

MARCO DI GIUGNO*

IL FUTURO NON È LONTANO

SOMMARIO: 1. Un temporaneo ritorno al passato. — 2. La necessità di un'azione regolatoria unitaria. — 3. Sul "distanziamento sociale".

1. Un temporaneo ritorno al passato

A fine 2020 sicuramente rileveremo un ritorno al passato per quanto riguarda il numero dei passeggeri, che il sistema di trasporto sia nazionale che internazionale si troverà ad affrontare.

L'avvento della pandemia, tuttavia, potrebbe anche essere un modo per avere una seconda opportunità, cioè un'occasione per il sistema del trasporto aereo di interrogarsi sulla validità degli interventi effettuati a seguito della liberalizzazione, e chiedersi se quella adottata fino ad oggi è stata una linea corretta e adeguata a quello che i passeggeri, gli utenti e gli operatori del settore si aspettavano da tale processo. Sicuramente si dovrà guardare bene a quale sarà la ripresa del nostro sistema.

Il traffico ricomincerà presto a riprendere e sembrano condivisibili le previsioni della IATA secondo le quali il traffico aereo si riallinerà alle previsioni di crescita pre-COVID nel 2023.

* Direttore Analisi Giuridiche e Contenzioso, ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile).

2. La necessità di un'azione regolatoria unitaria

Nel frattempo le richieste dai vari *stakeholders* (aeroporti, *handler*, manutentori) — e dai vari settori dell'aviazione civile — sono state tantissime.

Fare una sintesi di tutte le proposte pervenute è stato difficile, ma il colloquio tra il Presidente ENAC e la Ministra De Micheli è stato costante e continuo.

Già in questa prima tornata di disposizioni normative si è cercato di porre fine ad uno di quei problemi che si erano verificati durante la liberalizzazione, la quale funziona correttamente solo quando ci sono pari condizioni per tutti. Al contrario, nei vent'anni che hanno caratterizzato la liberalizzazione, con un ingresso fortissimo dei *low cost*, si sono verificati dei fenomeni, specialmente nell'ambito dei rapporti di lavoro tra il personale navigante e le compagnie aeree, che ha dato luogo a numerose problematiche di settore.

Da qui, su pressione anche del mondo sindacale, la predisposizione dell'art. 203 del D.L. 34 (ripartenza) con cui si è cercato di porre fine al cd. *dumping* che caratterizzava le compagnie *low cost* rispetto alle compagnie tradizionali, sia per il personale di cabina che il personale degli equipaggi di condotta. Questa norma tenta di porre un freno al diverso trattamento che c'era tra il personale delle compagnie *low cost* rispetto a quelle tradizionali.

Anche dal punto di vista aeroportuale, l'ENAC stava già lavorando al Piano Nazionale degli Aeroporti e questa situazione darà un nuovo impulso al modello che si dovrà cercare di attuare in qualche modo.

Va evidenziato, in proposito, che, all'interno di una regione non ha senso la concorrenza tra i gestori aeroportuali. Bisognerebbe chiedersi se siano in concorrenza le compagnie aeree o gli aeroporti.

Secondo uno dei principi fondamentali del diritto Antitrust, le reti non dovrebbero essere in concorrenza, bensì dovrebbero essere neutre per gli operatori che, a loro volta, sono in concorrenza. Gli aeroporti, dunque, non dovrebbero farsi concorrenza tra di loro.

Purtroppo, però, abbiamo assistito a situazioni di cannibalizzazioni di aeroporti. L'esempio di Bologna, che ha cannibalizzato gli aeroporti di Forlì e di Rimini, denota che c'è stato qualcosa che non ha funzionato, perché dal punto di vista dell'interesse pubblico, in un'ottica di bene demaniale, tutti gli aeroporti appartengono comunque allo Stato, perciò il fatto di vedere crescere e decrescere uno a scapito dell'altro non dà una corretta percezione di quello che è il corretto utilizzo del bene pubblico. Bisognerà, dunque, cercare di spingere verso un'integrazione delle società di gestione aeroportuale.

Le numerose richieste di finanziamento, di contributi, di risorse economiche da parte dei vari gestori aeroportuali allo Stato potrebbero essere, poi, un'occasione affinché esso possa utilizzare lo strumento della ricapitalizzazione per tentare di mettere ordine in un sistema che non è aggregato ma disaggregato.

Si è evidenziata, ancora, la necessità che vi sia una azione regolatoria unica europea, ma tale esigenza si scontra con la circostanza che il periodo dell'emergenza ha causato un ritorno alla sovranità. Gli Stati, invero, hanno cercato di disciplinare ogni singolo settore dell'attività in un'ottica di salvaguardia della salute pubblica, creando una notevole disparità di trattamento dal punto di vista sanitario. Alcuni Paesi hanno utilizzato un *lockdown* totale, altri parziale, altri non l'hanno utilizzato affatto.

3. Sul "distanziamento sociale"

Soffermandosi sulla questione del distanziamento, si evidenzia che essa ha dato numerosi problemi applicativi. Le linee guida EASA, infatti, indicano un distanziamento di 1,5 mt ma aggiungono la locuzione "ove possibile", rimandando ai sistemi di *risk assessment* l'individuazione di ipotesi per poter derogare tale previsione.

L'ENAC, dal canto suo, ha cercato di rendere partecipe di questo principio il livello governativo ma ha ricevuto un diniego dal Ministero della salute, secondo il quale il metro di distanza all'interno degli aeromobili deve essere rispettato, nonostante le conseguenze che comporta.

Si è evidenziato, in proposito, un problema giuridico: quale sia la normativa applicabile nelle ipotesi in cui l'aereo non abbia bandiera nazionale (come nella maggior parte dei casi) ed il paese di bandiera abbia una normativa sul distanziamento diversa rispetto a quella nazionale. Numerose sono state le richieste pervenute in tal senso da parte delle compagnie aeree europee ed extraeuropee, le quali hanno riscontrato delle differenze nelle discipline sulla distanza diverse dalla nostra e hanno chiesto come si sarebbero dovute comportare. Da un punto di vista amministrativo sarebbe difficile andare a contestare a bordo di un aeromobile che non ha bandiera nazionale la violazione di una norma nazionale.

Sarebbe auspicabile, dunque, innalzare il livello della regolamentazione magari ad un'autorità come l'ICAO, che ha una visione complessiva del fenomeno e che garantirebbe le pari opportunità tra tutti

i *competitors*. Al contrario, adottando e/o mantenendo normative nazionali difformi da quelle comunitarie e da quelle internazionali nell'ottica della salvaguardia dell'interesse nazionale, sicuramente si rileveranno grosse difficoltà in settori come il trasporto aereo.

A conclusione delle riflessioni svolte si è osservato che il futuro non è lontano e che l'ENAC è pronto a ripartire, in modo che l'impresa del trasporto aereo, sempre stata all'avanguardia, possa avere la possibilità di ripartire velocemente e cercare di essere *leader* a livello europeo e internazionale.



Pubblicato online in giugno 2021

© 2021 dall'Autore/i; licenziatario Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti – Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche.

Questo articolo è un articolo ad accesso aperto, distribuito con licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0

APJEP | Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti

Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche

Vol. LXXXVIII-LXXXIX (2019-20) - ISSN 2612-1514

DOI: 10.6092/2612-1514/APJEP.88-89.2019-20.25-28