

ANNO CXXII – TERZA SERIE
FASCICOLO I – GENNAIO - MARZO 2020

IL DIRITTO MARITTIMO

RIVISTA TRIMESTRALE DI DOTTRINA GIURISPRUDENZA LEGISLAZIONE
ITALIANA E STRANIERA
FONDATA NEL 1899 DA FRANCESCO BERLINGIERI

DIREZIONE E REDAZIONE:
GENOVA - VIA ROMA, 10

AMMINISTRAZIONE:
BOLOGNA - VIA SANTO STEFANO 43

SOMMARIO

| | |
|--|--------|
| GIORGIO BERLINGIERI – <i>“Il Diritto Marittimo” - 120 anni di dottrina, giurisprudenza e legislazione italiana e straniera</i> | pag. 3 |
|--|--------|

DOTTRINA

| | |
|---|------|
| SIMONE PITTO - LIVIA ZUPPA – <i>Il difficile bilanciamento tra regole internazionali per il coordinamento delle operazioni di soccorso e rispetto dei diritti dei migranti: riflessioni a partire dai casi “Open Arms” e “Diciotti”</i> | » 23 |
| BÉATRICE SCHÜTTE – <i>Towards a harmonised European Regime of Civil Liability for Damage arising from Marine Pollution</i> | » 46 |
| MATTEO TURCI – <i>I diritti dei passeggeri a mobilità ridotta: tutele attuali e prospettive di riforma tra Italia e UE</i> | » 69 |

NOTE E OSSERVAZIONI A SENTENZA

| | |
|--|-------|
| SIMONE ARIATTI – <i>Ancora in materia di tassa rifiuti, specchi d’acqua e “posti barca”. Verso una definitiva composizione delle controversie</i> | » 109 |
| ANDREA BERGAMINO – <i>Il modello procedimentale a istanza di parte previsto ex lege per l’assentimento a privati di concessioni del demanio portuale e la sua compatibilità con i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione di derivazione europea</i> | » 239 |
| SIMONE CARREA – <i>La prova del contratto nel Regolamento Roma I e gli incerti confini della regola lex fori regit processum</i> | » 214 |
| MARCO FERRUGLIO – <i>Libertà di navigazione e contrasto al traffico internazionale di stupefacenti: una recente pronuncia della Corte di Cassazione sui limiti all’esercizio della giurisdizione in alto mare su navi battenti bandiera straniera</i> | » 126 |
| LEONIDA GIUNTA – <i>Visioni antitetiche sul privilegio speciale e sul diritto di ritenzione delle merci</i> | » 178 |
| ANGELO Merialdi – <i>L’ancora in agguato sul letto del fiume Delaware. Un caso interessante ed insolito di “safe berth”</i> | » 247 |
| ANNA MONTESANO – <i>La perdita del diritto alla limitazione della responsabilità degli operatori del trasporto aereo alla luce della Convenzione di Montreal</i> | » 193 |
| GIORGIA ORSI – <i>Rappresentanti in dogana: la Corte di Cassazione delinea le responsabilità in tema di dazi e sanzioni</i> | » 137 |
| ALESSANDRO PAIRE – <i>Attività di ricerca e attività di (mera) prospezione mineraria nel settore energetico: il giudice amministrativo si esprime sul “regolamento di confini”. Alcune fugaci osservazioni di sistema</i> | » 155 |
| LUCA PIEMONTESE – <i>Il soggetto incaricato del trasporto risponde direttamente in caso di mancato appuramento del regime di transito</i> | » 148 |
| ANDREA ROTTOLI – <i>Le condizioni di non imponibilità ai fini IVA delle cessioni intracomunitarie “franco fabbrica”</i> | » 119 |

GIURISPRUDENZA DELL'UNIONE EUROPEA*

| | |
|--|----------|
| Corte di giustizia UE, Sez. III, 4 aprile 2019 | pag. 107 |
|--|----------|

GIURISPRUDENZA ITALIANA*

| | |
|--|-------|
| Corte di Cassazione, Sez. V, 16 febbraio 2018, n. 3798..... | » 109 |
| Corte di Cassazione, Sez. III, 30 novembre 2018, n. 30978..... | » 117 |
| Corte di Cassazione, Sez. Trib., 12 febbraio 2019, n. 4045 | » 119 |
| Corte di Cassazione, Sez. IV Penale, 28 marzo 2019, n. 13596 | » 126 |
| Corte di Cassazione, Sez. Trib., 8 maggio 2019, n. 12141 | » 136 |
| Corte di Cassazione, Sez. Trib., 4 giugno 2019, n. 15207..... | » 137 |
| Corte di Cassazione, Sez. Trib., 6 giugno 2019, n. 15338..... | » 145 |
| Corte di Cassazione, Sez. V, 27 giugno 2019, n. 17238 | » 147 |
| Consiglio di Stato, Sez. V, 8 marzo 2018 n. 01495..... | » 154 |
| Corte d'Appello di Genova 20 settembre 2017 | » 169 |
| Corte d'Appello di Roma, Sez. II, 7 novembre 2018, n. 7112 | » 171 |
| Corte d'Appello di Genova 12 novembre 2018..... | » 173 |
| Tribunale di Verona 2 maggio 2018 | » 177 |
| Tribunale di Piacenza 8 maggio 2018..... | » 178 |
| Tribunale di Roma 18 ottobre 2018 | » 192 |
| Tribunale di Oristano 21 febbraio 2019..... | » 208 |
| Tribunale di Genova 22 maggio 2019 | » 211 |
| Tribunale di Milano, Sez. Fallimentare, 28 maggio 2019 | » 233 |
| Tribunale di Venezia 17 luglio 2019 | » 235 |
| Tribunale di Savona 24 luglio 2019 | » 236 |
| Tribunale di Siracusa 16 settembre 2019 | » 237 |
| T.A.R. Toscana, Sez. II, 12 novembre 2018, n. 1475 | » 238 |
| T.A.R. Lazio 14 ottobre 2019 | » 245 |
| T.A.R. Sicilia 17 ottobre 2019..... | » 246 |

GIURISPRUDENZA STATUNITENSE*

| | |
|---|-------|
| U.S. Court of Appeals 3rd Circuit 29 marzo 2018 | » 247 |
| U.S. Supreme Court 30 marzo 2020..... | » 254 |

SOMMARIO DELLA GIURISPRUDENZA**GIURISPRUDENZA DELL'UNIONE EUROPEA**

| | |
|--|-------|
| TRASPORTO AEREO – Art. 5.3 Regolamento (CE) n. 261/2004 – Nozione di “circostanze eccezionali” – Doveri del vettore aereo. <i>Corte di giustizia UE, Sez. III, 4 aprile 2019</i> | » 107 |
|--|-------|

* I testi delle sentenze sono pubblicati sul sito web della *Rivista* www.dirmar.com

GIURISPRUDENZA ITALIANA

| | |
|---|----------|
| ARMATORE - Limitazione del debito – Spese di rimozione del relitto e bonifica dell'inquinamento – Definizione di cui all'art. 275 cod. nav. – Esclusione. <i>Cass., Sez. III</i> , 30 novembre 2018, n. 30978 | pag. 117 |
| ASSICURAZIONE per conto di chi spetta – Danni alla merce durante il trasporto – Legittimazione all'azione contro il vettore. <i>App. Genova</i> 20 settembre 2017 | » 169 |
| CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA – Art. 18 l. 84/1994 – Criteri di valutazione per l'affidamento in concessione di aree portuali. <i>T.A.R. Toscana, Sez. II</i> , 12 novembre 2018, n. 1475 (con nota di A. BERGAMINO) | » 238 |
| DIRITTO DEL MARE – Art. 87 UNCLOS – Legittimazione dello Stato di bandiera all'esercizio di poteri coercitivi in acque internazionali. | |
| DIRITTO DEL MARE – Art. 17 Convenzione di Vienna 20 dicembre 1988 – Poteri di intervento di Stati terzi in acque internazionali – Autorizzazione dello Stato di bandiera. <i>Cass., Sez. IV Penale</i> , 28 marzo 2019, n. 13596 (con nota di M. FERRUGLIO) | » 126 |
| DOGANA – Art. 201 c.d.c. – Dichiarazione irregolare – Soggetti responsabili. | |
| DOGANA – Art. 201 c.d.c. – Dichiarazione irregolare – Responsabilità dello spedizioniere in rappresentanza diretta – Presupposti. <i>Cass., Sez. Trib.</i> , 8 maggio 2019, n. 12141 | » 136 |
| DOGANA – Art. 203 C.D.C. – Regime di transito esterno. | |
| DOGANA – Art. 203 C.D.C. – Sottrazione di merci al controllo doganale. | |
| DOGANA – Art. 203 C.D.C. – Obbligazione doganale dello spedizioniere – Nozione di spedizioniere. | |
| DOGANA – Art. 203 C.D.C. – Obbligazione doganale dello spedizioniere – Presupposti. <i>Cass., Sez. V</i> , 27 giugno 2019, n. 17238 (con nota di L. PIEMONTESE) | » 147 |
| DOGANA – Spedizioniere in rappresentanza indiretta – Responsabilità per dazi e imposte – Presupposti. <i>Cass., Sez. Trib.</i> , 4 giugno 2019, n. 15207 (con nota di G. ORSI) | » 137 |
| IMPOSTE E TASSE – IVA – Vendita “franco fabbrica” – Obblighi del cedente. <i>Cass., Sez. Trib.</i> , 12 febbraio 2019, n. 4045 (con nota di A. ROTTOLI) | » 119 |
| IMPOSTE E TASSE – TARSU – Aree demaniali – Potestà impositiva del Comune | |
| IMPOSTE E TASSE – TARSU – Contratto di ormeggio – Irrilevanza. <i>Cass., Sez. V</i> , 16 febbraio 2018, n. 3798 (con nota di S. ARIATTI) | » 109 |
| NAVE – Art. 92.2 UNCLOS – Doppia registrazione – Nave priva di nazionalità – Rilevanza ai fini dell'origine preferenziale. <i>Cass., Sez. Trib.</i> , 6 giugno 2019, n. 15338 | » 145 |
| NOLEGGIO – Prova del contratto – Procedura concorsuale - Legge regolatrice. <i>Trib. di Milano, Sez. Fall.</i> , 28 maggio 2019 | » 233 |
| PORTI – Pilotaggio – Funzioni – Sicurezza della navigazione. | |
| PORTI – Pilotaggio – Pilotaggio a mezzo VHF – Diniego – Legittimità. <i>T.A.R. Sicilia</i> 17 ottobre 2019 | » 246 |
| PORTI – Regolamento di disciplina delle attività a terminale marittimo – Atto di normazione secondaria – Decorrenza del termine per l'impugnazione. <i>T.A.R. Lazio</i> 14 ottobre 2019 | » 245 |

| | |
|--|----------|
| PRIVILEGI – Diritto di ritenzione <i>ex artt. 2756 e 2761 cod. civ.</i> – Esecuzione forzata – Necessità di titolo esecutivo. <i>Trib. di Piacenza</i> 8 maggio 2018 (con nota di L. GIUNTA) | pag. 178 |
| PRIVILEGI – Privilegio speciale <i>ex art. 2761 cod. civ.</i> – Vendita <i>ex art. 2797 cod. civ.</i> – Titolo esecutivo – Non è necessario. | |
| PRIVILEGI – Privilegio speciale <i>ex art. 2761 cod. civ.</i> – Art 5 Regolamento (CE) 1346/2000 – Liquidazione del bene al di fuori della procedura concorsuale. | |
| PRIVILEGI – Privilegio speciale <i>ex art. 2761 cod. civ.</i> – Detenzione diretta o indiretta. <i>Trib. di Verona</i> 2 maggio 2018..... | » 177 |
| PRIVILEGI – Privilegi speciali sulla nave – Legge applicabile – Mutamento di nazionalità della nave. <i>Trib. di Oristano</i> 21 febbraio 2019 | » 208 |
| SEQUESTRO DI NAVE – Art. 3.4 Convenzione di Bruxelles 1952 – Nave non di proprietà del debitore – Non necessità di privilegio speciale. <i>Trib. di Savona</i> 24 luglio 2019 | » 236 |
| SEQUESTRO DI NAVE – Nave non di proprietà del debitore – necessità di privilegio speciale. | |
| SEQUESTRO DI NAVE – Artt. 9 e 3.4 Convenzione di Bruxelles 1952 – sequestro di nave non di proprietà del debitore – Limiti di ammissibilità. <i>Trib. di Oristano</i> 21 febbraio 2019 | » 208 |
| SEQUESTRO DI NAVE – Nave non di proprietà del debitore – Credito nei confronti del <i>bareboat charter</i> - Necessità di privilegio speciale. <i>Trib. di Venezia</i> 17 luglio 2019 | » 235 |
| SEQUESTRO DI NAVE – Nave non di proprietà del debitore – Credito nei confronti del <i>bareboat charter</i> - Necessità di privilegio speciale. <i>Trib. di Siracusa</i> 16 settembre 2019 | » 237 |
| SPEDIZIONE – Legge applicabile – Art. 4.1.b) Regolamento (CE) n. 593/2008 – Onere della prova – Applicabilità <i>lex fori</i> . | |
| SPEDIZIONE – Possibilità di conferimento dell' incarico da parte del compratore. | |
| SPEDIZIONE – Diritto francese – Distinzione tra <i>transitaire</i> e <i>commissionaire de transport</i> . | |
| SPEDIZIONE – Diritto francese – Termine di prescrizione applicabile ai crediti del <i>commissionaire de transport</i> per operazioni doganali. <i>Trib. di Genova</i> 22 maggio 2019 (con nota di S. CARREA) | » 211 |
| STALLIE E CONTROSTALLIE - Natura delle controstellie – Art. 448 cod. nav. – Maturazione del credito giorno per giorno. <i>Trib. di Milano, Sez. Fall.</i> , 28 maggio 2019 | » 233 |
| TRASPORTO AEREO – Art. 45 Convenzione di Montreal 1999 – Responsabilità solidale di vettore contrattuale e vettore di fatto. | |
| TRASPORTO AEREO – Art. 31 Convenzione di Montreal 1999 – Perdita parziale – Inapplicabilità. | |
| TRASPORTO AEREO – Art. 30.1 Convenzione di Montreal 1999 – Operatore di handling – Preposto del vettore. | |
| TRASPORTO AEREO – Art. 22 Convenzione di Montreal 1999 – Limite di responsabilità del vettore. | |
| TRASPORTO AEREO – Art. 30.3 Convenzione di Montreal 1999 – Limite di responsabilità dei preposti. del vettore. <i>Trib. di Roma</i> 18 ottobre 2018 | » 192 |

| | |
|---|----------|
| TRASPORTO FERROVIARIO – Furto della merce – Colpa grave del vettore. <i>App. Roma, Sez. II</i> , 7 novembre 2018, n. 7112 | pag. 171 |
| TRASPORTO MARITTIMO – Rizzaggio inadeguato – Responsabilità del vettore. | |
| TRASPORTO MARITTIMO – Pericolo eccettuato - Insussistenza - Fattispecie. | |
| TRASPORTO MARITTIMO – Art. V.5.e) Hague-Visby Rules – Consapevolezza del probabile verificarsi del danno – Elementi per la sua determinazione - Interesse del vettore. <i>App. Genova</i> 12 novembre 2018..... | » 173 |
| TRASPORTO PUBBLICO – Gara pubblica – Punteggi numerici di valutazione delle offerte – Adempimento dell’obbligo di motivazione. | |
| TRASPORTO PUBBLICO – Gara pubblica – Valutazione di anomalia delle offerte. <i>Cons. di Stato, Sez. V</i> , 8 marzo 2018 n. 01495 (con nota di A. PAIRE)..... | » 154 |
| VENDITA CIF PORTO DI DESTINAZIONE – Trasferimento dei rischi al destinatario – Quando avviene. <i>App. Genova</i> 20 settembre 2017..... | » 169 |

GIURISPRUDENZA STATUNITENSE

| | |
|--|-------|
| NOLEGGIO – Nozione di “ <i>safe berth</i> ”. | |
| NOLEGGIO – Clausola “ <i>safe berth</i> ” – Responsabilità del <i>charterer</i> – Prescinde dalla diligenza. | |
| NOLEGGIO – Responsabilità extracontrattuale del <i>charterer</i> per la sicurezza dell’ormeggio – Obbligo di diligenza. <i>U.S. Court of Appeals 3rd Circuit</i> 29 marzo 2018 (con nota di A. MERIALDI) | » 247 |
| NOLEGGIO – Clausola “ <i>safe berth</i> ” – Natura di “ <i>warranty</i> ” – Responsabilità del <i>charterer</i> – Prescinde dalla diligenza. <i>U.S. Supreme Court</i> 30 marzo 2020 | » 254 |

CRONACHE E NOTE

| | |
|---|-------|
| ANNA MASUTTI – <i>Mercato del trasporto aereo e principio di sovranità. Ripercussioni sulla crescita delle compagnie aeree</i> | » 255 |
| ANNA MONTESANO – <i>The Digital Revolution of the Shipping Industry: Electronic Bill of Lading, Blockchain Technology and Smart Contracts</i> | » 267 |

CRONACHE E NOTE

Scritto sottoposto a referaggio anonimo – This writing has been submitted to blind peer review

MERCATO DEL TRASPORTO AEREO E PRINCIPIO DI SOVRANITÀ. RIPERCUSSIONI SULLA CRESCITA DELLE COMPAGNIE AEREE*

ANNA MASUTTI**

ABSTRACT

La continua crescita dei servizi di trasporto aereo chiama le compagnie aeree ad affrontare quotidianamente sfide competitive che vedono nell'attuale sistema internazionale basato sugli accordi bilaterali, un freno alla loro crescita. Lo sviluppo del mercato del trasporto aereo si scontra con un quadro normativo internazionale che non è in grado di tenere il passo con la rapida crescita del settore e renderlo davvero globale. Tra i maggiori ostacoli che lo caratterizzano vi è senz'altro la clausola di nazionalità e le restrizioni di accesso al mercato che hanno caratterizzato e continuano ad influenzare gli accordi bilaterali per la prestazione dei servizi aerei. Il presente intervento esamina le soluzioni attualmente discusse a livello internazionale ed europeo per il superamento della complessa questione.

The continued growth of air transport services leads to competitive challenges for most traditional airlines. This development of the air transport market inevitably leads to tackle old unresolved issues due to the international regulatory framework being unable to keep up with the rapid growth of the sector and make it really global. Among these, the nationality clause and its market access restrictions have characterised, and continue to affect, the Air Service Agreements. Considering the current international air framework regulation it should be examined whether a solution can be found at international or European level.

SOMMARIO – 1. Premessa. – 2. Il principio di sovranità e i servizi di trasporto aereo. – 3. La prassi degli accordi bilaterali di traffico e la clausola di nazionalità. – 4. La liberalizzazione dei trasporti in US e nell'Unione europea. – 5. Le sentenze *open skies* e la possibilità per l'Unione europea di negoziare gli accordi internazionali di traffico. – 6. Note conclusive: quale futuro?

* Professore ordinario di Diritto aeronautico nella Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Bologna.

** Intervento al Corso di Economia Politica e Finanza Pubblica presso la Scuola di Economia e Statistica dell'Università di Milano Bicocca, Settembre 2019.

1. Premessa

Vorrei subito chiarire perché ritengo utile parlare, in una Scuola di Economia, di un tema prettamente giuridico come il ‘principio di sovranità’. Avrei potuto scegliere un tema più ‘economico’ legato, ad esempio, all’attuale sviluppo di nuovi prodotti aeronautici quali i velivoli senza pilota (droni) che potranno volare liberamente nello spazio aereo comune già dal luglio 2020 o alle importanti potenzialità di uno dei maggiori progetti infrastrutturali europei, il Single European Sky, che prevede l’armonizzazione e unificazione dei centri di controllo del traffico aereo dei Paesi dell’Unione. Sono tutti progetti che richiedono l’impiego di considerevoli finanziamenti europei, lo sviluppo di nuove tecnologie, – con il coinvolgimento di gruppi di ricerca ed università – lo sfruttamento di sofisticati sistemi satellitari (tra i quali quello europeo denominato Galileo) o dell’intelligenza artificiale.

Credo, tuttavia, sia importante, per comprendere l’economia del trasporto aereo, partire da questa peculiarità, ovvero dalla completa predominanza del ‘principio di sovranità’, che governa e sovrasta il suo funzionamento sin dal 1919, ovvero dalla prima Convenzione internazionale sul trasporto aereo, finendo per differenziare questo mercato dagli altri settori merceologici di produzione di beni o servizi¹. Possiamo dire che il principio di sovranità nel trasporto aereo prende forma nelle seguenti brevi parole: i trasporti aerei di ogni singolo Stato possono essere operati solamente dalle imprese che ne posseggano la cittadinanza. Già da queste brevi parole comprendiamo la grande diversità che caratterizza il settore in parola da altri settori economici.

In un recente libro, pubblicato ad un anno della sua morte, Sergio Marchionne dice che “*anche grazie all’alleanza con Chrysler, la Fiat europea ha la grande occasione di rientrare in un disegno globale, beneficiando della possibilità di esportare in mercati extraeuropei e condividendo il costo di sviluppo di architetture che avranno un’applicazione parallela in America. Tutto ciò ha un impatto enorme sulle nostre due aziende, anche culturale. Le ha spinte ad aprirsi e a confrontarsi; ha creato un clima di fermento e di stimoli continui; ha generato occasioni di crescita professionale e personale come mai prima nella loro storia*”².

Perché non possiamo sperare in analoghi confronti industriali e culturali e di affermazioni professionali nel trasporto aereo? Qual è il vero ostacolo a simili integrazioni?

Nei vari tentativi di accordi con nuovi investitori per il salvataggio di Alitalia, abbiamo sentito la proposta di un imprenditore colombiano che, a fronte di una disponibilità ad investire nella compagnia aerea, aveva posto come condizione l’eserci-

¹ Convenzione per il regolamento della navigazione aerea firmata a Parigi il 13 ottobre 1919.

² S. MARCHIONNE, *Il coraggio di cambiare. Tre lezioni sulla leadership e la crescita*, a cura di A. Grando, Egea Ed., pag. 21. Cfr. anche F. PERNAZZA, *La mobilità delle società in Europa da Daily Mail a Fiat Chrysler Automobiles*, in *Diritto del Commercio Internazionale*, fasc. 2, 2015. R. TIROUVAL, *Competition and subsidies in air transport liberalization - the UAE-North America dispute*, in *Journal of Air Law and Commerce*, n. 2, 2017.

zio di un suo controllo 'effettivo' ("*mani libere nella gestione della compagnia*" è l'espressione usata³). Perché questa affermazione ha subito evidenziato l'impossibilità, dal punto di vista legale, di una tale operazione, prima ancora della effettiva capacità di investimento finanziario di G. Efromovich?

Per il Gruppo Fiat è stato possibile nel 2014 portare la propria partecipazione nell'americana Chrysler Group al 100% e unire le due società per formare Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Perché questo oggi non può avvenire tra compagnie aeree di Paesi diversi? E non potrà mai accadere fino a quando non cambieranno le attuali regole. La soluzione al quesito sta proprio nel principio di sovranità che regola i servizi di trasporto aereo, i cui effetti, sotto il profilo economico, sono di immediata evidenza.

Vogliamo dare subito un esempio di questi limiti?

In occasione dei vari salvataggi di Alitalia, alcuni rappresentanti politici avevano avviato colloqui con i governi cinese e russo con la speranza che Air China o Aeroflot potessero acquisire Alitalia. Se lo avessero fatto per davvero, il giorno dopo il valore di Alitalia si sarebbe ridotto drasticamente. E questo sempre per il principio di sovranità che preclude ad una simile compagine societaria (100% cinese o russa o anche solo 51% cinese o russa) di Alitalia di volare in Europa e negli altri paesi con i quali l'Italia ha negoziato degli accordi bilaterali di traffico.

Vediamo allora quali sono le ragioni che hanno indotto gli Stati, prima nel 1919, poi nel 1944⁴, a considerare lo sfruttamento commerciale dei cieli come un loro diritto irrinunciabile e l'evoluzione del principio di sovranità nei decenni successivi.

2. *Il principio di sovranità e i servizi di trasporto aereo*

2.1. Cosa intendiamo quando parliamo di 'principio di sovranità'? Volendo essere concisi ricordo che la sovranità statale indica l'originarietà dell'ordinamento giuridico nel suo complesso, che non deriva la sua validità da alcun altro ordinamento superiore. Lo Stato si trova in una posizione di indipendenza nei riguardi di ogni altra persona giuridica esistente al suo esterno e di assoluta supremazia di fronte a tutte le altre persone, fisiche e giuridiche, che si muovono nel suo territorio, nonché nei riguardi del proprio territorio e delle risorse naturali⁵.

Tale potere sulle persone che gli appartengono per cittadinanza si estende anche

³ *'L'ex boss di Avianca: «Pochi esuberanti e lungo raggio, così rilancio Alitalia»* Corriere della sera, 4 luglio 2019 https://www.corriere.it/cronache/19_luglio_04/ex-boss-avianca-pochi-esuberanti-raggio-cosi-rilancio-alitalia-2596e7a2-9d9a-11e9-9326-3d0a58e59695.shtml?refresh_ce-cp.

⁴ Convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944.

⁵ Il principio in esame è stato definito, con riguardo al settore del trasporto aereo, come "*the right to exercise the functions of a State to the exclusion of all other States in regard to a certain area of the world. It is clear that complete sovereignty extends to the airspace above of the territory of the State. In international aviation the concept of sovereignty is the keystone upon which virtually all air law is built, since any flight in international aviation requires the prior consent of the State overflown, which is generally granted by treaty*". D. McCLEAN, Shawcross and Beaumont, *Air Law*, 1991. FRANKLIN M., PORTER S., *Sovereignty over airspace and the Chicago Convention: Northern Cyprus*, in *Air & Space Law*, 2010, pag. 63 ss.

all'estero o su spazi sottratti alla giurisdizione statale (basti pensare a quella esercitata dallo Stato sull'equipaggio di una nave in alto mare⁶).

La sovranità è dunque l'«*originaria esplicazione della personalità dello Stato nella sua capacità di comandare autocraticamente entro un dato territorio*»⁷. Se la sovranità può dirsi sottoposta a dei limiti, essi sono «*giuridici*» nella misura in cui sono imposti dallo Stato a se stesso.

2.2. Il principio di sovranità venne accolto, al termine del primo conflitto mondiale, nel primo trattato internazionale in favore dello sviluppo dell'aviazione civile, ovvero nella Convenzione internazionale sul trasporto aereo firmata a Parigi nel 1919, principio che verrà riconfermato, al termine del secondo conflitto mondiale, nella Convenzione di Chicago nel 1944 destinata a sostituirsi alla prima. L'articolo 1 della Convenzione del 1944 relativa all'aviazione civile internazionale intitolato *Sovereignty* non lascia spazio a dubbi sulle intenzioni dei redattori: “*The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace and above its territory*”.

È in ragione di tale riaffermazione che nessuno scambio commerciale su base multilaterale dei traffici aerei viene riconosciuto nel contesto della Convenzione, come affermato ai successivi articoli 6 e 7. L'art. 6 (intitolato *Scheduled Air Services*) stabilisce infatti che “*No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization*” e l'articolo 7 intitolato ‘*Cabotage*’ stabilisce che “*Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State*”.

Il principio di sovranità nel settore del trasporto aereo si estrinseca, pertanto, nella affermazione del potere degli Stati di regolare l'accesso commerciale ai servizi aerei sulla base di specifiche autorizzazioni e di una riserva dei servizi nazionali alle proprie compagnie (c.d. cabotaggio).

Qui vi potreste già chiedere perché gli Stati firmatari di questo Trattato internazionale abbiano voluto ribadire – proprio nel settore dell'aviazione civile – il principio di sovranità, che non lascia alcuna apertura ad operatori di altri Stati e ostacola la liberalizzazione dei servizi aerei nei propri territori nonché, come vedremo, il consolidamento delle compagnie aeree.

⁶ L'art. 4 della Disposizioni Preliminari cod. nav., rubricato “*Navi e aeromobili italiani in località non soggette alla sovranità di alcuno Stato*”, stabilisce che: “*Le navi italiane in alto mare e gli aeromobili italiani in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono considerati come territorio italiano*”.

⁷ Cfr. G. ARANGIO RUIZ, *Istituzioni di diritto costituzionale*, Milano, Torino, Roma, 1913, pag.17.

L'altro quesito che segue al primo è se questa norma trovi tutt'oggi applicazione.

2.3. Rispondo subito al primo quesito dicendovi che non va dimenticato che la Convenzione è stata firmata al termine del secondo conflitto mondiale e l'obiettivo di una liberalizzazione del mercato dei servizi aerei – che pure era stato auspicato dal Presidente Roosevelt all'apertura dei lavori – non venne raggiunto a causa delle istanze protezionistiche degli Stati che vedevano nello sviluppo dell'aviazione civile – in specie degli Stati Uniti – una minaccia ai loro interessi economico-commerciali.

Con riguardo al secondo quesito, ovvero all'attuale applicazione del principio di sovranità, rispondo che se per gli Stati non comunitari tale principio rimane uno dei principi cardine nella disciplina dell'aviazione civile commerciale, a livello europeo esso è stato disapplicato da oltre venticinque anni.

Non va dimenticato che la Convenzione di Chicago che sancisce il principio in parola, non solo è tutt'ora in vigore, ma con le attuali 193 ratifiche, rappresenta uno dei trattati internazionali di maggior successo.

Il suo successo non è dato tuttavia da tale principio, quanto dalla sua capacità di avere consentito una armonizzazione delle regole sull'aviazione civile dal punto di vista tecnico e della sicurezza dei voli.

Il principio di sovranità che ancora la contraddistingue rappresenta invece, a mio e a parere di molti⁸, un vero freno ad uno sviluppo equilibrato del settore e finisce per ripercuotersi sulle esigenze di un'evoluzione tecnologica che vede nell'aviazione civile uno dei settori privilegiati di sperimentazione e sviluppo.

Desidero richiamare subito un esempio di queste difficoltà di conciliare un principio che implica un'inevitabile attenzione ai propri interessi nazionali, con l'esigenza di raggiungere una condivisione dei cieli anche sotto il profilo tecnologico. In occasione della Conferenza ICAO sul Trasporto Aereo del 2013, dovendo gli Stati esprimersi sul meccanismo di delega relativo ai servizi di controllo del traffico aereo (questo allo scopo di creare economie di scala e favorire l'adozione di nuove e più sofisticate tecnologie per la realizzazione del Single European Sky di cui abbiamo parlato in precedenza)⁹ sono state suggerite le seguenti conclusioni, che trovo molto esemplificative della soluzione di 'compromesso' adottata: *“Under the Chicago Convention, each State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory. That is an undisputable fact. National sovereignty cannot be delegated. However, the responsibility for the performance of functional responsibilities, such as the provision of air navigation services, can be delegated.*

In fact, delegation of service provision is an act of sovereignty. Within the context of globally harmonised and seamless air navigation services, sovereignty should be seen as an enabler, not a barrier, in making the required changes for a more efficient management of the global air navigation system (...).

⁸ BRIAN F. HAVEL & G. SANCHEZ, *The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge U.P., 2014.

⁹ Sul punto v. A. MASUTTI, *Sovereignty Pertaining to Air Traffic Management*, in *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty*, Edited by P. Mendes de Leon, N. Buissing, Chapter 9, pag. 111, Wolters Kluwer, 2019.

*This more mature understanding of sovereignty should be actively promoted by all stakeholders in the aviation industry*¹⁰.

2.4. Come dicevo, si può rispondere a questo secondo quesito circa l'attualità del principio di sovranità in ambito aeronautico anche in senso negativo, considerato che vi è stata, da parte di alcuni Stati, la definitiva rinuncia ad esercitare la loro sovranità nel settore dell'aviazione civile. Sto parlando dei Paesi aderenti all'Unione europea che, per affetto dell'adesione al Trattato dell'Unione, hanno rinunciato per lo specifico settore dell'aviazione civile ad esercitare la loro sovranità nei rispettivi territori e spazi aerei. In altre parole, hanno rinunciato a disciplinare i servizi aerei nazionali ed intracomunitari e, infine, anche se con percorsi diversi, i servizi aerei internazionali in favore dell'Unione.

3. *La prassi degli accordi bilaterali di traffico e la clausola di nazionalità*

3.1. Inutile dire quindi che la Convenzione di Chicago, che deve considerarsi un Trattato fondamentale per l'armonizzazione delle norme tecniche e delle procedure nel settore, segnò il fallimento di un possibile scambio multilaterale dei diritti di traffico.

I profili commerciali dell'aviazione civile divennero conseguentemente oggetto di due Accordi, sempre conclusi a Chicago nel 1944, relativi al Transito dei servizi aerei internazionali (e che riconosce i diritti di sorvolo ed atterraggio di aeromobili stranieri) e al Trasporto aereo internazionale. Quest'ultimo prevede scambi di diritti di traffico (*traffic rights*) per il trasporto di passeggeri e merci (le c.d. libertà dell'aria); esso mira principalmente a negoziare le *frequenze* dei voli, la *capacità* degli aeromobili e le *tariffe* del trasporto, consentendo lo sfruttamento commerciale degli spazi aerei da parte di compagnie non appartenenti al paese sorvolato o di destinazione, con una deroga al principio di sovranità della Convenzione di Chicago.

Inutile dire che, proprio per i timori sopra espressi, ovvero di non voler favorire Paesi più avanzati nello sviluppo dell'aviazione civile, anche questo Accordo fu un ulteriore fallimento¹¹. Ad esso va comunque dato il merito di avere offerto uno schema di riferimento¹² per gli scambi su base bilaterale dei diritti di traffico, oggi caratterizzato da oltre 4.000 accordi bilaterali¹³.

¹⁰ Worldwide air transport conference (ATCONF) sixth meeting Montreal, 18 to 22 March 2013 Agenda Item 1: *Global overview of trends and developments*. Agenda Item 1.1: *Industry and regulatory developments. Airspace sovereignty*.

¹¹ BRIAN F. HAVEL & G. SANCHEZ, cit., pag. 73.

¹² È dal fallimento dell'Accordo sul Trasporto Aereo Internazionale e dalle ragioni sottese al mancato recepimento di detto accordo che si colsero, tuttavia, gli elementi cruciali per la successiva dinamica del bilateralismo. Sul punto, v. BRIAN F. HAVEL & G. SANCHEZ, cit., pag. 75, "a principal motivation for a managed trade strategy was that a State, by not giving away too much market access to other States, could secure for its own airlines what it perceived to be an equitable share of any given transnational market".

¹³ Sul punto, "The Chicago Conference of 1944 which gave birth to the Chicago Convention tried to achieve a multilateral answer to the first two questions, but failed to do so. The questions of who flies, and where, were resolved on a bilateral basis. The benchmark Bermuda Agreement of

3.2. Se, come abbiamo visto, la Convenzione di Chicago segna il fallimento dello scambio multilaterale dei diritti di traffico, gli accordi negoziati nei tempi immediatamente successivi alla sua firma e nei decenni a seguire rappresentano il meccanismo attraverso il quale gli Stati hanno fatto ricorso per lo sviluppo del trasporto aereo e gli scambi commerciali. Lo strumento giuridico ritenuto più adatto per garantire la permanenza del principio di sovranità nell'ambito di tale scambio bilaterale viene identificato nella c.d. clausola di nazionalità (*nationality rule*), ovvero la clausola che impone alle parti dell'accordo di consentire l'esercizio dei diritti di traffico ai propri vettori. Al fine di garantire la corretta applicazione della clausola in parola, gli accordi bilaterali prevedono che la proprietà sostanziale e il controllo effettivo delle compagnie aeree appartengano ai cittadini dei Paesi contraenti. Ogni Paese determina, nel rispetto dei principi ora detti, il livello di proprietà che ritiene necessario per qualificare le proprie compagnie aeree ai fini della c.d. 'cittadinanza societaria', dato che gli accordi bilaterali non ne specificano la percentuale¹⁴. La presenza di tale clausola in un accordo consente allo Stato parte dell'accordo il diritto di limitare, sospendere o revocare i diritti di traffico concessi all'altra parte contraente, qualora la compagnia da quest'ultimo designata perda la cittadinanza per effetto di operazioni societarie straordinarie.

La singolarità di una simile clausola e gli effetti negativi sull'economia del trasporto aereo sono stati sottolineati di recente dall'ICAO nel corso della VI Conferenza sul trasporto aereo dove si è sottolineato che: *"Despite the progress made worldwide towards a more liberal regulatory regime for international air transport, ownership and control (O&C) rules for air carriers are often restrictive.*

Many countries still maintain rules in ASAs stipulating that air carriers of a Contracting Party must be majority owned and effectively controlled by the nationals of the Contracting Party designating the air carrier.

These provisions impose an artificial industry structure on the air carrier sector that does not exist in other industries.

Both cross-border consolidation and general access to capital markets, which are seen by many as a pre-requisite for the air carrier industry's economic sustainability, are restricted if an air carrier does not want to jeopardise the potential to fully exercise its (traffic) rights under the relevant ASAs. Furthermore, by limiting the number of

1946 between the US and the UK was the first of almost 4,000 bilateral air transport agreements so far signed and registered with ICAO", in www.iata.org.

¹⁴ A specificare le esatte quote societarie richieste sono, molto spesso, delle regolazioni statali o regionali in materia. Ne è un esempio l'art. 4, lett. f), del Reg. (CE) n. 1008/2008, in cui il legislatore comunitario prevede che: *"l'autorità competente per il rilascio delle licenze di uno Stato membro rilascia una licenza di esercizio a un'impresa a condizione che [...] gli Stati membri e/o i cittadini degli Stati membri detengano oltre il 50% dell'impresa e la controllino di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo quanto previsto in un accordo con un paese terzo di cui la Comunità è parte contraente"*. Un esempio, invece, di individuazione delle quote di partecipazione nella proprietà e dei meccanismi di controllo delle compagnie europee e statunitensi da parte dei cittadini americani ed europei è dato dall'Accordo sui trasporti aerei siglato dagli Stati Uniti d'America e l'Unione europea, Allegato 4, intitolato *"Questioni aggiuntive in materia di proprietà, investimenti e controllo"* (GUUE 25.5.07 L134/4).

*potential market entrants, O&C provisions may prevent full benefits of competition unfold*¹⁵.

Lasciamo ora per un istante la prassi degli accordi bilaterali per tornare a parlare della evoluzione del principio di sovranità nell'ambito delle politiche di liberalizzazione dei trasporti aerei adottate prima negli US e poi in Europa.

4. *La liberalizzazione dei trasporti in US e nell'Unione europea*

Nel 1978 gli Stati Uniti intrapresero un'importante revisione della propria politica nazionale nel settore dell'aviazione emanando l'Airline Deregulation Act¹⁶ che segnò il definitivo superamento delle restrizioni interne alla determinazione delle tariffe, delle rotte e degli orari dei trasporti aerei.

Visto il successo della deregolamentazione interna – e auspicando un simile libero mercato anche a livello internazionale – gli Stati Uniti cercarono di negoziare con Paesi disposti ad una maggiore apertura commerciale, quali l'Olanda e il Regno Unito, accordi capaci di riconoscere maggiori diritti di traffico su base bilaterale con ulteriori riconoscimenti in termini di frequenze e di capacità. Essi assunsero la denominazione di accordi open-skies. Il primo di questi venne firmato nel 1992 con l'Olanda. Successivamente, gli Stati Uniti cercano di concludere tali accordi con il maggior numero possibile di nazioni, europee ed asiatiche.

Il loro nome, *open skies*, indica la volontà delle due parti di concedersi diritti di traffico senza restrizioni tra i loro territori (e oltre) e di fissare, di conseguenza, le proprie tariffe e prevedono il reciproco scambio di pressoché tutte le cd. 'libertà dell'aria', dalla 1 alla 7 (quest'ultima tuttavia solo per le merci). Oggi, gli Stati Uniti hanno stipulato oltre 100 accordi *open skies*. Tutti questi accordi contengono, tuttavia, la cd. *clausola di nazionalità* di cui si è già detto.

L'Europa, sul modello degli US, adotta nel 1992, dopo vari tentativi, il c.d. "terzo pacchetto" di Regolamenti, entrati in vigore l'1 gennaio 1993, (ora consolidati in un unico Regolamento n. 1008/2008¹⁷), con i quali liberalizza completamente (con il riconoscimento, a tutte le compagnie aeree europee, di tutte le libertà dell'aria) i servizi aerei nei cieli europei.

Come anticipato, in forza dell'adesione all'Unione europea, gli Stati avevano rinunciato ad esercitare la loro sovranità nel settore del trasporto aereo in favore dell'Unione che, attraverso misure di liberalizzazione ha creato un mercato unico delle compagnie comunitarie. Viene meno, quindi, la nozione di 'compagnia di bandiera' in favore della 'cittadinanza comunitaria'. Un esempio in tal senso è Ernest Airlines¹⁸

¹⁵ Worldwide air transport conference (ATCONF), Montréal, 18 to 22 March 2013, *Air carrier ownership and control clauses in Bilateral Air Services Agreements*, pag. 1.

¹⁶ Cfr. Public Law 95-504, 95th Congress - OCT. 24, 1978, in <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-92/pdf/STATUTE-92-Pg1705.pdf>.

¹⁷ Regolamento (CE) n. 1008/2008, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità.

¹⁸ Ernest S.p.a. è stata costituita il 16 ottobre 2015 ed ha sede a Milano.

che è posseduta da soggetti svedesi ma ha sede in Italia, opera nel e dal nostro Paese, ed è controllata da Enac.

È bene sottolineare che l'esempio europeo è un *unicum*; non esiste in altre parti del mondo una libertà di esercizio dei servizi aerei analoga a quella riconosciuta ai vettori europei. Ogni compagnia aerea europea può operare ovunque all'interno dell'UE (nonché in Islanda, Norvegia e Svizzera¹⁹) e stabilire le proprie capacità e tariffe²⁰.

A questo punto potreste chiedermi che evoluzione ha avuto la clausola di nazionalità che ancora persiste negli accordi bilaterali negoziati tra gli Stati dell'Unione e i Paesi terzi e che ha fatto rilevare come “*Whatever its origin or rationale, this nationality clause is, until today, the single most effective barrier to mergers or takeovers by airlines of different nationality*”²¹.

A riguardo va detto che l'attuale disciplina comunitaria (Reg. n. 1008/2008) ha standardizzato le restrizioni in materia di proprietà e controllo delle compagnie aeree tra tutti i paesi dell'UE. Esso richiede che almeno il 51% delle compagnie e il loro effettivo controllo siano di Stati membri e/o cittadini di Stati membri²².

Tornando all'esempio fatto all'inizio, in virtù di questa clausola di O&C europea, ora capiamo bene perché G. Efromovich non avrebbe mai potuto controllare Alitalia come invece FCA controlla Chrysler.

5. *Le sentenze open skies e la possibilità per l'Unione europea di negoziare gli accordi internazionali di traffico*

Abbiamo visto sopra come gli US abbiano ottenuto, per effetto del processo di *deregulation* e di negoziati tesi a promuovere gli accordi *open skies*, un'imponente crescita del trasporto aereo che ha portato al consolidamento delle compagnie americane in poche grandi e competitive società. Potevano le compagnie europee, in presenza di una clausola di nazionalità, ambire ad analoghi consolidamenti? Credo proprio di no e ne abbiamo un chiaro esempio nel tentato accordo tra British Airways e KLM. Appena si era prospettata la possibilità, negli anni '90, per British Airways e KLM di fondersi, vi è subito stata una levata di scudi da parte degli US, che non hanno esitato a minacciare la revoca dei diritti di traffico a KLM, quale conseguenza della perdita della nazionalità olandese²³. Pressoché tutti gli Stati europei ave-

¹⁹ V. art 207 TFUE. Lo Spazio Economico Europeo (SEE) è stato istituito nel 1994 allo scopo di estendere le disposizioni applicate dall'Unione europea al proprio mercato interno ai Paesi dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA).

²⁰ V. *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - An Aviation Strategy for Europe*, cit. COM/2015/0598 final.

²¹ H.P. VAN FENEMA, *Ownership restrictions: consequences and step to be taken*, *Air and Space Law*, 1998, pag. 23.

²² V. art. 4 (f), Reg. 1008/2008.

²³ “*The US government had also made it clear that it would not approve a BA-KLM merger unless there was also an open skies agreement between the UK and the US on transatlantic air services*”, in <https://www.independent.co.uk/news/business/news/british-airways-and-klm-abandon-pound4bn-merger-talks-699794.html>.

vano negli anni '90 sottoscritto accordi di traffico *open sky* con gli US, comprensivi della clausola di nazionalità.

La situazione venutasi a creare con gli accordi open-sky fu ben chiara all'Unione europea: tali accordi davano ampia libertà alle compagnie americane di poter operare in tutta Europa (senza che analogo diritto fosse riconosciuto alle compagnie europee, a causa del divieto di cabotaggio) e, al contempo, impedivano operazioni di fusione e acquisizione tra vettori comunitari. Tutto questo, in un contesto economico nel quale i vettori americani si avviavano verso processi di consolidamento per far fronte agli ingenti costi richiesti dal settore (non dimentichiamo che in sede ICAO tali processi sono stati considerati come “*pre-requisite for the air carrier industry's economic sustainability*”).

L'assoluto disequilibrio venutosi a creare indusse le istituzioni comunitarie a chiedere agli Stati membri di rinegoziare accordi più favorevoli, visto che i vettori americani godevano, attraverso la conclusione di una rete di accordi *open sky* con i Paesi comunitari, del diritto operare tra le capitali europee (il c.d. cabotaggio comunitario), senza che un analogo vantaggio di collegamento tra le città statunitensi venisse riconosciuto ai vettori europei in territorio americano.

L'inerzia degli Stati europei indusse la Commissione a promuovere un contenzioso nei confronti di propri Stati per la contrarietà di tali accordi ai principi del diritto comunitario. La Corte di giustizia, con otto note sentenze, chiamate per l'appunto ‘*open sky*’, ravvisò più profili di illegittimità per la violazione del diritto di stabilimento (art. 43 TCE e ora 49 TFUE), dato che gli accordi riservavano i diritti di traffico internazionali alle loro compagnie aeree (cl. di nazionalità), nonché per la violazione della competenza esterna dell'Unione²⁴. Questo sul presupposto che gli accordi open-sky consentivano agli Stati di negoziare materie divenute di esclusiva competenza dell'Unione e sottratte alla sovranità degli Stati, tra le quali, la determinazione delle tariffe, l'accesso alle rotte comunitarie, i sistemi telematici di prenotazione, la sicurezza e le opportunità commerciali.

Proprio in ragione di tale competenza interna, la Commissione rivendicò una propria competenza esterna, in forza della quale avrebbe negoziato gli accordi bilaterali con in Paesi extracomunitari, sostituendosi agli Stati membri. Le sentenze della Corte di giustizia CE segnano il punto di avvio di una politica estera dell'Unione in materia di aviazione, sancendo il superamento del tradizionale rapporto Stato membro/Paese terzo nella negoziazione degli accordi bilaterali di traffico, imponendo agli Stati membri un obbligo di notifica, di consultazione e di divieto di introdurre disposizioni più restrittive tra le quali la clausola di nazionalità nei propri accordi bilaterali (art. 1, 2 e 3 Reg. n. 847/2004).

Da quel momento la Commissione europea otterrà inoltre dal Consiglio europeo specifici mandati c.d. “orizzontali” per la negoziazione degli accordi esistenti (in tali

²⁴ Cfr. CGUE, 5 novembre 2002, C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 e C-476/98, La Corte di giustizia mediante tali sentenze, chiarisce la ripartizione di competenze in materia di conclusione di accordi internazionali di trasporto aereo.

accordi la Commissione non negozia i diritti di traffico, ma solo il venir meno della cl. di nazionalità), mentre per altri accordi esistenti, dove la Commissione non chiederà uno specifico mandato, viene fatto obbligo agli Stati della loro rinegoziazione con conseguente sostituzione della cittadinanza comunitaria alla propria.

La nuova politica estera in materia di aviazione ha portato alla conclusione di accordi globali con le principali potenze del settore col duplice obiettivo di apertura del mercato e di cooperazione normativa in materia aeronautica sui temi della sicurezza, della protezione dei passeggeri e dell'ambiente. Il primo accordo è stato firmato dall'Unione europea e dagli Stati Uniti nel 2007²⁵, al quale ha fatto seguito l'accordo con il Canada²⁶.

6. *Note conclusive: quale futuro?*

Nonostante la notevole crescita economica e tecnologica dell'industria aeronautica, si è visto che il quadro giuridico che regola i servizi aerei è ancora basato su logiche protezionistiche ed è fortemente influenzato dalla volontà degli Stati di concedere il privilegio di accedere ai propri mercati su base di reciprocità. Questo con l'obiettivo di preservare un segmento strategico dell'economia nazionale che si trova a fronteggiare la concorrenza di nuovi *players* dell'area mediorientale e asiatica. Questi ultimi rappresentano una sfida concorrenziale per gli *hub* aeroportuali e i vettori americani ed europei.

Per prevenire e contrastare pratiche anticoncorrenziali a danno dei propri vettori, l'Unione europea ha da poco approvato il Regolamento n. 712/2019²⁷ che persegue tali pratiche ai danni degli operatori del trasporto aereo comunitari ed ha contemporaneamente abrogato il precedente Regolamento n. 868/2004. Quest'ultimo era meramente finalizzato a garantire una protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali, rivelandosi del tutto inadeguato a garantire una solida protezione del mercato aeronautico europeo. Per sopperire a tale inadeguatezza, il nuovo Regolamento introduce meccanismi finalizzati ad una più rapida apertura delle indagini per verificare l'esistenza di pratiche distorsive della concorrenza.

Il Regolamento consente l'adozione di misure di riparazione per il caso in cui l'indagine dia evidenza di misure distorsive ai danni dei vettori dell'Unione quali la sospensione delle concessioni di traffico o di altri diritti riconosciuti ad operatori di Paesi terzi.

La recente misura comunitaria adottata in tema di concorrenza va in segno opposto a quello di una globalizzazione del mercato del trasporto aereo. Essa rappre-

²⁵ *Air transport agreement* between EU and the U.S.A. in the Official Journal of the European Union, L 134/4 dated 25th of May 2007, available on: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:134:0004:0041:EN:PDF>

²⁶ *Agreement on Air Transport between Canada and the European Community and its Member States* in the Official Journal of the European Union, L 207/32 dated 6th of August 2010, available on <http://ec.europa.eu/world/agreements/downloadFile.do?fullText=yes&treatyTransId=13948>.

²⁷ Regolamento (UE) 2019/712 del 17 aprile 2019, relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo e che abroga il Regolamento (CE) n. 868/2004.

senza null'altro che una misura difensiva contro gli effetti negativi della persistenza del principio di sovranità ed evidenzia l'intrinseca consapevolezza che la permanenza di tale principio può indurre gli Stati all'adozione di pratiche sleali a favore dei propri operatori.

Inutile dire che, quanto è avvenuto in altri settori merceologici quali, ad esempio, quello dell'auto, non potrà vedere concreta attuazione nel breve periodo nel trasporto aereo.

ISSN 0012-348x