

Seminario | Modulo Jean Monnet 2025



AIR transport law, **C**onsumers **A**nd
other **R**elated issues in **E**urope

Project No. 101085150 - ERASMUS-JMO-2022-MODULE



**Cofinanziato
dall'Unione europea**

Questa presentazione è stata realizzata nell'ambito del progetto AIR-CARE, finanziato dall'Unione europea. Le opinioni espresse appartengono, tuttavia, al solo o ai soli autori e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o dell'Agenzia esecutiva europea per l'istruzione e la cultura (EACEA). Né l'Unione europea né l'EACEA possono esserne ritenute responsabili.

This presentation has been created within the project "AIR-CARE", funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

28 gennaio 2025 (I)

Prof.ssa Cinzia PERARO (UNIBG)

L'Unione europea e la sua competenza nella politica dei trasporti.

L'Unione europea e la sua competenza nella politica dei trasporti.

In questo settore l'Unione ha una **competenza concorrente** con quella degli Stati membri.



Qualche premessa..

- trasporto aereo: un ruolo cruciale **nell'economia dell'Unione** e nella vita **quotidiana dei cittadini dell'Unione**, essendo uno dei **settori più efficienti e dinamici dell'economia dell'Unione**.
- È stato un fattore trainante per la **crescita economica**, **l'occupazione**, **il commercio e il turismo**, per la **connettività e la mobilità** sia delle imprese che dei cittadini, e uno dei principali connettori tra le regioni ultraperiferiche e quelle continentali, in particolare sul mercato del trasporto aereo dell'Unione.
- **Mobilità:** L'incremento dei servizi di trasporto aereo ha contribuito in modo significativo a **migliorare la connettività**, a promuovere la **coesione** e a ridurre le **disparità regionali** all'interno dell'Unione, in particolare nelle regioni periferiche, ultraperiferiche, scarsamente popolate e insulari, nonché con i paesi terzi e ha costituito un elemento di spicco dell'economia dell'Unione.

- Dal 2020 il trasporto aereo è stato uno dei settori più duramente colpiti dalla **crisi COVID-19**. Per i prossimi anni si prevede una graduale ripresa del traffico aereo, che raggiungerà nuovamente i livelli precedenti la crisi.
- Le **emissioni del trasporto aereo** sono in **aumento dal 1990**
- Necessario prepararsi per il futuro e apportare i necessari adeguamenti per garantire un buon funzionamento del settore del trasporto aereo, che contribuisca pienamente al conseguimento degli **obiettivi climatici dell'Unione**, con **elevati livelli di connettività, accessibilità economica e sicurezza**.

- Il funzionamento del settore del trasporto aereo dell'Unione è determinato dalla sua **natura transfrontaliera in tutta l'Unione e dalla sua dimensione globale.**
- Il mercato dell'aviazione è uno dei settori più integrati del **mercato interno**, disciplinato da norme uniformi in materia di accesso al mercato e di condizioni operative.
- La **politica estera dell'Unione in materia di trasporto aereo** è disciplinata da norme stabilite a livello mondiale dall'ICAO e da accordi multilaterali o bilaterali globali tra l'Unione o i suoi Stati membri e paesi terzi.
 - È quindi importante che l'Unione sostenga gli sforzi fatti **a livello internazionale**, multilaterale e bilaterale per promuovere un elevato livello di ambizione e convergenza nella diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione garantendo nel contempo condizioni di parità sul piano internazionale.
- Il mercato del trasporto aereo è soggetto a una **forte concorrenza tra gli operatori economici** a livello globale e in tutta l'Unione ed è pertanto indispensabile che siano garantite **condizioni di parità**.

Politica dei trasporti: base giuridica e obiettivi

- La base giuridica è costituita dall'**articolo 4, paragrafo 2, lettera g)**, e titolo VI del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, **artt. 90-100**.
- Già nel trattato di Roma gli Stati membri avevano sottolineato l'importanza di una **politica comune dei trasporti** dedicando un intero titolo. Quella dei trasporti è stata quindi **una delle prime politiche comuni** della Comunità.
- **Il principale obiettivo** iniziale era **l'istituzione di un mercato comune dei trasporti**, che consentisse la libera prestazione dei servizi e l'apertura dei mercati dei trasporti.

- Con l'apertura dei mercati dei trasporti è essenziale creare nel contempo **condizioni di concorrenza eque** per i **diversi tipi di trasporto**, sia a livello intramodale che intermodale.
-

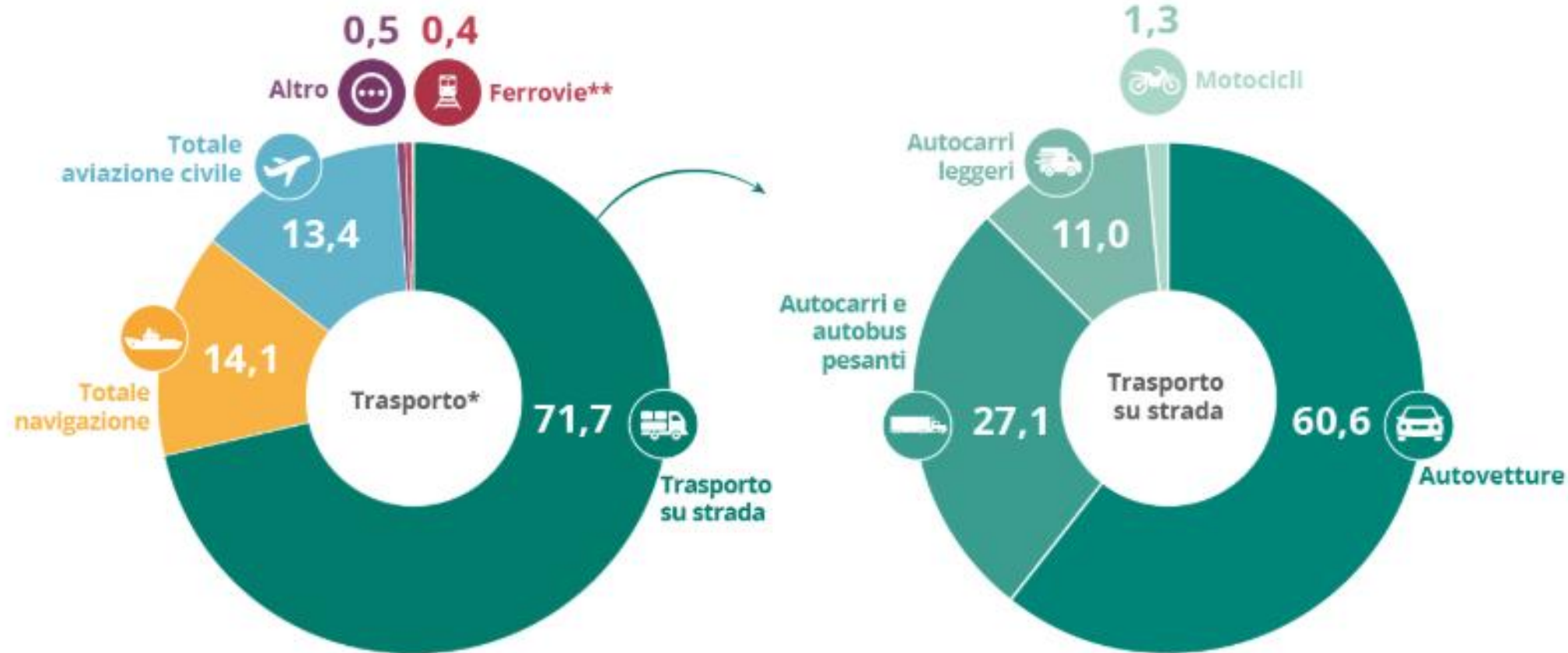


- I volumi di merci e di passeggeri trasportati sono **aumentati** come conseguenza
 - del completamento del **mercato interno** dell'Unione,
 - dell'**abolizione delle frontiere** interne,
 - della **riduzione dei prezzi** dei trasporti derivante dall'apertura e dalla **liberalizzazione** dei mercati dei trasporti
 - delle modifiche dei sistemi di produzione e di gestione delle scorte.

- Oggi: rilievo **sostenibilità ambientale**.
- Il settore dei trasporti rappresenta circa **un quarto** delle **emissioni totali** di gas a effetto serra prodotte dalle attività umane nell'Unione europea.
- Quello dei trasporti è l'unico settore, nell'Unione, in cui le emissioni di gas a effetto serra sono **aumentate dal 1990**.

POLITICA DEI TRASPORTI ↔ ALTRE POLITICHE

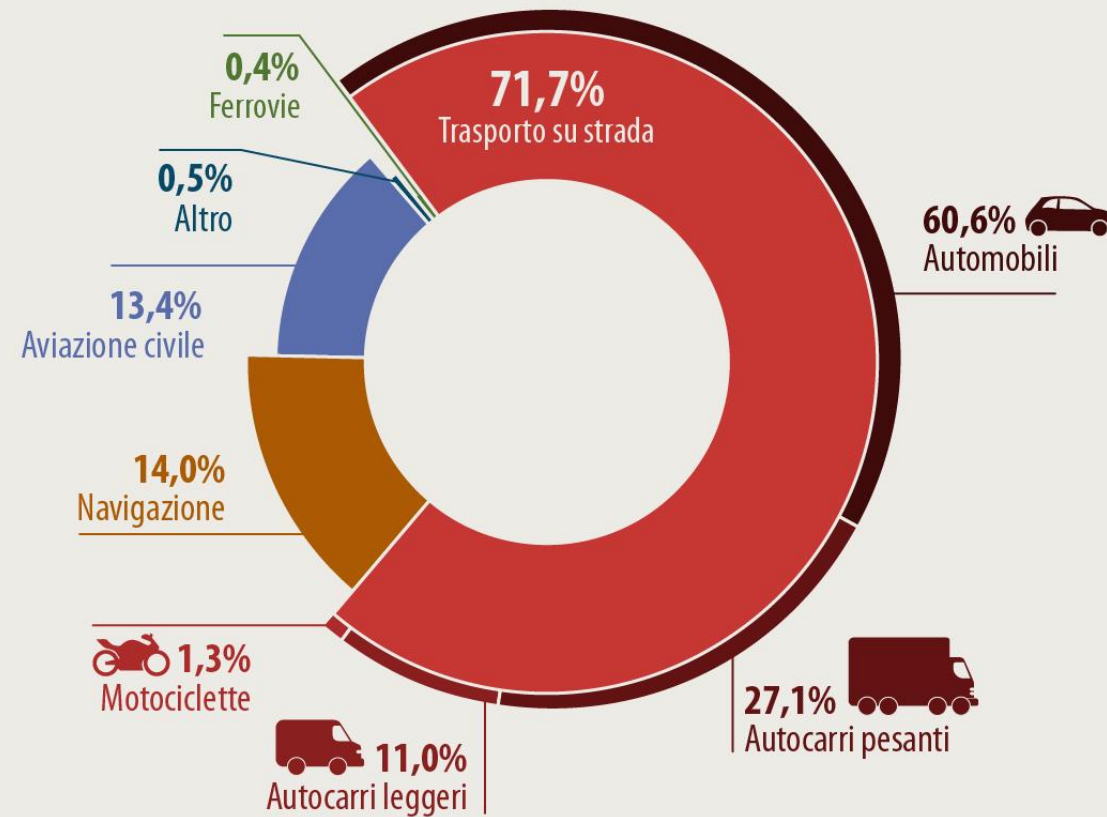
Infografica: le emissioni di gas a effetto serra provenienti dai trasporti nell'UE



Fonte: EEA Transport and environment report 2021

EMISSIONI PRODOTTE DAI TRASPORTI NELL'UE

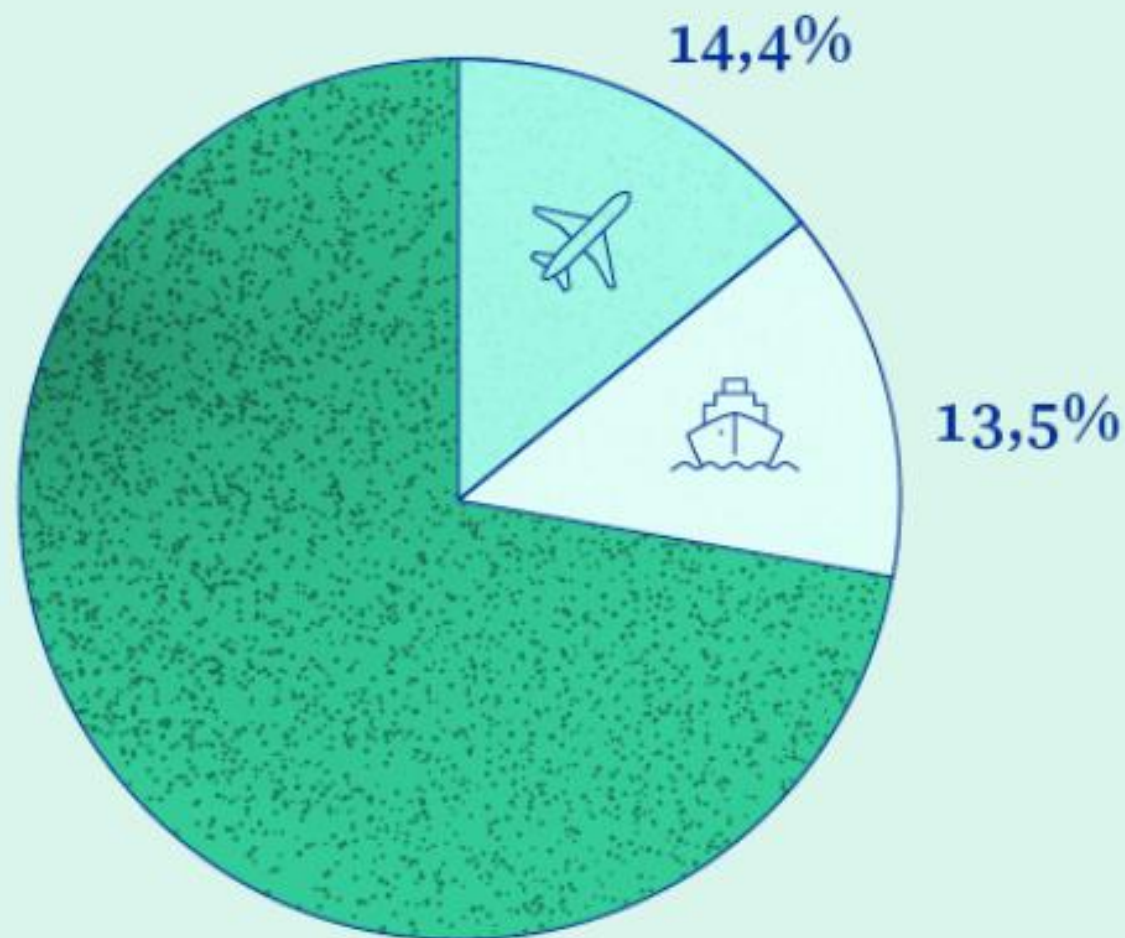
Ripartizione delle emissioni di gas serra
per modalità di trasporto (2019)



Fonte: Agenzia europea dell'ambiente, 2022



**I settori del trasporto
aereo e marittimo** generano
rispettivamente il 14,4% e
il 13,5% delle emissioni dei
trasporti nell'UE.



Emissioni prodotte dai trasporti UE
(sulla base degli ultimi dati disponibili al 2018)

Piani e azioni adottati dall'UE:

- **libro bianco del 2011** intitolato «*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*» (COM(2011)0144),
 - dove la Commissione ha **raccomandato** una riduzione del 20 % delle **emissioni** dei trasporti (escluso il trasporto marittimo internazionale) tra il 2008 e 2030 e una riduzione di almeno il 60 % tra il 1990 e il 2050.
 - la Commissione chiedeva di portare l'uso di carburanti sostenibili a basso tenore di carbonio nel settore dell'aviazione al 40 % entro il 2050 e di diminuire la quota delle autovetture a carburante tradizionale nei trasporti urbani del 50 % entro il 2030, con l'obiettivo di arrivare al 100 % entro il 2050.

IN SEGUITO:

- Il **piano d'azione** proposto dalla Commissione con la comunicazione n. **COM(2019)0640**, dal titolo «Il **Green Deal europeo**», per rispondere alle sfide economiche e ambientali che la politica comune dei trasporti dovrà affrontare e dunque per contribuire a ridurre drasticamente le emissioni.



Obiettivi 2040: raccomandazioni per conseguire la neutralità climatica entro il 2050

6 febbraio 2024 - La Commissione traccia la strada da seguire per rendere l'Unione europea climaticamente neutra entro il 2050. Rifacendosi ai recenti pareri scientifici e agli impegni assunti dall'UE nel quadro dell'accordo di Parigi, raccomanda una riduzione netta delle emissioni di gas a effetto serra del 90% entro il 2040 rispetto ai livelli del 1990. Questo obiettivo sarà ora discusso con il Parlamento europeo e gli Stati membri. La prossima Commissione presenterà su tale base nuove proposte legislative.

La **Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente** (COM(2020) 789 final) del 9 dicembre **2020** delinea un piano per rendere i trasporti europei più sostenibili, digitali e resilienti.

- Questa strategia si articola in dieci iniziative faro, finalizzate a trasformare il sistema dei trasporti nell'ottica del Green Deal europeo

- obiettivi:

- Implementazione di misure per garantire un settore dei trasporti **sostenibile e capace di resistere a future crisi**, a seguito dall'esperienza maturata durante la pandemia di COVID-19.
- Mantenimento della **libera circolazione di persone, beni e servizi** per salvaguardare il mercato unico dell'UE.

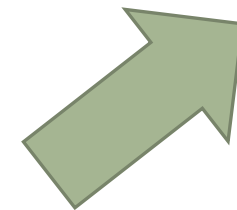
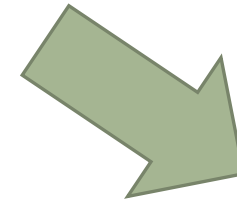
25 giugno 2020: Il Consiglio adotta una **decisione** con la quale stabilisce che parteciperà al **regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA)** sin dall'inizio della sua fase volontaria, il 1° gennaio 2021.

➤ Scopo: collaborare per affrontare i fattori che provocano i cambiamenti climatici non conoscono confini nazionali.

- **15 dicembre 2022:** DECISIONE che riguarda la notifica agli operatori aerei basati nell'Unione della compensazione
 - consente agli Stati membri di adempiere al loro primo obbligo annuale di notificare agli operatori stabiliti nell'Unione i rispettivi obblighi di compensazione, in linea con gli impegni internazionali assunti in sede di **ICAO**.

➤ **DIRETTIVA (UE) 2023/958** DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del **10 maggio 2023** recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il **contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni** in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato

➤ **Direttiva (UE) 2023/959** del Parlamento europeo e del Consiglio del **10 maggio 2023** recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un **sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione**, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra



**DECRETO
LEGISLATIVO
10 settembre 2024,
n. 147**
Attuazione della
direttive

- **Regolamento (UE) 2021/1119** del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 giugno 2021 che istituisce il **quadro** per il conseguimento della **neutralità climatica** e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («**Normativa europea sul clima**») > neutralità entro 2050, e riduzione 55% entro 2030.

- **14 luglio 2021: proposto pacchetto «Pronti per il 55%»**
 - **COM (2021) 561: Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile**
noto anche come iniziativa **ReFuelEU Aviation**
mira ad aumentare la diffusione di carburanti sostenibili per aerei al fine di ridurre l'impronta ambientale.

Il 2 giugno 2022 il Consiglio "Trasporti» orientamento generale sulla proposta. Poi negoziati interistituzionali (triloghi) e il 25 aprile 2023 i due colegislatori hanno raggiunto un accordo.

REGOLAMENTO (UE)
2023/2405 DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 18 ottobre 2023

sulla garanzia di condizioni di
parità per un trasporto aereo
sostenibile (**ReFuelEU Aviation**)

Esso si applica a
decorrere dal
1° gennaio 2024.

Tuttavia, gli articoli
4, 5, 6, 8 e 10 si
applicano a
decorrere dal
1° gennaio 2025.



Relativi a quote minime carburante
sostenibile

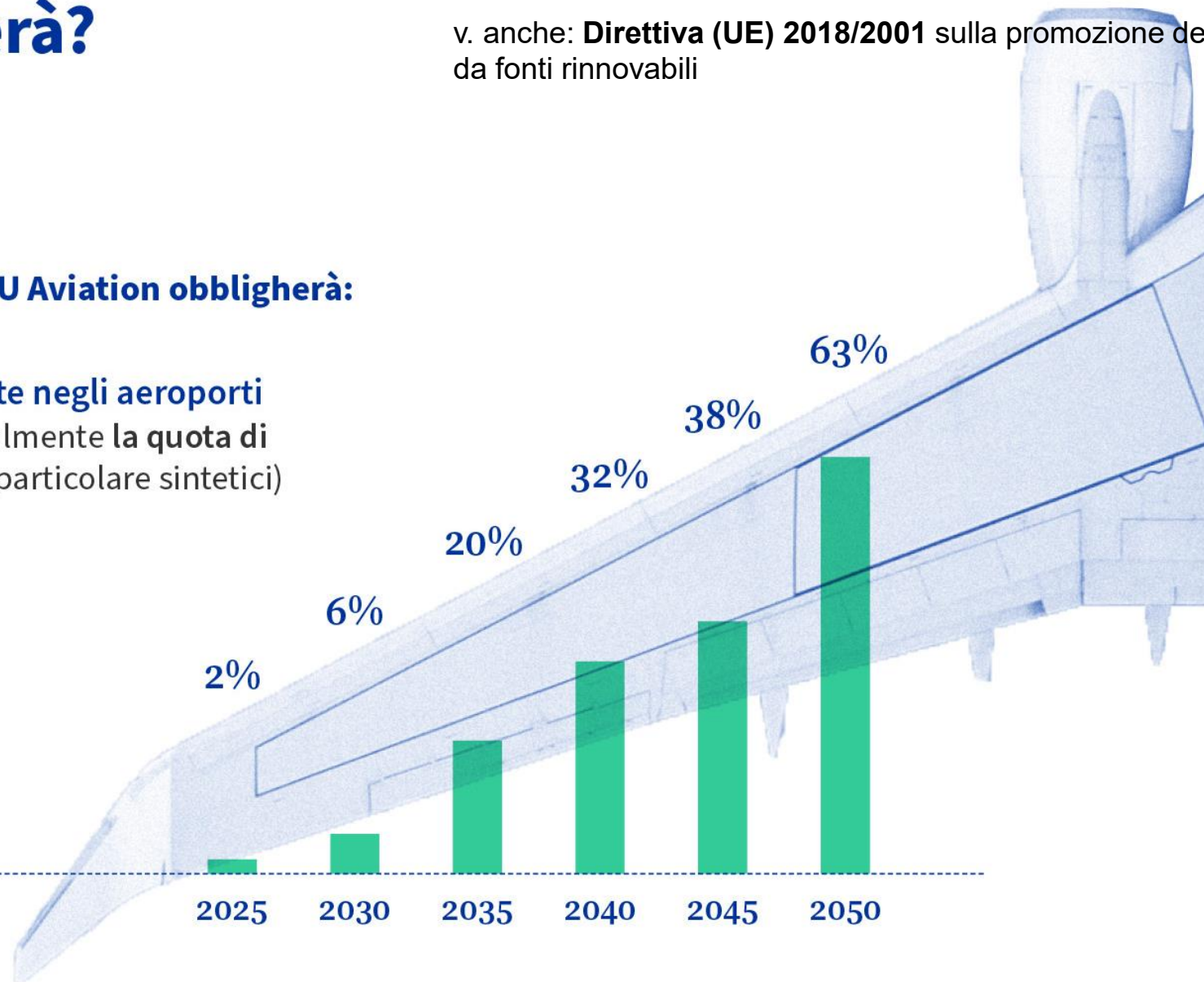
Cosa cambierà?



Il regolamento ReFuelEU Aviation obbligherà:

1. i fornitori di carburante negli aeroporti UE ad aumentare gradualmente la quota di carburanti sostenibili (in particolare sintetici) da distribuire

Quota minima di approvvigionamento di carburanti sostenibili per l'aviazione (in %)

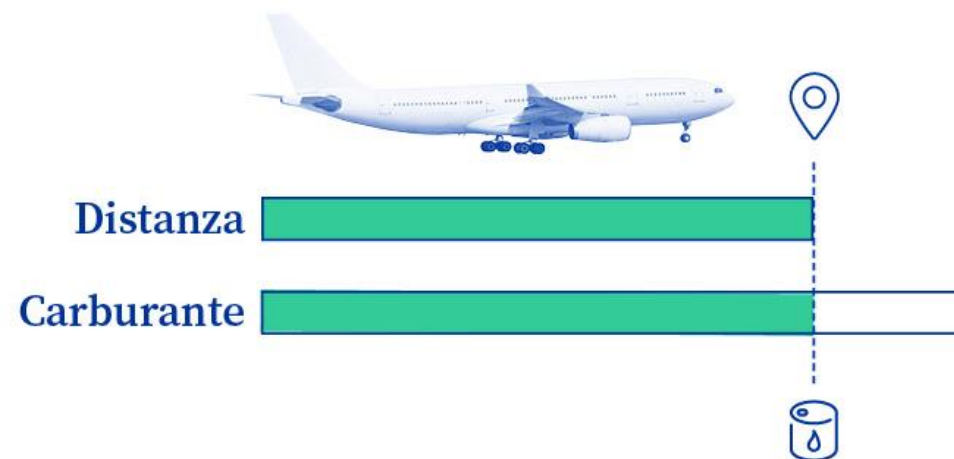


Fonte: <https://www.consilium.europa.eu/it/infographics/fit-for-55-refueleu-and-fueleu/>

v. anche: **Direttiva (UE) 2018/2001** sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili

2. le compagnie aeree in partenza dagli aeroporti UE

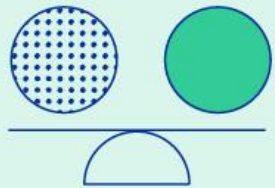
- a **caricare carburanti sostenibili**
- a rifornire gli aeromobili solo con il carburante **necessario al volo** per evitare emissioni connesse all'aumento di peso dovuto alle pratiche di "tankering" (trasporto di carburante extra per evitare costi di rifornimento più elevati nell'aeroporto di destinazione)



3. gli aeroporti UE a garantire l'infrastruttura necessaria a fornire, stoccare e rifornire carburanti sostenibili per l'aviazione



Quali saranno i benefici?



condizioni di parità per
i settori del trasporto
aereo e marittimo



**maggiore produzione
e diffusione** dei
carburanti sostenibili
per uso marittimo
e nell'aviazione a
costi competitivi



**più innovazione e
investimenti** nel
trasporto aereo e
marittimo sostenibile



**un trasporto più
ecoresponsabile**
per i cittadini UE

Comunicazione della Commissione — Orientamenti interpretativi sull'applicazione delle esenzioni di cui all'articolo 5 del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation) – 9 ottobre 2024

<http://data.europa.eu/eli/C/2024/5997/oj>

- La Commissione fornisce **orientamenti sull'applicazione delle esenzioni** dell'obbligo «di rifornirsi di almeno il 90 % del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione presso ciascun aeroporto dell'Unione di partenza dal quale effettuano voli di trasporto aereo commerciale» (COM, pag. 4), specificando anche «gli elementi che un operatore aereo deve fornire per giustificare tali esenzioni».
- Gli orientamenti «sono intesi a fornire **assistenza alle autorità degli Stati membri** nel decidere se le richieste di esenzione debbano essere accolte. Dovrebbero inoltre contribuire a garantire un'applicazione e un rispetto più coerenti del regolamento» (COM, pag. 3).

Refuel *Eu Aviation Regulation* tra trasporto, regole del mercato e ambiente

- ❑ Base giuridica: art. 100, par. 2, TFUE (trasporti) corretta?
- ❑ Oppure indicare anche art. 193 TFUE (ambiente)?
- ❑ E concorrenza/mercato?

- ❑ Finalità Reg.: mantenere **condizioni di parità sul mercato** del trasporto aereo **aumentando nel contempo l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione»**
- ❑ Considerando 14 «Il presente regolamento mira in particolare a **evitare una frammentazione del mercato** del trasporto aereo dell'Unione, a impedire eventuali distorsioni della **concorrenza** tra operatori economici o pratiche sleali tese ad evitare costi per quanto riguarda il rifornimento degli operatori aerei, **incentivando al contempo lo sviluppo di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'Unione»**
- ❑ Contenuto: art. 1 «norme armonizzate sulla diffusione e sulla fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione»...

Competenza esclusiva vs competenze concorrenti

*(cfr. considerando 5) «..è essenziale garantire **condizioni di parità** in tutto il mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda il carburante per l'aviazione, che rappresenta una quota considerevole dei costi degli operatori aerei, incentivando nel contempo la decarbonizzazione del trasporto aereo tramite la promozione di carburanti sostenibili per l'aviazione.*

*Le **variazioni dei prezzi del carburante** per l'aviazione possono **incidere sulle prestazioni** economiche degli operatori aerei e avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato. **L'aumento dei prezzi** del carburante per l'aviazione, che si traduce direttamente in prezzi più elevati per i **consumatori finali**, ridurrebbe la connettività delle regioni, la mobilità dei cittadini e la competitività del settore del trasporto aereo nonché la mobilità.*

*Le eventuali differenze nei prezzi del carburante per l'aviazione tra aeroporti dell'Unione o tra aeroporti dell'Unione e aeroporti di paesi terzi possono indurre gli operatori aerei ad adeguare le loro strategie di rifornimento per motivi economici. La pratica del «tankering» (caricare più carburante del necessario) aumenta il consumo di carburante degli aeromobili e **produce inutili emissioni di gas a effetto serra.***

*Di conseguenza, il «tankering» da parte degli operatori aerei compromette gli sforzi compiuti dall'Unione per **la tutela dell'ambiente**.*

Alcuni operatori aerei sono in grado di sfruttare prezzi favorevoli del carburante per l'aviazione presso le proprie basi di servizio come vantaggio competitivo nei confronti di altri operatori aerei che operano su rotte simili.

*Questo può avere **effetti negativi sulla competitività** del settore del trasporto aereo, provocando distorsioni del mercato e danneggiando la connettività aerea.*

Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a prevenire tali pratiche al fine di evitare inutili danni ambientali e di ripristinare e preservare le condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto aereo dell'Unione.»

Altri atti

• **Direttiva (UE) 2023/2661** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 novembre 2023, che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la **diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto**.

- Nell'ottica della **mobilità intermodale**, la direttiva mira ad assicurare la diffusione coordinata e coerente di sistemi di trasporto intelligenti [*intelligent transport systems* (ITS)] interoperabili in tutta l'Unione.

• **Regolamento (UE) 2024/1679** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo **sviluppo della rete transeuropea dei trasporti**, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. – **base giuridica art. 170 ss. TFUE**

- La realizzazione della rete transeuropea dei trasporti crea le condizioni abilitanti in termini di base infrastrutturale che consentono di rendere **tutti i modi di trasporto più sostenibili**, accessibili in termini di costi e inclusivi, di rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di **trasporto multimodale** e di porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione, in particolare garantendo una **transizione equa**. In quest'ottica il regolamento garantisce l'istituzione e lo sviluppo coordinati della rete transeuropea dei trasporti.

RETI TRANSEUROPEE

Articolo 170

1. Per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di cui agli articoli 26 e 174 [COESIONE ECONOMICA, SOCIALE E TERRITORIALE] e per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, l'Unione concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

Trasporto aereo: regole di mercato

L'istituzione del **mercato unico dell'aviazione** nella seconda metà degli anni Novanta ha trasformato radicalmente il settore del trasporto aereo, contribuendo in modo significativo alla forte crescita che esso ha registrato in Europa negli ultimi vent'anni.

Base giuridica: **Articolo 100, paragrafo 2**, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

IMP. Per
questione sulla
competenza
esterna

diversi «pacchetti» di misure regolamentari dell'UE hanno gradualmente trasformato i mercati nazionali protetti dell'aviazione in un **mercato unico competitivo del trasporto aereo**.

- il «**primo pacchetto**» del 1987 e il «**secondo pacchetto**» del 1990 hanno reso più flessibili le **norme relative a tariffe** e capacità.
- Nel 1992 il «**terzo pacchetto**», oggi **regolamento (CE) n. 1008/2008** del Parlamento europeo e del Consiglio) ha **rimosso tutte le restanti restrizioni commerciali applicabili alle compagnie aeree europee operanti nell'UE**, istituendo così il mercato unico europeo dell'aviazione.
- Quest'ultimo è stato quindi esteso alla Norvegia, all'Islanda e alla Svizzera e potrebbe essere esteso ulteriormente ad alcuni paesi vicini attraverso **l'Accordo sullo spazio aereo comune europeo**, a condizione che tali paesi attuino progressivamente tutte le pertinenti norme dell'UE – requisito ad oggi non ancora soddisfatto.

Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008 , recante norme comuni per la **prestazione di servizi aerei** nella Comunità

- **principio di base** secondo cui i vettori aerei comunitari possono **fissare liberamente le tariffe aeree** passeggeri e merci nonché **accedere a tutte le rotte all'interno dell'UE** senza che siano necessari permessi o autorizzazioni (**fatta eccezione per alcune rotte molto particolari per le quali gli Stati membri possono imporre oneri di servizio pubblico, sulla base di determinate condizioni e per un periodo limitato**).

- Ha stabilito i **requisiti** che i vettori aerei comunitari devono rispettare per avviare o continuare le operazioni, in particolare:
 - devono essere di proprietà degli Stati membri e/o di cittadini degli Stati membri e da questi effettivamente controllati, e il loro principale centro di attività deve essere situato in uno Stato membro;
 - la loro situazione finanziaria deve essere solida; devono essere opportunamente assicurati per coprire la responsabilità in caso di incidenti;
 - devono avere la capacità professionale e l'organizzazione necessarie ad assicurare lo svolgimento delle operazioni in condizioni di sicurezza, conformemente alla regolamentazione in vigore. Tale capacità è attestata dal rilascio di un certificato di operatore aereo.

+ **norme comuni** per garantire il suo corretto funzionamento, che richiede in particolare

(1) **condizioni di parità**

(2) un livello elevato e uniforme di **protezione dei passeggeri**.

(1) si applica la legislazione in materia di **aiuti di Stato e concorrenza** (fusioni, alleanze, fissazione dei prezzi, ecc.).

- **V. Orientamenti** sugli aiuti agli aeroporti e alle compagnie aeree del 4.04.2014

(Stabilisce i principi generali e le condizioni di compatibilità degli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, che mirano a garantire buoni collegamenti tra le regioni e la mobilità dei cittadini dell'UE, riducendo al minimo le distorsioni della concorrenza nel mercato unico dell'UE.)

- **Regolamento (UE) 2019/712** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativo alla tutela della **concorrenza nel settore del trasporto aereo** e che abroga il regolamento (CE) n. 868/2004 (mira a garantire la concorrenza leale tra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei di paesi terzi, conferendo alla Commissione europea il potere di svolgere un'inchiesta e adottare misure contro i vettori aerei di paesi terzi coinvolti in pratiche commerciali sleali.)

(2) Per **proteggere passeggeri e aeromobili** e garantire un livello elevato e uniforme di sicurezza in tutta l'UE: adottate disposizioni comuni;

+ istituita **un'Agenzia europea per la sicurezza aerea**, incaricata tra l'altro dell'elaborazione di dette norme.



norme comuni: v. **regolamento (CE) n. 261/2004** che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato

Proposta di regolamento che modifica i regolamenti (CE) n. 261/2004, (CE) n. 1107/2006, (UE) n. 1177/2010, (UE) n. 181/2011 e (UE) 2021/782 per quanto riguarda **l'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione** (**COM(2023) 753 final** del **29 novembre 2023**). - in attesa della prima lettura del PE

La proposta integra con nuove disposizioni, senza alterarne la struttura, i cinque regolamenti, adottati tra il 2004 e il 2011 e, da ultimo, nel 2021, che sono, rispettivamente,

- il regolamento in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato;
- il regolamento relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo;
- il regolamento relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne;
- il regolamento relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano con autobus;
- il regolamento sui diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

La **proposta** si aggiunge, per quanto riguarda il **trasporto aereo**, a quella precedente adottata nel 2013»

è coerente con la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente in quanto contribuirà a **incentivare l'uso di modi di trasporto collettivi**

«**affronta le carenze** nell'attuazione e nell'applicazione dei diritti dei passeggeri **esistenti e non stabilisce nuovi diritti** dei passeggeri in quanto tali, raggiungendo un equilibrio tra la protezione dei passeggeri e gli obblighi dei vettori e dei gestori dell'infrastruttura».



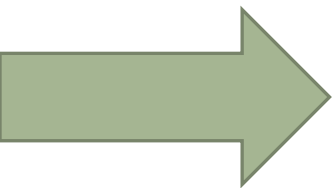
Air passenger rights

Skyward Bound: Innovating the Future of Aviation

University di Bergamo – 20 September 2024

European Commission, DG MOVE

Unit B5 – Social aspects, passenger rights and equal opportunities



INFO su proposta e
Orientamenti del 2024

https://www.unibg-airlaw-research.it/wp-content/uploads/Conference-2024_presentation-Kotthaus.pdf

Trasporto aereo: oneri di servizio pubblico e continuità territoriale

- capacità di garantire un **servizio di trasporto** che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti (es. isole) > tariffe agevolate
- Trasporto come elemento essenziale del “**diritto alla mobilità**” previsto all’**articolo 16 della Costituzione**, costituisce un **servizio di interesse economico generale**

La condizione di insularità **rileva quale presupposto necessario e sufficiente per l’adozione di misure di fiscalità** di sviluppo coerenti con il regime dei Trattati UE e senza che ciò possa configurare **aiuto di Stato** ai sensi degli artt. 107 e 108 del TFUE e del Regolamento n. 2015/1589 del Consiglio UE del 13 luglio 2015

Il D.L. n. 104/2023 (articolo 2), convertito dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136 (decreto asset), ha imposto alle amministrazioni competenti la **fissazione di livelli massimi tariffari** praticabili da vettori aerei destinatari di oneri di servizio pubblico ove vi sia il rischio di un sensibile rialzo delle tariffe aeree, dovuto alla stagionalità o a eventi straordinari.

Trasporto aereo: sicurezza dell'aviazione civile

La **sicurezza dell'aviazione** (da non confondere con la sicurezza aerea) è intesa a prevenire atti dolosi contro gli aeromobili e i loro passengeri ed equipaggi.

L'UE ha adottato una serie di norme di sicurezza finalizzate alla protezione dell'aviazione civile. Tali norme vengono aggiornate regolarmente per tener conto dell'evolvere dei rischi.

Gli Stati membri hanno facoltà di applicare misure più rigorose.

Base giuridica

Articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 marzo 2008 , che istituisce norme comuni per la **sicurezza dell'aviazione civile**

- In seguito a attentati terroristici 2001
- Stabilisce norme fondamentali comuni per la sicurezza aerea e per le procedure volte a monitorarne l'attuazione.
- Si applica a tutti gli aeroporti civili nell'UE, nonché ai vettori aerei e ad altre persone o società che forniscono beni o servizi in tali aeroporti o tramite questi ultimi.
 - Sostituisce il regolamento (CE) n. 2320/2002, adottato in seguito agli eventi dell'11 settembre 2001 e che stabiliva norme comuni nel campo della sicurezza dell'aviazione civile.

Nel novembre 2015, la Commissione europea ha adottato il **regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998** con cui stabilisce misure dettagliate per l'attuazione di tali **norme di sicurezza** (poi rev con regolamento di esecuzione (UE) 2022/421 e succ. modif.)

Ogni Stato/vettore operatore adotta un suo programma

[Programmi di sicurezza \(enac.gov.it\)](http://enac.gov.it)

- La Commissione **effettua ispezioni** senza preavviso presso gli aeroporti e gli operatori, in collaborazione con le autorità nazionali competenti per la sicurezza dell'aviazione (che a loro volta sono soggette a ispezioni) al fine di controllare l'applicazione della normativa dell'Unione.
- Per agevolare il trasporto aereo la Commissione ha facoltà di riconoscere **l'equivalenza delle norme dei paesi terzi in materia di sicurezza dell'aviazione**, come avviene attualmente con gli Stati Uniti, il Canada e altri paesi europei non appartenenti all'UE.
 - Il riconoscimento dell'equivalenza delle misure di sicurezza dei paesi terzi può aprire la strada alla **conclusione di accordi di sicurezza unici tra l'UE e i paesi terzi**, come nel caso degli Stati Uniti, del Canada e del Montenegro.
 - Il 6 febbraio 2018, l'UE e Singapore hanno firmato un accordo di sicurezza unico che consente ai passeggeri provenienti dall'aeroporto di Singapore Changi, con bagaglio a mano e da stiva, il trasferimento su un volo in coincidenza negli aeroporti dell'UE e dello Spazio economico europeo senza dover sottoporsi a controlli di sicurezza una seconda volta.

Il 27 aprile 2016 è stata adottata la **direttiva (UE) 2016/681 sull'uso dei dati del codice di prenotazione**. (In ITA: d.lgs. 2018 n. 53) –

base: art. coop. giudiz. Artt. 82 e 87 TFUE

➤ In base a tale direttiva, le compagnie aeree devono **trasmettere i dati** delle autorità nazionali sui passeggeri (**dati PNR - Passenger Name Record**) all'UE e viceversa per tutti i voli da paesi terzi verso l'UE. I dati PNR sono utilizzati per prevenire, accertare, indagare e perseguire i reati di terrorismo e i reati

I **dati del codice di prenotazione (PNR)** sono informazioni personali fornite dai passeggeri che vengono raccolte e conservate dai vettori aerei. Comprendono informazioni quali il nome del passeggero, la data di viaggio, l'itinerario, il posto assegnato, il bagaglio, i dati di contatto e le modalità di pagamento.

Problema:
sorveglianza
di massa

L'UE ha già concluso accordi con Stati Uniti e Australia; rivisto accordo PNR con il Canada; avviati negoziati con Giappone nel 2020.

- Direzione Centrale della Polizia Criminale del Dipartimento della Pubblica Sicurezza
- 
- Autorità competenti degli Stati Membri UE e autorità competenti nazionali di cui all'art.2, cc. a) e b)
 - Europol
 - Autorità competenti di Paesi Terzi

➤ la direttiva deve essere interpretata conformemente alla **Carta dei diritti fondamentali**: v. Corte di giustizia, **sentenza del 21 giugno 2022**, causa C-817/19, *Ligue des droits humains ASBL c. Conseil des ministres*, EU:C:2022:491.

- una **normativa nazionale** che consente il trattamento dei dati PNR per **scopi diversi** da quelli previsti dalla direttiva **contrasta** con l'articolo 6 della direttiva 2016/681 e con i diritti fondamentali.
- Inoltre, un periodo di **conservazione di cinque anni** per tutti i passeggeri, senza la prova che sussistano il rischio di terrorismo o di reati gravi collegati al trasporto aereo, è anch'esso **in conflitto** con la normativa PNR.

Regolamento (UE) 2025/12 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2024, sulla raccolta e sul **trasferimento delle informazioni anticipate sui passeggeri (API)** al fine di migliorare e agevolare le verifiche alle frontiere esterne, che modifica i regolamenti (UE) 2018/1726 e (UE) 2019/817 e abroga la direttiva 2004/82/CE del Consiglio

■ Si applica due anni dopo adozione del router (v. art. 34)

Il regolamento mira a «migliorare e facilitare l'efficacia e l'efficienza delle verifiche di frontiera alle frontiere esterne e contrastare l'immigrazione illegale, riguardano questioni di natura intrinsecamente transfrontaliera».

il presente regolamento dovrebbe applicarsi a **tutti i vettori aerei** che operano **voli diretti verso l'Unione**, come definiti nel presente regolamento, indipendentemente dal loro luogo di stabilimento, e che operano voli sia di linea che non di linea.

Trasporto aereo: il cielo unico europeo

L'iniziativa del cielo unico europeo è intesa ad **aumentare l'efficienza della gestione del traffico aereo** e dei servizi di navigazione aerea mediante la riduzione della frammentazione dello spazio aereo europeo.

Base giuridica: **Articolo 100, paragrafo 2**, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.



Obiettivi

- L'iniziativa del **cielo unico europeo (CUE)** è stata avviata nel **1999** con l'obiettivo di migliorare lo svolgimento delle attività di **gestione del traffico aereo (ATM)** e dei servizi di navigazione aerea (ANS) attraverso una migliore **integrazione dello spazio aereo europeo**.
- il CUE (una volta completato, intorno al 2030--2035) potrebbe triplicare la capacità dello spazio aereo, dimezzare i costi dell'ATM, migliorare enormemente la sicurezza e ridurre del 10% l'impatto del trasporto aereo sull'ambiente.
- Il CUE è inteso a **ridurre la frammentazione dello spazio aereo europeo** (tra Stati membri, tra uso civile e militare e tra tecnologie), aumentando in tal modo la sua capacità e l'efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea.

Nella pratica, il cielo unico europeo dovrebbe **ridurre i tempi di volo** (grazie all'accorciamento delle tratte e alla diminuzione dei ritardi) e, conseguentemente, **diminuire i costi dei voli** e le **emissioni degli aeromobili**.

La **prima serie di requisiti comuni** per l'istituzione del cielo unico europeo è stata adottata nel **2004 (CUE I)**.

- In essa figurano il regolamento (CE) n. 549/2004 che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo, il regolamento (CE) n. 550/2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea, il regolamento (CE) n. 551/2004 sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo e il regolamento (CE) n. 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.

Tale quadro è stato poi **modificato nel 2009 (CUE II)** per includere i meccanismi basati sulle prestazioni (regolamento (CE) n. 1070/2009).

- È stato inoltre integrato mediante l'estensione delle norme dell'UE in materia di **sicurezza aerea** (e delle relative competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea EASA) alla gestione del traffico aereo, ai servizi di navigazione aerea e alle operazioni aeroportuali.
- Parallelamente, sono state adottate varie norme di attuazione e norme tecniche da parte della Commissione, attraverso la procedura di comitato, e, con minor frequenza, dal legislatore.

➤ **22 settembre 2020** la Commissione ha **proposto** un **aggiornamento del quadro normativo CUE** allo scopo di garantire una gestione del traffico aereo più sostenibile e resiliente, in linea con il Green Deal europeo.

- L'aggiornamento consiste in una proposta modificata di regolamento relativo all'istituzione del CUE (2013/0186(COD)), che sopprime in particolare le disposizioni sull'uso obbligatorio dei blocchi funzionali di spazio aereo,
- e **proposta di modifica del regolamento (UE) 2018/1139** per quanto riguarda la capacità dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea EASA di fungere da organo di valutazione delle prestazioni del CUE (2020/0264(COD)).

Regolamento (UE) 2024/2803 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativo all'attuazione del cielo unico europeo

Entrato in vigore il 1° dicembre 2024 (alcune norme si applicano successivamente)

Il presente regolamento stabilisce **norme per l'istituzione e l'efficace funzionamento del cielo unico europeo** al fine di

- rafforzare il livello di sicurezza del traffico aereo,
- di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e
- di migliorare le prestazioni globali della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa,
- con l'obiettivo di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo.

- Il cielo unico europeo prevede una **rete paneuropea coerente**, **uno spazio aereo progressivamente più integrato e sistemi di gestione della rete e del traffico aereo** basati su sicurezza, efficienza, interoperabilità e modernizzazione tecnologica, a beneficio di tutti gli utenti dello spazio aereo, dei cittadini e dell'ambiente.
- L'applicazione del presente regolamento lascia **impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo** e le prescrizioni degli stessi in materia di *ordine pubblico, pubblica sicurezza e difesa* di cui all'articolo 55.
- Il presente regolamento **non** contempla operazioni e addestramento **militari**. È assicurato il coordinamento con le autorità militari al fine di individuare e affrontare i potenziali effetti dell'applicazione del presente regolamento sulle attività militari.

L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicati i diritti e i doveri degli Stati membri derivanti dalla **convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 («convenzione di Chicago»)**.

In tale contesto il presente regolamento, nei settori che disciplina, mira ad assistere gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali questi sono soggetti ai sensi della convenzione di Chicago fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima, nonché assicurando che di dette disposizioni sia tenuto debito conto nel presente regolamento e nelle norme adottate per la sua attuazione.

Il presente regolamento **si applica allo spazio aereo**, nell'ambito della regione EUR dell'ICAO, per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo.

Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che essi ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

Sicurezza aerea

- Sul piano mondiale è **l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI - ICAO)** detta gli **standard minimi di sicurezza**, tuttavia non vincolanti, il cui rispetto dipende in gran parte dalla buona volontà degli Stati contraenti.
- In Europa, **meccanismo unionale di controllo** cui partecipano le autorità nazionali dell'aviazione civile, la Commissione europea e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (**AESA - EASA**).
 - Dal 2003 l'**AESA** è incaricata in particolare di preparare la regolamentazione del settore (che funge da base per le proposte di atti legislativi della Commissione). La Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti controllano l'applicazione di tali norme nei rispettivi settori di competenza e sostenendosi reciprocamente.
 - Alcune norme UE:
 - regolamento (UE) 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile
 - regolamento (UE) n. 376/2014 concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile

- L'AESA tiene un registro centralizzato dei rapporti di ispezione. Le eventuali carenze constatate possono determinare **restrizioni operative**, vale a dire l'iscrizione degli operatori interessati nella «**lista nera**» dei vettori aerei che, per motivi di sicurezza, sono oggetto di un divieto di volo nell'UE.
- Tale «lista nera» è stata introdotta nel 2005 (**regolamento (CE) n. 2111/2005**).
 - Essa viene regolarmente aggiornata (attraverso atti legislativi recanti modifica al regolamento (CE) n. 474/2006) e **pubblicata** affinché i passeggeri, i venditori di biglietti aerei e le autorità competenti siano costantemente informati.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2022/2295 DELLA COMMISSIONE

del 23 novembre 2022

che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006 per quanto riguarda l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32022R2295>

EU AIR SAFETY
LIST

https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-air-safety-list_en

- Ultimo elenco che aggiorna il regolamento (CE) n. 474/2006: **regolamento di esecuzione (UE) 2024/3137** della Commissione, del 13 dicembre 2024, che modifica il regolamento (CE) n. 474/2006
- In sintesi:
 - **Air Tanzania** viene considerata una compagnia aerea **non sicura**
 - Vengono **rimosse Pia e Airblue Limited**

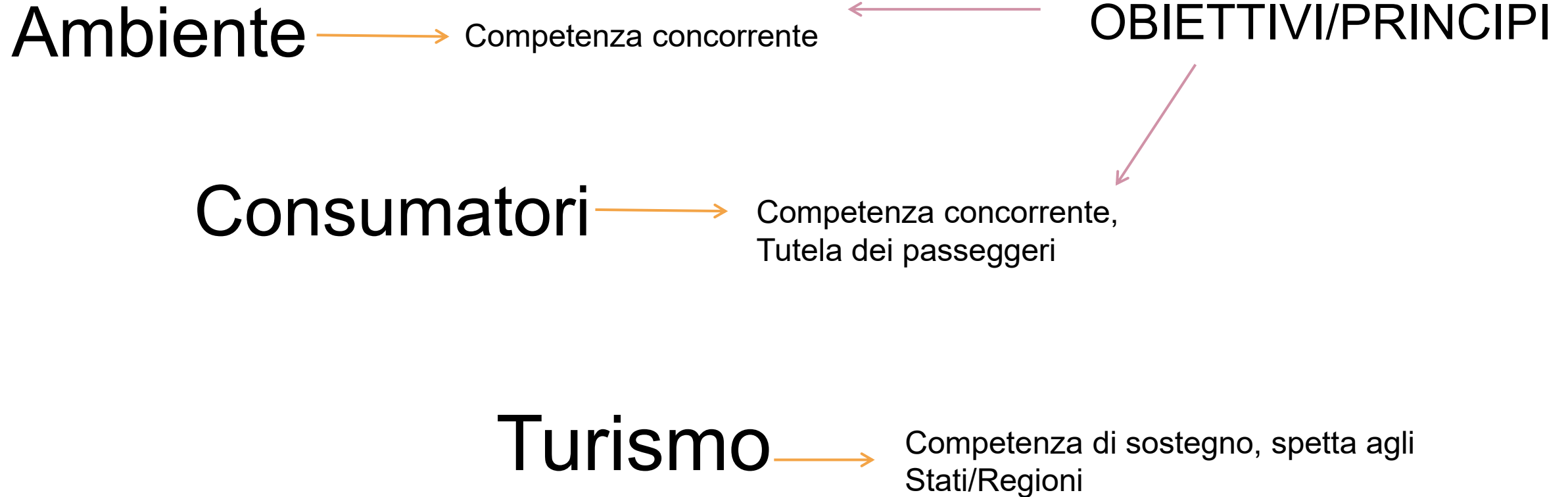
- Inoltre, dal novembre 2016, **tutti gli operatori di paesi terzi devono dimostrare la loro conformità alle norme di sicurezza dell'ICAO per poter volare verso l'Unione**, tramite un'autorizzazione concessa dall'AESA (regolamento (UE) n. 452/2014).
- Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014 , che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008
- Modificato da REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/659 DELLA COMMISSIONE del 2 dicembre 2022
- necessità di migliorare la sicurezza dell'aviazione civile in talune regioni del mondo.
- L'UE presta assistenza agli Stati che hanno maggiori difficoltà a introdurre sistemi efficaci di sicurezza aerea. Ciò ha portato alla creazione **dell'accordo sullo Spazio aereo comune europeo (ECAA) nel 2006**, con l'obiettivo di integrare i paesi vicini all'UE dell'Europa sudorientale (Albania, Bosnia-Erzegovina, Macedonia del Nord, Montenegro, Serbia e Kosovo), insieme alla Norvegia e all'Islanda, nel mercato interno dell'aviazione dell'UE.
- La Svizzera non fa parte dell'accordo ECAA, ma dispone di un proprio accordo sull'aviazione con l'UE, vale a dire **l'accordo UE-Svizzera sul trasporto aereo del 2002**, che integra la Svizzera nel mercato interno del trasporto aereo dell'UE.
- L'UE ha inoltre concluso accordi euromediterranei nel settore del trasporto aereo con il Marocco, la Giordania e Israele.

- L'Aesa pubblica i c.d. **Conflict Zone Information Bulletins (CZIBs)** che forniscono avvisi, raccomandazioni e aggiornamenti relativi alla sicurezza dell'aviazione in aree di conflitto o in situazioni di instabilità ([Conflict Zone Information Bulletins \(CZIBs\) | EASA](#))

Status Active

Issue date	Valid until	Subject/CZIB number	More info
09/01/2025	31/07/2025	Airspace of the Russian Federation 2025-01 ACTIVE	i
09/01/2025	31/07/2025	Airspace of Ukraine CZIB-2022-01R11 ACTIVE	i
29/11/2024	31/01/2025	Airspace of Iran 2024-03 R2 ACTIVE	i
29/11/2024	31/01/2025	Airspace of Lebanon 2024-01 R2 ACTIVE	i
29/11/2024	31/01/2025	Airspace of Israel 2024-02 R3 ACTIVE	i
31/10/2024	30/04/2025	Airspace of Mali CZIB-2017-01R17 ACTIVE	i

Trasporto aereo: altre politiche



Cybersicurezza e trasporto aereo

- EASA

<https://www.easa.europa.eu/en/domains/cyber-security/overview>



European Centre for Cybersecurity in Aviation (ECCSA)

ECCSA is a voluntary, cooperative partnership within the aviation community to better understand the emerging cybersecurity risks in aviation and to provide collective support in dealing with cybersecurity incidents, weaknesses and unauthorised interactions that could potentially affect the sector's resiliency and safety.

Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce **un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea**

Regolamento delegato (UE) 2022/1645 della Commissione del 14 luglio 2022 recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per la gestione dei rischi per la **sicurezza delle informazioni** con un potenziale impatto sulla sicurezza aerea **per le imprese** disciplinate dai regolamenti (UE) n. 748/2012 e (UE) n. 139/2014 della Commissione e che modifica i regolamenti (UE) n. 748/2012 e (UE) n. 139/2014 della Commissione

➤ **si applica** a partire dal **16 ottobre 2025**.

Regolamento di esecuzione (UE) 2023/203 della Commissione del 27 ottobre 2022 che stabilisce le regole per l'applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti relativi alla gestione dei rischi per la **sicurezza delle informazioni** con un potenziale impatto sulla sicurezza aerea **per le organizzazioni** di cui ai regolamenti (UE) n. 1321/2014, (UE) n. 965/2012, (UE) n. 1178/2011 e (UE) 2015/340 della Commissione e ai regolamenti di esecuzione (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 della Commissione, e per le autorità competenti di cui ai regolamenti (UE) n. 748/2012, (UE) n. 1321/2014, (UE) n. 965/2012, (UE) n. 1178/2011, (UE) 2015/340 e (UE) n. 139/2014 della Commissione e ai regolamenti di esecuzione (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 della Commissione, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 748/2012, (UE) n. 965/2012, (UE) n. 139/2014, (UE) n. 1321/2014 e (UE) 2015/340 della Commissione e i regolamenti di esecuzione (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 della Commissione.

➤ **si applica** a partire dal **22 febbraio 2026**, con eccezioni.

<https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/security/cybersecurity/>



Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Italian Civil Aviation Authority

Chi siamo ▾

Organizzazione ▾

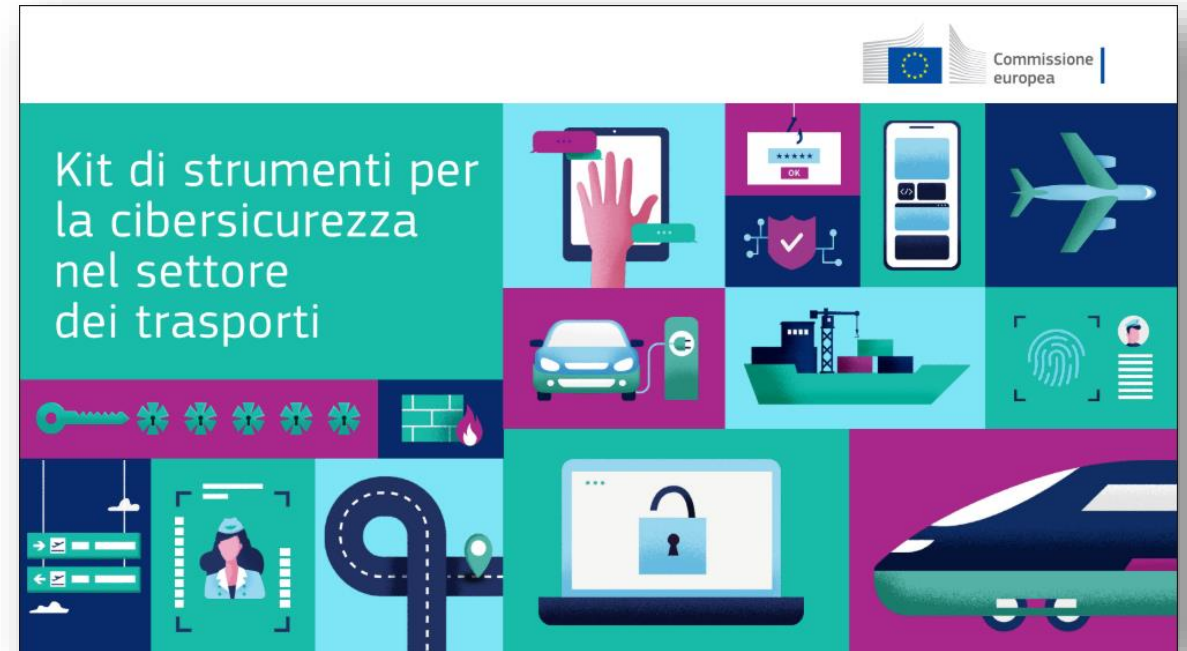
Di cosa ci occupiamo ▾

News e media ▾

Home > Sicurezza aerea > [Cybersecurity](#)

Cybersecurity

Cybersecurity Toolkit



[Link al Toolkit](#)

Fonte: https://www.ansa.it/emiliaromagna/notizie/2025/01/19/cambiava-voti-sulle-pagelle-online-denunciato-hacker-15enne_b9496c60-88fd-4736-b27e-415bf6cd42ec.html

Un esempio recente di attacco che sfruttava la fragilità dei sistemi informatici:

[Temi caldi](#) [Trump](#) [Australian Open](#) [Medio Oriente](#) [Catania](#) [Neonata rapita](#) [Viaggi](#) [Terra&Gusto](#) [Vaticano](#)

 / [Regione Emilia-Romagna](#) Naviga ☰

Cambiava voti sulle pagelle online e modificava le rotte di navi, denunciato hacker 15enne

Si divertiva anche a cambiare i tragitti delle petroliere nel Mediterraneo



BOLOGNA, 19 gennaio 2025, 16:42
Redazione ANSA

 **ANSAcheck**
notizie d'origine certificata

Fonte: https://www.ansa.it/sito/notizie/cronaca/2024/12/28/attacco-degli-hacker-filorussi-ai-siti-web-di-malpensa-e-linate_6c91f2a2-df48-464e-a014-6925ad9e5b82.html

28.12.2024: attacco informatico nel settore dell'aviazione civile:

 / Cronaca

Naviga 

Attacco degli hacker filorussi ai siti web di Malpensa, Linate e Farnesina

Nessun ritardo sui voli, ma problemi ai portali



↑ Aeroporto di Malpensa - RIPRODUZIONE RISERVATA

ROMA, 30 dicembre 2024, 11:57

di **Lorenzo Attianese**

 **ANSA**check
notizie d'origine certificata



Cyberattacco a
Spalato, Croazia

“

L'attacco ha causato problemi tecnici nel sistema informatico, vanificando le operazioni di accoglienza e imbarco dei passeggeri (pertanto, di atterraggio e decollo dei velivoli). Il vicedirettore dell'aeroporto, Pero Bilas: “Siamo al lavoro per ripristinare la completa normalità”.

Cyberattacco all'aeroporto di Spalato: il sistema informatico dell'aeroporto della seconda città croata è andato in tilt, come ha ammesso il vicedirettore della struttura, **Pero Bilas**. Aggiungendo: *“I servizi specializzati stanno lavorando con intensità per risolvere le conseguenze di quanto è avvenuto”*. E ancora: *“Siamo stati in contatto con tutte le compagnie aeree e cercato insieme soluzioni alternative. Chiedendo a tutti i passeggeri di pazientare”*.

[Il cyberattacco all'aeroporto di Spalato blocca gli arrivi e le partenze](#)

Direttiva NIS 2

Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022 relativa a misure per un livello comune elevato di cibersecurity nell'Unione

Attuata in Italia con
decreto legislativo 4
settembre 2024, n. 138

- stabilisce un quadro normativo comune per la cibersecurity volto a migliorarne il livello, richiedendo agli Stati membri dell'Unione di rafforzare le proprie capacità in materia di cibersecurity.
- Introduce misure di gestione dei rischi e di segnalazione nei settori critici, insieme a norme sulla cooperazione, la condivisione delle informazioni, la vigilanza e l'esecuzione delle disposizioni, le misure necessarie ad assicurare **un elevato livello di sicurezza informatica in Italia e in Europa.**
- **Il trasporto aereo figura tra i settori ad alta criticità.**

ICAO - Global Aviation Security Plan (GASeP)

<https://www.icao.int/Security/Pages/Global-Aviation-Security-Plan.aspx>

ICAO GLOBAL AVIATION SECURITY PLAN (GASeP)

The ICAO Council, at the third meeting of its 232nd Session on 10 June 2024 approved the Second Edition of the *Global Aviation Security Plan* (GASeP) (Doc 10118).

This Second Edition of the GASeP has been developed as a strategic document to guide States, industry, and ICAO in their efforts to enhance aviation security. The Plan was updated to ensure it continues to be fit for purpose, and an invaluable framework for all stakeholders in advancing aviation security while supporting efforts to raise the profile of aviation security at the political level.



Muscat Declaration

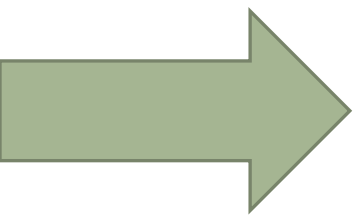


In order to identify global key priorities ahead of the 42nd Session of the ICAO Assembly (September 2025), a High-level Ministerial Segment will take place on 11 December 2024 as part of the ICAO Security Week 2024 hosted by the Civil Aviation Authority of Oman in Muscat. This will serve as a platform for strategic discussions and the endorsement of a Declaration on security in aviation, encompassing aviation security and aviation cybersecurity, and the protection of aviation critical infrastructure, as well as the launch of the Second Edition of the Global Aviation Security Plan (Doc 10118).

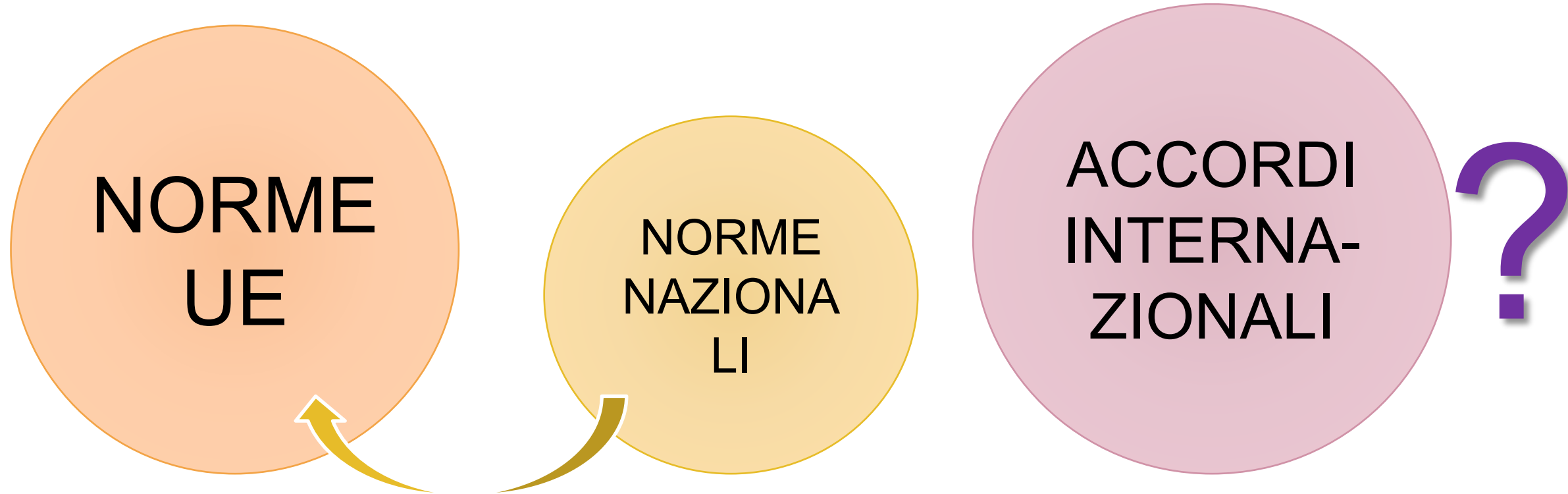
Muscat Declaration on Aviation Security and Aviation Cybersecurity

Adopted on 11 December 2024

<https://www.icao.int/Meetings/securityweek2024/Pages/Muscat-Declaration.aspx>



**FOCUS: CONCLUSIONE DI ACCORDI
INTERNAZIONALI DA PARTE DEGLI STATI
MEMBRI IN MATERIA GIA' DISCIPLINATA
DALL'UE**



**NORME
UE**

**NORME
NAZIONALI**

**ACCORDI
INTERNA-
ZIONALI**



Quesito: può uno Stato membro concludere un accordo con uno Stato terzo in una materia già regolata dal diritto UE?

➤ Quando l'UE ha competenza esterna?

Caso «Open Sky»

Sentenze della Corte del 5 novembre 2002 nelle cause C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 e C-476/98, Commissione c. Regno Unito, Danimarca, Svezia, Finlandia, Belgio, Lussemburgo, Austria, Germania

LA CORTE DI GIUSTIZIA CHIARISCE LA RIPARTIZIONE DI COMPETENZE IN MATERIA DI CONCLUSIONE DI ACCORDI INTERNAZIONALI sul TRASPORTO AEREO

In sintesi:

- ❖ Rientrano nella **competenza esclusiva esterna** della Comunità alcuni aspetti relativi alla **fissazione delle tariffe** sulle rotte intracomunitarie, applicabili ai vettori extracomunitari così come gli impegni in materia di sistemi telematici di prenotazione.
- ❖ Gli **accordi «open sky»**, **stipulati tra taluni Stati membri e gli Stati Uniti d'America**, **sono contrari al diritto comunitario** in relazione ai suddetti aspetti.
- ❖ Inoltre, la clausola relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree costituisce una discriminazione incompatibile con il diritto comunitario.

(I) Presupposto:

L'UE ha esercitato la sua competenza?

Il Trattato CE contiene disposizioni speciali per il settore dei trasporti volte a conferire al Consiglio poteri specifici che gli hanno consentito di adottare tre «pacchetti» normativi (nel 1987, nel 1990 e nel 1992) diretti a garantire la libera prestazione dei servizi di trasporto aereo comunitario e la libera concorrenza all'interno della Comunità.

Il **pacchetto** emanato nel **1992** include tre regolamenti relativi:

- alla concessione, da parte degli Stati membri, delle licenze di esercizio relative ai vettori aerei stabiliti nella Comunità;
- all'accesso dei vettori aerei comunitari alle rotte intracomunitarie; e
- alla fissazione delle tariffe aeree sulle rotte intracomunitarie.

Altri due regolamenti del 1989 e del 1993 riguardanti:

- * i sistemi telematici di prenotazione
 - * l'assegnazione delle bande orarie.
-
- Dall'inizio degli anni '90 la **Commissione** ha chiesto al Consiglio di essere incaricata a negoziare un accordo con gli Stati Uniti d'America in materia di trasporto aereo, al fine di sostituire gli accordi bilaterali precedentemente conclusi con alcuni Stati europei che a quell'epoca non erano membri della Comunità.
 - Essa ha **ottenuto un mandato** ristretto a negoziare con gli Stati Uniti d'America, *che non è sfociato in un accordo tra la Comunità e gli Stati Uniti.*

- Tuttavia, gli Stati Uniti d'America si sono vincolati, a partire **dal 1995**, con un certo numero di Stati membri mediante **accordi bilaterali di tipo «open sky»** allo scopo di facilitare, in particolare, il libero accesso a tutte le rotte, la concessione dei diritti di rotta e di traffico illimitati, la fissazione dei prezzi in base a un sistema detto di «doppia disapprovazione» e la possibilità di «code-sharing»

(II) I ricorsi per inadempimento della Commissione vs SM

La Commissione ha proposto **ricorso contro sette Stati membri** (la Danimarca, la Svezia, la Finlandia, il Belgio, il Lussemburgo, l'Austria e la Germania) firmatari degli accordi detti di «open sky» e ha altresì promosso un'azione contro il Regno Unito.

La Commissione addebita loro, in particolare, come conseguenza del fatto di aver siglato i suddetti accordi:

- i) di aver violato la competenza esterna della Comunità; infatti solo quest'ultima sarebbe competente a concludere un siffatto accordo (si deve evidenziare che tale censura non è stata formulata nei riguardi del Regno Unito) e
- ii) di aver contravvenuto alle disposizioni del Trattato in materia di diritto di stabilimento avendo consentito agli Stati Uniti d'America di rifiutare i diritti di traffico sul loro spazio aereo ai vettori aerei designati dallo Stato membro contraente di un accordo, qualora una quota rilevante della proprietà e il controllo effettivo non facciano capo a tale Stato membro o a cittadini di tale Stato (clausola relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree > *clausola di nazionalità*).

(a) Sulla violazione della competenza esterna della Comunità

Per quanto riguarda il trasporto aereo, il Trattato CE prevede un potere di azione della Comunità subordinato a una decisione preliminare del Consiglio.

Tale disposizione non fonda di per sé una competenza comunitaria esterna in materia di trasporto aereo atta a consentire alle istituzioni comunitarie di concludere accordi internazionali che vincolino la Comunità.

> Pertanto non esiste una competenza esterna esplicita della Comunità in merito a tale aspetto.

❖ La Corte rammenta, **tuttavia**, che la competenza della Comunità a concludere accordi internazionali può derivare implicitamente dal Trattato.

> Questo si verificherebbe ogni qualvolta sia necessario il riconoscimento di una competenza esterna in capo alla Comunità affinché quest'ultima possa esercitare utilmente la propria competenza interna (non ancora esercitata).

La Corte dichiara che nella fattispecie **non si è in presenza** di una **situazione in cui la competenza interna poteva essere esercitata utilmente soltanto in via contestuale rispetto alla competenza esterna**, poiché il Consiglio ha potuto adottare il «terzo pacchetto» senza che sia stato necessariamente concluso un accordo con gli Stati Uniti d'America in materia di trasporto aereo.

- ❖ La Corte rileva che quando la Comunità introduce norme comuni, **gli Stati membri non sono più competenti a impegnarsi con i paesi terzi**, qualora tali impegni incidano sulle suddette norme, e che solo la Comunità è legittimata ad assumere siffatti impegni.
 - > Questo si verifica quando gli accordi internazionali rientrano nell'ambito di applicazione delle norme comuni o comunque di un settore già in gran parte disciplinato da tali norme o quando la Comunità abbia incluso nei suoi atti legislativi interni clausole relative ai cittadini, nella fattispecie i vettori aerei, dei paesi terzi.
- ❖ Poi la CG verifica la portata dei regolamenti relativi alla concessione, da parte degli Stati membri, delle licenze di esercizio riguardanti i vettori aerei stabiliti nella Comunità e l'accesso dei vettori aerei comunitari alle rotte intracomunitarie per constatare che gli accordi bilaterali **non** appartengono a un settore già disciplinato dai suddetti regolamenti, perché includono norme destinate ai vettori aerei statunitensi.
 - > Di conseguenza, tali regolamenti **non** possono fondare una **competenza esterna** della Comunità.

❖ INVECE: alcune delle disposizioni relative alla fissazione delle tariffe aeree sulle rotte intracomunitarie, nonché quelle relative ai sistemi telematici di prenotazione e all'assegnazione di bande orarie contenute negli altri regolamenti citati si applicano ai vettori aerei di paesi terzi.

➤ La Comunità dispone quindi in tal caso di una **competenza esterna esclusiva**.

Tuttavia che la Commissione non ha dimostrato che gli accordi bilaterali di cui trattasi implicano impegni in materia di bande orarie.



❖ Pertanto, la Corte dichiara che la Danimarca, la Svezia, la Finlandia, il Belgio, il Lussemburgo, l'Austria e la Germania hanno violato la competenza esterna della Comunità per quanto riguarda le norme comunitarie relative alla fissazione delle tariffe aeree sulle rotte intracomunitarie nonché ai sistemi telematici di prenotazione (CRS).

(II) Sulla violazione del diritto di stabilimento

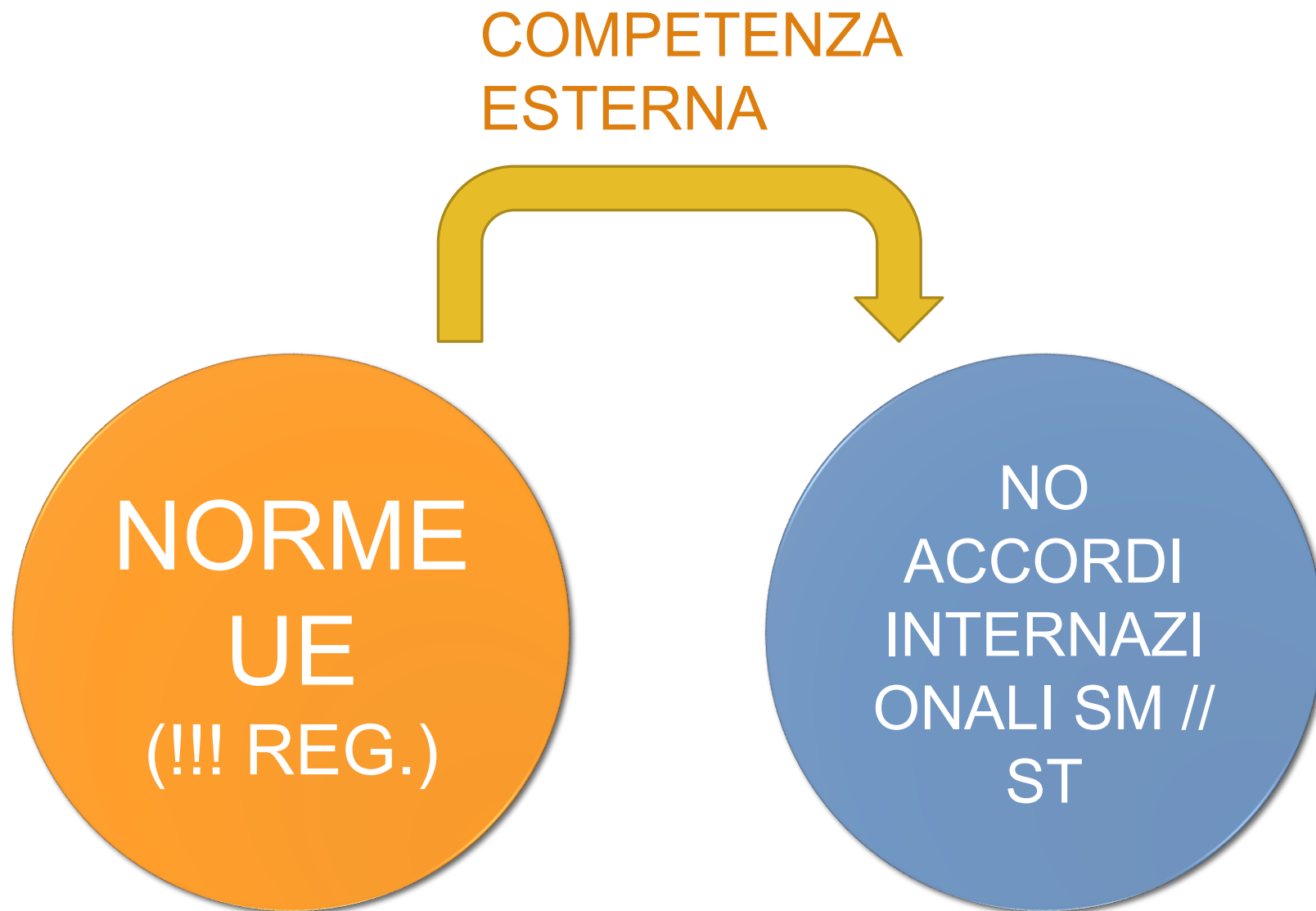
- ❖ secondo la clausola relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree (clausola di nazionalità), **gli Stati Uniti d'America** in linea di principio hanno *l'obbligo di accordare i diritti previsti dagli accordi ai vettori controllati dallo Stato membro* con cui hanno concluso l'accordo e la possibilità di rifiutare tali diritti ai vettori controllati da altri Stati membri stabiliti nel suddetto Stato.
 - Si tratta di una **discriminazione** che impedisce ai vettori aerei degli altri Stati membri di beneficiare del trattamento nazionale nello Stato membro ospitante, la qual cosa è vietata dalle norme comunitarie relative al diritto di stabilimento.
- ❖ tale clausola non può essere giustificata da motivi di ordine pubblico o di pubblica sicurezza, atteso che non esiste alcun *nesso diretto tra una siffatta minaccia e la discriminazione generalizzata* nei riguardi delle compagnie aeree comunitarie.
 - la clausola relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree inserita negli accordi bilaterali stipulati tra gli Stati Uniti d'America e il Regno Unito, la Danimarca, la Svezia, la Finlandia, il Belgio, il Lussemburgo, l'Austria e la Germania è contraria alle norme in materia di diritto di stabilimento.

Dopo le sentenze *Open Sky*....

Accordi di nuova generazione > alla Commissione mandato per negoziare con Stati terzi + negoziare accordi esistenti tra Stati membri e Stati terzi (> sostituire Comunità agli SM)

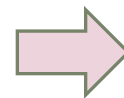
- **Accordo sui trasporti aerei USA – SM - CE del 25-30 aprile 2007** (in applicazione dal 28 marzo 2008, poi modificato con Protocollo del 25 marzo 2010), relativo a concessione dei diritti di traffico e rilascio delle autorizzazioni e permessi tecnici per i vettori che esercitano servizi di trasporto aereo nelle rotte di collegamento tra USA e SM.
- **Regolamento 847/2004 del 29 aprile 2004** relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati da SM con Paesi terzi
 - Stabilisce una procedura per notificare e autorizzare i negoziati condotti dai paesi dell'Unione europea (UE) con i paesi extra-UE sugli accordi bilaterali in materia di servizi aerei (di seguito ASA).
 - Il suo scopo è garantire che gli accordi esistenti siano conformi al diritto dell'UE.

In conclusione:

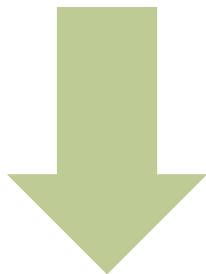


QUESITO:

Convenzione di Montreal 1999

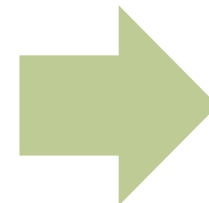


norme di diritto uniforme (materiale)
relative a trasporto internazionale di
passeggeri, bagagli e merci

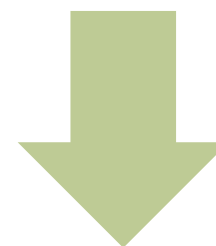


Ratificata e resa esecutiva
in Italia con Legge del
2004

MA



Normativa dell'UE nello
stesso ambito



Quale normativa si applica? internazionale o UE?

Competenze

- Esclusive
- Concorrenti
- Di sostegno
- Altre..

Atti vincolanti

- Regolamento direttamente applicabile
- Direttiva da recepire (..ma efficacia diretta)



Adattamento dell'ordinamento italiano al diritto UE
(**legge 234/2012**)

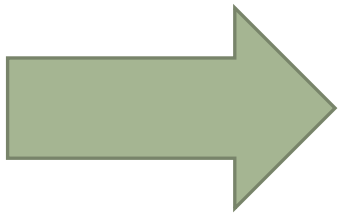
Principi

Primato

- Efficacia diretta
- Interpretazione conforme
- Disapplicazione
- Risarcimento danno

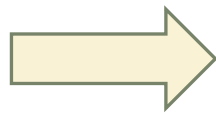


Art. 11 Cost.
norma interposta

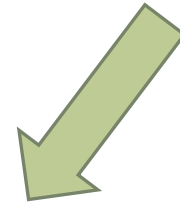


(tornando al quesito del FOCUS #1) **quale rapporto tra Convenzione di Montreal 1999 e Diritto UE nella stessa materia?**

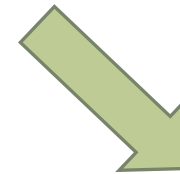
- Si applica ai trasporti internazionali
- INOLTRE si applica «non direttamente» ma perché delle fonti ad essa rinviano
- Regola la responsabilità del vettore aereo internazionale relativa ai danni da lesioni personali e morte dei passeggeri, danni da perdita ed avaria delle merci e dei bagagli, danni da ritardo nel trasporto di persone, bagagli e merci.



Estensione dell'ambito di applicazione PER RINVIO



Statico
(Reg. CE 2027/97
come modificato dal
Reg. 889 del 2002)



Dinamico
(art. 941 cod. nav., come emendato dai d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96 e 15 marzo 2006 n. 151)

«Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica. Al trasporto di bagagli si applica, inoltre, l'articolo 953»

Questo è il caso nel diritto UE

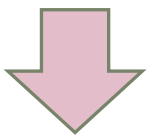
Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti come modificato dal Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002

Articolo 1

Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della **convenzione di Montreal** per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro.

Articolo 3

1. La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della **convenzione di Montreal**.



Reg. 1997, mod. 2002 > prevale sulla Conv. Montreal 1999 ?

- Il Reg UE riprende la Conv e aggiunge norme specifiche.
- In Italia? 1) Reg., 2) Conv.

- La Comunità eur. aveva partecipato alla Conferenza diplomatica internazionale sul diritto aereo, tenutasi a Montreal dal 10 al 28 maggio 1999, che ha portato all'adozione della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal) e ha firmato la Convenzione il 9 dicembre 1999. Entrata in vigore il 4 novembre 2003.
- art. 53, par. 2 della Conv.: Le organizzazioni regionali di integrazione economica che hanno competenza su alcune materie disciplinate dalla Convenzione di Montreal possono essere parti della stessa.

- La Comunità e i suoi Stati membri **condividono la competenza** nelle materie oggetto della Convenzione di Montreal ed è quindi necessario che la ratifichino simultaneamente per garantire un'applicazione uniforme e completa delle sue disposizioni all'interno dell'Unione europea.
- Atti dell'UE esistenti al momento della Convenzione (= **l'UE ha esercitato la competenza, quindi ha 'poteri' sul piano internazionale**)
 - Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti,
 - poi modif. regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002
 - (> estende la Conv. Montreal ai vettori aerei comunitari)

v. **DECISIONE DEL CONSIGLIO del 5 aprile 2001** relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal)

La Convenzione è approvata a nome della Comunità europea.

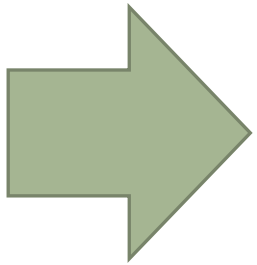
Ma ogni Stato membro doveva ratificarla !!

Strumenti di ratifica depositati il 29 aprile 2004 > entrata in vigore 28 giugno 2004

Con il Regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002: previsto che «È necessario modificare il Regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, **per allinearlo alle disposizioni della Convenzione di Montreal**, creando così un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale.

Il presente regolamento attua le disposizioni pertinenti della Convenzione di Montreal in materia di trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli e stabilisce alcune disposizioni supplementari.

Esso estende inoltre l'applicazione di tali disposizioni al trasporto aereo all'interno di un singolo Stato membro.



Sul rapporto Reg. 1997 e Conv. Montreal 1999
v. **Sentenza della CG del 6 maggio 2010, C-63/09, Walz contro Clickair SA**

Controversia tra il sig. Walz, passeggero, e il vettore aereo Clickair in merito al risarcimento del danno derivante dalla perdita del bagaglio registrato nell'ambito di un volo operato da tale compagnia.

Il sig. Walz può chiedere il risarcimento dei danni materiali e non materiali?

Qual è la normativa applicabile al caso?

Fatti

Il 14 aprile 2008, il sig. Walz ha intentato un'azione legale contro la Clickair (compagnia aerea spagnola) chiedendo un risarcimento per la perdita di un bagaglio registrato nell'ambito di un volo da Barcellona (Spagna) a Porto (Portogallo) operato da tale compagnia.

Il sig. Walz chiede un risarcimento totale di 3.200 euro: 2.700 euro per il valore del bagaglio perso e 500 euro per il danno morale derivante da tale perdita.

Clickair si è opposta alla richiesta del sig. Walz, sostenendo, tra l'altro, che i danni richiesti superano il limite di responsabilità per la perdita del bagaglio di 1.000 DSP stabilito dall'art. 22, par. 2, della Convenzione di Montreal.

Poiché la controversia riguardava le modalità di fornitura del trasporto aereo da parte di un vettore dell'Unione europea tra due città di Stati membri diversi, lo Juzgado de lo Mercantil n. 4 de Barcelona (Tribunale commerciale n. 4 di Barcellona), investito del procedimento, ha applicato il regolamento n. 2027/97.

Il giudice del rinvio (spagnolo) ha osservato che, per quanto riguarda la responsabilità dei vettori dell'Unione europea per il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli nel territorio dell'Unione, il regolamento n. 2027/97 si limita a dare attuazione alle disposizioni pertinenti della Convenzione di Montreal.

Esso ha pertanto esaminato l'interpretazione da dare a talune di tali disposizioni, tra cui l'articolo 22, paragrafo 2, di tale convenzione, che stabilisce il limite della responsabilità dei vettori aerei in caso di perdita del bagaglio.

A tal proposito, il giudice del rinvio fa riferimento alla giurisprudenza *dell'Audiencia Provincial di Barcellona*. In una sentenza del 2 luglio 2008, tale tribunale ha affermato che il limite citato non comprende sia i danni materiali che quelli morali, ma che, da un lato, i danni materiali sono soggetti al limite di 1 000 DSP, mentre, dall'altro, i danni morali sono soggetti a un ulteriore limite di 1 000 DSP, cosicché il limite totale combinato per i danni materiali e morali è di 2 000 DSP.

Tuttavia, il giudice spagnolo del rinvio (Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona) non ha condiviso tale interpretazione e ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

Se il limite di responsabilità di cui all'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione [di Montreal] ... includa sia i danni morali sia i danni materiali derivanti dalla perdita del bagaglio".

Sentenza della CG:

- Per quanto riguarda la responsabilità dei vettori dell'Unione europea per il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli nel territorio dell'Unione, il regolamento n. 2027/97, applicabile nel caso di specie, attua le disposizioni pertinenti della Convenzione di Montreal.
- Dall'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento risulta, in particolare, che la responsabilità dei vettori aerei dell'Unione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli è disciplinata da tutte le disposizioni della Convenzione di Montreal pertinenti a tale responsabilità. Quindi, il giudice del rinvio chiede l'interpretazione delle disposizioni pertinenti di tale convenzione.

- Poiché le disposizioni di tale convenzione sono parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione a partire dalla data di entrata in vigore della stessa, la Corte è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla sua interpretazione.
- Poiché la Convenzione di Montreal non contiene alcuna definizione del termine "danno", occorre sottolineare fin d'ora che, alla luce dell'obiettivo di tale convenzione, che è quello di unificare le regole del trasporto aereo internazionale, a tale termine deve essere data un'interpretazione uniforme e autonoma, nonostante i diversi significati attribuiti a tale nozione nelle legislazioni interne degli Stati contraenti di tale convenzione.

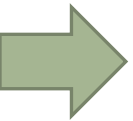
- Il termine "danno", contenuto in un accordo internazionale, deve essere interpretato secondo le regole di interpretazione del diritto internazionale generale, che sono vincolanti per l'Unione europea.
- A questo proposito, **l'articolo 31 della Convenzione sul diritto dei trattati, firmata a Vienna il 23 maggio 1969**, che codifica le norme di diritto internazionale generale, stabilisce che un trattato deve essere interpretato in buona fede secondo il significato ordinario da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e scopo.

La CG ha preso in considerazione:

- Diverse versioni linguistiche
- Contesto
- Nessuna rilevanza per la natura del danno subito dal passeggero quando si stabilisce il limite
- Riferimento al diritto internazionale,
in particolare l'articolo 31, paragrafo 2, degli Articoli sulla responsabilità degli Stati per atti internazionalmente illeciti, elaborati dalla Commissione di diritto internazionale delle Nazioni Unite e di cui l'Assemblea generale di tale organizzazione ha preso atto nella sua risoluzione 56/83 del 12 dicembre 2001, prevede che "[i]l danno comprende qualsiasi danno, materiale o morale [...]".
- non vi è nulla nella Convenzione di Montreal che indichi che gli Stati contraenti abbiano inteso attribuire un significato particolare al concetto di danno

- ne consegue che il termine "danno", di cui al Capitolo III della Convenzione di Montreal, deve essere interpretato come comprensivo di danni materiali e non materiali.

- Obiettivo della MC99: **bilanciare gli interessi dei passeggeri e dei vettori aerei fissando un limite**
- le varie situazioni in cui un vettore è ritenuto responsabile ai sensi del Capitolo III della Convenzione di Montreal, l'"equo bilanciamento degli interessi" a cui si fa riferimento richiede che vi siano chiari limiti al risarcimento relativi al danno totale subito da ciascun passeggero in ciascuna di tali situazioni, indipendentemente dalla natura del danno causato a tale passeggero.



Una limitazione del risarcimento così concepita consente ai passeggeri di essere risarciti in modo semplice e rapido, senza tuttavia imporre ai vettori aerei un onere molto gravoso in termini di danni, che sarebbe difficile da determinare e calcolare e potrebbe compromettere, se non addirittura paralizzare, l'attività economica di tali vettori.

Conclusione

- Ne consegue che i vari **limiti al risarcimento** di cui al Cap. III della Conv. di Montreal, compresa quella di cui all'art. 22, par. 2, di tale Convenzione, **devono essere applicate al danno totale causato, indipendentemente dal fatto che tale danno sia materiale o non materiale.**
- Inoltre, l'art. 22, par. 2, della Conv. di Montreal prevede che il passeggero possa fare una dichiarazione speciale di interesse al momento della consegna del bagaglio registrato al vettore. > Tale possibilità conferma che il limite di responsabilità del vettore aereo per i danni derivanti dalla perdita del bagaglio, stabilito da tale articolo, è, in assenza di dichiarazione, un limite assoluto che comprende sia i danni morali che materiali.

- (...) la risposta alla questione sollevata è che **il termine "danno", su cui si basa l'art. 22, par. 2, della Conv. di Montreal che stabilisce il limite della responsabilità del vettore aereo per i danni derivanti, tra l'altro, dalla perdita del bagaglio, deve essere interpretato nel senso che comprende sia i danni materiali che quelli morali.**

**LOST
& FOUND**



Applicazione dell'interpretazione e della CG al caso:

Il sig. Walz aveva il
diritto di richiedere
fino a 1000 DSP =
(ca) 1242,85 euro
(agg. 22.01.2025)