

NOTA INFORMATIVA N. 9/2020

– Sommario –

- 1) *Covid-19: provvedimenti emergenziali per contrastare la seconda ondata del contagio*
- 2) *Sciopero Dirigenti ENAC del 29 ottobre 2020*
- 3) *Alitalia e difesa erariale*
- 4) *Rimborso dei biglietti/voucher in caso di cancellazione dei voli covid-19*
- 5) *Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli spaziorporti*

* * * * *

1) L'evolversi della situazione epidemiologica, il carattere particolarmente diffusivo del contagio da Covid-19 e l'incremento dei casi sul territorio nazionale ha reso necessaria, già nel mese di ottobre, l'adozione urgente da parte del Governo di una serie di ulteriori provvedimenti con l'introduzione di nuove misure di natura restrittiva, al fine di contenere, quanto più possibile, la seconda ondata di contagio sull'intero territorio nazionale, in presenza di una recrudescenza del virus, ormai in atto da diverse settimane.

Si segnalano di seguito i principali provvedimenti contenenti misure di rilievo per il settore del trasporto aereo.

- L'Ordinanza del Ministro della salute 7 ottobre 2020, recante «*Ulteriori misure urgenti in*

materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19», con effetti dall'8 ottobre 2020 nel prorogare l'efficacia delle ordinanze del Ministro della salute del 21 settembre 2020 sino all'adozione di un successivo DPCM, e comunque non oltre il 15 ottobre 2020, prevede l'applicazione alle persone che intendono fare ingresso nel territorio nazionale e nei quattordici giorni antecedenti hanno soggiornato o transitato in Belgio, Francia, Paesi Bassi, Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, Repubblica Ceca e Spagna, delle misure di prevenzione, alternative tra loro: a) dell'obbligo di presentazione al vettore all'atto dell'imbarco e a chiunque sia deputato ad effettuare i controlli dell'attestazione di essersi sottoposte, nelle 72 ore antecedenti all'ingresso nel territorio nazionale, ad un test molecolare o antigenico, effettuato per mezzo di tampone e risultato negativo; ovvero b) dell'obbligo di sottoporsi ad un test molecolare o antigenico, da effettuarsi per mezzo di tampone, al momento dell'arrivo in aeroporto, porto o luogo di confine, ove possibile, ovvero entro 48 ore dall'ingresso nel territorio nazionale presso l'azienda sanitaria locale di riferimento; in attesa di sottoporsi al test presso l'azienda sanitaria locale di riferimento le persone sono sottoposte all'isolamento fiduciario presso la propria abitazione o dimora.

- *Il decreto-legge 7 ottobre 2020, n. 125 recante «Misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 e per la continuità operativa del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020» dispone, nelle more dell'adozione del nuovo provvedimento, e comunque non oltre il 15 ottobre 2020, l'ultrattività del DPCM 7 settembre 2020 con conseguente applicazione delle norme anticontagio ivi previste.*

Il provvedimento del Governo prevede l'obbligo di avere sempre con sé dispositivi di protezione delle vie respiratorie, con possibilità di prevederne l'obbligatorietà dell'utilizzo nei luoghi al chiuso diversi dalle abitazioni private e in tutti i luoghi all'aperto a eccezione dei casi in cui, per le caratteristiche dei luoghi o per le circostanze di fatto, sia garantita in modo continuativo la condizione di isolamento rispetto a persone non conviventi, e comunque con salvezza dei protocolli e delle linee guida anti-contagio previsti per le attività economiche, produttive, amministrative e sociali, nonché delle linee guida per il consumo di cibi e bevande, restando esclusi da detti obblighi:

- 1) i soggetti che stanno svolgendo attività sportiva;

2) i bambini di età inferiore ai sei anni;

3) i soggetti con patologie o disabilità incompatibili con l'uso della mascherina, nonché coloro che per interagire con i predetti versino nella stessa incompatibilità. In pari data, con Delibera del Consiglio dei Ministri 7 ottobre 2020 è stato prorogato lo stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili sino al 31 gennaio prossimo.

- Il DPCM 13 ottobre 2020, a partire dal 14 ottobre 2020, con efficacia fino al 13 novembre 2020, ribadendo quanto già inserito nel d.l. 125/2020 e fatte salve le eccezioni ivi previste, sancisce l'obbligo di utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie anche all'aperto, in aggiunta alle altre misure di protezione finalizzate alla riduzione del contagio ovvero il distanziamento fisico.

In relazione alle misure di contenimento del contagio per lo svolgimento in sicurezza delle attività produttive industriali e commerciali, viene richiamato il rispetto per il trasporto pubblico di linea, incluso quello aereo, del «*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 14, nonché delle «*Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico*», di cui all'allegato 15, i quali non presentano modifiche rispetto alle precedenti versioni (art. 9).

In particolare, tra gli adempimenti previsti da tali protocolli, si rammenta:

- l'obbligo di osservare la distanza di almeno un metro e di utilizzo dei dispositivi di protezione individuale;
- la sanificazione e l'igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro appropriata e frequente, con installazione di dispenser di idroalcolica ad uso dei passeggeri;
- la chiara e semplice comunicazione negli aeroporti, mediante pannelli ad informazione mobile, delle necessarie regole comportamentali da osservare nell'utilizzo dei mezzi di trasporto;
- l'adozione di interventi gestionali, ove necessari, di regolamentazione degli accessi agli aeroporti, ai porti al fine di evitare affollamenti e ogni possibile occasione di contatto,

prevedendo, ove possibile, una netta separazione delle porte di entrata e di uscita, in modo da evitare l'incontro di flussi di utenti e garantendo il rispetto della distanza interpersonale minima di un metro.

- l'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), derogabile a bordo degli aeromobili nel rispetto delle consuete condizioni elencate.
- l'utilizzo, nelle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri, ove possibile, del finger in via prioritaria e in caso di trasporto tramite navetta bus, evitando l'affollamento, con la previsione di una riduzione del 50% della capienza massima prevista per gli automezzi e una durata della corsa comunque inferiore ai 15 minuti, garantendo il più possibile l'areazione naturale del mezzo.
- l'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 all'ingresso dei filtri di sicurezza o al terminal d'imbarco, per le partenze, ed alla discesa dall'aereo per gli arrivi in tutti gli aeroporti.
- il divieto di utilizzo del trasporto pubblico con sintomi di infezioni respiratorie acute (febbre, tosse, raffreddore).
- l'incentivo all'acquisto dei biglietti in formato elettronico, on line o tramite app.
- l'igienizzazione frequente, nel corso del viaggio, delle mani evitando il contatto con il viso.
- l'utilizzo dell'App IMMUNI ai fini del controllo della diffusione del virus.

Restano fermi i divieti e le limitazioni agli spostamenti da e per l'estero stabiliti all'art. 4, gli obblighi di dichiarazione in occasione dell'ingresso nel territorio nazionale dall'estero, nonché le misure della sorveglianza sanitaria, isolamento fiduciario e gli obblighi di sottoporsi a test molecolare o antigenico a seguito dell'ingresso nel territorio nazionale dall'estero, nei termini e modalità prescritte.

- Il DPCM 18 ottobre 2020 *Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 maggio 2020, n. 35, recante «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n.*

74, recante «*Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19*», a partire dal 19 ottobre 2020, con efficacia fino al 13 novembre 2020, fatte salve le eccezioni ivi previste, apporta una serie di modificazioni al precedente provvedimento.

Oltre ad introdurre nuovi limiti per bar e ristoranti, palestre e piscine, lo stop agli sport di squadra dilettantistici, ingressi posticipati e turni pomeridiani per gli alunni delle scuole superiori, nonché la possibilità di coprifuoco locali dando il potere ai sindaci di chiudere strade o piazze dove si verificano assembramenti, tra le altre misure, di particolare rilievo, per il settore del trasporto aereo, c'è la previsione secondo cui nell'ambito delle pubbliche amministrazioni le riunioni devono in modalità a distanza, salvo la sussistenza di motivate ragioni e, al contempo, si raccomanda fortemente che anche le riunioni tra privati si svolgano in modalità a distanza (art. 1 co. 5).

- Il DPCM 24 ottobre 2020 *Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 maggio 2020, n. 35, recante «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, recante «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», si applica dalla data del 26 ottobre 2020, in sostituzione del DPCM 13 ottobre 2020, come modificato ed integrato dal DPCM 18 ottobre 2020, ed è efficace fino al 24 novembre 2020.*

Il provvedimento nel lasciare inalterati l'obbligo sull'intero territorio nazionale di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie nei luoghi al chiuso diversi dalle abitazioni private e in tutti i luoghi all'aperto ad eccezione dei casi in cui sia garantita in modo continuativo la condizione di isolamento rispetto a persone non conviventi, raccomandandone l'uso anche all'interno delle abitazioni private in presenza di persone non conviventi, nonché di mantenere una distanza di sicurezza interpersonale di almeno un metro, fatte salve le eccezioni ivi previste e validate, introduce un regime di semi-lockdown nel Paese.

Inoltre, l'art. 1, comma 4, anche per il settore del trasporto aereo, raccomanda fortemente “*a tutte le persone fisiche di non spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, salvo che per esigenze lavorative, di studio, per motivi di salute, per situazioni di necessita' o per*

svolgere attività o usufruire di servizi non sospesi”; il comma 9, lett. ii) prevede che *”il Presidente della Regione dispone la programmazione del servizio erogato dalle aziende del trasporto pubblico locale, anche non di linea, finalizzata alla riduzione e alla soppressione dei servizi in relazione agli interventi sanitari necessari per contenere l'emergenza COVID-19 sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali, la cui erogazione deve, comunque, essere modulata in modo tale da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti. Per le medesime finalità il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro della salute, può disporre, al fine di contenere l'emergenza sanitaria da COVID-19, riduzioni, sospensioni o limitazioni nei servizi di trasporto, anche internazionale, automobilistico, ferroviario, aereo, marittimo e nelle acque interne, anche imponendo specifici obblighi agli utenti, agli equipaggi, nonché ai vettori ed agli armatori”.*

Infine, il provvedimento ribadisce 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 nel rispetto del Protocollo e delle Linee Guida soprarichiamati (All. n. 14 e n. 15).

* * *

Nell’ambito delle misure adottate al fine di limitare il contagio, preme segnalare che le specifiche restrizioni relative all’attività dei servizi di ristorazione (fra cui bar, pub, ristoranti, gelaterie, pasticcerie) consentite dall’art. 1, comma 6, lett. ee) del DPCM 13 ottobre sino alle ore 24.00 con consumo al tavolo e sino alle ore 21.00 in assenza di consumo al tavolo, non trova applicazione, per espressa previsione agli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande siti negli aeroporti, i quali *restano comunque aperti purchè sia osservato l’obbligo di assicurare in ogni caso il rispetto della distanza interpersonale di almeno un metro* (art. 1, comma 6, lettera ff).

Il DPCM 18 ottobre, nel modificare le disposizioni ora richiamate, prevede che l’attività dei servizi di ristorazione (fra cui bar, pub, ristoranti, gelaterie, pasticcerie) sono consentite dalle ore 5,00 sino alle ore 24,00 con consumo al tavolo, e con un massimo di sei persone per tavolo, e sino alle ore 18,00 in assenza di consumo al tavolo, lasciando ferma l’apertura dei predetti esercizi presso gli aeroporti nel rispetto della predetta regola di distanziamento (art. 1, comma 8, lettera ee).

Infine, il DPCM 24 ottobre 2020, interviene nuovamente sul medesimo aspetto, prevedendo che l'attività dei servizi di ristorazione (fra cui bar, pub, ristoranti, gelaterie, pasticcerie) sono consentite dalle ore 5.00 fino alle 18.00; il consumo al tavolo è consentito per un massimo di quattro persone per tavolo, salvo che siano tutti conviventi; dopo le ore 18,00 è vietato il consumo di cibi e bevande nei luoghi pubblici e aperti al pubblico e, al contempo, confermando l'apertura negli aeroporti nel rispetto del distanziamento (art. 1, comma 9, lettere ee) e ff).

Tali previsioni confermano, dunque, che la “*barriera sanitaria*” predisposta per il periodo emergenziale in ambito aeroportuale, unitamente all'adozione di misure alternative dirette ad impedire a chiunque di viaggiare in aereo in situazioni non consentite, abbia risposto efficacemente all'esigenza di superare la situazione di massima precauzione che ha determinato il totale blocco dell'attività aerea nei mesi passati.

In questa settimana, come da allegata comunicazione del 2 novembre del Presidente del Consiglio sulla situazione epidemiologica e sulle eventuali ulteriori misure per fronteggiare l'emergenza da Covid-19, a fronte di una costante evoluzione, anche molto repentina, verranno adottati ulteriori provvedimenti per il contenimento del contagio, per evitare che le strutture sanitarie non abbiano più la capacità di rispondere adeguatamente alla pressione delle esigenze di ricovero determinata dalla seconda ondata del contagio covid-19.

Per tal motivo, si è inteso di procedere con restrizioni e allentamenti in base alla soglia di criticità, evitando di riproporre un regime indistinto e indifferenziato su tutto il territorio nazionale, sulla base del un piano operativo elaborato ad *hoc* che consente di intervenire in modo più mirato, di restringere e allentare le misure su base territoriale in ragione delle variazioni della soglia di criticità.

A tal fine, in coerenza con quanto prevede tale piano, il prossimo DPCM dovrebbe individuare tre aree, corrispondenti ad altrettanti scenari di rischio, per ciascuno dei quali sono previste misure via via più restrittive.

L'inserimento di una Regione all'interno di una delle tre aree, con la conseguente, automatica applicazione delle misure previste per quella specifica fascia, avverrà con ordinanza del ministro della Salute e dipenderà esclusivamente e oggettivamente dal coefficiente di rischio raggiunto dalla Regione, all'esito della combinazione dei diversi parametri quale certificato dal report ufficiale dell'ISS che viene diffuso periodicamente.

Sempre con ordinanza del ministro della Salute sarà possibile poi uscire da un'area di rischio

ed entrare in un'altra, qualora, la Regione registri coefficienti compatibili con il passaggio di fascia.

Il Centro Studi seguirà l'evoluzione della normativa emergenziale, dando costanti aggiornamenti sulle misure che interesseranno principalmente il settore del trasporto aereo.

Di seguito il testo dei provvedimenti:

[DPCM 13 ottobre 2020.pdf](#)

[DPCM 18 ottobre 2020.pdf](#)

[DPCM 24 ottobre 2020.pdf](#)

[Comunicazioni Camere 2 novembre 2020.pdf](#)

2) L'ENAC, con idoneo avviso, ha reso noto che nella giornata del 29 ottobre 2020 il sindacato UNADIS, Unione Nazionale dei Dirigenti dello Stato, ha proclamato uno stato di agitazione di 4 ore, dalle 10:00 alle 14:00, per i dirigenti dell'Ente aderenti alla sigla sindacale.

L'ENAC, nel rispetto delle modalità prescritte dalla legge in materia, ha dato notizia dello stato di agitazione dei dirigenti dell'Ente proclamata per il 29 ottobre p.v., invitando i vettori a trasmettere, secondo le consuete procedure e tempistiche, l'elenco dei voli che intendono operare, per poter procedere, entro 6 giorni dalla data prevista per lo sciopero, alla pubblicazione della lista dei voli da garantire, così da consentire ai passeggeri la verifica dell'effettiva operatività dei voli.

L'avviso appare in linea con la previsione di cui all'articolo 2, comma 6, della legge 146 del 1990 che disciplina il diritto allo sciopero nei servizi pubblici essenziali, per cui si richiede un'adeguata informativa all'utenza, su richiesta dell'Ufficio Relazioni Sindacali (Servizio per i procedimenti negoziali per la rappresentatività e gli scioperi) della Funzione Pubblica.

Il presupposto del blocco della mobilità si rinviene nel carattere essenziale di tali servizi che, come tali, sono ritenuti sensibili e, quindi, da presidiare.

Nel settore aeroportuale, nell'ambito dell'erogazione di servizi funzionalmente connessi alle attività di aviazione civile e di navigazione aerea, sono da considerarsi prestazioni indispensabili quelle inerenti a:

- i servizi di sicurezza aeroportuale (antincendi aeroportuale; servizi medici e veterinari; controllo degli accessi al varco);
- i servizi aeroportuali (servizi relativi al flusso (arrivi e partenze) degli aeromobili; servizi relativi al flusso di passeggeri e bagagli);
- i servizi aeroportuali accessori (pulizie aerostazione e toilettes; bar e ristoranti);
- il servizio di trasporto passeggeri (Piloti, Assistenti di volo, Tecnici di volo, Personale di terra, Personale tecnico addetto alle manutenzioni dipendenti dai Vettori aerei);
- il servizio di assistenza al volo;
- i servizi strumentali alla navigazione aerea (conduzione dei sistemi di assistenza al volo; meteorologia aeroportuale; servizio informazioni aeronautiche);
- i servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea.

In tale contesto, le amministrazioni e le imprese, nonché i relativi dipendenti individualmente e collettivamente, devono garantire, anche in caso di sciopero, le capacità sistemiche necessarie a consentire il regolare svolgimento delle operazioni di volo, indispensabili per le necessità vitali del Paese, per il rispetto degli obblighi internazionali assunti dall'Italia e per la mobilità di navigazione aerea.

Al riguardo, pare utile ricordare che, in passato, lo sciopero del personale di Civilavia era interdittivo del traffico aereo e, ad esso, conseguiva il blocco dei voli.

Da segnalare che, in materia, nell'aprile 2002 è intervenuta la Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, la quale, su quesito proposto da ENAC oltre che dalle organizzazioni sindacali, ha rilasciato un parere in ordine all'applicazione al personale ENAC addetto alle sedi aeroportuali della Regolamentazione provvisoria per il settore del trasporto aereo (Del. n. 01/92).

In particolare, nella seduta del 4.4.2002, la Commissione, nel formulare la nota di chiarimenti circa la corretta interpretazione del secondo comma dell'art. 24¹ della Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili nel settore del trasporto aereo, ha inteso precisare il significato da attribuire all'espressione "*direzioni aeroportuali*" utilizzata nel testo di quel comma (Deliberazione 02/56 Richiesta parere su sciopero personale aeroportuale).

¹ Il comma II della disposizione citata prevede che: "*Nelle ore al di fuori delle fasce orarie 7-10 /18-21, le direzioni aeroportuali sono tenute ad autorizzare il 20% dei voli schedati negli orari pubblicati, individuati con le modalità determinate dalla Direzione centrale dell'ENAC*".

A tale scopo, la Commissione ha chiarito che *“viste le attribuzioni di natura operativa e di polizia che il Codice della Navigazione riserva al direttore di aeroporto, l’espressione “direzione aeroportuale” deve intendersi come sinonima di “direttori di aeroporto” o, al massimo ricomprendere, ove effettivamente sia presente, anche il vice-direttore di aeroporto”*.

Il significato attribuito dalla Commissione alla espressione “direzioni aeroportuali” – comprensive di tutto il personale addetto a tali direzioni, in quanto eroga servizi aeroportuali relativi al flusso degli aeromobili, dei passeggeri e dei bagagli – nel contesto dell’art. 24 comma 2 della Regolamentazione Provvisoria si riferisce esclusivamente ai servizi da garantire in occasione di sciopero, dove è necessario distinguere tra il personale addetto alle sedi aeroportuali dell’ENAC e il direttore (o anche il vice-direttore) di aeroporto, in ragione, nel secondo caso, delle funzioni a questi espressamente attribuite dal Cod. Nav.

La *ratio* che ha ispirato la formulazione della norma è quella di evitare che lo sciopero di addetti a servizi aeroportuali strumentali debba necessariamente comportare la limitazione dei voli, da considerarsi inevitabile solo se a scioperare è chi ha la diretta responsabilità in materia.

Da ciò deriva che solo lo sciopero al quale aderisce il direttore di aeroporto, quale soggetto responsabile delle decisioni relative alla operatività dell’aeroporto, in virtù dei poteri di polizia ad esso spettanti -come chiarito dalla richiamata nota della Commissione- può determinare il blocco dei voli, costringendo l’ENAC a pubblicare un avviso precedente al fine di informare della ridotta operatività dei voli in conseguenza dello sciopero.

Per tal ragione, in caso di proclamazione di agitazione che comporti modifiche alla normale programmazione dei voli, le pubbliche amministrazioni e le imprese che assicurano il servizio curano la tempestiva e corretta informazione degli utenti in ordine alle prestazioni garantite e alle modalità di ripresa del servizio, dando precisa notizia sui propri siti web e sui mezzi di comunicazione di massa degli scioperi in calendario e avvertendo delle difficoltà che, secondo le loro stime, dovranno essere affrontate dai passeggeri.

Di seguito il testo della deliberazione della Commissione di Garanzia:

[Deliberazione Commissione Garanzia.pdf](#)

3) La disposizione che attribuisce alla Newco Alitalia la possibilità di avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura di Stato crea una serie di perplessità, potendo parlarsi al riguardo di ipotesi di aiuto di Stato improprio.

L'art. 202 del D.L. 34/2020 convertito in legge con modificazioni dalla l. n. 77/2020 ha introdotto delle modifiche al testo dell'art. 79 del d.l. n. 18/2020 convertito in legge con modificazioni dalla l. n. 27/2020 art. 79 che, al c. 3, autorizzava la costituzione di una nuova società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica, in considerazione della situazione determinata sulle attività di Alitalia – Società Aerea Italiana s.p.a. e di Alitalia Cityliner s.p.a. entrambe in amministrazione straordinaria.

La predetta disposizione, nell'apportare modifiche all'art. 79, al c. 5 *bis* prevede che: *“La società di cui al comma 3 può avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 43 del testo unico delle leggi e delle norme giuridiche sulla rappresentanza e difesa in giudizio dello Stato e sull'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato, di cui al regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611, e successive modificazioni”*.

Al riguardo deve segnalarsi che la Corte di Cassazione (cfr., *ex multis*, ordinanza 19 ottobre 2020, n.22675) *il cd. patrocinio autorizzato dell'Avvocatura dello Stato, previsto dall'art. 43 R.D. 30 ottobre 1933, n. 1611, in favore di amministrazioni pubbliche non statali ed enti sovvenzionati, sottoposti a tutela od anche a sola vigilanza dello Stato, sempre che sia autorizzata da disposizione di legge, di regolamento, è una difesa, come testualmente precisa l'art. 43 cit. “organica ed esclusiva”*.

In altri termini, l'amministrazione non statale è tenuta in via generale ed ordinaria ad avvalersi dell'Avvocatura dello Stato e l'Avvocatura dello Stato è chiamata, simmetricamente, a dare il proprio patrocinio.

Nell'ipotesi di autorizzazione, l'assunzione della rappresentanza e difesa in giudizio da parte dell'Avvocatura dello Stato assume connotazioni analoghe a quella prevista per le amministrazioni statali. In tal caso, l'Avvocatura dello Stato difende in giudizio e rende i pareri richiesti all'ente; inoltre, in giudizio non occorre esibire il mandato né la delibera di incarico, bastando solo che consti la qualità di avvocato dello Stato e non si applica il

restante speciale regime processuale relativo al patrocinio istituzionale (fondamentalmente le regole sul foro erariale, sulla notificazione degli atti processuali all'Avvocatura dello Stato, sulla necessità della autorizzazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri per la costituzione di parte civile nel processo penale e sulle norme tributarie di favore).

In tema di rappresentanza e difesa facoltativa degli enti pubblici da parte dell'Avvocatura dello Stato, non è necessario che, in ordine ai singoli giudizi, l'ente rilasci uno specifico mandato all'Avvocatura medesima, né che questa produca il provvedimento del competente organo dell'ente recante l'autorizzazione del legale rappresentante ad agire od a resistere in causa, escludendo gli artt. 1 e 45 r.d. n. 1611 del 1933 che l'Avvocatura necessiti di alcuna forma di mandato.

Orbene, la norma che prevede per AZ il patrocinio facoltativo dell'Avvocatura di Stato determina una serie di perplessità, poiché, da un lato, potrebbe dar luogo ad un'ipotesi di aiuto di Stato indiretto/improprio, anche alla luce della gratuità della difesa erariale; dall'altro, implica inevitabilmente il sorgere di conflitti sia con lo Stato che con altri Enti, quali, ad esempio l'Enac, che si avvalgono della medesima difesa.

Alle predette criticità, deve aggiungersi, altresì, che l'Avvocatura appare strutturalmente inadeguata all'assunzione della difesa della compagnia ove si consideri l'enorme mole di controversie (si pensi solo al contenzioso relativo alla tutela dei diritti dei passeggeri) che andrebbe a riversarsi sull'Ufficio, paralizzandolo, per cui sarebbe opportuno procedere alla stipula di una Convenzione tra l'Avvocatura dello Stato e la nuova AZ finalizzata ad affidare il contenzioso, almeno in parte, ad una difesa esterna.

4) L'Antitrust ha deciso di non adottare alcuna misura cautelare a conclusione dei quattro sub-procedimenti aperti nei confronti delle compagnie (Ryanair, EasyJet, Vueling e Blue Panorama) che avevano negato ai passeggeri la scelta tra voucher e rimborso, atteso che le medesime compagnie offrono, ora, anche il rimborso dei biglietti in caso di cancellazione dei voli, tuttavia, al contempo, proseguono i procedimenti principali per accertare eventuali pratiche commerciali scorrette.

I procedimenti erano stati avviati a fine settembre per sospendere la vendita di biglietti per

voli poi cancellati unilateralmente, motivata con il Covid, offrendo in cambio ai consumatori soltanto i voucher.

La cancellazione era motivata con la diffusione del contagio da Covid-19, sebbene i servizi si riferissero a un periodo e a destinazioni senza i limiti di circolazione stabiliti dai provvedimenti governativi. Il tutto, peraltro, senza fornire assistenza e adeguata informazione.

Vueling, EasyJet, Blue Panorama e Ryanair, a seguito dell'intervento dell'Autorità, hanno apportato modifiche alle comunicazioni inviate e alle procedure di assistenza e di rimborso in caso di cancellazione o di riprogrammazione dei voli.

In particolare, le compagnie hanno limitato l'utilizzo della causale per la pandemia Covid ai soli casi in cui non è stato oggettivamente possibile operare il volo a causa di restrizioni ai trasferimenti di persone.

Inoltre, i vettori hanno previsto la possibilità di richiedere il rimborso pecuniario con tempi certi e attraverso procedure automatizzate, lasciando l'eventuale scelta di richiedere il voucher solo al consumatore. Al contempo, le compagnie hanno rafforzato le misure di assistenza ai consumatori predisponendo strumenti di contatto gratuiti e attraverso un significativo incremento degli addetti ai call center.

In tale contesto, occorre segnalare che i provvedimenti dell'AGCM appaiono superati dalla posizione che, proprio in questi giorni, l'UE ha assunto in materia.

Difatti, la Commissione europea, che nel luglio u.s. aveva aperto due procedure di infrazione nei confronti dell'Italia per aver consentito con la normativa emergenziale, in violazione del Reg. UE n. 261/04, a compagnie aeree, tour operator ed hotel di emettere voucher come unica forma di risarcimento, anziché un rimborso in contanti per viaggi e vacanze cancellati a seguito dell'emergenza Covid-19, ha optato per l'archiviazione sulla scorta delle argomentazioni fornite dal Governo.

In particolare, ai rilievi di Bruxelles, i tecnici dei ministeri e della struttura di missione per le procedure di infrazione, hanno replicato che l'intervento normativo contestato era necessario al fine di limitare l'impatto della grave crisi di liquidità degli operatori turistici provocata dalle restrizioni imposte agli spostamenti delle persone per contenere i contagi.

Gli esponenti governativi hanno, altresì, rilevato che con la nuova previsione contenuta nel decreto rilancio è stata estesa la durata dei voucher a 18 mesi, con obbligo di rimborso in

contanti nel caso di mancato utilizzo del buono alla scadenza in capo alle imprese turistiche, nonché comunicato la cessazione di fatto degli effetti della normativa emergenziale a partire dal 1 agosto, ottenendo così l'archiviazione delle sopraindicate procedure.

In definitiva, le richiamate Autorità pervengono a conclusioni diametralmente opposte e ciò con probabili ricadute negative sul contenzioso in corso in materia, aprendo, di fatto, la strada a decisioni contrastanti da parte della giurisprudenza di merito, in relazione ai voli successivi al primo agosto, e a scenari che potrebbero ricadere in danno dei passeggeri, già penalizzati dall'aver versato un corrispettivo mai restituito, a fronte di una prestazione non eseguita.

Di seguito il testo dei provvedimenti:

[PS11822_non+adozione+Vueling.pdf](#)

[PS11830_non+adozione+EasyJet.pdf](#)

[PS11843_non+adozione+Blue+Panorama.pdf](#)

[PS11865_non+adozione+Ryanair.pdf](#)

- 5) Durante l'ultimo Consiglio di Amministrazione del 21 ottobre u.s. è stato approvato il *“Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli spaziorporti”* con il quale l'aeroporto di Taranto Grottaglie diventerà il primo spaziorporto nazionale, a conferma della vocazione aerospaziale della Puglia.**

L'aeroporto Marcello Arlotta di Grottaglie, di cui si era sottolineata l'enorme potenzialità nell'ultima pubblicazione del Centro Studi *“Port Authority privatizzazione ed integrazione infrastrutturale”*, è chiuso ai voli civili da una quindicina d'anni, ma è attualmente utilizzato come scalo cargo, gestito da Aeroporti di Puglia, con Enav in qualità di gestore del traffico aereo.

È stato individuato ormai tre anni fa quale sito idoneo a ospitare lo “spaziorporto italiano”, dopo un lungo processo di selezione che ha coinvolto molteplici istituzioni, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'Enac, dall'Agenzia spaziale italiana (ASI) alla Difesa. A maggio 2018, il MIT ha incaricato l'Enac di attuare *“tutte le azioni necessarie*

per realizzare e attivare la struttura entro il 2020”.

Si tratta di un evento di grande rilevanza in quanto l'Italia è il primo Paese europeo a dotarsi di un regolamento per realizzare e gestire uno “spazioporto.

È un passo fondamentale per avviare questo importante e strategico nuovo segmento dell'aviazione civile che consentirà nel prossimo futuro di effettuare voli suborbitali commerciali dal nostro Paese.

Con l'adozione del Regolamento si potrà, quindi, dare inizio al processo che consentirà di utilizzare lo scalo di Taranto Grottaglie anche come spazioporto nazionale, secondo quanto prescritto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con decreto n. 250 del 2019, e arricchire l'offerta infrastrutturale nazionale nell'ottica di una strategia di sviluppo dell'intero sistema dell'aviazione.

Il Regolamento rientra nella più ampia regolazione delle attività commerciali suborbitali, che include, tra l'altro, le operazioni di volo e i servizi di navigazione aerea, ed è essenziale per consentire al Paese di realizzare un accesso autonomo allo spazio, in attuazione delle strategie governative in materia di space economy.

La regolazione delle attività commerciali stratosferiche e suborbitali è assolta dall'ENAC sulla base delle proprie competenze e degli orientamenti previsti dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con il decreto n. 354 del 2017.

Il Regolamento, sviluppato con il contributo dei più importanti soggetti pubblici e privati, ha ricevuto un notevole consenso in fase di consultazione pubblica e contiene molte innovazioni regolamentari, con particolare attenzione alla sicurezza delle operazioni e alla tutela del territorio.

Centro Studi Demetra