

La cooperazione internazionale del trasporto aereo nel diritto internazionale e comunitario

di dott. Mauro Romani

SOMMARIO: A PARTE: -1. Introduzione; -2. La prima fase di liberalizzazione; -3. Effetti della liberalizzazione; -4. La nascita delle alleanze; -5. Tipologie di alleanze e vantaggi derivanti dall'implementazione di una strategia di alleanze; -6. I vantaggi dell'operatività su larga scala; -7. La riduzione della competizione; -8. L'aggiramento della regolamentazione; -9. Elementi che possono rafforzare la coesione all'interno di un'alleanza; -10. Il futuro delle alleanze nel ventunesimo secolo; B PARTE: -11. Cooperazione del trasporto aereo nel diritto comunitario; -12. Il processo di liberalizzazione; -13. Quadro normativo del diritto comunitario secondario; -14. Il Regolamento n. 1407/92 del Consiglio sul rilascio delle licenze ai vettori aerei; -15. Il Regolamento n. 2408/92 del Consiglio sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie; -16. Eccezioni individuate dal Regolamento n. 2408/92; -17. Il Regolamento n. 2409/92 del Consiglio sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e merci; -18. L'applicazione del diritto comunitario secondario in tema di liberalizzazione del diritto aereo; -19. La Legge comunitaria 24 aprile 1998 n. 128 e le norme dell'UE in tema di accesso al mercato del trasporto aereo; C PARTE: -20. Tutela e circolazione dei dati personali nel diritto internazionale e comunitario, -Bibliografia.

1. Il trasporto aereo ha subito, nel corso degli anni, un'importante ed intensa evoluzione; la data fondamentale che segna l'avvio dello sviluppo del trasporto aereo è il 1919 anno in cui fu stipulata la Convenzione di Parigi nella quale veniva deliberata la piena ed esclusiva sovranità di ogni Stato sullo spazio aereo sovrastante il proprio territorio.

Inoltre, dalla fine della seconda guerra mondiale, si è avuto un ulteriore sviluppo normativo del settore del trasporto aereo determinato dalla Convenzione di Chicago del 1944 e caratterizzato da accordi bilaterali tra singole coppie di paesi. La Convenzione di Chicago, analogamente a quella di Parigi, riconosceva ad ogni Stato il completo ed esclusivo dominio sul cielo che sovrasta il proprio territorio, le modalità di sorvolo di questo territorio da parte di aeromobili di altri Stati contraenti e l'obbligo di una preventiva autorizzazione per lo svolgimento dei servizi aerei internazionali; in questa convenzione non veniva introdotta alcuna disposizione in materia di tariffe, solo negli anni seguenti vennero stipulati una serie di accordi bilaterali per la gestione del traffico aereo, i quali, oltre a regolamentare le capacità e le frequenze, hanno anche affrontato la questione tariffaria: essi prevedevano il principio della c.d. "doppia approvazione": le tariffe predisposte dalle associazioni dei vettori aerei (tra le più importanti citiamo la IATA (International Air Transport Association), per entrare in vigore devono ottenere l'approvazione di entrambe le autorità competenti dei due Stati capolinea interessati.

Un posto rilevante lo hanno avuto i cosiddetti "Accordi delle Bermuda" firmati nel 1946 e nel 1977 tra Stati Uniti e Regno Unito e aventi ad oggetto la regolamentazione della concorrenza, la ripartizione delle capacità e la fissazione delle tariffe aeree; questi accordi sotto il profilo tariffario seguivano il principio, già accennato, della doppia approvazione il quale costituiva una soluzione intermedia tra la rigida fissazione delle tariffe da parte dell'autorità statale e la libera determinazione delle stesse da parte dei vettori.

Fu così che, nel 1978, si è pervenuti all'emanazione dell'Airline Deregulation Act, il quale ha posto le basi per una totale liberalizzazione dei traffici aerei di linea all'interno degli Stati Uniti eliminando le barriere all'accesso di nuove compagnie nel settore aereo. Sotto il profilo tariffario, dal 1° Gennaio 1985, a seguito della soppressione del Civil Aeronautics Board, negli Stati Uniti è venuta meno ogni forma di approvazione e le tariffe sono state nuovamente fissate liberamente secondo il gioco del mercato per cui i vettori hanno potuto determinare i corrispettivi a loro discrezione; è importante sottolineare che con ciò non si vuole legittimare l'esercizio di prezzi discriminatori o predatori ovvero prezzi anormalmente bassi, inferiori ai costi, in maniera tale da sottrarre quote di mercato ai concorrenti e da estrometterli dal mercato, in quanto venivano contrastati dalla legislazione antitrust.

Per quanto concerne, gli accordi bilaterali stipulati dopo il 1978, essi sempre più frequentemente hanno teso ad essere maggiormente liberali (c.d. accordi di "Open Skies"), basandosi sul principio del non intervento per quanto riguarda sia la ripartizione delle capacità, sia la fissazione delle tariffe.

Fino agli anni ottanta il trasporto aereo nazionale, internazionale e intercontinentale, risultava essere uno dei mercati più rigidamente e strettamente controllati dalle politiche dei vari governi, i quali, avevano garantito ai "campioni nazionali condizioni estranee alle logiche e forze di mercato. Sulla base di quanto accaduto negli Stati Uniti, in Europa ci si interrogava se nel trasporto aereo di linea fosse stato più vantaggioso, per gli utenti, proseguire con un regime di rigida regolamentazione statale o dar vita ad una politica di totale deregolamentazione. Gli effetti negativi della deregulation portarono, infatti, la Comunità Europea a riflettere sugli errori compiuti dagli Stati Uniti; errori derivanti dalla volontà di generare un processo di liberalizzazione in un modo troppo brusco e repentino.

In Europa ci si rese conto, da un lato, che per godere dei benefici derivanti da un regime concorrenziale era necessario procedere ad una liberalizzazione graduale ovvero programmata per tappe, e dall'altro che era opportuno attribuire i poteri di controllo sull'andamento del mercato alle Autorità pubbliche affidando loro la facoltà di intervento a restrizione della libera concorrenza al presentarsi di condizioni che avrebbero potuto pregiudicare gli interessi collettivi. Così sulla base di queste considerazioni, nel 1987 si avviò un processo di graduale liberalizzazione del traffico aereo intra-comunitario distinto in tre diverse fasi, con l'emanazione di altrettanti pacchetti di direttive che andavano a modificare ed uniformare gradualmente la struttura del mercato del trasporto aereo in tutti i territori comunitari -Three Packages-.

Con queste innovazioni vennero introdotte la libertà d'ingresso di nuovi vettori, d'accesso a qualsiasi scalo, l'assenza di controlli sulle capacità e veniva istituito un approccio tariffario più liberale con la conseguente rimozione di tutte le restrizioni relative ai prezzi. Questa nuova legislazione favorì la nascita delle compagnie aeree low-cost, introducendo quindi voli a prezzi particolarmente ridotti per gli utenti e allo stesso tempo una maggior competitività nel settore aereo europeo dando, così, uno scossone alla posizione dominante delle compagnie di bandiera. Le compagnie aeree a basso costo hanno ricevuto il nomignolo di vettori "no frills" cioè privi di tutti quegli elementi di contorno relativi al servizio al passeggero sia a terra che in volo e incentrato sulla sola variabile delle tariffe pagate.

Il processo di liberalizzazione non ebbe in ogni Stato gli stessi effetti in quanto alcuni Paesi, come Belgio e Irlanda, si dimostrarono favorevoli ad un'apertura dei cieli europei, mentre i

Paesi mediterranei conservarono un atteggiamento maggiormente protezionistico nei confronti dei propri vettori nazionali, preferendo operare senza concorrenza e rifiutando qualsiasi proposta di liberalizzazione.

Sotto il profilo tariffario, il processo di liberalizzazione ha comportato il passaggio da un regime di doppia approvazione delle tariffe alla libera determinazione delle stesse in base al meccanismo delle forze del mercato, processo che si è sviluppato parallelamente a quello di liberalizzazione dell'accesso al mercato comunitario attraverso tre fasi distinte.

2. La prima fase della liberalizzazione delle tariffe aeree in ambito comunitario, denominata "Primo Pacchetto sulla riforma del trasporto aereo", si avviò con i Regolamenti CEE 3975/87 e 3976/87. In conseguenza all'emanazione di questi Regolamenti si ebbe un ridimensionamento anche del ruolo della IATA, in quanto non aveva la facoltà di decidere relativamente alla fissazione dei corrispettivi del trasporto aereo.

L'avvio dei processi di globalizzazione, internazionalizzazione dei mercati e l'impegno politico volto a realizzare un mercato unico dell'aviazione commerciale agevolò la sorgere di nuove compagnie aeree, nuovi accordi e alleanze diretti a regolamentare i voli da e per uno Stato extracomunitario. La fine di questa prima fase di liberalizzazione è segnata dall'emanazione della Direttiva CEE 14 dicembre 1987, n. 601, che aveva come destinatari gli Stati membri e lo scopo di dettare criteri di flessibilità nella determinazione delle tariffe del trasporto aereo di linea.

La seconda fase del processo di liberalizzazione è segnata dal Regolamento CEE 24 luglio 1990, n. 2342. Questa normativa ha ad oggetto l'accesso alle rotte, la ripartizione della capacità offerta ed un regime che avrebbe dovuto portare ad una maggiore liberalizzazione delle tariffe del servizio aereo di linea tra aeroporti di diversi Stati membri. L'obiettivo che si voleva perseguire era quello di giungere ad una liberalizzazione delle tariffe introducendo una maggior competitività e vigilando affinché non si presentassero situazioni che avessero portato alla fissazione di tariffe pregiudizievoli per gli utenti e per i vettori.

L'introduzione del Third Aviation Package è stato il più importante passo verso la liberalizzazione del trasporto aereo europeo e rappresenta la normativa attualmente in vigore in tutti i paesi della Comunità Europea. Con il regolamento CEE del 1992, n. 2409 si è completata la liberalizzazione delle tariffe in ambito comunitario infatti esse devono essere liberamente determinate dalle forze di mercato, superando in questo modo i precedenti sistemi di doppia approvazione e disapprovazione delle stesse da parte delle autorità competenti dei due stati capolinea.

In questo modo le imprese di trasporto riacquistano la possibilità di determinare il prezzo del servizio rendendolo "appetibile all'utente" e nello stesso tempo ottenendo un'adeguata remunerazione. Ciò appare condizione indispensabile al fine di creare un mercato effettivamente concorrenziale, in quanto risulta evidente che non può esistere effettiva concorrenza allorché non sia riconosciuta ad un vettore la possibilità di agire sul fattore prezzo. Il filo conduttore della politica comunitaria è il seguente: il regime di mercato che in primo luogo riscuote il favore della Comunità europea è la libera concorrenza, il che non si traduce in un incondizionato laissez-faire ma richiede l'intervento statale nel momento in cui il mercato lasciato a se stesso finirebbe inevitabilmente con il generare situazioni pregiudizievoli per il benessere della collettività.

La concorrenza non deve, in altre parole, essere sopravvalutata sino a considerarla uno stato ideale in grado di risolvere tutti i problemi di sviluppo, di benessere e di equità di un sistema economico. Essa piuttosto va valutata in funzione degli obiettivi che è in grado di contribuire a raggiungere, in rapporto a quelli ritenuti meritevoli dai responsabili governativi dei singoli paesi.

Se dunque le politiche concorrenziali sono oggi generalmente ritenute valide e utili, non mancano situazioni in cui alcune limitazioni e vincoli sono auspicabili rispetto a uno stato di liberalizzazione completa.

3. La completa liberalizzazione del traffico aereo all'interno della Comunità Europea è entrata in vigore il 1° aprile 1997. Da questo momento in poi ogni vettore in possesso di licenza per effettuare il servizio aereo ha il completo e insindacabile diritto di accedere a tutte le rotte intracomunitarie senza nessun vincolo di capacità o frequenza, comprese le rotte di cabotaggio; infatti, sino ad allora, ai vettori aerei comunitari non era concesso effettuare un trasporto su una tratta interna ad un altro Stato membro: questa impossibilità costituiva una distorsione della concorrenza e aveva lo scopo di essere una misura protettiva dei monopoli naturali. Sul versante tariffario, poi, non esistono più i vincoli di prezzo, viene infatti rafforzato il principio della totale libertà nella determinazione dei prezzi, purché non vengano determinati prezzi troppo e ingiustificatamente elevati; si può così osservare che, con il venir meno degli interventi statali nella determinazione dei prezzi, venne tralasciata la funzione di pubblica utilità del trasporto aereo, privilegiando una logica esclusivamente economica.

L'abbattimento dei rigidi sistemi di controllo statale relativi all'accesso al mercato e alla determinazione delle tariffe e, la conseguente nascita di un mercato liberamente concorrenziale, favorirono la libertà di accesso nel settore da parte delle compagnie aeree

aventi sufficienti risorse finanziarie, l'espansione dei traffici e quindi una crescente competitività dei vettori, stimolando così, un'offerta dei servizi qualitativamente migliori e a minor costo. Ciononostante, la contendibilità del mercato è stata minore del previsto; numerosi sono stati i fattori che hanno contribuito a rendere difficile l'ingresso di nuovi operatori nel settore, così ad esempio l'esistenza di economie di scala sia nei costi che un'aerolinea deve sostenere per informare i viaggiatori sull'esistenza e sulle caratteristiche dei propri servizi, sia per produrre informazioni. Tali economie di scala implicano ingenti investimenti, che alcune imprese, specie se di modeste dimensioni, possono non essere in grado di sostenere; per quanto riguarda la produzione di informazioni le compagnie di grandi dimensioni sono in grado di sostenere grossi investimenti per costituire i sistemi di prenotazioni computerizzata che permettono di godere di notevoli vantaggi informativi; mentre per un aerolinea con un sistema di rotte limitato non vi sarebbe convenienza di creare un simile sistema in quanto questo richiede investimenti che sono convenienti solo per quei vettori che hanno un numero molto elevato di destinazioni. Tra gli altri vincoli, poi, vi è la necessità di disporre di slot¹ aeroportuali, l'esistenza di sistemi di fidelizzazione dei viaggiatori quali i programmi frequent flyer, la necessità di disporre di sistemi computerizzati per le prenotazioni e il controllo delle biglietterie (computer reservation system³). Tuttavia l'esito iniziale della deregulation era stato, nonostante l'esistenza delle barriere all'entrata sopra citate, la proliferazione di nuove compagnie aeree. I benefici di cui hanno potuto godere i passeggeri sono stati notevoli: - aumento del numero dei voli offerti e delle città servite; - riduzione delle tariffe; - miglior utilizzo delle capacità; - crescita dell'occupazione nel settore.

4. La caduta delle barriere protezionistiche costituite dagli accordi bilaterali e, la crescente ed apparentemente inarrestabile apertura del mercato hanno determinato un'inevitabile ampliamento dell'orizzonte competitivo di ogni impresa; parallelamente, la pressione finanziaria derivante dalla necessità di disporre di requisiti materiali (CRS) per poter entrare sul mercato, avrebbe impedito, o per lo meno reso problematico, un semplice sentiero di crescita interno, consistente in un accrescimento delle dimensioni fisiche dell'aerolinea.

La via dell'intesa con uno o più partner avrebbe così permesso, a costi più limitati, un consolidamento della propria presenza sul mercato, maturando una accresciuta capacità di reazione di fronte alle sfide derivanti dal nuovo ambiente altamente competitivo. Così nel corso degli anni '90 le maggiori compagnie aeree europee iniziarono ad implementare una strategia di crescita basata su tre stadi successivi. Inizialmente, esse puntarono ad

acquisire una posizione dominante nel proprio mercato nazionale, attraverso accordi di natura commerciale quali quelli di franchising; in seguito, esse cercarono di espandersi nei principali mercati europei al di fuori di quello di origine: i tre mercati principali erano quelli di Regno Unito, Francia e Germania. La terza strategia di crescita fu quella di raggiungere una diffusione di mercato globale attraverso alleanze con aerolinee del Nord-America o dell'Estremo Oriente asiatico, i due maggiori mercati al di fuori dell'Europa; tale crescita sarebbe stata conseguita principalmente attraverso accordi di code-sharing.

Inoltre, le strategie consentirono ai vettori di pianificare e coordinare il traffico, realizzando in tal modo una maggiore collaborazione e integrazione sulle rotte internazionali servite dalle compagnie; "in definitiva di internalizzare la concorrenza".

5. Nel corso degli anni si è sviluppata un'ampia gamma di complessi accordi tra compagnie aeree "dalle partnership dirette a scambiare conoscenze e servizi alla costruzione di alleanze commerciali o strategiche, o gli scambi azionari o più raramente alle fusioni" per venire incontro alle specifiche esigenze di ciascuna aerolinea.

Nell'ambito della complessità caratterizzante le possibili tipologie di accordi tra aerolinee, è possibile distinguere tra gli accordi che sono essenzialmente commerciali e quelli che hanno natura strategica.

Un'alleanza strategica è quella dove i vettori partner condividono le proprie attività patrimoniali, che possono essere gli air terminals, le installazioni per la manutenzione, i velivoli, il personale o risorse di capitali, al fine di perseguire uno o più obiettivi di natura economica e/o finanziaria tra loro collegati, senza che ciò dia luogo alla fusione dei vettori in un unico soggetto economico. Se due o più compagnie aeree offrono ai clienti/passeggeri un marchio comune e dei servizi standard uniformi, ciò significa che esse gestiscono in comune i propri assets e hanno dato luogo ad un'alleanza strategica. In altre parole "con un'alleanza strategica le due imprese decidono una comune strategia su un nuovo mercato ma nel contempo si impegnano ad operare sulle rispettive organizzazioni al fine di aumentare l'efficienza complessiva della nuova entità. In questo senso, rimangono le precedenti imprese e si creano unità operative comuni fra le due imprese. Le alleanze strategiche possono allora realizzarsi per aumentare le economie di scala (esse, in generale, consistono in risparmi di costo tali per cui i costi medi di produzione diminuiscono all'aumentare della quantità di prodotto) se si pongono in comune capacità fra loro simili e si ritiene che unificandole si aumenta l'efficienza sugli stessi prodotti, oppure sono rivolte ad aumentare gli

scopes se, unificando gli assets, aumenta la varietà dei beni offerti o la presenza su diversi mercati tra loro connessi". Molti accordi di franchising hanno natura strategica: in questo caso i partner hanno un obiettivo comune che è quello di trarre profitto dal comune traffico di passeggeri generato dalla gestione in franchising della propria attività. Perciò, nonostante il fatto che una delle aerolinee partner possa essere molto più piccola dell'altra, gli accordi di franchising hanno normalmente natura strategica; al contrario, molti accordi di codesharing e di programmi frequent flyer comuni sono essenzialmente accordi di marketing e danno luogo ad alleanze di natura commerciale: non si può parlare di alleanze strategiche in quanto i partner continuano ad operare e ad utilizzare le proprie attività in maniera autonoma, ciascuno perseguendo indipendentemente propri obiettivi.

Gli accordi tra aerolinee coprono quindi un ampio spettro che parte dai semplici accordi di natura commerciale; nel momento in cui tali accordi prevedono una maggiore integrazione ed una più stretta gestione congiunta degli assets patrimoniali, essi assumono una crescente natura strategica, fino ad arrivare alle joint venture, dove le compagnie aeree conferiscono i propri capitali per dar luogo ad una società in venture capital (che possiedono al 50%) per svolgere congiuntamente i servizi di trasporto aereo.

Le alleanze più importanti e significative in termini di estensione del network servito sono chiaramente quelle aventi una diffusione globale; lo scopo principale di tali alleanze è quello di conseguire tutti i benefici di marketing e le economie di scala e di densità attraverso le sinergie realizzabili dall'unione di due o più grandi compagnie operanti in mercati geograficamente distinti e distanti tra loro, spesso in diversi continenti. Le alleanze globali prevedono normalmente accordi di code-sharing su numerose rotte ma puntano ad andare molto oltre tali accordi e possono includere il coordinamento degli orari di volo, uffici di vendita e servizi a terra comuni, programmi frequent flyer e attività di manutenzione congiunta dei velivoli e così via.

Tali alleanze possono prevedere anche la detenzione reciproca di quote azionarie da parte delle diverse aerolinee coinvolte; possono avere una connotazione essenzialmente commerciale, come l'alleanza Oneworld quando venne varata nel 1998, o essere prevalentemente strategiche, come l'alleanza KLMNorthwest. L'obiettivo di un'alleanza globale è effettivamente quello di unire aerolinee operanti in diverse aree geografiche in modo tale da ottenere un'estensione del proprio network di servizi a livello mondiale e di conseguire i benefici delle economie di scala.

E' possibile identificare quattro fattori, oltre alle difficoltà di natura finanziaria che si incontrano nell'effettuare fusioni e acquisizioni, che costituiscono la spinta principale verso la formazione delle alleanze e verso una conseguente concentrazione del settore del

trasporto aereo: la ricerca dei benefici derivanti dall'operatività su larga scala e dalle economie di densità, la necessità di ridurre i costi, il desiderio di diminuire, ove possibile, il livello di competizione nel settore del trasporto aereo internazionale, l'aggiramento delle normative nazionali dei singoli stati che rendono virtualmente impossibili le fusioni e le acquisizioni tra aerolinee aventi differenti nazionalità.

6. Nel corso degli anni i grandi vettori riuscirono a sopravvivere e in molti casi a crescere ulteriormente, mentre le piccole compagnie recentemente entrate nel mercato dovettero alla fine cessare le proprie attività.

Furono i vantaggi competitivi di cui godevano gli operatori di grandi dimensioni a consentire loro di sopravvivere e avere successo; tali vantaggi possono essere riassunti ed evidenziati nei punti seguenti: - creazione di un network esteso su scala mondiale che offre un grande numero di destinazioni; - potere di mercato conseguito grazie alla posizione dominante negli scali hub; - capacità di restringere gli spazi dei concorrenti attraverso riorganizzazione degli orari in modo tale da assicurare voli in partenza poco prima di quelli dei concorrenti; - organizzazione del traffico aereo attraverso gli scali hub che consente di offrire ai viaggiatori un numero di connessioni tra diverse città ed una frequenza dei voli superiori a quelle ottenibili dai concorrenti che effettuano voli point-to-point; al passeggero, al quale non viene offerto un servizio diretto tra coppie di città, è costretto a uno scalo intermedio presso l'hub dell'aerolinea prima del raggiungimento della destinazione finale; - sistemi distributivi più efficienti e di maggiore ampiezza grazie all'accesso ad un numero elevato di agenzie di viaggio in diversi mercati geograficamente distanti; - capacità di massimizzare i benefici derivanti dagli investimenti pubblicitari: un dato ammontare di spesa è in grado di promuovere, grazie all'ampiezza e alla diffusione del network, un numero maggiore di destinazioni servite; - infine, un esteso network consente di realizzare migliori politiche di fidelizzazione dei clienti/passeggeri, in particolare attraverso la creazione di programmi frequent flyer più attraenti: una vasta rete di destinazioni servite offre infatti maggiori opportunità sia di guadagnare punti che di spenderli.

I vantaggi sopra elencati derivano essenzialmente dalla vasta scala di operatività delle aerolinee e dall'ampiezza della rete di destinazioni servite; dall'altro lato, le compagnie aeree più piccole o appena entrate nel mercato operano in particolari nicchie di mercato o aree geografiche e i loro servizi risultano quindi molto meno attraenti per i viaggiatori, i quali rivolgendosi ai grandi vettori sanno di poter trovare quasi certamente voli per le destinazioni che desiderano raggiungere.

Appare quindi chiaro che i vantaggi competitivi di marketing descritti derivano principalmente dal numero delle destinazioni servite e dall'ampiezza dell'area geografica coperta piuttosto che dalle grandi dimensioni in sé, anche se i due aspetti sono chiaramente correlati. Fu la percezione di tali vantaggi la spinta principale che portò a partire dalla fine degli anni '80 alla intensa attività di formazione delle alleanze precedentemente descritta; le grandi compagnie erano in grado in tal modo di ampliare la scala nella quale si svolgevano le proprie operazioni e di incrementare il loro potere di mercato.

Le motivazioni e l'importanza dell'espansione e del rafforzamento nei mercati nazionali, evidenti nel caso degli Stati Uniti e dei vari paesi europei, appaiono altrettanto evidenti con riferimento ai servizi di trasporto aereo internazionale: attraverso gli accordi di code sharing ed altre forme di alleanza con i vettori stranieri, le diverse aerolinee nazionali sono in grado di raggiungere nuovi mercati e di conseguenza di accrescere notevolmente la diffusione della propria rete ed il loro potere di mercato a costi aggiuntivi limitati. Non sorprende quindi che le prime due compagnie statunitensi ad entrare in un'un'alleanza globale furono la Northwest e le Delta Airlines, vettori con un network internazionale di destinazioni estremamente limitato, soprattutto nel Nord Atlantico.

In ultima analisi quindi, le alleanze hanno un duplice impatto positivo: incrementando la densità dei collegamenti e la diffusione del network di ciascuna aerolinea nei mercati in cui opera, producono vantaggi di marketing che si traducono in un numero più elevato di passeggeri trasportati e quindi in maggiori ricavi; allo stesso tempo l'alleanza stessa consente alle compagnie aeree di espandersi in nuovi mercati, grazie alla cresciuta estensione dell'area geografica di operatività, sopportando costi aggiuntivi limitati. Inoltre, la migliore determinazione degli orari dei voli che un'alleanza rende possibile genera la possibilità che i voli dell'alleanza siano posizionati in posizione privilegiata sugli schermi dei Computer Reservation Systems, rendendone più probabile la prenotazione.

Grazie alla deregulation, si è assistito all'entrata e all'espansione delle compagnie low cost/no frills che, tramite l'offerta di tariffe nettamente più basse rispetto a quelle dei vettori di bandiera, ottenute tramite strutture di costo più snelle e più flessibili, si sono rese protagoniste di un grande successo di pubblico. Le strategie commerciali delle low cost sono caratterizzate da alcune costanti comuni che le hanno permesso di rafforzare la propria posizione sul mercato. Infatti le linee aeree no frills, ossia senza fronzoli, non prevedono prestazioni supplementari, né a terra né in volo, relative al servizio al passeggero, sulle quali le compagnie tradizionali hanno puntato per differenziare il servizio

e per guadagnare la fiducia del cliente e, nonostante il servizio sia diventato più spartano, i passeggeri che utilizzano questi vettori ne sono molto soddisfatti.

Le low-cost stanno senza dubbio erodendo quote di mercato alle compagnie aeree tradizionali, ma non in misura così drastica al punto da attribuire tutti i "malori" di alcune majors alla comparsa delle no frills. Questa affermazione è evidente se si considera il fatto che i passeggeri trasportati da Ryanair dall'Italia verso gli altri Paesi dell'Unione Europea stanno aumentando di anno in anno, mentre quelli trasportati da Alitalia sono rimasti costanti; ciò significa che le low cost non hanno ancora sottratto rilevanti quote di market share alle tradizionali, ma questi nuovi vettori hanno creato un nuovo mercato composto da persone che negli anni passati non viaggiavano, viaggiavano poco per mancanza di denaro da spendere o effettuavano i propri viaggi con mezzi di trasporto alternativi all'aereo, ma che ora, grazie all'economicità del servizio di trasporto aereo offerto dalle low cost, hanno iniziato a farlo.

7. Sebbene quasi mai sia annunciato pubblicamente come obiettivo nel momento della formazione di alleanze tra aerolinee, non c'è dubbio che i dirigenti delle compagnie aeree vedano la creazione di alleanze con altri vettori, specialmente quando queste prevedono una razionalizzazione delle capacità e accordi di codesharing, come un modo per ridurre o limitare la competizione all'interno del settore.

L'effetto più marcato di riduzione della competizione si ha quando, come risultato di un'alleanza, due vettori precedentemente in competizione su una rotta nella quale non operavano altri vettori, stabiliscano che soltanto uno dei partner continuerà ad operare in futuro sulla medesima. In tal modo le rotte sulle quali si era instaurata una competizione duopolistica vengono ad essere servite in regime di monopolio; attraverso l'eliminazione della competizione, gli aumenti di capacità sulla rotta in questione possono essere contenuti e i prezzi dei voli mantenuti alti.

L'effetto delle alleanze di riduzione della competizione è meno visibile quando entrambe le aerolinee partner continuano ad operare sulla rotta (o sulle rotte) che collegano i propri paesi di origine ma condividono i codici sui voli effettuati. E' quanto è accaduto sulle sei rotte più trafficate tra la Germania e i paesi scandinavi in seguito all'alleanza tra SAS e Lufthansa nel 1995: i servizi precedentemente offerti in competizione dalle due compagnie vennero rimpiazzati da servizi svolti in joint venture, con ciascuna delle aerolinee partecipante al 50% ed effettuante la metà dei voli sulle rotte in questione. In particolare la capacità delle due compagnie di mantenere le frequenze dei propri voli ai livelli esistenti ha

scoraggiato l'entrata di altri vettori in quei mercati, dando così origine ad una situazione di monopolio.

L'esempio di SAS e Lufthansa illustra un'altra via attraverso la quale la competizione può essere ridotta; attraverso il code-sharing dei propri voli su una rotta, il coordinamento delle frequenze e degli orari dei voli stessi ed attraverso le vendite congiunte, le aerolinee partner di un'alleanza possono acquisire una tale posizione dominante su una determinata rotta che ipotenziali competitors esiteranno ad entrare sul mercato, e ciò è chiaramente quanto è avvenuto sulle sei rotte principali tra la Germania e i paesi scandinavi. Per poter efficacemente competere con un'alleanza che opera in regime di monopolio su rotte a medio o corto raggio densamente trafficate, i nuovi entranti dovrebbero essere in grado di offrire frequenze dei voli elevati, il che implica elevati investimenti iniziali ed un possibile eccesso di offerta sul mercato, oppure dovrebbero offrire servizi a basso costo, applicando tariffe ridotte dove la frequenza dei voli sia meno determinante. Anche su rotte con più bassa densità di traffico i vettori partner di un'alleanza sono in grado di scoraggiare l'entrata di concorrenti potenziali: organizzando i propri volumi di traffici e proprie frequenze in modo tale da soddisfare le esigenze dei passeggeri che viaggiano sulle rotte in questione, i membri dell'alleanza possono rendere estremamente difficile o addirittura impossibile per altri vettori competere contro di loro su tali rotte. Si può quindi concludere che, sebbene la maggior parte dei dirigenti delle compagnie aeree dichiara che lo scopo principale dell'ingresso in un'alleanza sia quello di aumentare la competizione e di generare benefici per i consumatori, la riduzione, se non addirittura l'eliminazione della competizione, è nella maggior parte dei casi il risultato effettivo delle alleanze.

8. Nel settore del trasporto aereo, la clausola della nazionalità negli accordi bilaterali che regolano i traffici aerei ha limitato le possibili forme di cooperazione internazionale tra aerolinee. Per essere designate a gestire i diritti di traffico che spettano alla propria nazione di origine in base agli accordi bilaterali, le compagnie aeree devono essere possedute in maggioranza ed effettivamente controllate da soggetti giuridici di quel paese. Negli Stati Uniti ed in molti altri paesi tale norma è interpretata con il significato che la quota di proprietà di un'aerolinea da parte di soggetti stranieri non può superare il 25%; in altri paesi, tra cui quelli dell'Unione Europea, è consentita una partecipazione azionaria inferiore al 50%, inferiore alla quota di maggioranza assoluta che consente di esercitare il potere di indirizzo e controllo. Va inoltre ricordato che le compagnie aeree autorizzate ad operare in uno dei paesi membri ed operanti nell'ambito del territorio dell'Unione Europea, possono essere liberamente possedute da aerolinee (o altri soggetti giuridici) di qualsiasi altro paese

membro; ma se un vettore europeo intende operare su rotte internazionali verso destinazioni al di fuori dell'Unione Europea, deve rispettare le norme proprietarie contenute negli accordi bilaterali stipulati dall'Unione Europea con il paese verso il quale intendono effettuare i voli. Perciò le aerolinee comunitarie che intendono effettuare il servizio di trasporto aereo verso destinazioni al di fuori del territorio dell'Unione non possono essere possedute in maggioranza da soggetti di nazionalità diversa dalla propria, né acquisire quote di maggioranza di compagnie aeree non registrate in paesi dell'Unione Europea. Oltre alle norme riguardanti la proprietà e la nazionalità delle aerolinee vi sono molte altre barriere regolamentari alle acquisizioni e fusioni tra compagnie aeree; tali barriere scaturiscono principalmente dalla volontà dei governi di evitare comportamenti lesivi della concorrenza e abusi di posizioni di mercato dominanti. Le regolamentazioni esistenti nei paesi maggiormente sviluppati hanno quindi lo scopo di impedire l'instaurarsi di comportamenti lesivi della concorrenza; tali regolamentazioni possono essere rafforzate da provvedimenti emanati dai governi nazionali o da speciali autorità aventi il compito di tutelare la concorrenza.

Sono state quindi le diverse normative relative alla proprietà ed alla nazionalità ad aver spinto il settore del trasporto aereo verso la formazione di complesse tipologie di alleanze tra aerolinee le quali assumono diverse forme, andando da accordi puramente commerciali a partnership di natura strategica: raramente tali alleanze prevedono acquisizioni e fusioni transnazionali che si sono frequentemente verificate in altri settori dell'industria e dei servizi.

In realtà vi è una fondamentale contraddizione nello sviluppo delle alleanze: da un lato la graduale rimozione delle regolamentazioni internazionali ha reso possibili e al tempo stesso desiderabili le intese tra aerolinee, dall'altro i residui della regolamentazione, in modo particolare le norme sulla nazionalità e la proprietà hanno limitato e forzato verso determinati modelli le forme che tali intese hanno potuto assumere.

9. Osservando la storia delle alleanze nel settore del trasporto aereo è possibile ricostruire il processo che consente di creare una forte e duratura coesione tra i vettori partner e di assicurare la sopravvivenza nel tempo dell'alleanza: tale processo si sviluppa in tre fasi, passando attraverso le quali le attività dei membri dell'alleanza divengono maggiormente integrate e l'alleanza assume un carattere maggiormente duraturo.

La prima fase è orientata in via primaria alla creazione di entrate aggiuntive per le compagnie aeree attraverso lo svolgimento di attività congiunte di marketing (accordi di code-sharing, programmi frequent flyer comuni, sviluppo congiunto di CRS) e l'espansione

della rete di operazioni; risparmi di costi possono essere ottenuti attraverso l'utilizzo di uffici di vendita comuni o la condivisione di sale attrezzate per i passeggeri, ma lo scopo primario in questa fase dell'alleanza è la generazione di extra-ricavi. Può esservi un marchio comune caratterizzante l'alleanza e condiviso da tutti i suoi membri, ma ciascuna aerolinea partner conserva il proprio brand e la propria identità; la natura degli accordi nella prima fase di un'alleanza la caratterizzano come un'intesa di carattere essenzialmente commerciale, nella quale nuovi vettori possono facilmente entrare e altrettanto facilmente quelli che ne fanno parte possono uscirne. Un esempio è quello dell'alleanza Delta Airlines-Swissair-Singapore Airlines, che non progredì al di là della prima fase a causa della relativa facilità di abbandono dell'intesa.

La seconda fase è anch'essa di carattere essenzialmente commerciale ma lo scopo primario è quello di conseguire risparmi di costi, proseguendo e rafforzando al tempo stesso la cooperazione raggiunta nel corso della prima fase in quelle attività in grado di garantire maggiori entrate: in questo modo è possibile per le aerolinee partner il conseguimento di extra-profitti. La seconda fase comprende generalmente la stipula di accordi separati in uno o più settori specifici dove l'operare congiuntamente può consentire di ridurre i costi, come ad esempio le attività di manutenzione e i servizi aeroportuali a terra. Maggiore è il numero di tali accordi e più vasta è l'area geografica che interessano, più difficile risulta per le compagnie aeree abbandonare l'alleanza, data l'entità degli interessi in gioco, tuttavia ciò è ancora possibile. L'implementazione delle prima due fasi non consente necessariamente di cementare un'alleanza; la rottura e la separazione sono ancora possibili, anche se diventano progressivamente più difficili maggiore è il periodo di esistenza dell'alleanza, specialmente se è in essere l'operatività congiunta nella maggior parte delle attività volte alla riduzione dei costi.

La terza fase del consolidamento di un'alleanza si sviluppa quando le aerolinee partner iniziano ad unificare i propri assets ed a utilizzarli congiuntamente; ciò implica lo sviluppo di servizi congiunti e la costituzione di società in joint venture per gestire diversi aspetti delle proprie attività. Durante questa terza fase i vettori partner dell'alleanza passeranno dall'avere propri brand ed identità commerciali separate all'evidenziare ed anche adottare come predominante un marchio comune caratterizzante l'alleanza; essi potranno anche avere una serie di resoconti e di bilanci unificati. Rompere o abbandonare un'alleanza di questo tipo diventa chiaramente molto difficile e la coesione tra le compagnie che ne fanno parte è abbastanza forte da assicurarne la durata nel tempo.

Per essere in grado di passare con successo dalla prima alla terza fase, le aerolinee hanno la necessità di gestire attentamente i rapporti che le legano; in particolare esse devono

impegnarsi per assicurare che: a) i benefici derivanti dall'alleanza siano chiari ed ampiamente equilibrati in termini di: - attività di marketing e generazione di entrate; - sinergie e riduzioni dei costi; - riduzione della competizione; b) la visione e gli obiettivi di lungo termine siano

condivisi da tutti i partner; c) la visione e gli obiettivi siano comunicati a tutti i livelli dello staff dirigenziale e da essi compresi; d) siano mantenuti da tutti i vettori partner elevati standard di servizio orientati alla soddisfazione dei consumatori/passeggeri; e) vi sia la volontà dei diversi staff di gestire efficacemente i rapporti con i consumatori e di affrontare i problemi, anche quelli generati dai clienti delle aerolinee partner.

Nonostante le dichiarazioni d'intenti, agli inizi degli anni 2000 la maggior parte delle alleanze non erano andate molto al di là della prima fase. Uno di tali casi è quello dell'alleanza Oneworld, centrata in via primaria sulla generazione di ricavi aggiuntivi e solo in misura limitata sull'espletamento di attività congiunte quali quelle di assistenza a terra, e solo con il coinvolgimento di un numero limitato di vettori partner. Il passaggio troppo rapido alla terza fase senza aver prima implementato con successo le prime due ed aver creato i prerequisiti interni sopra elencati può condurre al fallimento di un'alleanza a causa di irrisolte contraddizioni interne.

In conclusione, appare chiaro come la via più efficace per consolidare un'alleanza sia il passaggio graduale da un'intesa di marketing centrata sull'obiettivo dell'incremento dei ricavi all'implementazione di una vera e propria alleanza strategica basata sullo svolgimento di attività in joint venture.

10. La frenesia per le alleanze della seconda metà degli anni '90 è stata senza dubbio una risposta alla crescente competizione ed ai cambiamenti strutturali risultanti dalla liberalizzazione del trasporto aereo internazionale; al tempo stesso si è trattato in misura rilevante di una risposta alle caratteristiche economiche del settore del trasporto aereo. Le maggiori aerolinee internazionali erano in grado di vedere chiaramente le forti logiche economiche alla base della costituzione di alleanze, esse erano anche, come precedentemente descritto, un mezzo per ridurre la competizione su numerose rotte. Per i dirigenti di molte compagnie minori, invece, le alleanze costituivano prevalentemente uno strumento per fronteggiare l'incertezza economica della propria attività.

Nel corso del primo decennio del nuovo secolo è prevedibile che le pressioni economiche e di mercato spingeranno le compagnie aeree a dar vita a nuove alleanze. Tali alleanze tuttavia potrebbero rappresentare strumenti transitori; esse rappresentano in molti casi una risposta alla struttura regolamentare del trasporto aereo che impedisce in larga misura

le fusioni e le acquisizioni transnazionali tra compagnie aeree; una volta che le restrizioni imposte dalla regolamentazione fossero rimosse, le intese e le partnership esistenti potrebbero essere sottoposte a cambiamenti radicali, con l'emersione di nuovi gruppi di imprese del trasporto aereo come risultato di maggiori acquisizioni di quote azionarie.

Agli inizi degli anni 2000, il settore del trasporto aereo sta attraversando una fase di globalizzazione, per effetto delle alleanze su base mondiale; una nuova fase, di consolidamento, potrebbe iniziare a partire dalla fine di questo decennio, una volta che le norme internazionali sulla proprietà siano state rese meno restrittive. Il consolidamento vedrebbe allora l'emergere di un ristretto numero (non più di sette-otto) di compagnie aeree transnazionali di grandi dimensioni, create attraverso l'acquisizione o la fusione con aerolinee di paesi diversi: ognuna di esse avrebbe anche diversi accordi commerciali ed intese con piccole compagnie operanti su base regionale o in mercati di nicchia, anche se il numero di tali vettori sarebbe necessariamente destinato a diminuire.

Le mega aerolinee risultanti alla fine di tale processo sarebbero capaci di coprire, con il loro network, ogni angolo del pianeta; ciò vorrebbe dire procedure più semplici, spesso più economiche, per chi deve effettuare un viaggio articolato in più tappe. Le nuove compagnie globali, abbattendo i costi, sarebbero infatti in grado di far scendere sensibilmente i prezzi dei biglietti, con evidenti, rilevanti vantaggi per i passeggeri. Un primo, concreto passo in questa direzione è rappresentato dalla fusione tra KLM ed Air France, una partnership, che dovrà essere vagliata dalle autorità antitrust europee, alla quale potrebbe presto aggiungersi l'Alitalia (che ricostituirebbe così l'intesa con il vettore di bandiera olandese cui era stato posto fine nel giugno del 2000); la compagnia di bandiera italiana è infatti, come sopra menzionato, partner di Air France nell'alleanza SkyTeam. Lo scopo è di unire gli sforzi e di creare, pur conservando nome e identità, un soggetto capace di raggiungere il più remoto angolo del globo in poco tempo e a prezzi competitivi.

Tuttavia, le previsioni relative ad un simile possibile scenario nel futuro prossimo del trasporto aereo, devono fare i conti con l'innegabile circostanza che le preoccupazioni dei governi e dell'opinione pubblica circa le minacce che alleanze internazionali tra aerolinee sempre più ampie e più forti possono portare alla concorrenza, non sembrano destinate a sparire. Un'industria globalizzata come quella del trasporto aereo necessita però di regole efficaci: se è innegabile il fatto che i governi debbano intervenire se e quando un'alleanza acquisisca una tale posizione dominante da minacciare la libera competizione nel settore e causare detrimento per i consumatori, è altrettanto vero che la prevenzione e l'eventuale sanzione di comportamenti anticompetitivi richiedono una armonizzazione delle norme che regolamentano il trasporto aereo in diversi paesi. Le compagnie aeree e le alleanze non

dovrebbero avere a che fare con regolamentazioni diverse a seconda del contesto in cui operano e il superamento della situazione attuale richiederebbe anche il superamento degli attuali accordi bilaterali per dare vita ad accordi di open skies a livello mondiale: in questo modo, ad esempio, le compagnie aeree europee potrebbero avere libero accesso agli aeroporti americani e viceversa. Per giungere ad una vera liberalizzazione, tuttavia, saranno necessari diversi anni, secondo molti analisti non meno di una decina.

B PARTE

11. Il trasporto aereo, come del resto quello marittimo, non è regolato direttamente dal Trattato ma il Consiglio, sulla base di una competenza esclusiva, può emanare norme secondarie per la sua regolamentazione. È opportuno inoltre ricordare come il trasporto aereo in genere sia stato oggetto di diverse convenzioni internazionali multilaterali e bilaterali e quindi si è posto un problema di coordinamento tra tale corpus normativo internazionale e l'ordinamento comunitario, in particolare con i principi fondamentali di quest'ultimo: non discriminazione, libera concorrenza, e liberalizzazione dei servizi senza diritto di stabilimento. In ogni caso, le relazioni aeronautiche che i diversi Stati membri mantengono con i Paesi terzi continuano ad essere disciplinate dai distinti accordi che ciascuno di essi ha stipulato in sede internazionale. È da sottolineare al riguardo che gli organi comunitari hanno auspicato la sostituzione di un'autorità comunitaria centrale a quella degli Stati membri ai fini della conclusione o della modifica degli accordi tra l'Unione europea e gli Stati terzi anche in materia di concorrenza. In effetti, se osserviamo, a ritroso, lo sviluppo che ha avuto il diritto comunitario nell'ambito dei trasporti aerei, partendo cioè dalla norma "vuota" costituita dall'art. 80.2 (ex 84.2), l'impressione è di grande fermento e innovazione.

Basti pensare che, al momento della nascita della Comunità europea, il trasporto aereo presentava specifiche particolarità, rispetto alle quali una possibile integrazione dei mercati nazionali sembrava effettivamente improponibile, e discorso analogo veniva fatto in relazione alla possibilità di applicare al settore in esame quelli che sono i principi fondamentali dell'ordinamento comunitario, primi fra tutti quelli in tema di concorrenza. Il trasporto aereo, infatti, risultava quasi integralmente sottratto all'operatività delle regole del mercato ed era invece fortemente sottoposto al controllo sovrano ed alla conseguente normativa interna di ciascuno degli Stati membri.

Avuto riguardo al rispetto dei principi sanciti dall'art. 307 (ex 234) del Trattato, appariva piuttosto difficile che gli Stati membri, all'epoca della stipulazione del trattato CE (allora

CEE), ipotizzassero una regolamentazione del settore dei trasporti aerei anche solo programmaticamente indirizzata a creare un "mercato comune europeo" dei trasporti aerei, ispirato, quindi, ai criteri della concorrenza e delle regole del mercato rinunciando a una piccola parte di sovranità nazionale.

Sappiamo, infatti, che l'art. 80.2 (ex 84.2) del Trattato si limita semplicemente a prevedere che "il Consiglio potrà decidere se, in quale misura e con quale procedura" potranno essere adottate le opportune disposizioni per la navigazione [marittima e] aerea. Tanto che, per un periodo di tempo anche piuttosto lungo, da talune parti si era persino giunti a dubitare della stessa vigenza dei principi del Trattato nel campo aereo (e marittimo).

Tale significativo vuoto normativo, peraltro, come spesso è accaduto nella storia del diritto comunitario, è stato colmato dalla giurisprudenza della Corte di giustizia, che, anticipando la regolamentazione normativa del settore in esame ha letteralmente costretto il legislatore comunitario ad intervenire allineando sistematicamente e ormai definitivamente il campo dei trasporti aerei alle altre norme ed ai principi comunitari.

12. La liberalizzazione dell'industria del trasporto aereo nell'ambito della realizzazione del mercato unico europeo previsto dall'art. 8.A del Trattato di Roma, dal punto di vista normativo è stata definita nelle sue linee essenziali da cinque regolamenti approvati dal Consiglio dei ministri dei trasporti della Comunità europea nel giugno del 1992 e che compongono quello che è ormai noto come pacchetto n. 3 delle misure di liberalizzazione in tema di rilascio di licenze ai vettori comunitari, di accesso agli stessi alle rotte intracomunitarie e di determinazione delle tariffe per il trasporto di passeggeri e merci.

Nel contesto della liberalizzazione, volta a favorire lo sviluppo della concorrenza, è stata, come già ricordato, proprio la Corte di giustizia a dichiarare immediatamente applicabili al trasporto aereo gli articoli 85 e 86 del Trattato, relativamente al profilo intracomunitario con esclusione in un primo tempo degli effetti meramente interni. Dal 1992 tale principio è stato poi esteso anche ai trasporti aerei interni a ciascuno Stato, mentre rimangono esclusi quelli tra la Comunità e gli Stati terzi.

Ulteriori norme secondarie hanno previsto esenzioni dal principio sopra menzionato con riferimento ad accordi o ad intese tra imprese, in materia di prestazione informatica, utilizzazione degli aeroporti, movimentazione di passeggeri, bagagli, merce, posta ed assistenza a terra degli aeromobili e degli equipaggi. In particolare, il regolamento n. 3975/87 ha attribuito alla Commissione i mezzi necessari per intervenire in casi di presunta violazione degli articoli 85 e 86 nonché il potere di adottare decisioni o disporre sanzioni per porre termine alle infrazioni contestate.

Inoltre tale regolamento contiene disposizioni relative ai poteri di indagine della Commissione e prevede i casi nei quali è consentito alle imprese di rivolgere domanda di esenzione alla Commissione. Alla luce di una tale normativa sono quindi da considerarsi nulle, perché contrarie alla libera concorrenza, tutte quelle intese che sono state dichiarate dalla Commissione incompatibili con il Trattato istitutivo della Comunità europea; ovvero quelle per le quali sia stata chiesta una esenzione, respinta mediante silenzio rifiuto formatosi attraverso il termine di novanta giorni, o quelle intese sulle tariffe che costituiscono espressione di una posizione dominante.

13. Sempre in chiave introduttiva alle problematiche del trasporto aereo, va sottolineato che, nel settore in esame, la libera circolazione dei servizi non può aver luogo senza l'applicazione delle regole di concorrenza, certamente consustanziali alla prima, visto che, almeno storicamente, il settore aereo appare un comparto fortemente regolamentato. Così non è stato possibile procedere ad una liberalizzazione del settore senza preventivamente organizzare una vera e propria deregolamentazione del medesimo, e cioè la progressiva applicazione delle regole della concorrenza (incluse quelle relative agli aiuti di Stato), che in effetti ha comportato una effettiva rivoluzione del sistema dei traffici aerei europei, sia pure in misura funzionale agli originali obiettivi del Trattato di integrazione dei mercati nazionali. In questo senso, l'attuazione della libera prestazione dei servizi nei traffici aerei implica necessariamente l'adozione di regole rivolte in particolare a rimuovere gli ostacoli normativamente previsti per l'accesso ai mercati nazionali ed internazionali, e la prassi e la giurisprudenza più interessanti che tali regole hanno applicato vertono in realtà proprio sulle problematiche appena ricordate.

Il legame tra libera prestazione di servizi e regole di concorrenza si evidenzia poi particolarmente nella disciplina che ha liberalizzato (e deregolamentato) il mercato delle infrastrutture di trasporto aereo, e cioè i servizi aeroportuali, anch'essi oggetto di rilevanti interventi normativi: intervenuta la liberalizzazione del trasporto aereo, regole omologhe dovevano necessariamente essere – e sono state – adottate anche per le infrastrutture aeroportuali ed i servizi prestati al loro interno. Un esame della prassi e giurisprudenza nella materia non sarebbe tuttavia possibile senza un brevissimo excursus delle principali norme di secondo grado adottate nel settore, le quali, giova sottolineare, non solo anticipano temporaneamente le numerose norme adottate successivamente dalla Comunità per liberalizzare i settori caratterizzati da mercati regolamentati, ma si configurano anche come avanzata e coraggiosa scelta applicativa dell'art. 86 (ex 90) del Trattato. E ciò, si

badi anche mediante l'individuazione di soluzioni normative basate su rigorose quanto sofisticate applicazioni delle teorie economiche rilevanti al riguardo, successivamente estese alle telecomunicazioni, alle c.d. public utilities, nonché a tutti gli altri comparti sottratti alla piena operatività delle regole del mercato e soggetti invece in varia misura all'intervento pubblico.

La sentenza *Nouvelles Frontières*, aveva sancito la diretta applicabilità delle norme antitrust nel trasporto aereo. La sua applicazione, peraltro, rischiava di produrre effetti dirompenti sull'intera organizzazione dei traffici aerei, dando luogo ad una liberalizzazione non controllata. Così, la liberalizzazione del settore aereo è avvenuta per tappe progressive nell'arco di un decennio, dal 1987 al 1997, anno nel quale la libera prestazione dei servizi è divenuta applicabile anche ai traffici di cabotaggio.

In modo analogo a quanto in passato è avvenuto in diversi comparti economici, e in particolare nel trasporto, la disciplina (definitiva) di settore individua innanzitutto i criteri soggettivi di accesso ai traffici aerei (intracomunitari): il Regolamento n. 2407/92, identificando i vettori aerei comunitari e stabilendo gli standard che le compagnie aeree debbono possedere per poter essere ricomprese tra tali vettori e fruire così dalle libertà garantite dall'appartenenza al sistema comunitario: i soggetti in possesso di tali requisiti possono ottenere dagli Stati membri di loro principale stabilimento una licenza di vettore aereo comunitario, e tali Stati membri sono tenuti a rilasciarla. Secondo i noti principi del mutuo riconoscimento, tutti gli Stati membri sono quindi obbligati a consentire l'accesso ai propri traffici alle compagnie aeree detentrici di una licenza comunitaria. È importante sottolineare che, essendo l'accesso ai traffici aerei intracomunitari condizionato al solo possesso dei requisiti qualitativi (e non più quantitativi, come accadeva in passato), il regolamento in esame consente la nascita di nuove compagnie europee di trasporto aereo, alle quali sono riconosciuti i medesimi diritti di accesso e partecipazione al traffico spettanti alle tradizionali compagnie c.d. di bandiera, il cui tradizionale monopolio (specie sui traffici nazionali), risulta così progressivamente eroso dalla comparsa sui mercati di nuove imprese.

La liberalizzazione del settore aereo comporta naturalmente l'adozione di una specifica disciplina applicativa degli articoli 81 e 82 (ex 85 e 86) alla materia, ciò che è stato fatto col regolamento n. 3975/87, il cui attuale ambito di applicazione copre sia i trasporti intracomunitari, sia quelli di cabotaggio, ed una liberalizzazione delle tariffe, prevista dal regolamento n. 2409/92, nel quale l'unico spazio riservato alle autorità competenti è un limitato controllo a posteriori sulla congruità delle tariffe passeggeri di linea. Di grande importanza ai fini della libera circolazione dei servizi di trasporto aereo è invece il

regolamento n. 2408/92, sul quale anche in chiave di migliore comprensione della prassi applicativa, qualche maggiore ragguaglio appare opportuno.

In linea tendenziale, e quindi salve talune eccezioni e limitazioni, il regolamento n. 2408/92 attua in modo pieno la libera circolazione dei servizi nel settore, prevedendo in effetti un principio generale di libertà di accesso ai traffici intracomunitari – e, a partire dal 1997, anche nazionali – per tutte le compagnie della Comunità.

14. In via preliminare, va osservato che la caratteristica comune ai tre regolamenti in esame risiede nella loro finalità intesa a sostituire le normative nazionali degli Stati membri, spesso divergenti tra loro, con le statuizioni ed i criteri adottati in sede comunitaria. Tuttavia, come noto, l'obbligatorietà e la diretta applicabilità dei regolamenti comunitari negli ordinamenti interni degli Stati membri non sono sufficienti a fornire un quadro normativo completo alle materie oggetto dei regolamenti stessi. E' compito precipuo degli organi legislativi ed amministrativi dei singoli Stati attivarsi per aggiornare ed armonizzare tempestivamente le norme di legge o regolamentari interne eventualmente incompatibili con le disposizioni comunitarie e di crearne di nuove, ove necessario, per consentire la corretta applicazione di tali disposizioni.

Passando all'esame dei contenuti del regolamento n. 2407/92, rileviamo come la normativa circa la proprietà ed il controllo delle società di navigazione aerea ai fini anche dell'individuazione della loro nazionalità, nonché i criteri e i requisiti per l'abilitazione e la certificazione dei vettori, hanno tradizionalmente costituito una sorta di riserva per le legislazioni interne dei singoli Stati che non sempre e non tutti di buon grado, nel corso delle discussioni avvenute in sede comunitaria, hanno accettato i nuovi principi contenuti nel regolamento in esame. Per quanto riguarda il primo aspetto (proprietà/controllo delle società di trasporto aereo), che ha assunto estrema importanza nel corso degli ultimi anni a causa dell'espansione del fenomeno delle fusioni, acquisizioni e partecipazioni azionarie tra le varie compagnie aeree, il regolamento adottato dal Consiglio, recependo interamente la proposta della Commissione elaborata nel luglio del 1991, non pone alcuna limitazione alla possibilità di acquisizione di quote di capitale azionario dei vettori aerei: l'unico requisito ai fini dell'assunzione della nuova qualifica di "vettore comunitario" è che la proprietà o il controllo di maggioranza del capitale sociale siano nelle mani di persone fisiche o giuridiche appartenenti alla Comunità europea (art. 4.2).

Circa il rilascio ed il mantenimento delle abilitazioni operative ai vettori da parte degli Stati membri, il regolamento n. 2407/92 opera una distinzione tra il certificato di operatore aereo (COA) e licenze d'esercizio, stabilendo direttamente i requisiti per il rilascio delle

stesse. Anche in questo caso non sono mancate obiezioni da parte di vari Stati membri di fronte a siffatta sottrazione di potere discrezionale.

Più in particolare, per il rilascio del COA – che potremmo definire una sorta di patente di vettore comunitario riconosciuta e valida in tutti gli Stati della UE – la cui titolarità costituisce il presupposto per il rilascio delle licenze d'esercizio (art. 9 del regolamento n. 2407/92), si richiede il possesso di determinati requisiti tecnici fissati in un apposito regolamento del Consiglio.

Il rilascio delle licenze d'esercizio ai vettori da parte degli Stati membri, così come disposto negli articoli 4 e 5 del regolamento, è subordinato alla verifica dei seguenti requisiti: a) previo ottenimento del COA, come sopra indicato; b) sede sociale, ovvero principale centro di attività, in uno Stato membro; c) attività principale consistente esclusivamente nel trasporto aereo oppure in combinazione con qualsiasi altro impiego commerciale di aeromobili; d) dimostrazione da parte dei

vettori richiedenti, di affidabilità e solidità finanziaria in base alla presentazione di un piano economico dal quale risulti, tra l'altro, la possibilità di assolvere i propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di ventiquattro mesi a decorrere dall'inizio dell'attività di trasporto e di poter far fronte ai costi fissi ed operativi connessi a tale attività per un periodo di almeno tre mesi dall'inizio delle operazioni.

Il rilascio o il mantenimento della licenza d'esercizio, inoltre, non è subordinato alla proprietà degli aeromobili da parte dei vettori (art. 8), salva la facoltà per uno Stato membro di richiedere l'effettiva disponibilità di uno o più aeromobili, sia a titolo di proprietà che di locazione. Un'ultima considerazione riguardante le "concessioni" in essere – la cui durata di solito è maggiore di quella delle "licenze" per i voli a domanda – ci induce a ritenere che, seppure prorogate sino alla loro naturale scadenza, ad esse non potrà più accompagnarsi un regime di esclusiva, in ossequio alle norme liberalizzatrici negli altri regolamenti del Pacchetto n. 3.

15. Nell'ottica dell'applicazione delle regole di concorrenza contenute nel Trattato di Roma all'industria del trasporto aereo, questo regolamento è, senza alcun dubbio, quello che determina, con le sue norme profondamente innovatrici rispetto all'assetto precedente in cui gli Stati membri esercitavano ampie prerogative discrezionali, sia nella definizione degli accordi di traffico bilaterali, sia nell'assegnazione delle rotte domestiche, il maggior impatto commerciale sulle imprese di trasporto aereo e, di riflesso, sugli utenti e sulle economie nazionali.

Dopo l'individuazione dei tre punti-chiave dell'industria del trasporto aereo, oggetto dei relativi regolamenti facenti parte del "pacchetto n. 3", le istituzioni della CE hanno individuato, all'interno di questo regolamento n. 2408/92, quattro ulteriori specifiche aree di intervento ai fini della liberalizzazione del settore: 1) il sistema ed i criteri per l'assegnazione delle rotte; 2) la designazione dei vettori abilitati; 3) l'effettuazione dei collegamenti di cosiddetta quinta libertà; 4) la riserva di cabotaggio nei collegamenti domestici.

Per quel che riguarda l'assegnazione delle rotte, secondo quanto previsto dall'art. 3.1 del regolamento in esame, ai vettori comunitari muniti delle licenze ed abilitazioni di cui al paragrafo precedente è consentito di svolgere liberamente i traffici commerciali sulle rotte intracomunitarie. La sola facoltà discrezionale lasciata agli Stati membri, in tema di assegnazione delle rotte, consiste nell'imporre, in base all'art. 4 del regolamento in questione, "oneri di servizio pubblico". Trattasi, in sintesi, della possibilità di imporre ai vettori assegnatari delle rotte da essi richieste l'obbligo di effettuare taluni collegamenti considerati deficitari in quanto riguardanti una regione periferica o in via di sviluppo dello Stato assegnante. Circa la designazione dei vettori aerei abilitati ad effettuare una determinata rotta internazionale, rileviamo che questa prerogativa è generalmente prevista in un'apposita clausola degli accordi bilaterali per lo scambio dei diritti di traffico aereo di linea. Poiché il regolamento n. 2408/92 non pone alcun limite alla possibilità di designazione plurima di vettori su qualsiasi rotta, il primo problema è quello della revisione delle suddette clausole che nella loro formulazione tradizionale consentono la designazione di uno o al massimo due vettori ufficiali, salvo eccezioni. Per quel che concerne l'esercizio dei traffici di quinta libertà, sempre tra gli Stati membri dell'UE, mentre nelle fasi che hanno preceduto il pacchetto n. 3 si erano progressivamente dichiarati ammissibili tali tipi di collegamenti, sia pure parzialmente e a determinate condizioni concernenti soprattutto l'offerta di capacità e l'entità del traffico passeggeri riscontrabile tra gli aeroporti collegati, nel regolamento 2408/92 in esame non si rinviene alcuna norma restrittiva della facoltà di operare rotte intracomunitarie in quinta libertà. Tuttavia, nei fatti, non si è riscontrato un grande interesse per questo tipo di attività ritenuta, almeno sinora, economicamente poco attraente. Un'ulteriore remora, di carattere più giuridico, ma con notevoli risvolti commerciali, è costituita dall'art. 7 della Convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale del 1944, che inibisce agli Stati contraenti la conclusione di accordi che specificamente concedano in via esclusiva diritti di traffico a determinati Stati, negandoli ad altri Stati contraenti. Questa norma potrebbe essere invocata da quelle nazioni extracomunitarie interessate ad operare una serie di collegamenti interni in Europa come

prosecuzione dei collegamenti intercontinentali. La questione, infine, dell'abolizione delle riserve di cabotaggio nei traffici domestici dei paesi dell'UE, ha costituito il maggior punto di attrito nelle discussioni che hanno portato all'approvazione del regolamento 2408/92.

Da una parte, la Commissione, su pressione degli Stati più interessati ad una liberalizzazione di questi collegamenti interni, propose nel luglio del 1991 l'abolizione delle riserve di cabotaggio a partire dal 1° gennaio 1993; dall'altra, gli Stati più restii ad aprire incondizionatamente il proprio mercato interno ai vettori stranieri chiesero di rinviare la questione al 1997, mantenendo sino a tale scadenza lo status quo. Come spesso avviene in questi frangenti, la soluzione adottata dal Consiglio rappresenta un compromesso tra le divergenti posizioni, tanto da indurre vari osservatori a parlare di "deregulation controllata nei cieli europei".

In sintesi, come sancito nell'art. 3.2 del regolamento, le riserve di cabotaggio sono state ammesse sino al 1° aprile 1997, mentre sin dal 1° gennaio 1993 gli Stati membri non hanno potuto rifiutare ai vettori comunitari l'esercizio di collegamenti all'interno del proprio territorio purché (a) si tratti di estensione di un servizio originante dallo Stato di immatricolazione del vettore richiedente o servizio preliminare verso tale Stato e (b) il vettore interessato non utilizzi più del 50% della sua capacità stagionale sullo stesso servizio.

In linea di principio le richieste di "cabotaggi consecutivi", per il disposto del richiamato art. 3.2, non possono essere rigettate dagli Stati membri; tuttavia, anche per questo aspetto sono sorti alcuni problemi applicativi collegati, in particolare, al dettato dell'art. 5, sempre del regolamento 2408/92.

Si rileva, da ultimo, come diversi Stati membri abbiano da tempo paventato una massiccia invasione dei mercati europei da parte dei megavettori statunitensi e dell'estremo oriente in conseguenza sia di questo, pur parziale e graduale, processo di liberalizzazione all'interno dell'UE, sia del disposto del già citato art. 7 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944.

16. L'esercizio del diritto di accesso ai traffici deve peraltro esplicitarsi in conformità alle norme comunitarie, nazionali o locali in materia di sicurezza e ambiente, e resta comunque soggetto all'esistenza di bande orarie (i c.d. slot) disponibili negli scali aeroportuali interessati dall'accesso al traffico (e cioè alla capacità effettiva dello scalo aeroportuale nelle diverse ore della giornata), ed al rispetto delle norme che ne disciplinano l'allocazione tra i vettori richiedenti. Va tuttavia sottolineato, circostanza questa assai importante per le sue implicazioni pratiche ed applicative, che l'accesso al servizio di trasporto aereo da parte

di qualunque vettore comunitario richiedente non significa libera scelta del singolo aeroporto di partenza o arrivo; ove infatti nella medesima area (rectius, "sistema aeroportuale") si trovino più aeroporti, l'accesso agli stessi risulta regolamentato, potendo lo Stato membro indicare alle compagnie l'aeroporto sito all'interno dello stesso "sistema aeroportuale" sul quale esse sono autorizzate a fare scalo.

Il regolamento individua, si osservava, talune eccezioni al generale regime di libero accesso ai traffici aerei, giustificate da esigenze temporanee ovvero dalle caratteristiche (e dalle dimensioni) di alcuni traffici aerei singolarmente considerati, la cui applicazione è soggetta, tuttavia, al controllo della Commissione e degli altri Stati membri interessati al traffico. La prima eccezione è costituita dal potere degli Stati membri interessati di imporre limitazioni all'accesso ai singoli traffici per garantire l'effettuazione di servizi di trasporto aereo verso regioni periferiche od a bassa densità di traffico, le cui caratteristiche non consentono l'operatività delle regole di concorrenza. E' il caso, non così infrequente nei trasporti aerei, di mercati aventi caratteristiche di monopolio naturale. In queste ipotesi, lo Stato o gli Stati interessati possono anche imporre ai vettori obblighi di pubblico servizio, ed eventualmente affidare ad un solo vettore la gestione del servizio. Ove ciò avvenga, peraltro debbono essere rispettate dallo Stato membro procedure "aperte" per la selezione della compagnia aerea, da ripetersi periodicamente al fine di evitare la creazione di rendite di posizione ovvero abbassare dei livelli di efficienza, secondo la più ortodossa applicazione delle teorie economiche relative alla "contendibilità" dei mercati caratterizzati da situazioni di c.d. monopolio naturale. In presenza di tali imposizione lo Stato interessato può eventualmente accordare sovvenzioni al vettore che deve esercitare tali linee in passivo, ciò in deroga al divieto generale già presente nel diritto comunitario, di aiuti statali alle imprese. Questa particolare disposizione riguardante gli oneri di pubblico servizio rappresenta un chiaro tentativo di evitare, in ambito CE, uno degli inconvenienti verificatisi negli U.S.A. in seguito alla deregulation ivi attuata, ovvero sia l'abbandono da parte delle compagnie aeree di interi bacini di traffico ritenuti scarsamente remunerativi, con ovvie e vibrante proteste delle comunità locali per il taglio dei collegamenti. Il secondo tipo di eccezioni consiste nella facoltà dei Paesi membri di limitare l'accesso ai propri traffici aerei ove sussistano gravi problemi ambientali o di congestionamento delle rotte, se esistono modi di trasporto alternativi idonei a fornire servizi soddisfacenti.

La liberalizzazione del settore, come si è osservato, non ha investito soltanto il trasporto aereo, ma anche i servizi aeroportuali, e l'accesso al mercato di tali servizi. Con la Direttiva n. 96/67/CEE sono state fissate regole comuni per l'accesso a – e quindi la liberalizzazione di – questi servizi, che applicano principi, ormai ampiamente utilizzati nella materia dei

mercati regolamentati, quali la separazione tra attività di amministrazione dell'aeroporto e servizi resi dal gestore aeroportuale a favore delle linee aeree, la previsione di regole per l'accesso a tali servizi in condizioni di parità e non discriminazione, sia a fornitori di servizi a favore di terzi, sia alle stesse linee aeree che intendano autoprodurre i servizi.

Deroghe e limitazioni all'accesso sono previste in presenza di condizioni obiettive relative all'aeroporto (carenza di spazi, congestione degli stessi), ovvero per determinati servizi, la cui erogazione, per motivi di efficienza, ovvero di sicurezza, implica un numero ridotto di operatori (es. assistenza bagagli, erogazione carburante, servizi di rampa). Resta sempre salvo il rispetto dei "classici" criteri di obiettività, trasparenza, necessità e proporzionalità nella giustificazione delle suddette deroghe e limitazioni, oltre al controllo della Commissione sull'assenza di discriminazioni e/o di illegittime distorsioni della concorrenza nell'applicazione di tali deroghe. Vedremo, tuttavia, che l'applicazione di tali criteri da parte della Commissione risulta in effetti per certi versi criticabile. Il quadro normativo testé accennato costituisce quindi lo sfondo all'interno del quale si realizza la libera circolazione dei servizi nel settore aereo.

Norme precise disciplinano in modo compiuto, da un lato, l'accesso ai mercati nel comparto in esame, individuando in capo alle imprese diritti di accesso e di partecipazione ai traffici aerei, ed ai servizi ad essi collegati; dall'altro lato, specifiche competenze e poteri in capo agli Stati membri di regolamentare i suddetti diritti dei vettori aerei, da esercitarsi a condizioni di non discriminazione e nel rispetto dei canoni di concorrenza.

17. La connotazione di servizio pubblico essenziale riconosciuta in ogni ordinamento statale all'attività di trasporto aereo ha sempre indotto i governi a sottrarre la materia tariffaria – la cui importanza per l'utenza e per gli operatori è seconda soltanto alla sicurezza dei voli – alla libera contrattazione delle parti.

Mentre le tariffe nazionali sono, di norma, determinate in base a provvedimenti di legge ed amministrativi interni, a volte piuttosto macchinosi, quelle internazionali, per effetto di una clausola standard di solito contenuta negli accordi bilaterali, richiedono per la loro entrata in vigore l'esplicita approvazione delle due autorità governative interessate (regime di "doppia approvazione").

L'intervento dell'UE, che ha rivoluzionato questo sistema, si è svolto gradualmente attraverso la prima fase della liberalizzazione in cui furono fissate le tariffe minime e massime ("zone di flessibilità") entro le quali le tariffe proposte dai vettori per i voli intracomunitari si intendevano automaticamente approvate, sino alla proposta di

regolamento della Commissione del luglio 1991 che prevedeva l'immediata applicabilità delle tariffe stabilite dai vettori salvo che le stesse non venissero espressamente rigettate dai due governi interessati (regime di "doppia disapprovazione").

La decisione adottata, potremmo dire inopinatamente, dal Consiglio con l'art. 3 e l'art. 5.1 del regolamento n. 2409/92, superando in senso liberistico la proposta della Commissione, ha rimesso "al libero accordo tra le parti del contratto di trasporto" la determinazione delle tariffe passeggeri e merci (regime di free pricing).

Tuttavia, anche in questo caso si può parlare di deregulation controllata poiché, al fine di assicurare un equo rapporto tra tariffe e costi operativi ed evitare l'applicazione di tariffe troppo alte o troppo basse rispetto alla realtà del mercato che possono nascondere pratiche anticoncorrenziali quali il dumping o l'abuso di posizioni dominanti, è riservato agli Stati membri, ovvero alla Commissione su richiesta di questi ultimi, il potere di imporre ai vettori il ritiro di tariffe "sospette" attraverso un meccanismo procedurale alquanto complesso descritto negli articoli 6 e 7 del regolamento in questione che, a nostro parere, consente a tali tariffe di rimanere in vigore per un periodo di tempo sufficiente a produrre quei danni anticoncorrenziali che si volevano evitare con le norme del regolamento stesso.

Anche gli adempimenti burocratici per la comunicazione delle tariffe adottate dai vettori comunitari alle autorità statali (filing) sono stati notevolmente semplificati dal regolamento n. 2408/92 che lascia a queste ultime la discrezionalità di imporre o meno alle compagnie aeree un obbligo di notifica preventiva delle tariffe che intendono praticare, stabilendo, tuttavia, che non potrà essere richiesto un preavviso superiore alle 24 ore rispetto alla loro entrata in vigore (art. 5).

Se per le tariffe internazionali intracomunitarie il problema per gli Stati membri è quello di rivedere le relative clausole degli accordi bilaterali e di trasformare i meccanismi burocratici di approvazione di tali corrispettivi in una sorta di osservatorio di controllo degli effetti provocati sul mercato dalle tariffe liberamente praticate dai vettori al fine di evitare artificiose distorsioni, un discorso a parte deve essere fatto sul tema dell'impatto immediato della normativa comunitaria sui criteri e sistemi di determinazione ed applicazione delle tariffe nazionali, considerando, peraltro, che, come già evidenziato, servizi domestici in regime di cabotaggio in prosecuzione vengono già effettuati da compagnie straniere in vari Stati della UE, compresa l'Italia.

Dopo una prima fase di incertezza interpretativa (e, aggiungerei, di resistenza da parte di vari Stati membri), sembra ormai pacifico che le norme liberalizzatrici del regolamento n. 2409/92, sia per quel che riguarda la determinazione delle tariffe aeree che il loro filing, si

applicano interamente e direttamente negli ordinamenti interni a partire da 1° gennaio 1993.

Pertanto, anche le tariffe nazionali e quelle dei cabotaggi consecutivi sono liberamente determinate dai vettori ed ogni disposizione interna limitativa di tale facoltà (ivi compresa, per l'Italia, la L. 2 ottobre 1992 n. 316) deve intendersi decaduta.

Viceversa, per le tariffe dei collegamenti di "servizio pubblico", che ovviamente si sottraggono ad un regime di libera concorrenza, sarà necessario concepire un nuovo sistema di fissazione, possibilmente unificato a quello CEE, tenendo conto che, come già evidenziato, per questo tipo di collegamento è possibile erogare pubbliche sovvenzioni ai vettori obbligati.

18. L'entrata in vigore della normativa di secondo grado, ed in particolare del regolamento n. 2408/92, ha permesso ai vettori aerei in possesso della "licenza" comunitaria ex regolamento n. 2407/92 di poter istituire servizi di linea o non di linea su una determinata rotta, fruendo cioè della libera prestazione di servizi. Com'è ovvio, tuttavia, prima di cominciare ad operare un servizio di trasporto aereo il vettore deve presentare una domanda alle autorità degli Stati membri competenti per la gestione del traffico aereo nell'ambito del quale esso è interessato ad operare.

Il che dà l'inizio ad un rapporto e/o ad un confronto tra impresa e (autorità dello) Stato membro, nell'ambito del quale l'esercizio dei normali poteri di controllo e di verifica sulle condizioni, sulle modalità e sugli eventuali limiti di accesso al traffico può dar luogo a (illecite) restrizioni alla libera circolazione dei servizi e/o al godimento della relativa libertà. Si pensi all'ipotesi in cui le autorità competenti ritardino la definizione del procedimento di autorizzazione, ovvero consentano l'accesso al traffico da e per un aeroporto (facente parte del medesimo "sistema aeroportuale" cui l'istante vorrebbe avere accesso) diverso (e assai meno) interessante di quello dal o verso il quale la linea aerea vorrebbe operare, ovvero addirittura neghino l'accesso al traffico, magari a motivo dell'assenza di slot adeguati, o senza alcuna motivazione. Spesso tali ostacoli risultano giustificati dalle stesse norme di secondo grado in precedenza evidenziate. Talora, peraltro, e in effetti non così raramente, la reale (e inconfessata) motivazione può essere quella di evitare l'ingresso sul mercato di un nuovo operatore, al fine di proteggere le compagnie già presenti sul traffico, solitamente le compagnie di "bandiera", le quali storicamente presidiano il traffico stesso nella vecchia logica di suddivisione dei mercati tipica del modello regolamentato, vigente prima dei processi di liberalizzazione sorti a seguito delle norme comunitarie poc'anzi accennate.

In questi casi, scatta allora la protezione delle libertà di prestazione dei servizi prevista a livello comunitario, secondo standard applicativi e canoni interpretativi assai efficaci, che hanno anche individuato precisi criteri e limiti all'esercizio dei poteri di controllo e gestione dei traffici aerei in capo agli Stati membri (ovvero alle autorità e/o gestori di traffici all'uopo preposti), pur previsti dal diritto comunitario, ed in particolare dal regolamento 2408/92. In un tale contesto, com'è noto, spetta alla Commissione la verifica del corretto esercizio dei poteri di limitazione al libero accesso ai traffici stabiliti dal diritto comunitario secondario. Ed invero, la prassi applicativa individua una progressione nell'azione di quest'ultima che quanto meno negli ultimi tempi, e come meglio vedremo in proseguo, non appare sempre condivisibile.

La Commissione, in realtà, sviluppa la propria giurisprudenza rispetto a casi tutto sommato "facili", nei quali le restrizioni al godimento della libera prestazione dei servizi apparivano evidentemente collegate a discriminazioni basate sulla nazionalità, ovvero al desiderio di proteggere le rispettive compagnie "di bandiera", e si inquadravano vieppiù in un contesto fattuale e procedurale caratterizzato da scarsa trasparenza.

Così, nel caso "Viva Air", è stato considerato incompatibile con il diritto comunitario, ed in particolare con il diritto di accesso ai traffici aerei previsto dal regolamento n. 2408/92, un provvedimento di diniego della domanda di apertura di un servizio di linea effettuato da una compagnia aerea, fondato sulla semplice comunicazione che non vi erano bande orarie disponibili.

La Commissione, in tale occasione, ha anche avuto modo di applicare al settore in esame la consolidata giurisprudenza in materia di limitazioni alle libertà fondamentali previste dal trattato, le quali, com'è noto "debbono essere interpretate restrittivamente e fondarsi su criteri trasparenti, obiettivi, costanti per un determinato periodo di tempo e non discriminatori. Spetta agli Stati membri motivare le ragioni in forza delle quali si ritengono applicabili deroghe all'accesso ai traffici, le quali debbono essere basate su elementi non erronei, obiettivi e legati ad esigenze imperative d'interesse generale, ed inoltre proporzionate rispetto all'ampiezza della misura ed al suo carattere restrittivo"³⁷. Tali principi sono stati reiterati nella di poco successiva decisione TAT I, relativa ad un caso di evidente discriminazione, dando corpo quindi ad un orientamento che avrebbe avuto un peso significativo rispetto a questioni più delicate, e nelle quali, come si vedrà, l'applicazione di tali criteri generali avrebbe potuto essere assai più cauta.

Altri principi pronunciati dalla Commissione nelle prime applicazioni del regolamento 2408/92 risultano invece non problematici: ad esempio, sempre nel caso Viva Air, si è chiarito che i provvedimenti statali che limitano o impediscono l'accesso al traffico aereo nei

confronti di vettori comunitari, oltre a dover essere compiutamente motivati, debbono anche poter essere impugnabili dinanzi alle giurisdizioni nazionali.

Ancora, nella decisione TAT II, si è stabilito che lo Stato membro non può indebitamente prolungare il riscontro ad un'istanza di accesso ad un traffico effettuata da un vettore aspirante nuovo entrante, e che in caso di inerzia delle autorità nazionali competenti nel dar corso a tale istanza, questa deve ritenersi accordata, vigendo al riguardo un principio di silenzio assenso.

Analogamente in tema di "contendibilità" dei mercati caratterizzati da situazioni di cosiddetto monopolio naturale le prime decisioni della Commissione non destano problemi: così nel caso TAP-Azzorre Madera, si è precisato che la gestione del servizio a favore di una singola compagnia in condizioni di monopolio non può che avvenire previa selezione dei potenziali interessati secondo procedure trasparenti ed aperte a tutti vettori della comunità, e che la selezione deve essere periodicamente ripetuta, ad intervalli di tempo che, al massimo, non possono superare i tre anni dalla precedente gara.

Dai primi casi applicativi del regolamento 2408/92, emerge l'estrema attenzione della Commissione rispetto a qualunque possibile restrizione alle libertà di prestazione dei servizi di trasporto aereo, rilevata su denuncia o ex officio, ed in effetti si sviluppa un'interpretazione delle norme di tale regolamento in forza della quale, a ben vedere, lo stesso potere degli Stati membri di introdurre limitazioni alle libertà di prestare servizi di trasporto aereo risulta esercitato, di fatto, nell'ambito di una costante e penetrante attività di consultazione e di informazione della Commissione, con la quale lo Stato membro è tenuto ad interloquire anche in fase di predisposizione di provvedimenti di organizzazione e razionalizzazione del proprio traffico aereo.

19. E' noto che i due principi fondamentali, contenuti nel Trattato di Roma del 1957 istitutivo della CEE, concernenti la libera circolazione delle persone, dei servizi, dei capitali e delle merci e l'eliminazione di ogni forma di discriminazione tra cittadini degli Stati membri, hanno finalmente trovato piena e formale attuazione anche in Italia per quel che riguarda il rilascio delle licenze di esercizio e l'impiego di aeromobili alle imprese comunitarie di trasporto e di lavoro aereo.

E' pur vero che sin dall'entrata in vigore (1° gennaio 1993) dei tre regolamenti del Consiglio CEE facenti parte del cosiddetto "terzo pacchetto" delle misure intese alla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, i suddetti principi erano già stati imposti a livello di norma cogente e direttamente applicabile all'interno degli Stati membri. Tuttavia, l'effettiva applicazione di tali norme è stata diversa nell'ambito della Comunità a seconda

del grado di protezione che i singoli Stati membri hanno ritenuto di dover accordare ad un settore così rilevante e strategico per le rispettive economie nazionali.

Relativamente a tale aspetto, sono note le diatribe, le denunce, le resistenze che tuttora si riscontrano tra gli Stati più interessati ad una rapida e completa liberalizzazione del trasporto aereo e quelli che invece rimangono più protezionistici. Controversie sulle quali sono dovuti spesso intervenire sia gli organi istituzionali dell'Unione europea, sia le autorità giudiziarie ed amministrative nazionali (in particolare le autorità garanti della concorrenza e del mercato). Tali diatribe hanno avuto per oggetto non solo l'asserita inosservanza da parte degli Stati membri e delle loro imprese della succitata normativa comunitaria in materia di libertà di accesso ai mercati nazionali, di rilascio delle licenze di esercizio, di concorrenza tariffaria, ma hanno riguardato, altresì, il rispetto di altri principi generali del Trattato di Roma, quali il divieto degli aiuti statali alle imprese di trasporto aereo, l'eliminazione delle situazioni monopolistiche, il divieto di pratiche ed accordi anticoncorrenziali tra le imprese e l'abuso di posizione dominante.

Oggi sostanzialmente, non v'è dubbio che l'applicazione delle regole del Trattato di Roma al turbolento settore del trasporto aereo abbia rappresentato uno degli impegni più gravosi e controversi a carico degli organi dell'Unione europea. Probabilmente è per questo motivo che il problema è stato affrontato con un certo ritardo e che il completamento dell'opera non può dirsi ancora raggiunto. In questo contesto, l'Italia non può certamente essere indicata come modello di pronta e spontanea adesione alle regole ed alle direttive comunitarie in materia. Basti pensare che solo nel marzo 1994 l'allora Ministro dei trasporti e della navigazione ha emanato in forma definitiva (a seguito di pesanti censure da parte della Commissione CEE) la circolare attuativa del regolamento del Consiglio CEE n. 2407/92 per il rilascio delle licenze di esercizio ai vettori aerei. Quel che più rileva, e che solo con la legge comunitaria 1995-97 n. 128 del 24 aprile 1998⁴¹ sono state apportate le necessarie modifiche ai vari articoli del codice della navigazione del 1942 al fine di eliminare talune macroscopiche incongruenze che di fatto e di diritto ponevano forti limitazioni in Italia alla libertà di stabilimento di imprese comunitarie di trasporto aereo, alla libertà di circolazione dei lavoratori addetti, dei relativi capitali e ad un equo e parificato regime della proprietà e disponibilità degli aeromobili impiegati.

In effetti, come sopra accennato, dopo l'entrata in vigore dei regolamenti del Consiglio CEE del "terzo pacchetto", si sarebbe dovuto procedere speditamente, come da più parti auspicato, all'abrogazione e alla modifica formale di tutte le norme dell'ordinamento interno che in qualunque modo risultavano in contrasto con i regolamenti comunitari. In ogni caso, nelle more di tale processo di revisione, poiché i tempi e le esigenze di un settore

industriale così dinamico, quale è il trasporto aereo, sono ben diversi da quelli del legislatore nazionale, le amministrazioni dell'aviazione civile preposte, tra l'altro, al rilascio delle licenze d'esercizio, dei permessi operativi, al controllo dei requisiti di nazionalità delle imprese e di navigabilità degli aeromobili utilizzati, avrebbero dovuto e potuto compiere quell'importante salto di qualità consistente nell'applicare immediatamente le norme comunitarie, considerando obsoleti ed implicitamente abrogati gli articoli del codice del 1942 palesemente in contrasto con le stesse.

Risulta, viceversa, soprattutto alle imprese di trasporto e di lavoro aereo non italiane, ma comunque comunitarie, intenzionate ad operare in Italia che, nell'imbarazzo della scelta tra la norma comunitaria (già vigente, cogente e comunque di fonte superiore) e la perdurante sussistenza, solo formale, delle norme interne del codice della navigazione (in quanto non ancora esplicitamente abrogate o modificate) non pochi intralci e dinieghi siano stati opposti in Italia al libero e legittimo esercizio di attività di trasporto e di lavoro aereo da parte di imprese dell'Unione europea.

Questa situazione, che potremmo definire di stallo o di renitenza, oggi non ha più ragione di sussistere a seguito dell'emanazione dell'art. 22 della legge comunitaria n. 128 /1998 che, modificando notevolmente, tra gli altri, gli articoli 737, 751, 752, 758, 762, 777, 780 c. nav., ha realizzato l'assoluta parità di trattamento delle imprese comunitarie in tema di libertà di accesso ai mercati nazionali del trasporto aereo, di rilascio di licenze operative, di proprietà e disponibilità degli aeromobili. E' significativa, al riguardo, la prima disposizione del succitato art. 22 con la quale si attribuisce al termine "straniero", usato diffusamente nel codice, il significato di persona fisica o giuridica non appartenente agli Stati membri dell'Unione europea.

Al fine di dare pratica ed inequivocabile attuazione all'equiparazione tra soggetti ed imprese di trasporto aereo italiani e comunitari, si è finalmente proceduto, sempre in virtù dell'art. 22, alla modifica dell'art. 751 c. nav. in tema di requisiti di nazionalità sia ai fini della iscrivibilità degli aeromobili nei registri aeronautici italiani, sia del rilascio delle licenze d'esercizio. A ben guardare, l'art. 22 non introduce alcun elemento di novità nel quadro giuridico italiano poiché si limita a ribadire quanto già stabilito sin dal 1° gennaio 1993 nei regolamenti del Consiglio CEE ed in particolare negli articoli 4 e 8 del regolamento 2407/92 e nell'art. 3 del regolamento 2408/92. Vale la pena, tuttavia, porre sinteticamente in evidenza tali modifiche.

Oltre al nuovo significato del termine "straniero", l'art. 22 della legge n. 128/1998 riformula l'art. 751 c. nav. ("nazionalità dei proprietari di aeromobili") nel senso di consentire l'iscrizione nei registri aeronautici italiani degli aeromobili appartenenti, in tutto o in parte

maggioritaria, a enti e soggetti pubblici o privati italiani o di altri Stati membri dell'Unione europea.

Per quel che riguarda le società di trasporto aereo, possono ottenere l'iscrizione dei rispettivi aeromobili nei registri nazionali ed essere titolari di licenze d'esercizio anche "le società costituite ed aventi sede in uno degli Stati membri dell'Unione europea il cui capitale appartenga in tutto o in parte maggioritaria a cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea, ovvero a persone giuridiche italiane o di altri Stati dell'Unione europea aventi le medesime caratteristiche di compagine societaria, e il cui presidente e la maggioranza degli amministratori, ivi compreso l'amministratore delegato, nonché il direttore generale, siano cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea". Viene così eliminato il vetusto e restrittivo requisito dell'appartenenza del capitale e degli organi deliberanti societari a cittadini italiani per almeno due terzi. L'unica restrizione conservata, in ossequio all'art. 18 della Convenzione di Chicago del 1944, consiste nel divieto di doppia immatricolazione degli aeromobili nei vari registri nazionali.

Dal punto di vista commerciale questa nuova impostazione consente ed attua la piena libertà di stabilimento di impresa e di circolazione di capitali all'interno dell'Unione europea. Per di più, trattandosi del trasporto aereo, settore industriale per definizione a carattere internazionale, il requisito della semplice maggioranza del capitale e degli amministratori per assumere la veste di "vettore comunitario" potrà certamente costituire un incentivo anche per gli investitori non comunitari – che peraltro hanno la maggiore disponibilità di capitali di investimento, come ad esempio gli Stati Uniti ed il Giappone – ad entrare negli appetibili e non ancora del tutto sfruttati mercati europei del trasporto aereo. Sarà sufficiente per questi detenere il 49% del capitale sociale, lasciando il 51% in mano a soggetti o a società appartenenti all'Unione europea, ma da essi comunque controllati, ovvero creare delle società in uno degli Stati membri a loro affiliate per poter svolgere attività di trasporto aereo a scopo di lucro in qualità di "vettori comunitari".

Un'ulteriore apertura per l'impiego in Italia di aeromobili appartenenti a soggetti "stranieri" – nel senso sopra indicato di extracomunitari – si riscontra nel secondo comma del nuovo art. 751 c. nav., in base al quale il Ministro dei trasporti e della navigazione, in deroga a quanto previsto dall'art. 752 (divieto di doppia immatricolazione), può consentire l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale di aeromobili di cui imprese titolari di una licenza di esercizio rilasciata ai sensi del reg. CEE n. 2407/92 ("vettori comunitari") abbiano l'effettiva disponibilità, ancorché non ne siano proprietarie. Rammentiamo che nella precedente formulazione di questo secondo comma dell'art. 751 tale facoltà poteva essere esercitata solo a favore delle società titolari di concessione governativa di servizi di aerei di

linea e, quindi, in pratica dei maggiori vettori nazionali. Pertanto, esemplificando la portata di questa nuova apertura, una qualsiasi impresa dell'Unione europea, titolare di licenza di esercizio rilasciata dalle autorità italiane, potrà iscrivere nel registro aeronautico nazionale gli aeromobili da essa utilizzati ed ottenuti in leasing da proprietari anche non comunitari, realizzando, in tal modo notevoli economie sia evitando di dover acquistare in proprio gli aeromobili, sia evitando spese, tasse e balzelli connessi alla cancellazione dal registro nazionale del proprietario e di reimmatricolazione in un altro registro aeronautico. Va da sé che i requisiti di aeronavigabilità e gli standard di sicurezza di tali aeromobili dovranno essere verificati ed omologati dal competente ente tecnico nazionale. A seconda del punto di vista, queste nuove opportunità potranno essere considerate o come un'invasione dei mercati nazionali ed europei, o piuttosto, come riteniamo, un ampliamento di una sana concorrenza all'interno di un'industria che si sta rapidamente avviando verso la globalizzazione del suo mercato specifico. Una cosa è certa per chi si ponga nell'ottica dell'invasione: non sarà più possibile per gli operatori nazionali vittime dell'invasione, e soprattutto per le rispettive pubbliche amministrazioni, trincerarsi dietro norme più o meno velatamente protezionistiche o, ancor peggio, invocare norme nazionali non più vigenti ed altre pastoie burocratiche per negare licenze, permessi operativi, iscrizioni nei registri aeronautici ed altri atti ormai dovuti in base alle nuove norme, nel tentativo maldestro di arginare il fenomeno dell'invasione. Il rischio, a nostro avviso, non è solo quello di dover subire una serie di ricorsi, denunce, sanzioni in sede comunitaria, nazionale e da parte delle autorità garanti della concorrenza e del mercato, ma altresì quello di esporsi a richieste di risarcimento di danni economici conseguenti all'ingiustificato diniego di atti e di autorizzazioni dovuti.

In questa prospettiva, va ulteriormente posto in evidenza che la legge n. 128/1998 in questione, sulla scorta della normativa comunitaria, non si limita a liberalizzare i servizi tradizionali di trasporto aereo, regolare o a domanda, di passeggeri e/o di cose, ma investe anche altre attività un tempo considerate complementari al trasporto aereo vero e proprio e che attualmente costituiscono autonomi e rilevanti rami di industria, Ci riferiamo ai servizi di lavoro aereo ed ai servizi di assistenza a terra degli aeroporti. Circa le attività di lavoro aereo – così come definite nell'art. 3 del d.m. 18 giugno 1981 recante il regolamento di attuazione del capo II, titolo IV, libro I, parte seconda del codice della navigazione – l'art. 22, comma 10, della legge n. 128/1998 stabilisce che "ai fini del rilascio delle licenze di lavoro aereo e di scuole di pilotaggio, in materia di proprietà e di disponibilità di aeromobili, si applicano le disposizioni di cui al regolamento del Consiglio CEE n. 2407/92, previste per le licenze di esercizio di vettori aerei" Riteniamo che tale precisazione sia stata

opportuna poiché l'art. 2 del "regolamento del Consiglio CEE 2407/92 definisce genericamente il vettore aereo come "un'impresa di trasporto aereo munita di licenza di esercizio valida" e definisce la licenza di esercizio come "un'abilitazione rilasciata dallo Stato membro responsabile ad un'impresa, che consente di effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci". In tal modo si lasciava qualche ombra di dubbio – sia pure sanabile in via di interpretazione – circa l'estensibilità delle norme comunitarie anche alle imprese di lavoro aereo. Con il citato art. 22 questi dubbi dovrebbero essere fugati.

Un'ulteriore riflessione al riguardo: poiché, nonostante la vigenza delle norme comunitarie e della legge n. 128/1998 modificativa del codice della navigazione, gli articoli eventualmente incompatibili del citato d.m. 18 giugno 1981 non sono stati esplicitamente emendati, potrebbero essi stessi fornire un appiglio per ostacolare l'ingresso di nuove imprese di lavoro aereo nel mercato italiano. Ciò non riguarda, ovviamente, le prescrizioni inerenti i requisiti tecnici e finanziari indicati nel precitato decreto ministeriale, richiesti alle imprese comunitarie per il rilascio della licenza, ma anche tali requisiti dovranno essere armonizzati, sia pure a livello interpretativo, con le norme nazionali e comunitarie di fonte superiore rispetto al decreto.

L'altra attività non solo più complementare al trasporto aereo, ma ormai autonomo ed importantissimo ramo di industria, è rappresentata dai servizi aeroportuali di assistenza a terra (handling) svolti sinora, specialmente in Italia, in regime pressoché monopolistico ed in via esclusiva da parte degli enti gestori di aeroporto o dai maggiori vettori aerei nazionali.

Questa materia è tuttora oggetto di ampi ed accesi dibattiti, studi, e commenti da parte di giuristi, politici, economisti ed operatori del settore aereo. In questa sede osserviamo che, pur avendo ben intuito l'impossibilità di liberalizzare il settore del trasporto aereo nella sua interezza senza affrontare e risolvere anche il problema dell'eliminazione delle situazioni monopolistiche o discriminatorie perduranti nelle c.d. attività complementari, quali i servizi di handling e l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea (slot allocation), lo strumento giuridico scelto dalla Commissione per liberalizzare i servizi di handling aeroportuale si è rivelato inadeguato. Difatti, mentre per i servizi di trasporto aereo e la slot allocation la disciplina è stata emanata con appositi regolamenti del Consiglio⁴⁵, le regole comunitarie per lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra sono state adottate con la già citata direttiva del Consiglio CE n. 96/67. Quindi con uno strumento più morbido rispetto al regolamento poiché la direttiva necessita, per il suo

recepimento l'emanazione di appositi atti normativi interni da parte dei singoli Stati membri.

Allo scopo di garantire le opportunità di un mercato in un regime concorrenziale e nel tentativo di eliminare i difetti della cronica inerzia legislativa ed amministrativa delle autorità italiane, l'art. 24 della L. 128/98 ribadisce i principi ed i criteri che debbono informare in Italia la disciplina dell'accesso al mercato dei servizi di handling negli aeroporti nazionali, riprendendoli direttamente dal testo della dir. CE 96/67. Si supera così l'imbarazzante ritardo con cui l'Italia ha recepito la direttiva in esame. Purtroppo, fanno eccezione taluni scostamenti arbitrari rinvenibili nel D.L. 28 giugno 1995 n. 251 sulle gestioni aeroportuali, convertito, con modificazioni, dalla L. 3 agosto 1995 n. 351, che continuano ad essere contestati dai possibili concorrenti "new entrants" poiché pongono, nei fatti, restrizioni al loro accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti italiani.

Nel complesso, è certamente lodevole l'intento degli articoli della legge comunitaria di imporre un dettato legislativo aderente alle norme dell'Unione europea miranti al completamento della liberalizzazione dell'industria del trasporto aereo.

C PARTE

20. Il percorso evolutivo del diritto alla privacy è legato in buona parte alla rivoluzione culturale, economica e sociale che l'avvento e lo sviluppo delle tecnologie informatiche ha prodotto nella società moderna. Nuovi meccanismi di comunicazione a distanza consentono lo scambio continuo e costante di dati ed informazioni, abbattendo le distanze nei trasferimenti di merci e servizi, capitali, persone ed attività professionali e riducendo così il tempo di realizzazione delle scelte. Dall'altra parte l'articolazione delle reti su basi mondiale mette in crisi la nozione stessa di "confine" superando il tradizionale rapporto tra efficacia della normativa nazionale ed ambito territoriale di riferimento.

I dati personali diffusi tramite nuovi mezzi di informazione, aggregati con quelli già conosciuti, sono sfruttati a fini commerciali e di marketing mediante la creazione di profili del consumatore medio o di categorie di consumatori. Si assiste ad un progressivo mutamento della relazione business to consumer ed alla creazione di un mercato sempre personalizzato. Il consumatore si viene a trovare al centro di una fitta rete di messaggi ed offerte che propongono l'acquisto di beni e servizi facendo leva su interessi e bisogni individuali, previamente monitorati ed analizzati. Si aggiunga che l'e-marketing riduce i costi rispetto al mailing ed al tempo stesso aumenta l'efficacia dei messaggi pubblicitari.

Tramite la rete è quindi possibile creare e collegare tra loro gigantesche banche di dati personali immediatamente accessibili da chiunque e dalle compagnie aeree. Si pone il problema di tutela della personalità e dell'identità del corpo elettronico che sfugge al controllo del titolare. Le informazioni de-contestualizzate che ci identificano in rete possono essere costruite o gestite da mani altrui inficiando la libertà di movimento del nostro corpo elettronico.

Il diritto alla privacy dei dati personali nel diritto internazionale si è reato a quello della libertà individuale, diventando la premessa necessaria perchè l'individuo possa effettuare liberalmente una serie di scelte, ossia iscriversi online per comprare un biglietto, navigare da una compagnia aerea ad altra partecipando ancora anche a forum o newsgroups oppure acquistando on line beni o servizi legate con compagnie aeree e non solo, e senza correre il rischio di essere discriminato o stigmatizzato socialmente, negando il diritto costituzionalmente garantito all'uguaglianza formale e sostanziale di tutti i cittadini.

Il diritto alla privacy insomma ha perso gradualmente la struttura ed i contenuti i strumento i isolamento ali altri, per assumere la dimensione di spazio di libertà individuale. Il suo contenuto si è cioè ampliato fino a dicomprendersi "quell'insieme di azioni, comportamenti, opinioni, preferenze, informazioni personali di cui l'interessato intende mantenere un controllo esclusivo, non solo per garantirebbe la riservatezza ma per assicurarsi una piena libertà di scelta". Il potere informativo dell'individuo non si manifesta più solamente come diritto di essere lasciato solo ma assume una dimensione attiva di immanente controllo dei dati che lo riguardano dal cui insieme deriva anche l'identità conformata di se, ossia quella che si vuole proporre alla collettività.

Nell'era dell'information technology la fcoltà dell'indiivduo di conoscere i trattamenti dei propri dati personali e le finalità per le quelli essi vengono trattati, ossia il cd. diritto di accesso, nonchè di ottenere la cancellazione o la distruzione degli stessi, laddove tali finalità fossero state soddisfatte, ovvero non potessero più essere raggiunte, ossia diritto all'oblio, consente la piena cittadinanza elettronica, ossia la possibilità di partecipare, senza rischi di oggettivizzazioni e discriminazioni sociali, alla vita sociale.

La tutela dei dati personali trova i primi riferimenti nei principi generali affermati dalla Convenzione di Strasburgo per la protezione delle persone relativamente al trattamento automatizzato dei dati a carattere personale, adottata dal Consiglio d'Europa il 28 gennaio 1981, n. 108, ratificata dall'Italia con la legge del 21 febbraio 1989, n. 98. La Convenzione di Strasburgo anticipa l'impianto normativo di tutela ed obblighi posti alla base della successiva Direttiva 46/95/CE. Di notevole importanza è la raccomandazione R(89)2 adottata dal consiglio d'Europa il 18 gennaio 1989 sull'uso dei dati personali nei rapporti di

lavoro. Essa è oggi il quadro di riferimento delle discipline comunitarie di settore adottate nei diversi Stati membri. La direttiva 46/95/CE del 24 ottobre 1995 ha carattere generale e fa riferimento salvo espressioni a tutti i trattamenti di dati personali nel settore pubblico e privato. Tra gli obblighi principali imposti dalla Direttiva al titolare di un trattamento di dati personali vanno ricordati: a) il rispetto dei principi di pertinenza e non eccessività dei dati personali rispetto alla finalità della raccolta, nonché l'obbligo di garantire l'esattezza e l'aggiornamento dei dati dell'interessato e b) l'obbligo di assicurare la trasparenza del trattamento fornendo una adeguata e preventiva informativa agli interessati, c) l'obbligo di trattare i cd., dati sensibili solo nei casi particolari e secondo le specifiche garanzie stabilite dalle legislazioni nazionali e comunque con il previo consenso espresso e manifesto dell'interessato. Particolari tutele sono previste per il trattamento dei dati medici e iv) l'obbligo di adottare idonei sistemi di sicurezza prevedendo l'accesso e l'utilizzo non autorizzato dei dati nonché la perdita e/o distruzione anche accidentale degli stessi.

Il legislatore comunitario si è occupato in ben due occasioni anche della tutela dei dati personali in un settore specifico e delicato come quello delle comunicazioni elettroniche. Il primo intervento è del 1997 con la direttiva 97/66/CE il cui campo di applicazione era però limitato alle telecomunicazioni e la seconda delle decisioni della commissione UE in merito al livello di adeguatezza dei paesi extracomunitari. Di notevole importanza in chiave interpretativa sono i documenti adottati dal gruppo dei garanti europei istituito presso la commissione UE ai sensi dell'art. 29 della direttiva 46/95CE avente funzioni consultive. Tali documenti pur non avendo forza cogente appartengono a quella ormai vasta giurisprudenza delle autorità di controllo europee che ha il merito di chiarire la portata applicativa della direttiva in relazione alle diverse tipologie di trattamento dei dati.

La previsione del diritto alla tutela dei dati personali nell'art. 8 della carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea la cd. carta di Nizza ha tuttavia mutato fortemente la prospettiva descritta. L'articolo citato infatti dispone che: "ogni individuo ha diritto alla protezione dei dati di carattere personale che lo riguardano. 2. Tali dati devono essere trattati secondo il principio di lealtà, per finalità determinate e in base al consenso della persona interessata o a un altro fondamento legittimo previsto dalla legge. Ogni individuo ha il diritto di accedere ai dati raccolti che lo riguardano e di ottenere la rettifica. 3. Il rispetto di tali regole è soggetto al controllo di un autorità indipendente". L'inserimento del diritto alla protezione dei dati personali implica il suo riconoscimento come principio di civiltà giuridica comune che deve essere garantito e difeso all'interno della UE a prescindere da ogni altra considerazione di ordine economico. La norma citata si salda con l'art. 6 del

trattato UE che impone il rispetto all'interno della comunità dei diritti fondamentali e quindi anche del diritto alla protezione dei dati personali.

BIBLIOGRAFIA

- AAVV, "O'Leary targets Air France", in *Business Travel World*, marzo 2003.
- AAVV, "Le superofferte", in "Il Sole 24 Ore", 7 aprile 2003
- AAVV, "Il ritardo viaggia Alitalia", in "Il Sole 24 Ore", 7 agosto 2003.
- AAVV, "Nuove record per Orio: scavalca Torino ed è al 9° posto della top ten passeggeri", in "L'Eco di Bergamo", 3 dicembre 2003.
- AAVV, "Da Meridiana il Milano-Roma in «low cost»", in "Il Sole 24 Ore", 13 gennaio 2004.
- AAVV, "Boom di offerte per il low cost", in "Il Sole 24 Ore", 25 gennaio 2004.
- AEA, "Toward an Efficient European Air Transport System", novembre 2002.
- AEA, "Summary of Traffic and Airlines Results", anno 2003.
- AEA, "Yearbook", anno 2003.
- ALAMDARI, MORRELL, "Airline labour cost reduction: postliberalisation experience in the USA and Europe", in *Journal of Air Transport Management*, Vol. 3/1997.
- BACCARO, "Via ai rincari dei biglietti Alitalia fino a 45 euro", in "Il Corriere della Sera", 5 febbraio 2004.
- BANISTER, BUTTON, "Transport in a free market economy", Macmillan, Londra, 1991.
- BARRETT, "Peripheral market entry, product differentiation, supplier rents and sustainability in the deregulated European aviation market – a case study", in *Journal of Air Transport Management*, n.5/1999.
- BARRET, "Airport competition in the deregulated European aviation market", in *Journal of Air Transport Management*, n.6/2000.
- BARRET, "Market entry to the full-service market – a case study from the deregulated European aviation sector", in *Journal of Air Transport Management*, n.7/2001.
- BATTEN, THORD, "Transportation for the future", Springer-Verlag, Berlino, 1989.
- BINGELLI, POMPEO, "Hyped hopes for Europe's low-cost airlines", in *The McKinsey Quarterly*, n. 4/2002.

- BONASSI, "Bergamo attira i turisti russi con gli sconti", in "L'Eco di Bergamo", 25 novembre 2003.
- BOR, "Reasons to be Fearful – Things 'Ain't What They Seem in Short Haul", Merryll Lynch, 10 settembre 2003.
- BRAMBATI, "Il futuro del settore? Passa da alleanze e semplificazione", in "Milano Finanza", 15 aprile 2004.
- BRIGNARDELLO, "La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti", Giappichelli, Torino, 2000.
- BRIVIO, "Per Ryanair condanna UE (ma solo per metà)", in "Il Sole 24 Ore", 4 febbraio 2004.
- BRONZETTI, "Le imprese di gestione aeroportuale – Aspetti di pianificazione e controllo", Franco Angeli, Milano, 2002.
- BUSTI, "Contratto di trasporto aereo", Giuffrè, Milano, 2001.
- BUSTI, "La nuova disciplina comunitaria dei servizi aerei", in Trasporti, 1993.
- CALDER, "No frills: The Truth Behind the Low Cost Revolution in the Skies", Virgin Books, Londra, 2002.
- CARATOZZOLO, "Il trasporto aereo e la sua liberalizzazione: un processo integrato", in Atti del Convegno, Ispica-Ragusa, 29 agosto – 4 settembre 1999.
- CARETTO, "All'American Airlines cominciai con le tariffe scontate", in "Corriere della Sera", 5 maggio 2004.
- CARLTON, PERLOFF, "Organizzazione industriale", McGraw-Hill, Milano, 1997.
- CHIERCHIA, "Voli low-cost e affari nei radar di Bergamo", in "Il Sole 24 Ore", 29 ottobre 2003.
- CHANG, WILLIAMS, "European majors airlines' strategic reactions to Third Package", in Transport Policy, n. 9/2002.
- COLETTA, "Evoluzione delle forme di intervento pubblico sulle tariffe nel settore del trasporto aereo: riflessioni sulla legge 2 ottobre 1991, n. 316", in Dir. Prat. Av. Civ., 1991.
- COSSUTTA, GRILLO, "Concorrenza, monopolio e regolamentazione", Il Mulino, Bologna, 1987.
- DEMPSEY, GOETZ, "Airline Deregulation and Laissez-Fair Mythology", Londra, 1992.
- DOGANIS, "Flying off course – The economics of international airlines", Routledge, Londra, 1985.
- DOMINICI, "La carica dei voli low cost", in "Il Sole 24 Ore", 16 novembre 2003.
- DONE, "Ryanair suffers first net profit drop in 15 years", in "Financial Times", 2 giugno 2004.

- DRAGONI, "La crisi dei voli potrebbe prolungarsi al 2005", in "Il Sole 24 Ore", 24 aprile 2003.
- DRAGONI, "I signori degli aeroporti", in "Il Sole 24 Ore", 9 agosto 2003.
- DRAGONI, "Ryanair contro l'Enac: Ci discrimina", in "Il Sole 24 Ore", 24 gennaio 2004.
- DRESNER, CHRIS LIN, WINDLE, "The impact of low-cost carriers on airport and route competition", in *Journal of Transport Economics and Policy*, vol.30/1996.
- FORSYTH, "Promoting trade in airline services", in *Journal of Air Transport Management*, n.7/2001.
- FORSYTH, "Low-cost carriers in Australia: experiences and impacts", in *Journal of Air Transport Management*, n.9/2003.
- FRANCESCHELLI, MORANDI, "Manuale di diritto del turismo", Giappichelli, Torino, 2003.
- FRANCESCHINI, "Vi farò volare quasi gratis, così sfido le grandi compagnie", in "La Repubblica", 19 ottobre 2003.
- FRANCIS, FIDATO, HUMPHREYS, "Airport-airline interaction: the impact of low-cost carriers on two European airports", in *Journal of Air Transport Management*, n.9/2003.
- GERVASIO, "Ryanair vince per efficienza", in "Il Sole 24 Ore", 24 novembre 2003.
- GILLEN, MORRISON, "Bundling, integration and the delivered price of air travel: are low-cost carriers full service competitors?", in *Journal of Air Transport Management*, n.9/2003.
- GIORDANO, "Il ruolo dei trasporti per uno sviluppo territoriale diffuso", Franco Angeli Libri, Milano, 1990.
- GOH, "European Air Transport Law and Competition", Chichester, 1997.
- GRAHAM, "regional airline services in the liberalized European Union single aviation market", in *Journal of Air Transport Management*, n.3/1997.
- GRAHAM, "Liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in the European Union", in *Journal of Transport Geography*, vol.6/1998.
- GRAHAM, GUYER, "Environmental sustainability, airport capacity and European air transport liberalization: irreconcilable goals?", in *Journal of Transport Geography*, n.7/1999.
- GRILLO, SILVA, "Impresa concorrenza e organizzazione", La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1994.
- GUDMUNDSSON, "New-entrant airlines' life-cycle analysis: growth, decline and collapse", in *Journal of Air Transport Management*, n.4/1998.
- GUILD, "Easy jets", in *Business Travel World*, agosto 2003.
- HOLLOWAY, "Straight and level: practical airlines economics", Ashgate, Aldershot, 2000.
- HORT D. "easyJet - H1 04 results: Likely to provide fodder for the bulls and the bears", UBS Investment Research, 29 aprile 2004.

- JARACH D. "The digitalisation of market relationship in the airline business: the impact and prospect of e-business", in *Journal of Air Transport Management*, n.8/2002.
- JORSS, WIESMANN, WOLFF, "European public transport at a crossroads", in *The McKinsey Quarterly*, n.4/2003.
- LAMPUGNANI, "Trasporto, sviluppo locale e 1992: le implicazioni per la Provincia di Bergamo", Soroptimist International Club di Bergamo, Bergamo, 1992.
- LAWTON, "Cleared for take-off: structure and strategy in the low fare airline business", Ashgate, Aldershot, 2002.
- LOBBENBERG, "Yields set to improve", ABN-AMRO, 6 aprile 2004.
- LOGAN, "Ryanair - Buy ahead of a soft landing", Goldman Sachs, 24 settembre 2003.
- NIKPALJ, "Ryanair, dall'Europa arriva un mezzo stop", in "L'Eco di Bergamo", 4 febbraio 2004.
- MAGGI, "Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX - XX) - Una storia della modernizzazione italiana", Il Mulino, Bologna, 2001.
- MASON, "The propensity of business travellers to use low-cost airlines", in *Journal of Transport Geography*, n.8/2000.
- MASON, "Marketing low-cost airline services to business travellers", in *Journal of Air Transport Management*, n.7/2001.
- McIVOR, O'REILLY, PONSONBY, "The impact of Internet technologies on the airline industry: current strategies and future developments", in *Wiley InterScience*, 13 gennaio 2003.
- MORINO, "Low cost all'esame della UE", in "Il Sole 24 Ore", 29 gennaio 2004.
- MORRISH, HAMILTON, "Airline alliances - who benefits?", in *Journal of Air Transport Management*, n.8/2002.
- MORRISON, "Actual, adjacent, and potential competition - Estimating the full effect of Southwest Airlines", in *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.35/2001
- MUNARI, "Il diritto comunitario dei trasporti", Giuffrè, Milano, 1996.
- OECD, "The future of international air transport policy - Responding to Global Change", OECD, Parigi, 1997.
- OUM, YU, "Cost competitiveness of major airlines: an international comparison", in *Transpn Res. Vol. 32*, 1998.
- PAPA, "Strategia e gestione delle compagnie aeree", Giappichelli, Torino, 2000.
- PELLICELLI, "Le compagnie aeree. Economia e gestione del trasporto aereo", Giuffrè, Milano, 1996.

- PELLIGEN, "Making price decision in tourist enterprises", in *International Journal of Hospitality Management*, n.22/2003.
- PENDER, BAUM, "Have the frills really left the European airline industry?", in *International Journal of Tourism Research*, n.2/2000.
- PERA, "Concorrenza e antitrust – usi e abusi dei mercati: le regole e le istituzioni per il suo corretto funzionamento", Il Mulino, Bologna, 2001.
- PIGA, FILIPPI, "Booking and flying with low-cost airlines", in *International Journal of Tourism Research*, n.4/2002.
- PIGA, POLO, "Il giro del mondo in 80 euro – Liberalizzazione e compagnie aeree a basso costo", in *Mercato Concorrenza Regole*, n. 2 agosto 2003.
- POGLIOTTI, "Alitalia bocciata per i ritardi", in "Il Sole 24 Ore", 3 febbraio 2004.
- POLETTI, SALLESE, "Alitalia attacca Ryanair. Ma la low cost è la più puntuale del 2003", in "L'Eco di Bergamo", 21 novembre 2003.
- POLETTI, "Orio punta sul grande Nord, sfida tra le low-cost", in "L'Eco di Bergamo", 4 dicembre 2003.
- PORTER, "Il vantaggio competitivo", Edizioni Comunità, Milano, 1987.
- POWELL, "Airstrip – European airline and airport news", Dresdner Klelnwort Wasserstein, 7 maggio 2004.
- PRIOSCHI, "Meno voli e più cari", in "Il Sole 24 Ore", 7 aprile 2003.
- RADICE, "La strada delle compagnie risanate: tagli ai costi e leadership sulle rotte", in "Corriere della Sera", 5 maggio 2004.
- REINOLDS-FEIGHAN, "Traffic distribution in low-cost and full-service carrier networks in the US air transportation market", in *Journal of Air Transport Management*, n.7/2001.
- SANCETTA, "Il servizio di trasporto aereo nella dinamica del sistema turistico", CEDAM, Padova, 2002.
- SHON, CHEN, CHANG, "Airline e-commerce: the revolution in ticketing channels", in *Journal of Air Transport Management*, n.9/2003.
- SINATRA, "Aeroporti e sviluppo regionale: rassegna di studi", Guerini e Associati, Milano, 2001.
- SILINGARDI, "I servizi aerei", in *Atti del Convegno, Cagliari, 28-30 marzo 1992*.
- SILINGARDI, "Il nuovo ruolo dell'aeroporto: l'attività dell'Unione Europea, del legislatore italiano, dell'Autorità garante della concorrenza e mercato", In *Atti del Convegno, Venezia, 14-15 ottobre 1994*.
- SINATRA, "Lettura dei sistemi aeroportuali: strategie e indicatori", Guerini e Associati, Milano, 2001.

- SKUSE, "Low cost dog fights", in Business Travel World, ottobre 2003.
- SOLDAVINI, "Prosegue la crescita - Allo studio tagli alle rotte" , in "Il Sole 24 Ore", 4 novembre 2003.
- SOLDAVINI, "Voli low cost, crisi da crescita", in "Il Sole 24 Ore", 23 novembre 2004.
- SOLDAVINI, "Ryanair, pronta la condanna Ue", in "Il Sole 24 Ore", 3 febbraio 2004.
- SULL, "Case Study - easyJet's \$500 Million Gamble", in European Management Journal, vol. 17/1999.
- TERLIZZI, "Servizi e spese gonfiano il deficit", in "Il Sole 24 Ore", 6 maggio 2004.
- TINAGLIA, "Low cost, anche le aziende scoprono gli sconti", in "L'Eco di Bergamo", 29 ottobre 2003.
- TODESCHINI, "Decisione assurda, aumenteranno i prezzi", in "L'Eco di Bergamo", 4 febbraio 2004.
- TREBALDI, "La politica dei trasporti", Il Mulino, Bologna, 1999.
- TURCO BULGHERINI, "Il regime giuridico delle tariffe aeroportuali", in Dir. Prat. Av. Civ. 1983.
- TYAGI, "Cost leadership and pricing", in Economics Letters, n.72/2001.
- VALDANI, JARACH, "Compagnie aeree & deregulation", EGEA, Milano, 1997.
- VOWELS, "The "Southwest Effect" in multi-airport regions", in Journal of Air Transport Management, n.7/2001.
- WILLIAMS, "Will Europe's charter carriers be replaced by "no-frills" scheduled airlines?", in Journal of Air Transport Management, n.7/2001.
- WINDLE, DRESNER, "Competitive responses to low-cost carrier entry", in Transportation Research Part E, n.35/1999.
- ZUCCHETTI, BACCELLI, "Aeroporti e Territorio - Conflitti e opportunità di sviluppo", EGEA, Milano, 2001.
- ZUCCHETTI, RAVASIO, "Trasporti e concorrenza: dal monopolio pubblico al libero mercato", EGEA, Milano, 2001.
- ZYUCZ, "Key Problems of the Future International Air Transport Regime", in Air Law, 1994.
- BARRET, "Airport Competition in the deregulated European Aviation Market" Journal of Air Transport Management, n.6/2000
- BIANCHI, RAMACIOTTI, "Alleanze strategiche e globalizzazione"; L'industria n.1/1999
- BRIGNARDELLO, "La determinazione delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti" Giappichelli Editore Torino 2000
- COSSUTTA, GRILLO, "Concorrenza, monopolio e regolamentazione" Il Mulino Bologna 1987

- DOGANIS, "Flying off course-The economics of international airlines" Routledge,Londra 1985
- DOGANIS, "The Airline Business in the 21st century" Routledge,2001
- GIANNACCARI, "Volo Alitalia verso il mercato"; Mercato concorrenza e regole n.1/ 2003
- PAPAP, "Strategia e gestione delle compagnie aeree" Giappichelli,Torino 2000
- PEGASO, "Italian airline pilots association's magazine" n. 1/1999
- PELLICELLI, "Le compagnie aeree" Giuffrè, Milano 1996
- SEBASTIANI, "Il settore aereo fra liberalizzazione e concentrazione", L'industria n.1 2002
- VALDANI, JARACH, "Compagnie aeree e deregulation Egea,Milano 1997
- VALDANI, JARACH, "La deregulation del trasporto aereo in Europa: il caso italia" Economia&Managment, n.5/1996
- ANTONINI A., Gli oneri di servizio pubblico e gli aiuti di Stato nel trasporto aereo, in Diritto dei trasporti, 2000, p. 67 ss.
- BALFOUR, Air Transport, A Community Success Story?, in Common Market Law Review, 1994, p. 1004 ss.
- BALLARINO, BUSTI, Diritto aeronautico e spaziale, Milano, 1988.
- BASTIANON, A proposito della dottrina delle essential facilities. Tutela della concorrenza o tutela dell'iniziativa economica?, in Mercato, concorrenza, regole, 1999.
- BAULMOL, A ciascuno il tuo: concorrenza e servizio universale, in Mercato, concorrenza, regole, 1999, p. 65.
- BAULMON, ORDOVER, WILLIG,, Parity Pricing and its Critics: A Necessary Condition for Efficiency in the Provision of Bottleneck Services to Competitors, in Yale Regional Journal, 1997, p. 145.
- BENTZIEN, Die Zuständigkeit der EU für luftverkehrsabkommen mit drittstaaten, in Zeitschrift für Luft und Weltraum Recht, 1999, p. 439 ss.
- BUSTI, Brevi note sul mercato unico nel settore dei trasporti aerei in Diritto Comunitario e degli scambi internazionali, 1992, p. 437 ss.
- BUSTI, La nuova disciplina comunitaria dei servizi aerei, in Trasporti, 1993, p. 71 ss.
- CARBONE, MUNARI, L'attuazione nell'ordinamento comunitario della direttiva sul libero accesso al mercato dei servizi aeroportuali, in Diritto degli scambi della Comunità Internazionale, 2000.
- CHITI, La liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti e le sue molte deroghe, in Giornate di Diritto Amministrativo, 1998, p. 521.
- COLETTA, Evoluzione delle forme di intervento pubblico sulle tariffe nel settore del trasporto aereo, in Dir. prat. av. civ., 2/1991, p. 266 ss.

- DE LUCA, *Gli aiuti di Stato nel traffico aereo*, Roma, 2000.
- DE STEFANI, *Diritto aereo*, Roma, 1996.
- DRAETTA, *Elementi di diritto comunitario–parte speciale*, p. 130 ss., Milano, 1995.
- ERDMENGER, *Vorbemerkung zu den Artikeln 74 bis 84*, in *Kommentar zum EWG Vertrag*, a cura di VON DER GROEBEN, THIESING, EHLERMANN, 4a ed., Baden Baden, 1991, par. 5.
- FOIS, *Il principio della continuità territoriale nel trasporto aereo e l'ordinamento comunitario*, in *Diritto dei trasporti*, 2000, p.335 ss.
- GIARDINA, *La disciplina comunitaria del trasporto aereo: gli sviluppi a seguito della sentenza nel caso Saeed*, in *Diritto degli scambi della comunità internazionale*, 1989.
- GIARDINA, *La concorrenza nel trasporto aereo e il problema della ripartizione delle bande orarie negli aeroporti*, in *Dir. Comm. Int.*, 1991, pp. 513 ss.
- GIRARDI, *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo in Europa: contenuti e problemi applicativi* in *Dir. trasp.* 1993, p. 39 ss.
- GIRARDI, *La legge comunitaria 24 aprile 1998 n. 128 e le norme dell'Unione europea in tema di accesso al mercato del trasporto aereo: nuove opportunità ed antichi difetti*, in *Dir. trasp.*, 1998, p. 699 ss.
- GIRARDI, COLETTA, *La nuova disciplina dell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti comunitari*, in *Dir. trasp.*, 1993, p. 705 ss.
- GIRARDI, COLETTA, *Sviluppi dell'applicazione del Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari*, in *Trasporti*, 64/1994, p. 106.
- GIRARDI, COLETTA, *Assistenza aeroportuale e libero mercato: evoluzione della normativa di diritto comunitario e di diritto interno*, in *Dir. trasp.*, 1996, p. 73.
- GRIGOLI, *Liberalizzazione e sicurezza nel trasporto aereo comunitario*, in *Trasp.*, 59/1993, p. 3 ss.
- GRIGOLI, *Il diritto della navigazione fra codificazione e decodificazione*, tomo II, Napoli 1994, p. 118.
- HORST, *The view of the airlines*, in *Atti della terza Conferenza annuale della European Air Law Association*, Milano, 1991.
- IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, in *Quaderni di Giur. Comm.*, Milano 1991.
- JOHNSON, *Removing Barriers to Market Entry in the Air Transport Industry: The Application of The EC Competition Rules*, in *Leg. Iss. Eur. Int.*, 1993, 2, p. 1 ss.
- LASSANDRO, SANSONE, *Il pacchetto di misure comunitarie sui servizi di trasporto aereo*, in *Quaderno di Air Press*, 1989.

- LENZ, *The European Court of Justice and the European Air Transport Law*, in *European Transportation Law*, 1999, p. 301 ss.
- LEVINE, *Airline Competition in Deregulated Markets: Theory, Firm Strategy, and Public Policy*, in *Yale J. Reg.*, 1987, p. 393 ss.
- MASI, *Trasporto aereo e concorrenza*, in *Diritto dei trasporti*, 1998.
- MELANIA SIA, *Il cabotaggio aereo nella convenzione di Chicago del 1944 e nella disciplina comunitaria*, in *Diritto dei trasporti*, 2000, p. 31 ss.
- MENGOZZI, *Il diritto della Comunità europea*, Padova, 1990, p. 73 ss.
- MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Padova, 1996.
- MUNARI, *La liberalizzazione del trasporto aereo nell'Unione europea tra lotta alle discriminazioni e compressione delle competenze statali*, in *Diritto dell'Unione europea*, febbraio 1999, p. 207 ss.
- MUNARI, *Il diritto comunitario dei Trasporti*, in *Quaderni di Giurisprudenza Comunitaria*, Milano, 1996.
- MUNARI, ROBERTI, *La disciplina della concorrenza*, Torino, 2000.
- NICOLETTI, *Concorrenza ed efficienza nel settore aeroportuale*, in *Temi e problemi (a cura dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato)*, Roma, 1998.
- OCSE, *Déréglementation et concurrence dans les transport aériens*, Paris, 1988.
- OCSE, *The Economics of Air Transport*, in *Dir. Eur. Trasp.*, 1994, p. 142 ss.
- POCAR, *Diritto delle Comunità Europee*, Milano, 1991, p. 65 ss.
- PADOA SCHIOPPA KOSTORIS, *Struttura di mercato e regolamentazione del trasporto aereo*, Bologna, 1995.
- PIANESE, *Brevi note alla direttiva comunitaria sull'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della comunità*, in *Diritto comunitario degli scambi internazionali*, 1997.
- PONTI, *La liberalizzazione degli aeroporti e dei servizi aerei*, in *Rivista Il Mulino*, n. 6, 2000, p. 1067 ss.
- POZZI, *Il ritiro dello slot e della serie di slot nel Reg. (CEE) n. 95/93*, in *Diritto dei trasporti* 1999, p. 484.
- RINALDI BACCELLI, *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo nella Comunità Economica Europea*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1991, pp. 237 ss.
- RINALDI BACCELLI, *Concorrenza e liberalizzazione nel trasporto aereo: profili giuridici*, in *Trasp.* 59/1993, p. 17.
- ROMANELLI, TULLIO, (a cura di), *Aspetti della normativa comunitaria sui servizi aerei (c.d. terzo pacchetto)*, Cagliari, 1999.

- SALERNO, Handling aeroportuale e liberalizzazione comunitaria, in Studi per A. Lefebvre d'Ovidio, Milano, 1995.
- SILINGARDI, Attività di trasporto aereo e controlli pubblici, Padova, 1984.
- SILINGARDI G., I servizi aerei, in Il cinquantenario del codice della navigazione, Cagliari, 1992, p. 210.
- SILINGARDI, Il sistema tariffario aeroportuale: profili di revisione, in Trasporti 66/1995, pag. 21.
- SILINGARDI, Il completamento delle misure di liberalizzazione del trasporto aereo, in Riv. Giur. Circ., 1997, p. 512 ss.
- SILINGARDI, L'incidenza sul codice della navigazione della normativa comunitaria sul trasporto aereo, in Diritto dei trasporti, 1997, p. 343 ss.
- SILINGARDI, Gli oneri di servizio pubblico nel trasporto aereo comunitario, in Diritto dei trasporti, 2000, p. 31 ss.
- SILINGARDI, ANTONINI, FRANCHI, L'attività di trasporto aereo dopo la liberalizzazione del cabotaggio: Atti del Convegno, Modena, 4 aprile 1997, Milano 1988.
- SILINGARDI, MAFFEO, Gli slots: il caso Italia fra esperienza statunitense e comunitaria, Torino, 1997.
- TUCCI, Fondamenti della de-regulation nei trasporti: elementi teorici ed applicazioni al processo di liberalizzazione del trasporto aereo, Roma, Università La Sapienza, 1998.
- TULLIO, Liberalizzazione dell'handling e servizio pubblico, in Diritto dei trasporti, 2000, p. 323 ss.
- TURCO BULGHERINI, La disciplina giuridica degli accordi aerei bilaterali, Padova, 1984.
- VALBUSA, Handling aeroportuale e Regolamenti CEE, in Diritto dei trasporti, 1992, pp. 109 ss.
- VALDANI, JARACH, Compagnie aeree e deregulation: strategie di marketing nei cieli senza frontiere, Milano, 1997.
- VAN DE VOORDE, European Air Transport Sector, in Common Market Law Review, 1989, p. 5 ss.
- ZUNARELLI, voce: Servizi aerei, in Enciclopedia del Diritto, XLII/1990, p. 385 ss.