

## NOTA INFORMATIVA N. 6/2020

– Sommario –

- 1) *ENAC richiama i vettori al rispetto del Regolamento di tutela dei passeggeri*
- 2) *Droni: differimento applicazione Regolamento di esecuzione (UE) 2019/947*
- 3) *Ministero della Salute: chiarimenti in materia di spostamenti da e per l'estero*
- 4) *CGUE – sentenza nella causa C-74/19 in ipotesi di comportamento molesto di un passeggero su un volo aereo*
- 5) *Sottoscrizione Atto d'intesa tra ENAC e Centro Studi Demetra per attività di formazione, studio, ricerca. Rinvio del Convegno Demetra 2020*

\* \* \* \* \*

**1) L'ENAC, quale Ente deputato a vigilare sul rispetto del Regolamento 261/2014 in materia di tutela i diritti dei passeggeri, sta avviando le istruttorie ai fini dell'erogazione di sanzioni nei confronti dei vettori in caso di accertata violazione della normativa di riferimento.**

Lo scorso 18 giugno ENAC ha inviato una comunicazione ai vettori operanti in Italia invitandoli al rispetto del Regolamento comunitario n. 261 del 2004 che tutela i passeggeri nei casi di ritardi, cancellazioni, overbooking e mancata informativa. Tuttavia, pare che il monito sia rimasto inascoltato, giacché, dai primi riscontri, sembrerebbe che alcune compagnie aeree continuino a cancellare voli adducendo come causale l'emergenza Covid-19 e riconoscendo ai passeggeri solo un voucher.

Nelle precedenti note informative si è dato atto della situazione creatasi a seguito dell'introduzione dell'art. 88 *bis* della L. 24 aprile 2020, n. 27 che consente ai vettori di assolvere all'obbligo di rimborso mediante il riconoscimento di un voucher di durata annuale del medesimo importo in luogo del rimborso del prezzo dei biglietti aerei.

Ciò detto, in modo evidente, la normativa emergenziale si pone in aperto contrasto con

l'obbligo al rimborso di cui all'art. 8, par. 1, del Reg. n. 261 che attribuisce al passeggero il diritto di scegliere tra il rimborso del prezzo pieno del biglietto nel termine di sette giorni e la riprotezione su un volo alternativo, non attribuendo alcun rilievo al buono viaggio, salvo accettazione da parte del viaggiatore.

In tale contesto, si inserisce la presa di posizione di ENAC secondo cui *“a partire dal 3 giugno u.s. sono state rimosse le restrizioni alla circolazione delle persone fisiche all'interno del territorio nazionale e nell'area europea Schengen, Regno Unito e Irlanda del Nord, per cui le cancellazioni dopo tale data sembrerebbero operate da scelte commerciali e imprenditoriali dei vettori e non da motivi riconducibili all'emergenza”*.

In sostanza il predetto intervento dell'Autorità nazionale di settore mira a ripristinare la legalità, ricordando che, ferma restando la facoltà per i vettori di cancellare i voli programmati, la normativa applicabile dal mese di giugno è il citato Regolamento Comunitario n. 261 del 2004, il quale prevede che, nei casi di cancellazione di voli, le compagnie forniscano ai passeggeri:

- l'informativa,
- la riprotezione,
- il rimborso del prezzo del biglietto (non la corresponsione di un voucher),
- la compensazione, ove dovuta.

L'ente ha affermato altresì che *“le stesse regole valgono per la rinuncia del passeggero che, salvo motivi di impedimento legati a situazioni COVID-19 ancora attuali, decida di non partire. In tale caso sono applicabili le condizioni di trasporto e tariffarie previste dal vettore per il biglietto aereo acquistato e non le previsioni di cui allo stesso art. 88 bis della Legge n. 27 del 24 aprile 2020 che dà diritto all'ottenimento del voucher”*.

Ancora, l'ENAC segnala che in ipotesi di negato rimborso, è possibile presentare un reclamo seguendo le informazioni e le istruzioni contenute nelle pagine del sito ENAC dedicate.

Ne deriva che, a seguito delle numerosissime segnalazioni pervenute, l'ENAC ha deciso di intervenire con avvertimenti e atti prodromici all'apertura delle istruttorie finalizzate all'irrogazione delle sanzioni pecuniarie nei confronti dei vettori inadempienti

Tuttavia, nella nota si legge un espresso riferimento alle *“cancellazioni di voli per cause non legate al Covid”* che, indubbiamente, potrebbe lasciare un ampio margine d'azione alle compagnie aeree escludendo, implicitamente, tale riferimento, l'applicabilità del Reg. 261 alle cancellazioni legate al Covid (e, dunque, a quelle precedenti al 3 giugno).

A tal proposito, va, comunque, evidenziato che l'ENAC, quale Autorità nazionale di settore, è tenuta a dare rilievo alla disciplina introdotta nel nostro ordinamento dall'art. 88 *bis* della L. 24 aprile 2020, n. 27, pur potendo segnalare che il Giudice competente potrebbe essere chiamato a disapplicare la norma, perché in evidente contrasto con la disciplina prevalente di cui al Regolamento 261.

A tal riguardo, non si dimentichi che la normativa emergenziale potrebbe portare all'apertura di una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia ove, a seguito del monito dell'UE, non sia modificata in senso conforme al Reg. n. 261.

Ad ogni modo, è indubbio che il Regolamento in questione possa, per la via giurisdizionale, trovare applicazione anche alle cd. "cancellazioni Covid" in considerazione del riconoscimento del Covid-19 quale circostanza eccezionale ad opera della Commissione Ue (cfr. orientamenti interpretativi del marzo 2020), in grado di esonerare il vettore – al pari delle altre circostanze espressamente qualificate eccezionali – dal versamento della sola compensazione pecuniaria, fermi restando tutti gli altri diritti del passeggero, definiti irrinunciabili dal medesimo legislatore Ue ovvero il rimborso del prezzo dei biglietti inutilizzati, l'obbligo di assistenza, di informativa e di riprotezione del volo.

**2) In data 4 giugno 2020 nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea è stato pubblicato il Regolamento di esecuzione (UE) 2020/746 della Commissione che postpone l'applicabilità del Regolamento (UE) 2019/947 di 6 mesi.**

Il Regolamento di esecuzione (Ue) 2020/746 della Commissione del 4 giugno 2020 modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2019/947 per quanto riguarda il rinvio delle date di applicazione di determinate misure nel contesto della pandemia di Covid-19 fissando la nuova data al 31 dicembre 2020. In accordo a tale decisione, tutte le date previste nel regolamento sono state coerentemente posticipate di 6 mesi e, quindi, la piena applicabilità del Regolamento (UE) 2019/947 è prevista per il 1 gennaio 2023.

In particolare, i ritardi nel processo di normazione e in altre attività correlate condotte dall'industria e dagli organismi di normazione, quali la preparazione di metodologie di prova, o la prova di caratteristiche tecniche, come l'identificazione a distanza, determineranno un impatto negativo sulla capacità dei fabbricanti di immettere sul mercato

sistemi aeromobili senza equipaggio («UAS» — *unmanned aircraft system*) conformi ai nuovi requisiti standardizzati di cui al regolamento delegato (UE) 2019/945 della Commissione.

Ne deriva che tutti i tipi di UAS non conformi al regolamento delegato (UE) 2019/945 sono autorizzati ad operare alle condizioni esistenti per ulteriori 6 mesi e per tal ragione si è ritenuto opportuno rinviare di conseguenza le date di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/947.

L'Agencia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha confermato alla Commissione la possibilità di rinviare l'applicazione delle disposizioni senza effetti negativi sulla sicurezza aerea, in considerazione del limite temporale esiguo e della minore esposizione ai rischi derivante dalla lenta riapertura del traffico aereo nel contesto della ripresa dalla pandemia di Covid-19.

Alla luce di tali considerazioni, il Regolamento ENAC “Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto” ed. 3 del 11 dicembre 2019 rimarrà in vigore fino al 31 dicembre 2020.

Di seguito il testo del provvedimento:

[Regolamento di esecuzione \(UE\) 2020/746 .pdf](#)

**3) Il Ministero della Salute ha fornito chiarimenti in merito alle disposizioni di cui al DPCM 11 giugno 2020 che detta le nuove disposizioni efficaci fino al 14 luglio 2020, salvi i diversi termini di durata delle singole misure.**

Tra le previsioni contenute nel testo del DPCM 11 giugno 2020, alcune interessano direttamente gli aeroporti.

L' art. 3, co. 2, rubricato Misure di informazione e prevenzione sull'intero territorio nazionale, ha introdotto l'obbligo di utilizzo delle protezioni delle vie respiratorie nei luoghi al chiuso accessibili al pubblico, inclusi i mezzi di trasporto e comunque in tutte le occasioni in cui non sia possibile garantire continuativamente il mantenimento della distanza di sicurezza, in aggiunta alle altre misure di protezione finalizzate alla riduzione del contagio, come il distanziamento fisico, che resta invariata e prioritaria.

Gli artt. 4 e 5, rispettivamente in materia di ingresso e transiti e soggiorni di breve durata in Italia, prevedono che i vettori devono acquisire e verificare prima dell'imbarco la dichiarazione dettagliata di cui al comma 1; provvedendo alla misurazione della

temperatura dei singoli passeggeri e vietano l'imbarco se manifestano uno stato febbrile; 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.

L'art. 8 recante Misure in materia di trasporto pubblico di linea, nel ribadire che la specifica attività di trasporto aereo è espletata nel rispetto del Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del covid-19 nel settore del trasporto e della logistica di cui all'allegato 14 e delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19 di cui all'allegato 15, prevede che, in considerazione delle nuove esigenze organizzative o funzionali, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto può modificare tali provvedimenti, previo accordo con i soggetti firmatari il secondo.

In relazione agli ambienti di lavoro, si richiede il rispetto della principale misura di contenimento consistente nella distanza interpersonale di un metro nello svolgimento dell'attività, superabile, mediante l'adozione di strumenti di protezione individuale conformi alle disposizioni delle autorità scientifiche e sanitarie (mascherine, guanti, occhiali, tute, cuffie, camici), qualora sia necessario lavorare a distanza interpersonale minore di un metro e non siano possibili altre soluzioni organizzative (Allegato 12 - Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro fra il Governo e le parti sociali).

A fronte delle numerose richieste di chiarimenti pervenute circa l'opportunità di monitorare la temperatura all'imbarco/sbarco dell'aeromobile, nonché sulle modalità di attuazione del DPCM 11 giugno 2020 in materia di spostamenti da/per l'estero, il Ministero ha ritenuto opportuno chiarire che permane l'obbligo per i vettori di misurare la temperatura corporea a tutti i passeggeri in arrivo ed in partenza prima di salire a bordo e di rispettare il distanziamento interpersonale di un metro a bordo dell'aeromobile, oltre che all'interno dei terminal e delle altre facilities aeroportuali secondo le modalità di cui all'allegato n. 15.

In relazione alle misure di contenimento di cui all'art. 4 e 5, si precisa che esse trovano applicazione solo nei confronti delle persone fisiche che fanno ingresso da Stati o territori diversi da quelli di seguito elencati:

- a) Stati membri dell'Unione Europea;

- b) Stati parte dell'accordo di Schengen;
- c) Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord;
- d) Andorra, Principato di Monaco;
- e) Repubblica di San Marino e Stato della Citta' del Vaticano.

Fino al 30 giugno 2020, restano vietati gli spostamenti da e per Stati e territori diversi da quelli di cui al comma 1, salvo che per comprovate esigenze lavorative, di assoluta urgenza ovvero per motivi di salute. Resta in ogni caso consentito il rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza.

In ordine alla regola del distanziamento, se ne prevede la derogabilità, a bordo degli aeromobili, da parte dei vettori operanti in Italia a prescindere dalla nazionalità, al rispetto di tutte le condizioni elencate all'interno dell'allegato tecnico dedicato al settore aereo ovvero:

- l'aria a bordo sia rinnovata ogni tre minuti;
- i flussi siano verticali e siano adottati i filtri EPE, in quanto tali precauzioni consentono una elevatissima purificazione dell'aria;
- in caso in cui siano adottati specifici protocolli di sicurezza sanitaria, prevedendo in particolare la misurazione della temperatura prima dell'accesso all'aeromobile e vietando la salita a bordo in caso di temperatura superiore a 37,5 °C;
- garantire la durata massima di utilizzo della mascherina chirurgica non superiore alle quattro ore, prevedendo la sostituzione per periodi superiori;
- siano disciplinate individualmente le salite e le discese dall'aeromobile e la collocazione al posto assegnato al fine di evitare contatti stretti tra i passeggeri nella fase di movimentazione;
- sia acquisita dai viaggiatori al momento del check-in online o in aeroporto e comunque prima dell'imbarco specifica autocertificazione che attesti di non aver avuto contatti stretti con persone affette da patologia COVID-19 negli ultimi due giorni, prima dell'insorgenza dei sintomi e fino a 14 giorni dopo l'insorgenza dei medesimi; l'impegno, al fine di definire la tracciabilità dei contatti, a comunicazione anche al vettore ed all'Autorità sanitaria territoriale competente l'insorgenza di sintomatologia COVID-19 comparsa entro otto giorni dallo sbarco dall'aeromobile;
- divieto di portare sull'aeromobile bagagli a mano di grandi dimensioni, al fine di

limitare al massimo gli spostamenti e i movimenti nell'ambito dello stesso aeromobile.

Da ultimo, in relazione all'autocertificazione da consegnare al vettore all'atto dell'imbarco, si precisa che, in attesa della predisposizione di un modello unico europeo, potrà utilizzarsi il modello che si allega di seguito.

Di seguito, il testo del DPCM 11 giugno 2020, della nota del Ministero della salute ed il modello di autocertificazione da consegnare al vettore:

[DPCM\\_20200611.pdf](#)

[NotaChiarimentiViaggiDaePerEesteroCompleta.pdf](#)

[Autodichiarazione.pdf](#)

- 4) La CGUE con sentenza resa nella causa C-74/19 ha affermato che il comportamento molesto di un passeggero su un volo aereo può integrare una «circostanza eccezionale» tale da esonerare la compagnia aerea dall'obbligo di compensazione pecuniaria per la cancellazione o il ritardo prolungato di quel volo o di un volo successivo operato dalla medesima compagnia con il medesimo aeromobile.**

Il giudizio è stato promosso da uno dei passeggeri del volo ai fini del riconoscimento dell'indennizzo di cui al Reg. 261, a fronte del rifiuto di Transportes Aéreos Portugueses (TAP), a cagione del ritardo subito dal collegamento aereo in coincidenza. Per il vettore infatti il ritardo traeva origine dal comportamento molesto di un passeggero imbarcato su di un precedente volo con lo stesso aeromobile e tale circostanza doveva essere qualificata come «eccezionale» ai sensi del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei.

La Corte ha in primo luogo ricordato che possono essere qualificati come «circostanze eccezionali» gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e sfuggono all'effettivo controllo; tali due condizioni sono cumulative. Circostanze del genere, prosegue la Corte, possono verificarsi, in particolare, in caso di rischi connessi alla sicurezza, come quello di un passeggero particolarmente agitato.

Tuttavia, l'esonero di responsabilità non ricorre se risulta che il vettore ha contribuito al verificarsi del comportamento o se era stato in grado di prevederlo, basandosi su segni

precursori. Come per esempio quando sia proceduto all'imbarco nonostante turbe del comportamento manifestatesi già a terra.

In secondo luogo, la Corte ha precisato deve sussistere un nesso di causalità diretta tra la circostanza che ha inciso sul volo precedente e il ritardo o la cancellazione di un volo successivo. In terzo luogo, la Corte ha considerato che il vettore deve avvalersi di tutti i mezzi a sua disposizione per garantire un riavviamento ragionevole e nel più breve tempo possibile, anche attraverso la ricerca di altri voli diretti o non diretti operati eventualmente da altri vettori aerei, appartenenti o meno alla stessa alleanza aerea, e che arrivano meno tardi rispetto al volo successivo del vettore aereo interessato.

I giudici di Lussemburgo hanno precisato, difatti, che la compagnia, per sottrarsi all'obbligo di compensazione, deve comunque adottare una serie di contromisure tra cui anche quello di assicurare l'imbarco dei passeggeri nel più breve tempo possibile su voli alternativi anche di altre compagnie.

In conclusione, non si può ritenere che il vettore aereo – limitandosi a offrire al passeggero interessato un riavviamento verso la sua destinazione finale con il volo successivo operato dal vettore medesimo e che arriva a destinazione all'indomani del giorno inizialmente previsto per il suo arrivo – si sia avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, salvo qualora non vi sia alcun posto disponibile su un altro volo diretto o non diretto che consenta a tale passeggero di raggiungere la sua destinazione finale meno tardi rispetto al volo successivo del vettore aereo interessato o qualora l'effettuazione di un simile riavviamento costituisca per tale vettore aereo un sacrificio insopportabile tenuto conto delle capacità della sua impresa nel momento in questione.

In altri termini, la pronuncia in commento nel ritenere che un tale condotta possa costituire una circostanza eccezionale, precisa che spetta alla compagnia fornire la prova liberatoria al fine di andare esente da responsabilità, confermando, dunque, che le ipotesi in cui i vettori sono esonerati dall'obbligo di compensazione sono residuali e che la regola resta quella del riconoscimento della compensazione pecuniaria.

Di seguito il testo della sentenza:

[CGUE sentenza 11 giugno 2020.pdf](#)

**5) Lo scorso 18 giugno è stato sottoscritto tra ENAC e il Centro Studi Demetra un atto d'intesa per attività di formazione, studio, ricerca. Rinvio del Convegno Demetra**

## **2020 a causa della dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, attualmente in corso**

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.

Come noto, sin dal 2006, anno della costituzione del Centro Studi, nato dall'impegno dei più qualificati esponenti del mondo accademico, imprenditoriale ed istituzionale, con la finalità di promuovere iniziative di carattere formativo, giuridico, amministrativo ed economico nel mondo del trasporto aereo, all'interno del più ampio concetto di comparto aerospaziale, tra le varie iniziative, prima della pausa estiva, viene organizzato un convegno in cui viene trattato un tema che, per la sua concretezza, tende ad avviare importanti riflessioni volta a suggerire alla Politica quelle necessarie riforme per adeguare il nostro ordinamento ai nuovi sviluppi.

In virtù della situazione eccezionale venutasi a creare, quest'anno, l'appuntamento è stato rinviato a data da destinarsi e, ove del tutto impossibile, alla ripresa autunnale sarà organizzato un webinar con connessione da remoto al fine di consentire una partecipazione generalizzata sui numerosi argomenti di interesse per il settore aereo.

A tal riguardo, seguiranno aggiornamenti in merito consultabili sul sito del Centro Studi: [www.demetracentrostudi.it](http://www.demetracentrostudi.it) nella sessione dedicata agli eventi.

In tale momento, Demetra, nel continuare a svolgere la sua attività ordinaria, ha rivestito altresì 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.

In particolare, ha sviluppato un'utile attività che ha trovato in Enac il punto di riferimento istituzionale, partecipando al tavolo operativo sull'avvio della cosiddetta "Fase 2", svoltosi in modalità remota, convocato dall'Ente per pianificare la ripartenza del comparto in modo coordinato.

A tal riguardo, il Presidente del Centro Studi, Avv. Di Palma ha sottolineato 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. (...) 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".*

L'impegno di Demetra è stato particolarmente apprezzato, ponendo le basi per la discussione del documento definitivo *-Linee guida per la ripresa del traffico negli aeroporti, a partire dalla "Fase 2"-* finalizzato alla ripresa del trasporto aereo, poi diffuso dall'ENAC in diverse edizioni di cui l'ultima (Ed. n. 4) risale al 12 giugno 2020.

Da segnalare che in tale testo si è cercato di superare l'obbligo di distanziamento di 1 mt a bordo degli aeromobili, disposizione che individuava la criticità rivelata dalla maggioranza degli operatori di settore rispetto alla quale si chiedeva l'adozione di misure alternative in grado di garantire, comunque, lo stesso livello di sicurezza.

Il Centro Studi Demetra ha contribuito attivamente, inoltre, alla predisposizione del documento di policy pubblicato in data 22.05.2020 dall'ENAC e trasmesso al Ministro di settore per sensibilizzare il Governo all'adozione delle misure per la fase successiva al 3 giugno.

Grazie all'impegno profuso anche dal Centro Studi, la policy ivi contenuta è diventata realtà, generando risultati concreti e, in sostanza, è venuta meno la regola del distanziamento a bordo, favorendo in tal modo il complesso riavvio del settore che potrà

tornare, finalmente, a volare.

Da ultimo, segnaliamo che lo scorso 18 giugno **il Direttore Generale dell'ENAC, Dott. Alessio Quaranta e il Presidente del Centro Studi Demetra, Avv. Pierluigi Di Palma, hanno firmato un Atto d'Intesa tra le parti (ENAC-Centro Studi Demetra), a suggello di una collaborazione consolidata da molti anni, per individuare possibili iniziative congiunte, in ambito nazionale e internazionale, nelle attività di formazione, studio e analisi, finalizzate alla crescita del sistema aeronautico italiano sui temi di reciproco interesse.** L'Atto d'Intesa da ultimo firmato costituisce un ulteriore importante risultato raggiunto dal Centro Studi Demetra, già annoverato dall'ENAC tra le "Entità di promozione della cultura della sicurezza" nel Programma Nazionale Italiano della Sicurezza Aeronautica.

*Centro Studi Demetra*