo, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestre, ai contratti di soggiorno e ai contratti di pacchetto turistico”* stipulati da un elenco di categorie di soggetti indicate nel testo dell'articolo.

Sicché, il legislatore, con l'obiettivo di proteggere, in particolare, i viaggiatori tende, al contrario, a tutelare la liquidità delle imprese (compagnie di trasporto, strutture ricettive ed organizzatori di pacchetti turistici) che, in ragione dell'emergenza sanitaria, hanno conosciuto l'azzeramento totale delle vendite, imponendo ai consumatori, in luogo della giusta pretesa alla restituzione del prezzo pagato, l'accettazione di un voucher del medesimo importo da utilizzarsi nei 12 mesi successivi all'emissione.

Con specifico riferimento ai vettori aerei, marittimi e ferroviari, la normativa emergenziale prevede che:

- 1. il consumatore, impossibilitato a godere della prestazione per tutti quei casi identificati al comma 1 dello stesso Articolo 88bis, effettui una comunicazione (allegando la documentazione comprovante la suddetta impossibilità) entro un termine identificato al comma 2 dello stesso articolo 88bis;*
- 2. o il vettore che eserciti il diritto di recesso, in ragione di un provvedimento emergenziale adottato dalla competente autorità nazionale o internazionale, dovrà procedere ad inviarne tempestiva comunicazione al consumatore;*  
*nei successivi 30 giorni dalla ricezione della comunicazione (nel caso sub i) o dall'esercizio del diritto di recesso (nel caso sub ii), il vettore è tenuto a procedere al rimborso ovvero all'emissione di un voucher.*

In sostanza, il viaggiatore impossibilitato a viaggiare può richiedere il rimborso del prezzo

del volo non usufruito, tuttavia è concesso ai vettori, albergatori e tour operator, di emettere un voucher di pari importo che *“assolve i correlativi obblighi di rimborso e non richiede alcuna forma di accettazione da parte del destinatario”*.

A tal riguardo si sottolinea che il Regolamento (CE) 261/2004 (applicabile in ciascuno degli Stati membri della Comunità Europea), attuato in Italia con il D. Lgs. 27 gennaio 2006, n. 69, recante *“Disposizioni sanzionatorie per la violazione del Regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato”* sancisce espressamente all'articolo 8, paragrafo 1, che, in ipotesi di cancellazione del volo, il passeggero ha diritto alla riprotezione su altro volo per la destinazione finale o, in via alternativa, al rimborso del prezzo pieno del biglietto entro sette giorni allo stesso prezzo al quale è stato acquistato.

Allo stato, quindi, è possibile osservare che la normativa nazionale introdotta nel periodo emergenziale, in assenza di una *“copertura”* a livello comunitario (ossia in assenza dell'invocata deroga delle attuali normative europee), rischia di diventare fonte di contenzioso interno in cui il consumatore a cui non viene riconosciuto il rimborso ma il voucher chiederà al Giudice la disapplicazione della predetta normativa emergenziale perché in evidente contrasto con il Regolamento comunitario, potendosi, altresì ipotizzare l'apertura di una procedura di infrazione da parte della Commissione Europea.

Da sottolineare che la posizione del legislatore italiano non è isolata in Europa dove, durante il Consiglio Europeo dei Ministri dei Trasporti altri 12 Paesi hanno richiesto di poter derogare alle normative comunitarie ovvero al Regolamento UE 261/04 che attribuisce al passeggero il diritto di scegliere tra il rimborso ed il voucher, con la possibilità di rimborso immediato per quei viaggiatori che, alla scadenza del voucher, non lo abbiano utilizzato.

Non si è fatta attendere la risposta della Commissione UE che con lettera ufficiale, nel ribadire il diritto dei passeggeri di poter *“scegliere tra rimborso e voucher”*, ha diffidato il Governo italiano ad allinearsi alla disciplina europea sui diritti dei passeggeri nel termine del 28 maggio, con avviso che, in difetto, si aprirà la possibilità di una procedura di infrazione.

A tal riguardo, si sottolinea che l'Antitrust ha inviato ai Presidenti delle Camere, nonché al Presidente del Consiglio dei Ministri, una formale segnalazione ove si evidenziano le criticità della disciplina d'emergenza di cui all'art. 88 bis del d.l. 17 marzo 2020 n. 18

convertito con modifiche dalla l. n. 27/2020 e l'evidente contrasto con la disciplina eurounitaria vigente, da cui la necessità di adeguamento della normativa interna a quella sovranazionale.

Inoltre, l'Autorità si fa garante di interventi nell'esercizio dei compiti ad essa spettanti a tutela dei diritti dei Consumatori, al fine di assicurare la corretta applicazione della normativa di fonte comunitaria, disapplicando la normativa nazionale con essa contrastante.

Di seguito, il testo della segnalazione:

*ST23\_segnalazione.pdf*

## **6) La pratica dell'overbooking al tempo dell'emergenza da Covid-19.**

L'overbooking è una pratica commerciale abitualmente praticata dalle compagnie aeree consistente nel vendere più biglietti di quanti siano i posti disponibili su un determinato aeromobile. Le compagnie aeree basano le loro soglie di overbooking su accurate ricerche dei tassi di occupazione e sulle informazioni relative alla percentuale di passeggeri non presenti per l'imbarco.

Il Reg. (CE) 261/2004 tutela i passeggeri prevedendo che in ipotesi di negato imbarco, la compagnia aerea è tenuta a individuare dei passeggeri che volontariamente acconsentano a rinunciare al posto prenotato e a volare con il successivo collegamento disponibile, in cambio di determinati benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. Qualora il numero dei volontari non sia sufficiente per consentire l'imbarco dei restanti passeggeri titolari di prenotazioni, il vettore aereo operativo può negare l'imbarco a passeggeri non consenzienti, previo riconoscimento di una piena compensazione pecuniaria il cui valore dipenderà dalla tratta ed è compreso tra i 250 e i 600 EUR, dell'assistenza sino a nuovo decollo comprensiva di pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa, sistemazione in albergo e trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (artt. 4, 7, 8 e 9).

I passeggeri non consenzienti a cui viene negato l'imbarco o che dietro richiesta rinunciano volontariamente alla prenotazione dovrebbero avere la possibilità di annullare il volo, usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto o di proseguirlo in condizioni soddisfacenti e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo.

In ogni caso di negato imbarco, per il quale la compagnia aerea sia responsabile, in

conformità alla normativa CE 261/2004, è dovere della compagnia aerea informare il passeggero in forma scritta sulle procedure per l'ottenimento del risarcimento e dell'assistenza.

E' evidente, dunque, che le compagnie aeree che, anche in questa fase di piena emergenza, vendono più posti di quelli che sono in grado di ospitare a bordo, pongono in essere una condotta oltre modo scorretta - in grado di disincentivare ulteriormente il rilancio del settore - alimentano le difficoltà ed i disagi dei passeggeri tra cui, in particolare, quelli che sperano di rientrare nel proprio Paese dopo un lungo periodo di lockdown o che hanno necessità di spostarsi per improrogabili motivi di salute o lavoro.

Difatti, se in condizioni normali il vettore aereo può, discrezionalmente, far ricorso a tale pratica commerciale, deve escludersi l'ammissibilità di tale operazione di marketing nel pieno dell'emergenza sanitaria ovvero quando il viaggio non è di piacere e gli spostamenti tra Regioni sono consentiti soltanto per comprovati motivi, giacché viene totalmente a mancare una causa in grado di legittimarne l'utilizzo.

*Centro Studi Demetra*