

NOTA INFORMATIVA N. 10/2020

– Sommario –

- 1) *Consiglio di Stato, IV Sezione, sentenza n. 6862/2020 – Ampliamento Aeroporto di Salerno*
- 2) *TAR Milano, III Sezione, sentenza n. 1578/2020 – Contratto di programma in deroga e diritti aeroportuali*
- 3) *Voucher/rimborso Cancellazione voli Covid-19*
- 4) *Prossimi eventi Demetra in programma*

* * * * *

1) La quarta sezione del Consiglio di Stato, con la sentenza n. 6862/2020, ha riformato la sentenza del Tar del 24 febbraio 2020 che si era espressa in senso contrario alla compatibilità ambientale ed urbanistica dell'aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi", affermando la piena legittimità da parte di Gesac ad eseguire i lavori previsti dal Master Plan per il potenziamento dello scalo.

La IV Sezione del Consiglio di Stato, con la decisione n. 6862/202, ha dato il via libera all'ampliamento dell'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi, consentendo di avviare un importante piano d'investimenti per 250 milioni di euro, frutto di una sinergica e virtuosa collaborazione fra investitori pubblici (Stato e Regione Campania) e privati (F2i SGR e 2iAeroporti spa), in un momento particolarmente drammatico per l'economia nazionale e, in particolare, per il Mezzogiorno.

Infatti, i giudici di Palazzo Spada hanno accolto il ricorso di Gesac e riformato la statuizione del Tar Salerno che, con sentenza n. 259/2020, aveva bocciato il progetto di costruzione del sistema aeroportuale campano, nonostante i pareri ministeriali favorevoli, annullando sia il decreto del Ministero dell'Ambiente «*dichiarativo della compatibilità ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Salerno*» che il decreto del Mit con il quale è stato «*approvato il Master plan*».

Invero, il TAR aveva accolto le rimostranze dei ricorrenti, cittadini residenti nell'area dell'aeroporto di Salerno, bocciando la compatibilità ambientale ed urbanistica dell'infrastruttura.

La questione - già affrontata anche in riferimento alla pronuncia del TAR Toscana che si era espresso in senso contrario all'ampliamento dell'aeroporto di Peretola, poi confermata dal Consiglio di Stato (cfr. nota informativa n. 2/2020) - ove vengono in rilievo, da un lato, gli interessi dei cittadini che invocano l'abbandono di un progetto ritenuto incompatibile con il territorio, dall'altro, l'esigenza di sviluppo compatibile delle infrastrutture con importanti ricadute sul territorio nell'ottica di una mobilità sostenibile, era stata risolta nel senso della prevalenza dei primi sui secondi.

In particolare, vizi procedurali e ragioni ambientali erano posti alla base dell'accoglimento del ricorso presentato dai cittadini contro ENAC, Ministeri dell'Ambiente, della Cultura e delle infrastrutture, Regione Campania per bloccare il progetto di potenziamento dell'aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi.

I giudici di Palazzo Spada, invece, hanno ritenuto meritevoli di accoglimento le doglianze sollevate dai legali di Gesac, secondo cui la sentenza del Tar Salerno era *«affetta da evidenti vizi di erronea valutazione e interpretazione dei fatti e delle norme, nonché di illogicità e contraddittorietà dell'iter argomentativo seguito»*.

Sui punti salienti della controversia, ossia la valutazione d'impatto ambientale e il masterplan, il Consiglio di Stato ha ritenuto che *«sul piano logico – sistematico, il primo giudice è partito dall'assunto che la sopravvenuta disciplina a carattere generale in materia di Via abbia inciso anche sulla disciplina del settore aeroportuale e che abbia comportato la necessità di disapplicare, in virtù del criterio gerarchico, le fonti secondarie che regolano la materia»*. *«Come già evidenziato, però – puntualizzano i giudici di Palazzo Spada – di fatto tale ragionamento si traduce in una abrogazione implicita dalla stessa fonte primaria in materia di approvazione del Masterplan aeroportuale»*.

E, dunque, *«nel caso in esame la “specialità” della legislazione aeroportuale per quanto concerne la valutazione di impatto ambientale emerge dalla stessa fonte che, ab origine, ha disciplinato la Via da effettuare sugli aeroporti»*.

Perciò, secondo il Consiglio di Stato *«deve pertanto convenirsi con le parti appellanti che, alla luce della funzione svolta dalla Via in ambito aeroportuale, il livello progettuale*

preteso dal Tar, in accoglimento della prospettazione dei ricorrenti, appare non soltanto sproporzionato, ma anche incompatibile con la stessa finalità di sottoporre a Via in modo anticipato e preventivo interventi complessi, evitando nel contempo gli esborsi connessi all'approfondimento progettuale di opere che, tenuto conto dell'orizzonte temporale del Piano, potrebbero non essere mai realizzate o, comunque, potrebbero essere significativamente modificate, in relazione alla domanda di crescita e di trasformazione delle infrastrutture e di aggiornamento di servizi».

La sentenza sottolinea la valenza strategica dell'aeroporto di Salerno, complementare a quello di Capodichino e funzionale ad una crescita bilanciata e sostenibile del traffico aereo, con importanti ricadute di carattere occupazionale sul territorio, per le attività turistiche, per le produzioni e per lo sviluppo dell'intera Campania, a conferma del ruolo nevralgico del settore per l'economia regionale.

Va detto che l'ingente piano d'investimenti mira al potenziamento della pista di volo e piazzole di sosta aeromobili, nonché alla realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale e commerciale per accogliere passeggeri e compagnie aeree alla ripresa del settore.

L'attesa decisione conferma la validità del procedimento amministrativo dal punto di vista ambientale, logistico ed economico, consentendo il completamento dell'opera strategica che, integrata nel sistema aeroportuale campano realizzato dalla Regione, rappresenterà uno dei volani della ripresa economica del Mezzogiorno, con importanti ricadute anche nel comparto turistico.

Di seguito il testo della sentenza:

[Consiglio di Stato, sentenza n. 6862-20.pdf](#)

- 2) Il TAR Milano, con sentenza n. 1578/2020, ha rigettato il ricorso proposto dal vettore ricorrente nei confronti della società di gestione e delle Amministrazioni resistenti, diretto all'annullamento del documento tecnico di regolazione tariffaria dell'ENAC, del contratto di programma SEA-ENAC, dell'atto aggiuntivo al contratto di programma e del decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri di approvazione del contratto di programma, nonché di tutti gli atti connessi.**

La pronuncia in commento si inserisce nell'ambito del complesso sistema dei diritti aeroportuali e dei sistemi di tariffazione oggetto di contratti di programma tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuale.

Al riguardo appare utile sottolineare che, in materia, la Direttiva comunitaria 2009/12/CE, recepita in Italia con d.l. 24 gennaio 2012, ha dettato i principi per definire il sistema tariffario e l'ammontare dei diritti aeroportuali, nonché le procedure di determinazione e/o approvazione degli stessi definiti quali "prelievi" che il gestore aeroportuale effettua a carico degli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti in esclusiva dal gestore, distinti dalle entrate derivanti dalle attività commerciali degli aeroporti.

Il 2° "considerando" della Direttiva individua *"la possibilità per gli Stati membri di determinare se ed in quale misura, si può tener conto, nel fissare i diritti aeroportuali, delle entrate derivanti dalle attività commerciali di un aeroporto"*.

A livello interno, poi, l'art. 17, co. 34-bis del D.L. 1 luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla L. 3 agosto 2009, n. 102, ha previsto che: *"Al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali nazionali e comunque con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui, nonché quelli aventi strutture con sedimi in regioni diverse, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è autorizzato a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. In tali casi il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla stipula del contratto di programma, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e può graduare le modifiche tariffarie, prorogando il rapporto in essere, per gli anni necessari ad un riequilibrio del piano economico-finanziario della società di gestione"*.

In altri termini, tale misura di politica infrastrutturale, adottata dall'Italia al fine di assicurare l'adeguamento ai migliori standard internazionali dei principali scali aeroportuali italiani, autorizza l'ENAC a stipulare contratti di programma in "deroga" alla normativa vigente, ed

è finalizzata a consentire il reperimento e l'adeguata remunerazione dei capitali privati necessari per garantire lo sviluppo dei principali scali nazionali.

In tale contesto, all'ENAC è stato attribuito il potere di definire sistemi di tariffazione pluriennale con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto e di stipulare, con i gestori dei principali sistemi aeroportuali nazionali, il contratto di programma, tenendo conto delle specifiche esigenze connesse alla gestione di aeroporti di rilevanza strategica per il Paese

Per completezza, va detto che con l'art. 37, comma 1, del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, in legge 22 dicembre 2011, n. 214 stata istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti, cui spetta il potere di approvare il modello tariffario che il gestore dell'aeroporto è tenuto a sottoporle, tra quelli predisposti dalla stessa sulla base dei dati di traffico, all'esito della verifica circa la corretta applicazione del modello e la coerenza del livello dei diritti aeroportuali con gli obblighi di concessione.

A tal riguardo, va chiarito che, all'esito di una complessa vicenda di carattere comunitario, oggetto di varie informative, con legge 3 maggio 2019, n. 37 anche la competenza dei contratti di programma in deroga è stata trasferita ad ART. Il contenzioso in commento, invece, si riferisce ad un periodo precedente in relazione al quale la stipula dei contratti di programma in deroga era di esclusiva competenza dall'ENAC.

Invero, il legislatore nazionale, con una norma di salvaguardia, ha sancito l'applicazione della normativa previgente fino alla conclusione delle procedure avviate per la stipula dei contratti di programma tra ENAC e i gestori degli aeroporti di Roma, Venezia e Milano, in corso di completamento (art. 22, comma 2, decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito in legge 4 aprile 2012, n. 35).

In tale contesto si inserisce, per l'appunto, il contratto di programma impugnato con il ricorso introduttivo con il quale è stata definita la disciplina del profilo tariffario, il Piano degli Investimenti e sono stati individuati gli obiettivi di qualità e tutela ambientale che la società di gestione aeroportuale si è impegnata ad attuare, a fronte delle entrate regolamentate previste per il primo sottoperiodo quinquennale di vigenza del contratto (2011-2015).

In relazione alle plurime censure sollevate in giudizio dalla difesa del ricorrente, il Collegio, anzitutto, osserva il difetto di argomenti volti a dimostrare come le asserite illegittimità abbiano inciso negativamente sulla posizione giuridica e sugli interessi di cui è portatore,

traducendosi in un pregiudizio concreto e attuale.

Infatti, secondo i Giudici, il processo amministrativo *ha natura soggettiva, essendo rivolto alla tutela di posizioni giuridiche individuali e non, almeno direttamente, dell'interesse pubblico*, per cui, *fatta eccezione per ipotesi specifiche in cui è ammessa l'azione popolare non è consentito adire il relativo giudice unicamente al fine di conseguire la legalità e la legittimità dell'azione amministrativa, ove ciò non si traduca anche in uno specifico beneficio in favore di chi la propone, che dallo stesso deve essere dedotto e argomentato*. Inoltre, ove fosse in contestazione la determinazione di pervenire alla sottoscrizione del contratto di programma, il Collegio si è espresso nel senso dell'inammissibilità della censura perché *si ricadrebbe in un'ipotesi di processo di natura oggettiva, volto al ripristino della legalità e si finirebbe per contestare una scelta di merito, che peraltro trova espressa copertura legislativa*.

In ordine al motivo di gravame relativo alla mancata preventiva consultazione con gli utenti dello scalo aeroportuale sulla proposta tariffaria e al ruolo di ENAC in caso di dissenso tra gestore e utenti, il Collegio afferma che esso risulta smentito dalla documentazione in atti, ove risultano numerosi tavoli di consultazione con i comitati degli utenti aeroportuali degli scali interessati e le diverse associazioni di categoria, nonché dalla normativa di riferimento che configura l'intervento dell'autorità di vigilanza non quale fase eventuale legata all'insorgenza di un contrasto tra le parti, bensì quale fase obbligatoria culminante nell'approvazione del livello dei diritti determinato dal gestore previa consultazione degli utenti.

Ancora, destituita di fondamento appare la censura relativa alla determinazione di diritti aeroportuali discriminatori a seconda della destinazione del volo, superiori nei collegamenti con Paesi esterni all'UE.

In tale caso, i giudici hanno ritenuto la differenziazione tariffaria operata nel contratto di programma impugnato conforme al quadro normativo vigente all'epoca dell'adozione del provvedimento (D.M. 14 novembre 2000) che, in materia di determinazione di diritti aeroportuali comprensivi dei diritti di approdo e decollo nonché dei diritti di imbarco passeggeri, prevedeva due livelli tariffari: una tariffa per i diritti aeroportuali da applicare ai collegamenti tra l'Italia ed un Paese della Comunità Europea e una tariffa diversa, più elevata della prima, per i collegamenti tra l'Italia ed un Paese esterno alla Comunità.

Ed invero, solo a seguito dell'avvio di una procedura di infrazione contro l'Italia da parte

della Commissione Europea (nota C(2013) 3048 del 30 maggio 2013 (procedura n. 2013/2069) il Governo italiano ha ritenuto di unificare i diritti di approdo e partenza applicati presso tutti gli aeroporti nazionali.

Con la pubblicazione di otto Decreti nella Gazzetta Ufficiale del 31 ottobre 2013 il Governo italiano ha messo fine alla procedura d'infrazione avviata dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia, che aveva ritenuto illegittima la differenziazione dei diritti di approdo e partenza applicata in Italia dal 2001 basata sull'origine/destinazione dei voli intra-UE ed extra-UE.

Le Autorità italiane hanno individuato la soluzione finalizzata a interrompere la procedura di infrazione mediante l'emanazione di 8 provvedimenti – 5 Decreti Interministeriali e 3 DPCM – che hanno modificato la legislazione previgente e le Linee Guida Applicative, nonché hanno adeguato i valori dei diritti di approdo e partenza per ciascun Gestore per il quale fosse in vigore un Contratto di Programma, sia ordinario, sia in deroga. Del pari, è rigettata la contestazione relativa ai cd. accorpamenti operati in sede di Contratto di Programma nell'ambito dell'operazione di razionalizzazione dei corrispettivi regolamentati, che, a dire della ricorrente, avrebbero determinato un incremento dei corrispettivi versati per i vettori. Tale censura, secondo i Giudici, attiene al merito della scelta dell'Amministrazione e all'esercizio di discrezionalità tecnica e, come tale, è sindacabile sotto il solo profilo della manifesta irragionevolezza, neppure prospettato dal ricorrente.

Anche la doglianza avente ad oggetto la mancata inclusione nella dinamica tariffaria del corrispettivo relativo all'affidamento a società terza dell'infrastruttura centralizzata di deposito e distribuzione del carburante in sede di contratto di programma, risulta priva di pregio, giacché tale scelta, in linea con quanto previsto dall'art. 705 Cod. Nav., *appare del tutto coerente con la situazione di fatto*. La mancata inclusione di tale aspetto, inoltre, *non è in grado di pregiudicare il vettore ricorrente, poichè tale tariffa, autonomamente determinata, è approvata annualmente da ENAC, che ne controlla la corretta applicazione*.

Infine, il Collegio ha ritenuto legittimo altresì l'aumento dei corrispettivi per gli uffici previsto nel contratto di programma rispetto a quanto precedentemente stabilito da ENAC con provvedimento 2007, giacchè *il ricorrente compara situazioni differenti, su cui, in considerazione del decorso di notevole lasso di tempo, ha inciso l'inflazione, senza fornire elementi in grado di evidenziare una sostanziale identità di circostanze*.

In particolare, l'incremento annuale della tariffa è legittimo soltanto se e nella misura in cui

il gestore attuerà il piano degli investimenti approvato con il contratto.

In definitiva, la pronuncia in esame, nel ricostruire il quadro normativo che regola la materia e soffermarsi su aspetti particolari oggetto di censura, pone fine all'annoso e delicato contenzioso, decretando la piena legittimità dei contratti di programmi in deroga, giacché ad analogo risultato si è pervenuti anche rispetto agli altri due scali interessati da analoga vicenda (Roma e Venezia, TAR Veneto, sentenza n. 383/2020), nonché la definitiva salvezza dei rapporti sorti sulla base degli atti impugnati.

Di seguito il testo della sentenza:

[TAR Lombardia, sentenza n. 1578-20.pdf](#)

3) La Commissione Europea ha optato per l'archiviazione dei procedimenti di infrazione avviati nei confronti dell'Italia, ritenendo legittima la normativa emergenziale che, nel consentire ai vettori, hotel e tour operator di assolvere all'obbligo di rimborso dei biglietti aerei cancellati a causa dell'emergenza da Covid-19 mediante il rilascio di voucher, si poneva di fatto in contrasto con l'art. 8 Reg. UE 261/2004.

La vicenda prende le mosse dall'adozione, nel marzo scorso, da parte del Governo italiano di una disciplina emergenziale (decreto Cura Italia) che, tra le altre misure, permetteva alle compagnie aeree, costrette a cancellare voli in massa per gli effetti delle restrizioni, di risarcire i viaggiatori tramite il rilascio di voucher dello stesso importo del biglietto, anziché con un rimborso entro sette giorni a norma dell'art. 8 Reg. UE 261/2004.

Nello specifico, la questione riguarda la disciplina di cui all'art. 88 del D.L. n. 18/2020, in tema di contratti di trasporto, soggiorno e di pacchetto turistico, che aveva previsto la possibilità di offrire al viaggiatore un voucher di pari valore del servizio o pacchetto turistico non usufruito a causa dell'emergenza sanitaria.

Nella prima formulazione della norma, il vettore o il fornitore del servizio o del pacchetto turistico aveva, in ogni caso, la facoltà di offrire al viaggiatore, alternativamente, il rimborso del corrispettivo versato per il servizio oppure un voucher di pari valore della validità di 12 mesi, senza che fosse necessaria l'accettazione del viaggiatore; inoltre, non era previsto alcun rimborso nel caso in cui alla scadenza del voucher il servizio turistico non fosse

comunque stato fornito.

A seguito della procedura di infrazione avviata dalla Commissione Europea contro lo Stato italiano, il Legislatore ha ritenuto opportuno modificare l'art. 88 bis.

Pertanto, la legge n. 77/2020 – che ha convertito con modificazioni il D.L. n. 34 del 19 maggio 2020 – ha introdotto l'art. 88 bis in senso più favorevole al viaggiatore rispetto alla precedente disciplina.

Infatti, aderendo alle indicazioni dell'UE, si prevede la possibilità per il vettore o fornitore del servizio turistico o del pacchetto turistico di offrire un voucher di pari importo del servizio non usufruito e si fissa, indistintamente, la durata del voucher a 18 mesi, anche ove emessi prima della data di entrata in vigore della disposizione.

Alla scadenza del voucher, se il viaggiatore non ha usufruito del servizio turistico né lo ha prenotato, ha diritto al rimborso di quanto versato, entro 14 giorni dalla scadenza. Inoltre, limitatamente ai voucher emessi in relazione ai contratti di trasporto (aereo, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestre), il rimborso può essere richiesto decorsi dodici mesi dall'emissione ed è corrisposto entro quattordici giorni dalla richiesta.

L'emissione dei voucher a seguito di recesso (del viaggiatore o del fornitore/ vettore) esercitato entro il 31 luglio 2020 non richiede alcuna forma di accettazione da parte del destinatario. Nei casi di recesso esercitato in data successiva, invece, l'offerta del voucher deve essere necessariamente accettata dal viaggiatore, altrimenti il fornitore del servizio o del pacchetto turistico deve procedere al rimborso.

Ulteriore importante novità, riguarda la costituzione nello stato di previsione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo di un fondo per l'indennizzo dei consumatori titolari di voucher emessi ai sensi dell'articolo 88 bis, non utilizzati alla scadenza di validità e non rimborsati a causa dell'insolvenza o del fallimento dell'operatore turistico o del vettore.

In conclusione, la Commissione ha ritenuto che la disciplina in esame, a seguito delle modifiche sopra illustrate, non risulta più in contrasto con la normativa europea, onde le procedure di infrazione aperte nei confronti dell'Italia non hanno più ragion d'essere, per cui ha rinunciato all'applicazione di una maxi-sanzione contro l'Italia che, però, resta sotto osservazione.

A Bruxelles, i tecnici italiani hanno spiegato che la norma era necessaria per attenuare l'impatto della grave crisi di liquidità degli operatori turistici ed hanno assicurato che con il

decreto Rilancio, la normativa in esame è stata nel frattempo corretta in maniera conforme alle indicazioni dell'UE (cfr. la Raccomandazione 2020/648 della Commissione del 13 maggio u.s. relativa ai buoni offerti a passeggeri e viaggiatori come alternativa al rimborso per pacchetti turistici e servizi di trasporto annullati nel contesto della pandemia di Covid-19).

Per completezza, va detto che, in realtà, sono scaduti, altresì, i termini di applicazione della disciplina emergenziale per le cancellazioni fino al 30 settembre 2020, per cui è la stessa normativa a prevedere, in tema rimborsi, il ritorno alle regole precedenti.

In tale contesto, occorre segnalare che dalle prime pronunce emesse in materia, emerge che i Giudici di Pace si sono espressi nel senso della condanna della compagnia aerea al rimborso del prezzo del biglietto, annullando i voucher nel frattempo emessi.

A tale conclusione perviene il Giudice di Pace capitolino che, con sentenza depositata lo scorso novembre, in applicazione del principio della prevalenza del diritto comunitario, ha ritenuto che le linee guida della Commissione Europea direttamente applicabili, di fonte superiore rispetto alla normativa interna degli Stati membri, devono prevalere sul decreto cd. *Cura Italia* che consente al vettore di liberarsi dall'obbligo di rimborso mediante il rilascio di voucher.

In tal senso, altresì, il Giudice di Pace di Foligno che, con sentenza n. 97 depositata il 12 ottobre 2020, ha accolto la domanda promossa, con diversa motivazione: in particolare, il Giudice ha applicato la previsione di cui all'art. 28 del DL n. 9/2020, nel combinato disposto con l'art. 1436 c.c., riconoscendosi, dunque, la ricorrenza della sopravvenuta impossibilità della prestazione, così come sancita in favore dei soggetti intestatari dei titoli di viaggio dalla normativa emergenziale Coronavirus.

Ancora, si segnala che anche l'Amtsgericht di Nürtingen, (in Baden-Württemberg, Germania meridionale) ha statuito, con la sentenza 10 C 1810/2020 del 25.06.2020, che il viaggiatore che vede cancellato il proprio volo a causa dei provvedimenti assunti per fronteggiare la crisi sanitaria causata dal Covid-19 ha diritto al rimborso del biglietto, oltre al pagamento degli interessi legali.

Secondo il giudice tedesco nel caso di specie la domanda dell'attore deve essere accolta, in quanto fondata sugli artt. 5 par. 1 e 8 par. 1 del Regolamento (CE) 261/2004, che si occupa di prevedere una risposta uniforme ai passeggeri dell'Unione in caso di ritardi, cancellazioni e altri disagi relativi al trasporto aereo.

Interessante, inoltre, l'ulteriore elemento normativo richiamato dal giudice tedesco ovvero il "Regolamento Roma I" (Regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali), che prevede le norme relative all'individuazione del diritto applicabile nelle obbligazioni civili, in virtù del quale sono state considerate applicabili le norme del codice civile tedesco in materia di interessi di mora e legali.

Secondo tale diritto si deve applicare un interesse del 5% superiore al tasso di interesse di base a partire dal momento in cui il giudizio è pendente, anche se la parte debitrice non è inadempiente (§ 288, 291 e 187 (2) BGB).

In conclusione, appare chiaramente da tale giudizio di merito come l'applicazione da parte dei giudici tedeschi del diritto dell'Unione, almeno nel caso di specie, non solo sia in linea con l'interpretazione della Corte di Giustizia in merito alla medesima disciplina (cfr. per esempio CGUE, sent. C-601/17 del 12.09.2018), ma anche concorde con l'applicazione della giurisprudenza italiana di merito e di legittimità.

Pertanto questa decisione si presenta come un esempio chiaro ed inequivocabile delle modalità concrete attraverso le quali il diritto dell'Unione europea possa garantire la medesima tutela dei diritti dei passeggeri in tutto il continente, anche durante l'emergenza in corso.

Da ultimo, si segnala che l'ENAC con nota del 6 novembre scorso ha richiamato, nuovamente, le compagnie aeree che operano voli da e per il territorio italiano al rispetto dell'obbligo di rimborso di cui alla normativa eurounitaria e, quindi, dei diritti dei passeggeri che non possono usufruire dei biglietti aerei già acquistati, a causa delle nuove misure per il contrasto e il contenimento dell'emergenza da Covid-19, disposte dal Governo a protezione della salute dei cittadini.

L'Ente ha ricordato che le compagnie hanno l'obbligo di rimborsare i passeggeri con voli programmati sugli aeroporti situati nelle zone, che, per motivi indipendenti dalla loro volontà, non possono usufruire del volo, specificando non è dovuta la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del Reg. (CE) 261/2004, trattandosi di una causa di cui il vettore non è ritenuto responsabile.

Con il DPCM del 3 novembre, infatti, sono state introdotte restrizioni che limitano la circolazione delle persone fisiche da e per alcune Regioni italiane, situate nelle zone rosse e arancioni, con impatto negativo sul traffico aereo di carattere nazionale.

Al contempo, l'ENAC ha ritenuto di dover informare anche le associazioni di settore, IBAR (*Italian Board of Airline Representatives*) e IATA (*International Air Transport Association*), delle nuove disposizioni vigenti nel nostro Paese, a tutela dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo, come previsto dai regolamenti comunitari di riferimento.

4) Il Centro Studi Demetra, in collaborazione con SiPoTra e con il patrocinio di Assaeroporti, ha organizzato il workshop dal titolo “Il settore del trasporto aereo nell’attuale crisi economica: prospettive e rimedi”, che si svolgerà da remoto, venerdì 11 dicembre p.v. (10.00-13.30).

L'apertura dei lavori è affidata al Presidente del CNEL, Tiziano Treu, ed al Vice-Presidente di Assaeroporti, Fulvio Cavalleri.

Il workshop è introdotto dalla relazione introduttiva di Pierluigi Di Palma, Presidente del Centro Studi Demetra, seguito dal prof. Mario Sebastiani, Presidente di SiPoTra e le conclusioni sono affidate al Direttore Generale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione civile, Alessio Quaranta ed al Presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Nicola Zaccheo.

E' previsto altresì l'intervento, in chiusura dei lavori, del Ministro di settore, Paola De Micheli.

Il seminario vede la partecipazione di: Lupo Rattazzi (Neos), Olivier Jankovec (Direttore generale di ACI-Europe), Vito Mangano (Direttore generale di Asshandlers), Valentina Lener (Direttore generale di Assaeroporti), Antonio Scino (Capo Dipartimento del CIPE), Francesco Munari (Università di Genova e SiPoTra).

L'evento intende dar vita ad un'importante riflessione sull'impatto e sull'orizzonte temporale dell'emergenza epidemiologica Covid-19 tuttora in corso che ha avviato una crisi senza precedenti nell'ambito del trasporto aereo, tenuto conto che sul costante sviluppo del settore nel tempo hanno investito numerosi stakeholder, industriali, sociali e istituzionali.

Al centro della discussione, le misure di politica pubblica che, anche in comparazione con quanto approntato in altri Paesi, si rendono necessarie per permettere la continuità dell'intera filiera, con l'obiettivo di individuare percorsi che, oltre ad affrontare il contingente, permettano la ripresa della crescita del settore, non appena possibile, con il ripristino della

piena mobilità di persone e di merci.

L'eccezionalità dell'attuale congiuntura richiede di ricorrere a misure straordinarie finalizzate a un'equa e sostenibile allocazione dei sacrifici fra i diversi stakeholder del settore, per la quale è centrale l'adeguamento dei vigenti strumenti di regolazione e robuste politiche di sostegno pubblico, così come una loro rivisitazione per fronteggiare l'eventuale ripetersi di shock esogeni.

In tale prospettiva, l'evento tende ad avviare una riflessione ad ampio raggio che gli organizzatori si propongono di approfondire congiuntamente in una serie di incontri periodici in fase di programmazione cui prenderanno parte i più autorevoli referenti del trasporto aereo.

A tale ultimo riguardo, il Centro Studi si impegna a dare costanti aggiornamenti, pubblicando un cronoprogramma nella sezione dedicata del sito e segnala, altresì, che la partecipazione all'evento è libera e, per accreditarsi, è necessario inviare una mail all'indirizzo info@sipotra.it.

Al contempo, Demetra prenderà, altresì, parte al seminario, organizzato da UAE (Unione degli Avvocati Europei) in collaborazione con l'Università degli Studi di Milano, su *"La politica europea dei trasporti. La disciplina del trasporto aereo nell'unione europea"* che si svolgerà, sempre da remoto, il prossimo 3 dicembre dalle ore 14.30 alle ore 18.30.

Nell'ottica di tale prestigiosa collaborazione, è previsto l'intervento del Presidente del Centro Studi Demetra, Avv. Pierluigi Di Palma, al quale è stato conferito un incarico di docenza, avente ad oggetto *"Il processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo: dal monopolio alla pandemia"*.

A tale ultimo riguardo, si segnala che l'iscrizione e le richieste di informazioni dovranno essere indirizzate al seguente indirizzo mail: perfezionamentodirittoue@unimi.it.

Di seguito, la locandina ed il programma degli eventi:

[Locandina Seminario 3.12.2020.pdf](#)

[Programma 11 dicembre 2020.pdf](#)