

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CONSIGLIO DI STATO, SEZ. VI, 22 LUGLIO 2022
N. 6426



Pres. TARANTINO - Rel. LAMBERTI

*Autorità garante della concorrenza e del mercato c. Ryanair
Designated Activity Company – Dac (avv. C. Tesauro, M. Castioni,
A. R. Cassano e G. Mazzei)*

Servizi di trasporto – Trasporto aereo – Reg. (CE) n. 1008/2008 – Libertà tariffaria – Trasporto del bagaglio non consegnato – Assenza di disposizioni che indichino le misure di un bagaglio indispensabile – Introduzione del supplemento per il bagaglio di dimensioni corrispondenti al cosiddetto trolley bag – Non costituisce pratica commerciale scorretta.

Ferma la piena libertà tariffaria del vettore aereo sancita dall'art. 22 del reg. (CE) n. 1008/2008, l'art. 23 del medesimo regolamento non qualifica alcun bagaglio come indispensabile nelle sue misure, né fa riferimento a un servizio inevitabile, ma solo alla necessità di indicare nella tariffa aerea supplementi inevitabili e prevedibili. Pertanto non costituisce pratica commerciale scorretta l'iniziativa del vettore aereo consistente nel modificare la propria policy bagagli, scorporando dalla tariffa base il trasporto del bagaglio a mano di dimensioni corrispondenti al consueto trolley bag, prevedendo per tale servizio un costo aggiuntivo ⁽¹⁾.

RIASSUNTO DEI FATTI – Con provvedimento del 20 febbraio 2019, l'AGCM sanzionò Ryanair per la modifica tariffaria adottata alla propria *policy* bagagli, consistente nella richiesta di un supple-

⁽¹⁾ V. la nota di F. MANCINI, a pag. 922.

mento di prezzo per il trasporto in cabina del consueto *trolley bag* (denominato dallo stesso vettore «bagaglio a mano grande» e di dimensioni pari a 55x40x20 cm), mantenendo inclusa nel prezzo una piccola borsa di dimensioni massime pari a 40x20x25 cm ed invariato il peso massimo di 10 Kg. Secondo l'AGCM la condotta del vettore si sostanziava in una pratica commerciale scorretta in quanto, non comprendendo nel prezzo del biglietto un elemento indispensabile del servizio di trasporto aereo, quale doveva ritenersi, ai sensi dell'art. 23 del reg. (CE) n. 1008/2008, il bagaglio a mano, era idonea a confondere il consumatore rispetto all'esborso finale complessivo da sostenere per il volo prescelto. Avverso tale provvedimento insorse Ryanair ed il TAR Lazio, con sentenza 29 ottobre 2019 n. 12456 (pubblicata in *Dir. trasp.* 2020, 215), accolse il ricorso. Contro tale decisione ha proposto appello l'AGCM.

DIRITTO – 5.1 Con un primo ordine di considerazioni, l'appellante censura la ricostruzione operata dal TAR circa il profilo della scorrettezza accertata e sanzionata dall'Autorità. A tal fine, l'Autorità prospetta che: - il TAR sarebbe incorso in un errore di fondo, non cogliendo che l'accertamento dell'Autorità attiene alla mancanza di trasparenza del processo di acquisto nel sito internet del vettore; infatti, la società ha scorporato il supplemento per il bagaglio a mano dal prezzo complessivo del biglietto aereo base. In questo modo, il vettore ha tolto un elemento essenziale e prevedibile dal prezzo finale del servizio di trasporto aereo offerto, così imponendo al consumatore di inserire tale supplemento in un momento successivo del processo di acquisto e celando un aumento non trasparente del prezzo finale del trasporto passeggeri; - il supplemento di prezzo per il bagaglio a mano, omesso nella tariffa base, è una voce di costo che, al pari di altre voci (quali IVA, oneri aeroportuali, diritti ulteriori), deve essere indicata unitamente alla tariffa standard, in quanto non riferita ad un servizio accessorio, diverso e ulteriore rispetto a quello acquistato dai passeggeri per il trasporto aereo, cui è invece inscindibilmente connesso.

5.2 – Con un secondo ordine di censure, l'Autorità lamenta l'erroneità della sentenza impugnata nella parte in cui afferma che la prassi seguita dalla società ricorrente – oltre ad essere corretta ai sensi del codice del consumo – si porrebbe in linea con la disciplina settoriale e, particolarmente, con le norme che delinea-

ano il concetto di bagaglio a mano.

5.3 – Con il terzo motivo di appello, si contesta la decisione di primo grado anche in quanto fondata su un'interpretazione erronea e fuorviante delle disposizioni del diritto dell'Unione europea e nazionali in materia di libertà tariffaria e obblighi di trasparenza tariffaria.

Più precisamente, secondo l'appellante, il TAR – ritenendo ragionevoli le dimensioni del bagaglio a mano oggetto della *policy* per cui è causa, finisce per affermare che il «bagaglio a mano grande» (cosiddetto *trolley bag* fino a 55x40x23 cm) non rientrerebbe tra i servizi cosiddetti inevitabili che, ai sensi Reg. (CE) n. 1008/2008, devono necessariamente essere inclusi nella tariffa finale ed essere chiaramente conoscibili dal consumatore.

6. – Le censure, che possono essere esaminate congiuntamente, sono infondate in conformità al precedente della Sezione n. 879/2022, avente ad oggetto analoga questione riferita ad altro vettore aereo. In via generale, deve ricordarsi che l'espressione «pratiche commerciali scorrette» designa le condotte che formano oggetto del divieto generale sancito dall'art. 20 del d.lg. 6 settembre 2005 n. 206 (cosiddetto codice del consumo), in attuazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 11 maggio 2005 n. 2005/29/CE. Per «pratiche commerciali», assoggettate al titolo III della parte II del codice del consumo, si intendono tutti i comportamenti tenuti da professionisti che siano oggettivamente correlati alla «promozione, vendita o fornitura» di beni o di servizi a consumatori e posti in essere anteriormente, contestualmente o anche posteriormente all'instaurazione dei rapporti contrattuali. La condotta tenuta dal professionista può consistere in dichiarazioni, atti materiali, o anche semplici omissioni.

Quanto ai criteri in applicazione dei quali deve stabilirsi se una determinata pratica commerciale sia, o meno, scorretta, l'art. 20, comma 2, del codice del consumo stabilisce che una pratica commerciale è scorretta se «è contraria alla diligenza professionale» ed «è falsa o idonea a falsare in misura apprezzabile il comportamento economico, in relazione al prodotto, del consumatore medio che raggiunge o al quale è diretta o del membro medio di un gruppo qualora la pratica commerciale sia diretta a un determinato gruppo di consumatori». La definizione generale si scompone tuttavia in due diverse categorie di pratiche: le pra-

tiche ingannevoli (di cui agli art. 21 e 22) e le pratiche aggressive (di cui agli art. 24 e 25).

Per quanto di interesse ai fini del presente giudizio, deve osservarsi che il carattere ingannevole di una pratica commerciale dipende dalla circostanza che essa non sia veritiera, in quanto contenente informazioni false, o che, in linea di principio, inganni o possa ingannare il consumatore medio, in particolare, quanto alla natura o alle caratteristiche principali di un prodotto o di un servizio e che, in tal modo, sia idonea a indurre il consumatore ad adottare una decisione di natura commerciale che non avrebbe adottato in assenza di tale pratica. La condotta omissiva, poi, per essere considerata ingannevole, deve avere ad oggetto «informazioni rilevanti di cui il consumatore medio ha bisogno» per prendere una decisione consapevole (art. 22).

Avuto riguardo al caso in esame, deve evidenziarsi che in tutte le ipotesi in cui la pratica commerciale integri gli estremi di un «invito all'acquisto» (locuzione che comprende le comunicazioni commerciali) debbono considerarsi sempre e comunque rilevanti le informazioni relative alle «caratteristiche principali del prodotto» (art. 22, comma 4, codice del consumo nonché art. 7, paragrafo 4, della direttiva europea).

Più nel dettaglio, nel caso di presentazione di un prezzo di un servizio di trasporto, l'art. 21, comma 1, lettera e) del codice del consumo prevede che l'indicazione della tariffa debba includere ogni onere economico gravante sul consumatore, il cui ammontare sia determinabile *ex ante*, o presentare, contestualmente e con adeguata evidenza grafica e/o sonora, tutte le componenti che concorrono al computo del prezzo, al fine di rendere chiara e compiuta l'informazione fornita al consumatore. In particolare, quando l'operatore commerciale ricorre ad una scomposizione in tariffa base e supplementi che devono essere sommati alla prima, deve essere in ogni caso garantita ai potenziali destinatari del messaggio la possibilità di percepire in maniera precisa e sufficientemente immediata il prezzo finale del servizio. L'indicazione del prezzo deve includere, fin dall'inizio, ogni onere economico gravante sul consumatore, il cui ammontare sia determinabile *ex ante*, di modo da rendere immediatamente e chiaramente percepibile al consumatore l'esborso finale (cfr. Cons. Stato n. 5073/2012). Deve anche ricordarsi che l'onere di completezza informativa deve essere assolto dal professionista sin dal primo

contatto con il consumatore, essendo scopo della disciplina dettata a tutela del consumatore quello di salvaguardare la libertà di autodeterminazione del consumatore sin dalla iniziale presentazione del servizio (cfr. Cons. Stato, n. 4048/2016).

6.1 – Tanto premesso sul piano astratto, nel caso in esame, il giudice di primo grado ha accertato – ed al riguardo l'appellante non ha svolto alcuna specifica critica – che non è ravvisabile alcuna scorrettezza della pratica commerciale in riferimento alla modalità con la quale viene presentato il costo del biglietto in quanto tale. Il TAR, avendo accertato la chiarezza espositiva formale del messaggio proposto al consumatore nel sito internet della compagnia aerea in questione, ha concluso che il consumatore è ben in grado di comprendere subito il prezzo del biglietto nell'ipotesi in cui volesse imbarcare un bagaglio grande («l'offerta *Ryanair* appare chiara nell'indicare fin dal primo contatto con il consumatore le dimensioni del bagaglio a mano consentito, oltre a una borsetta e/o un portadocumenti»).

La pratica contestata non attiene pertanto alle modalità grafico-formali con le quali viene rappresentata l'offerta commerciale della compagnia aerea; la questione oggetto di causa ruota invece sulla legittimità dello scorporo dalla tariffa standard del servizio di trasporto di un *trolley* di dimensioni più grandi di quelle consentite dalla *policy* della compagnia aerea.

Secondo l'Autorità, la scorrettezza deriverebbe dall'omesso inserimento nel prezzo base di un servizio inevitabile, quale dovrebbe essere considerato il trasporto di un bagaglio a mano delle dimensioni di 55x40x20 cm.

In altri termini, il presente giudizio implica di stabilire se il *trolley bag* delle dimensioni indicate debba (o meno) essere considerato un servizio inevitabile e necessariamente incluso nel trasporto e, perciò, necessariamente incluso nella tariffa base.

A tal interrogativo deve darsi una risposta negativa, dovendosi integralmente confermare le valutazioni effettuate dal giudice di primo grado.

7. – Ferma la piena libertà tariffaria del vettore aereo (art. 22 del reg. CE n. 1008/2008), l'art. 23 del regolamento (CE) n. 1008/2008 dispone che la tariffa aerea sia indicata, con l'inclusione di tutte le «tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al

momento della pubblicazione».

Il regolamento non qualifica alcun bagaglio come indispensabile nelle sue misure, né fa riferimento a un servizio inevitabile, ma solo alla necessità di indicare supplementi inevitabili e prevedibili.

La sentenza *Vueling* della Corte di Giustizia richiamata dall'Autorità, si limita a prevedere che «per quanto riguarda i bagagli non registrati, vale a dire i bagagli a mano, per fornire una risposta completa al giudice del rinvio si deve rilevare che in linea di principio tali bagagli devono essere considerati un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri e che il trasporto di questi non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento di prezzo, a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni, e soddisfino le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza».

Tanto precisato, come già evidenziato dal TAR, *Ryanair* non vieta al consumatore di portare in cabina un bagaglio a mano, ponendo soli limiti alle sue dimensioni e senza limiti di peso.

La compagnia ha confermato che, in base alla tariffa base, ciascun passeggero può sempre portare con sé in cabina, senza costi aggiuntivi, un bagaglio dalle dimensioni di 40x30x20 cm (con tolleranza di ulteriori 5 cm per le ruote), senza che tale facoltà sia subordinata alla disponibilità di spazio nelle cappelliere. Inoltre, a ciascun passeggero è consentito portare a bordo, in aggiunta al bagaglio delle dimensioni di cui sopra, anche gli ulteriori effetti personali elencati all'articolo 14.1.6 delle condizioni generali di trasporto (passeggeri e bagagli) del vettore.

In sostanza, ciò che differenzia la *policy* contestata dall'Autorità rispetto a quella precedente è solo la dimensione del bagaglio a mano da trasportare in cabina, pari a 40x30x20 cm, contro i 55x40x20 cm previsti in precedenza (mentre invariato resta il peso massimo del bagaglio a mano, pari a 10 kg).

7.1 – La nuova *policy* non si pone in contrasto con la citata sentenza della Corte di giustizia, che si limita a statuire che il bagaglio a mano è un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri, senza però indicare quali debbano essere le dimensioni (minime o massime) e il numero di tali bagagli. La stessa Corte UE precisa che il principio dalla stessa affermato deve essere ragionevolmente applicato «a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni».

Alla luce di tale precisazione, deve in primo luogo evidenziar-

si che il giudice di primo grado ha, condivisibilmente, annullato il provvedimento, in quanto «non si rinviene però nel provvedimento impugnato una motivazione congruente e idonea a ritenere che le dimensioni proposte dalla ricorrente siano “irragionevoli”».

Per altro verso, contrariamente alla prospettazione dell'appellante, al viaggiatore non è – né può essere per le considerazioni di seguito svolte – impedito il trasporto dei propri effetti personali, dovendosi anche per tale ragione escludere che la *policy* della società possa essere considerata scorretta.

7.2 – La soluzione che precede risulta in sintonia con la disciplina di settore che regola la materia, all'interno della quale nessuna disposizione stabilisce in modo vincolante le dimensioni del bagaglio a mano, che deve ritenersi necessario e dunque incluso nel servizio base.

Il d.m. n. 1/36 del 28 gennaio 1987 e la successiva circolare APT-09, recante disposizioni operative per l'attuazione del d.m. citato, emessa da ENAC in data 08/05/2001, dispongono che per bagaglio a mano si intendono quegli articoli che il passeggero può portare con sé in cabina per sistemarli nei comparti portaoggetti soprastanti o sotto al sedile anteriore.

In applicazione del d.m. 1/36 è consentito il trasporto in cabina di un solo bagaglio, corredato di etichetta nominativa, a condizione che la somma delle dimensioni (base, altezza, profondità) non superi complessivamente i 115 cm e comunque rientrante nei limiti delle misure di ingresso degli apparati di controllo ai raggi X. Ai fini della circolare, oltre al bagaglio di cui al comma precedente, ogni passeggero può portare in cabina: - una borsetta o borsa portadocumenti o personal computer portatile; - un apparecchio fotografico, videocamera o lettore di CD; - un soprabito o impermeabile; - un ombrello o bastone da passeggio; - un paio di stampelle o altro mezzo per deambulare; - culla portatile e cibo per neonati, necessario per il viaggio; - articoli da lettura per il viaggio; - articoli acquistati ai *Duty Free* e negli esercizi commerciali all'interno dell'aeroporto (in quantità e peso limitati).

7.3 – Come già osservato, *Ryanair* consente di portare oltre al *trolley* piccolo anche una piccola borsa con gli effetti personali o un portadocumenti o assimilabile; non risulta inoltre che sia impedito il trasporto a bordo degli ulteriori oggetti indicati dalla predetta circolare.

In coerenza con le considerazioni che precedono, la *policy* della società appare pertanto rispettosa della normativa di settore. In ogni caso, deve rimarcarsi come l'Autorità non abbia spiegato per quale ragione le (nuove) dimensioni del *trolley* (40x25x23 cm) non siano sufficienti per portare effetti personali per viaggi brevi, tenuto anche conto della prassi di consumatori che viaggiano *low cost*, specie per le brevi tratte.

8. – Alla luce delle considerazioni che precedono, devono essere disattesi anche gli argomenti, già di per sé opinabili, con i quali l'appellante insiste nel sostenere che il «bagaglio a mano grande» sia da considerarsi elemento indispensabile del servizio di trasporto aereo in ragione degli elementi fattuali emersi in corso di istruttoria.

In ogni caso, il fatto che circa il 95% dei viaggiatori porta a bordo un bagaglio grande a mano, indirettamente conferma come sia ben possibile viaggiare anche senza lo stesso, sicché tale servizio non può dirsi imprescindibile; per altro verso, si deve ragionevolmente ritenere che la prassi valorizzata dall'Autorità sia condizionata anche dalla stessa politica tariffaria, essendo evidente che, a fronte della gratuità, aumenta la fruizione di un servizio, da cui la dubbia significatività del dato.

8.1 - Deve dunque concludersi che il supplemento che è chiamato a corrispondere il consumatore se vuole imbarcare anche un *trolley* grande – chiaramente indicato nelle operazioni di emissione del titolo di viaggio – è evitabile, proprio perché non tutti i viaggiatori ne hanno sempre la necessità.

Al riguardo, nella stessa sentenza *Vueling* già citata, si legge che «la prassi commerciale delle compagnie aeree è tradizionalmente consistita nel consentire ai passeggeri di registrare i bagagli senza costi aggiuntivi. Orbene, dal momento che i modelli commerciali delle compagnie aeree hanno conosciuto un'evoluzione notevole con l'utilizzo sempre più generalizzato del trasporto aereo, va rilevato che, attualmente, talune compagnie seguono un modello commerciale consistente nell'offrire servizi aerei a prezzi assai ridotti. In tale situazione, il costo legato al trasporto dei bagagli, in quanto componente del prezzo di tali servizi, ha assunto relativamente più importanza rispetto al passato e, quindi, i vettori aerei interessati possono voler richiedere a tale titolo il pagamento di un supplemento di prezzo. Inoltre, non può escludersi che taluni passeggeri aerei preferiscano viag-

giare senza bagaglio registrato, purché ciò comporti una riduzione del prezzo del loro titolo di trasporto» (Corte di giustizia UE, 18 settembre 2014, caso C-487/12).

8.2 – Anche il fatto che, in precedenza, *Ryanair* consentiva di portare a bordo bagagli di dimensioni superiori non appare dirimente alla luce della libertà tariffaria riconosciuta al vettore, che ben può modificare la propria offerta commerciale.

8.3 – Infine, non appare risolutiva nemmeno la circostanza che *Ryanair* abbia ridotto del 52,6% lo spazio per il bagaglio a mano rispetto al periodo anteriore al 1 novembre 2018. Tale evenienza appare consequenziale alla nuova *policy* e deve ritenersi anch'essa rientrante nell'ambito della libertà commerciale del vettore, che ben può incrementare lo spazio a bordo per l'imbarco di bagagli a discapito della capienza di posti a sedere, o viceversa, purché sempre nel rispetto dei limiti di sicurezza.

9. – Devono essere infine respinte anche le ulteriori censure dell'appellante, dovendosi rilevare come non sia stato compiutamente dimostrato che il consumatore sia stato costretto a complesse operazioni logico-matematiche per individuare il corretto prezzo finale del suo biglietto, dal momento che, come già evidenziato, risultano chiaramente illustrate tutte le modalità di calcolo del medesimo in relazione all'imbarco anche di un secondo bagaglio grande al momento stesso della prenotazione, successivamente o al momento dell'imbarco.

9.1 – Risulta invece irrilevante la questione sottesa al quinto motivo di appello con il quale l'Autorità contesta la sentenza di primo grado nella parte in cui ravvisa una pretesa carenza istruttoria in relazione all'analisi della prassi delle altre compagnie aeree.

Le ragioni che hanno portato all'accoglimento del ricorso di primo grado (ed al rigetto dell'appello) rendono del tutto superfluo tale aspetto, da cui la carenza di interesse dell'appellante a coltivare la relativa doglianza; ne è conferma il fatto che la stessa Autorità si è espressa nel senso che un'analisi sulla comparazione dei prezzi applicati dalle altre compagnie aeree sarebbe inconferente, «in quanto un'analisi del tipo preteso dal TAR nulla aggiungerebbe alla valutazione oggettiva delle informazioni presenti nel percorso di acquisto che il consumatore compie nel sito del vettore».

10. – L'integrale rigetto dell'appello principale e la conferma

della insussistenza dell'illecito contestato escludono la necessità di esaminare l'appello incidentale della società, avente ad oggetto censure che attengono essenzialmente a profili procedurali, il cui ipotetico accoglimento non apporterebbe alcuna maggiore utilità alla società. L'appello principale va, quindi, respinto nei sensi di cui in motivazione e l'appello incidentale va dichiarato improcedibile.

La tariffazione del bagaglio a mano nel trasporto aereo: questioni aperte e prospettive *de iure condendo*.

SOMMARIO: 1. Premessa. Il trasporto del bagaglio come servizio aggiuntivo. – 2. Il problema della trasparenza delle formule tariffarie relative al bagaglio a mano. – 3. Le difficoltà applicative dell'attuale assetto normativo. – 4. L'assenza di disposizioni sulle misure minime del bagaglio. – 5. Considerazioni conclusive e spunti *de iure condendo*.

1. Premessa. Il trasporto del bagaglio come servizio aggiuntivo – Sono lontani i tempi in cui si descriveva come diffusa una consuetudine, nata nel settore marittimo e che avrebbe a lungo caratterizzato anche il trasporto aereo, secondo la quale l'eccedenza del bagaglio non dava luogo ad alcun pagamento supplementare ma veniva trattata come una «tolleranza», paradossalmente più utile al vettore che al passeggero, perché, si diceva, occorre «angariare e portare intralci e fastidi meno che si possa a chi parte col fine di guadagnare tempo, non moltiplicare dipendenti per la visita e per il peso da controllarsi, non riescir minuzioso e burocratico perdendosi in credito nelle masse che viaggiano» ⁽¹⁾.

All'opposto, nell'attuale realtà operativa del trasporto aereo di persone, caratterizzata dalla forte espansione sul mercato delle compagnie *low cost*, il trasporto del bagaglio

⁽¹⁾ Così F. PERRONE, *Il trasporto marittimo di persone – la responsabilità del vettore*, Napoli, 1906, 185.

riveste un ruolo strategico per il vettore: da un lato, è un servizio in grado di far massimizzare i ricavi; dall'altro, soprattutto nel caso del bagaglio consegnato, influisce sulla buona esecuzione del trasporto, generando rischi legati alla sua gestione e costi per il suo trattamento.

Nel quadro del progressivo allargamento dell'area dei servizi ritenuti non essenziali, quindi, anche il bagaglio è stato interessato dalla logica *no frills*, logica che, per il bagaglio consegnato, esclude del tutto la relativa voce dal prezzo base del biglietto e per quello non consegnato la circoscrive, per la generalità dei passeggeri, a limiti dimensionali, di peso e di numero molto esigui. Superati tali limiti, in un primo momento, soprattutto in caso di esaurimento dello spazio nelle cappelliere, aveva preso piede la tendenza a spedire in stiva il bagaglio a spese del passeggero; più recentemente sono state introdotte formule tariffarie per le quali il bagaglio a mano eccedente i limiti viene accettato in cabina ma a fronte di un supplemento di prezzo, di importo crescente in funzione della modalità di acquisto e della prossimità del pagamento alla partenza del volo.

Se però la sottoposizione a supplemento di prezzo per il bagaglio consegnato è nel traffico aereo non solo *low cost* prassi riconosciuta dalla Corte di giustizia UE come espressione della libertà tariffaria del vettore, bilanciata da un prezzo del biglietto più proporzionato alle esigenze del passeggero ⁽²⁾, l'analoga questione per il bagaglio a mano si presenta più problematica anche perché caratterizzata da coordinate del giudice europeo meno salde. Essendo una tipologia di bagaglio che costituisce un elemento necessa-

(2) C. giust. UE 18 settembre 2014, causa C-487/12, *Vueling Airlines SA c. Instituto Galego de consumo de la Xunta de Galicia*, in *Dir. trasp.* 2015, 435, con nota di D. BOCCHESI, *La Corte di giustizia europea interpreta le disposizioni sulle tariffe aeree presenti nel reg. (CE) n. 1008/2008*; con nota di L. ERBA, *La legittimità delle tariffe supplementari in caso di bagagli registrati*, in *Riv. dir. nav.* 2015, I, 336.

rio e quindi essenziale del trasporto di persone ⁽³⁾ e che per certi versi inerisce alla sua stessa dignità ⁽⁴⁾, l'esercizio delle libertà tariffaria pone peculiari criticità in termini di tutela del passeggero-consumatore, combinandosi con il potere del vettore, praticamente discrezionale e differente da compagnia a compagnia ⁽⁵⁾, di fissare i limiti dimensionali del bagaglio ammesso in franchigia.

2. Il problema della trasparenza delle formule tariffarie relative al bagaglio a mano – Uno dei profili di criticità emersi di recente è quello legato agli obblighi di trasparenza tariffaria in capo al vettore ed è stato messo di nuovo sul tappeto dalla decisione del Consiglio di Stato in commento relativa al procedimento sanzionatorio avviato nei confronti

⁽³⁾ Cfr. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, 57 (ed ivi ulteriori richiami), secondo il quale sono da ricomprendere nella dizione «cose che il viaggiatore porta con sé» di cui all'art. 1681 c.c. anche gli abiti che il passeggero indossa. Analoga questione si è posta, determinando però risposte di segno opposto, nel campo del diritto penale a proposito della circostanza aggravante prevista per il reato di furto commesso sul bagaglio del viaggiatore (art. 625 n. 6 c.p.). In tal caso dottrina e giurisprudenza propendono per escludere che l'abbigliamento personale e in genere ciò che si porta indosso costituisca bagaglio ai fini dell'applicazione dell'aggravante; cfr. sul punto DE FRANCESCO, *Commento all'art. 625*, in *Commentario breve al codice penale* (a cura di A. Crespi-F. Stella-G. Zuccalà), Padova, 1992, 1447.

⁽⁴⁾ Secondo le osservazioni del giudice spagnolo che ha disposto il rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia UE, la possibilità per il passeggero di portare con sé il bagaglio avente determinate caratteristiche, senza un aumento del prezzo base del biglietto, costituisce una misura logica e ragionevole a tutela del consumatore, che attiene alla dignità stessa del passeggero.

⁽⁵⁾ Sul tema cfr. R.A. NUGRAHA, *Today's cabin size baggage: what's in a name?* in *ASJ* 2016, 12.

di *Ryanair* ⁽⁶⁾ da parte dell'AGCM ⁽⁷⁾. Come si ricorderà, la sanzione era stata comminata per una formula tariffaria, ritenuta una pratica commerciale scorretta, riguardante il corrispettivo per il trasporto del bagaglio a mano richiesto nella procedura di acquisto *on line* del biglietto. In sostanza la nuova *policy* prevede l'indicazione separata del corrispettivo per il servizio relativo al trasporto in cabina del bagaglio ribattezzato dal vettore «bagaglio a mano grande» ⁽⁸⁾, che diviene fruibile dal passeggero solo previo pagamento di un supplemento di prezzo.

Secondo il provvedimento sanzionatorio, da tale modifica sarebbe derivata una situazione idonea a fornire al passeggero una rappresentazione ingannevole del reale costo del biglietto e quindi capace di indurlo in errore rispetto all'effettivo esborso finale da sostenere. Ciò non tanto per un problema di ambiguità nella presentazione formale della tariffa, quanto per un profilo di natura sostanziale per la cui valutazione è stato assunto a parametro l'art. 23 del reg. (CE) n. 1008/2008 ⁽⁹⁾. Si contestava cioè alla compagnia

⁽⁶⁾ Analogo contenzioso ha riguardato la compagnia aerea *Wizzair* ed è stato deciso in termini identici dal Consiglio di Stato, sez. VI, con sentenza 8 febbraio 2022 n. 879.

⁽⁷⁾ Della vicenda questa Rivista si è già occupata pubblicando, con il commento di chi scrive, la sentenza di primo grado, unitamente ad una pronuncia di un giudice civile spagnolo intervenuta a valutare sul piano civilistico la stessa condotta commerciale del vettore; cfr. TAR Lazio 29 ottobre 2019 n. 12455 e n. 12456 nonché Juzgado de lo mercantil n. 13 de Madrid 24 ottobre 2019 n. 373 con nota di F. MANCINI, *Un nuovo costo aggiuntivo alla tariffa low cost: il «bagaglio a mano grande» al vaglio della giurisprudenza*, in *Dir. trasp.* 2020, 205.

⁽⁸⁾ Si tratta del cosiddetto *trolley bag* di dimensioni fino a 55x40x20 cm e di peso fino a 10 kg. Nella nuova *policy* resta invece ricompreso nel prezzo del trasferimento il corrispettivo per portare a bordo una borsetta o un portadocumenti di dimensioni fino a 40x30x20 cm, in precedenza rientrante nella tariffa base in aggiunta al *trolley*.

⁽⁹⁾ Le prescrizioni settoriali di diritto europeo, come quella sulla trasparenza delle tariffe aeree, e la disciplina generale sulle pratiche

aerea che il servizio relativo al trasporto del bagaglio di cabina dovesse essere considerato un elemento inevitabile e prevedibile del servizio di trasporto aereo in coerenza con quanto affermato dalla sentenza resa dalla Corte di giustizia UE nel caso *Vueling* ⁽¹⁰⁾ e, come tale, dovesse essere incluso nel prezzo base del biglietto.

Peraltro la sottoposizione a supplemento opzionale di una modalità di viaggio molto diffusa tra i passeggeri e generalmente compresa nella tariffa aerea base era considerata in grado di determinare effetti negativi anche sul piano della effettiva comparabilità tra i prezzi praticati dai vettori e, di conseguenza, sul piano del corretto confronto concorrenziale tra gli stessi ⁽¹¹⁾.

In primo grado il TAR Lazio aveva ritenuto compatibile la clausola tariffaria con la predetta disposizione regolamentare e quindi annullato la sanzione; ciò essenzialmente sulla base di un duplice ordine di argomentazioni: i giudici avevano evidenziato, da un lato, l'assenza di un obbligo del vettore di indicare dimensioni minime per il bagaglio a mano incluso nel prezzo base; dall'altro, la ragionevolezza dei limiti dimensionali dello stesso, valorizzando un pas-

commerciali scorrette possono avere un rapporto di reciproca integrazione e specificazione; cfr. A. PEPE, *Pratiche commerciali scorrette e tutela dei diritti dei passeggeri*, in *Contratto e impresa* 2019, 185.

⁽¹⁰⁾ Cfr. C. giust. UE 18 settembre 2014, *cit.*, punto 40, su cui si tornerà più avanti.

⁽¹¹⁾ Anche il *Ministerio de Consumo* spagnolo ha recentemente avviato un'istruttoria che ha per oggetto le pratiche commerciali adottate da alcune compagnie aeree *low cost* in relazione alla richiesta di supplementi per i bagagli a mano e per la scelta del posto. Il procedimento intende appurare se questo tipo di iniziative siano in contrasto con la normativa a tutela dei consumatori e se, attraverso l'indicazione di prezzi inferiori a quelli che effettivamente il passeggero finisce col pagare, consentano ai vettori di ottenere posizioni privilegiate nei motori di ricerca e nei comparatori di voli *on line*. Cfr. <https://consumo.gob.es/es/carrousel/consumo-investiga-siete-aerolineas-su-politica-equipajes-mano-asignacion-asientos>.

saggio della medesima sentenza del giudice europeo.

La pronuncia del Consiglio di Stato in commento si allinea a quella del giudice di prime cure e ne riprende nella sostanza le argomentazioni escludendo la sussistenza di una pratica commerciale scorretta. Ciò nonostante si rivela di interesse soprattutto perché ripropone le difficoltà di applicazione del quadro normativo vigente rispetto ad una inedita pratica commerciale del vettore e, in generale, rispetto ad un tema, quello della clausole tariffarie in materia di bagaglio a mano, potenzialmente insidioso per i diritti del passeggero-consumatore e sul quale l'attenzione resta alta ⁽¹²⁾.

3. *Le difficoltà applicative dell'attuale assetto normativo* – La questione di fondo consiste nel comprendere in quale delle due diverse categorie di voci che concorrono a determinare la tariffa finale ai sensi dell'art. 23 del reg. (CE) n. 1008/2008 – elementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione oppure supplementi di prezzo opzionali – debba inquadrarsi il servizio relativo al bagaglio a mano. Come è noto, i primi devono sempre essere specificati quali componenti del prezzo finale da pagare mentre i secondi, connessi a servizi che completano il servizio aereo stesso e quindi non obbligatori né indispensabili, devono essere comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di ogni processo di prenotazione e devono essere oggetto di esplicito consenso da parte del passeggero.

La risposta al quesito sarebbe lineare se si considerasse il principio affermato dalla Corte di giustizia UE ⁽¹³⁾, la

⁽¹²⁾ Da parte dell'AGCM è stato recentemente comunicato l'avvio di un procedimento istruttorio nei confronti della compagnia aerea *Vueling Airlines* (PS12650) in quanto il sistema di tariffazione del bagaglio a mano prevederebbe un diverso costo per l'acquisto del servizio a seconda del canale utilizzato (*app* o *web*) e non fornirebbe un'adeguata informazione su tale differenziazione.

⁽¹³⁾ Cfr. C. giust. UE 18 settembre 2014, *cit.*

quale, investita della questione relativa alla compatibilità del supplemento di prezzo per il bagaglio consegnato con la predetta disposizione regolamentare, ha fornito una risposta anche in materia di bagagli non consegnati affermando che «in linea di principio devono essere considerati elemento indispensabile del trasporto di passeggeri» e che il relativo trasporto «non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento di prezzo» purché (i bagagli) «posseggano taluni requisiti ragionevoli in termini di peso e dimensioni e soddisfino le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza» (14).

La questione tuttavia si fa più articolata e la soluzione più incerta se si pone mente alla peculiarità dell'iniziativa commerciale in considerazione. Il vettore realizza nella sostanza una suddivisione del servizio prima ancora che una scorporazione della tariffa, prevedendo, sì, un supplemento di prezzo ma mantenendo inclusa nel prezzo del trasferimento la possibilità di portare in cabina un bagaglio, di cui riduce significativamente le dimensioni consentite rispetto a quelle adottate in precedenza. Si tratta allora di capire in che misura la formula in parola – che di fatto attribuisce al bagaglio di cabina la duplice natura di elemento inevitabile e prevedibile del servizio oppure di supplemento opzionale di prezzo a seconda che rispetti o meno i limiti dimensionali indicati dallo stesso vettore – possa coordinarsi con l'attuale disciplina sulla trasparenza tariffaria dei servizi aerei.

Sicuramente tale *policy* bagagli si inserisce in uno spazio lasciato vuoto dalla norma, non essendovi disposizioni che

(14) Più categorica è la posizione espressa nel medesimo giudizio dall'avvocato generale Y. Bot nelle proprie conclusioni. Secondo tale impostazione, il bagaglio a mano non può ritenersi rientrante nell'ambito dei servizi commerciali forniti dal vettore aereo ed oggetto del reg. (CE) n. 1008/2008 e ciò in quanto «non presuppone alcun costo connesso alla sua registrazione, alla sua tracciabilità e al suo deposito, diversamente da un bagaglio registrato»; di conseguenza, si legge nelle conclusioni, «non si potrebbe ammettere, neanche *de iure condendo*, il principio della tariffazione del bagaglio da cabina».

vincolino il vettore ad includere nel prezzo del trasferimento un bagaglio di specifiche dimensioni come pure che gli impediscano in prospettiva di ridurre ulteriormente i limiti. Anzi, a ben vedere, la determinazione della franchigia consentita corrisponde ad un tradizionale potere del vettore e, ove si abbia riguardo alla disciplina di diritto interno, è espressamente prevista dall'art. 410 c. nav. Da tale norma, peraltro, si ricava il principio, nella specie rispettato, per cui nel prezzo di passaggio è compreso il corrispettivo del trasporto del bagaglio del passeggero ⁽¹⁵⁾.

Non va poi trascurato il fatto che le indicazioni che sul punto giungono dalla sentenza *Vueling* non brillano per univocità. La sentenza è chiara nell'affermare che il reg. (CE) n. 1008/2008 è applicabile alla fissazione delle tariffe relative al trasporto dei bagagli. È altresì chiara nel distinguere nettamente il bagaglio consegnato da quello non consegnato e nel giustificare la diversificazione in termini di disciplina delle tariffe aeree con le caratteristiche obiettivamente non sovrapponibili delle due tipologie di servizi, anche sul piano dei costi per il vettore e dei regimi di responsabilità ⁽¹⁶⁾.

È tuttavia innegabile che il riferimento alla condizione che i bagagli a mano abbiano «taluni requisiti ragionevoli in termini di peso e dimensioni» affinché possa dirsi operante il divieto di supplemento di prezzo genera qualche ambiguità e si presta ad interpretazioni strumentali. Prova ne sia che la pronuncia della Corte di giustizia UE viene utilizzata sia dai giudici amministrativi per legittimare che dall'AGCM per censurare la nuova *policy* del vettore.

Quello dei limiti dimensionali determinati in autonomia dal vettore finisce pertanto con l'essere un aspetto rilevante e problematico della questione, venendo a combinarsi con le previsioni sull'obbligo di trasparenza tariffaria, che non sembrano rivolte a regolare lo specifico caso in cui un

⁽¹⁵⁾ Si consideri inoltre che, ai sensi dell'art. 415 c. nav., la norma di cui all'art. 410 c. nav. è derogabile anche a favore del vettore.

⁽¹⁶⁾ Sul punto sia consentito rinviare a F. MANCINI, *op. cit.*, 231.

servizio giuridicamente e concettualmente unitario sia suddiviso sul piano commerciale a seconda delle sue caratteristiche dimensionali. È del resto significativo che anche i principi stabiliti dalla giurisprudenza della Corte di giustizia europea ⁽¹⁷⁾ per valutare in concreto la inevitabilità di altre voci supplementari introdotte dai vettori mal si adattino alla fattispecie. Tale orientamento ha infatti ricondotto la evitabilità del supplemento alla ragionevole possibilità, per un normale compratore che avvii una specifica transazione commerciale, di evitare l'aggravio, aderendo alla modalità alternativa di fruizione del servizio messa gratuitamente a disposizione del passeggero. A voler applicare tale criterio al caso in esame, si dovrebbe propendere per l'inevitabilità perché l'alternativa gratuita nella specie esiste, ma configura un servizio con caratteristiche obiettivamente diverse e di qualità inferiore rispetto a quello offerto a pagamento.

Certamente un rilievo importante, anche in termini di riequilibrio tra la posizione del vettore e quella del passeggero-consumatore e quindi di valutazione della eventuale scorrettezza della condotta del vettore, assume la verifica del tipo di informazione fornita al passeggero sul piano del rispetto dei canoni indicati dall'art. 5, comma 3, del cosiddetto codice del consumo ⁽¹⁸⁾ e, in particolare, dal citato art. 23 del menzionato regolamento europeo. Nella specie, a giudicare dalle motivazioni della sanzione oggetto del con-

⁽¹⁷⁾ Cfr. C. giust. UE 23 aprile 2020 in causa C-28/19 sulla domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Consiglio di Stato, sez. VI, con ordinanza del 31 dicembre 2018 n. 7299. La vicenda riguardava la condotta del vettore, ritenuta dall'AGCM una pratica commerciale scorretta, avente ad oggetto la pubblicazione di prezzi che non comprendevano oneri qualificati dal vettore come facoltativi (*web check-in*, IVA applicata alle tariffe e ai supplementi facoltativi per i voli nazionali nonché oneri per gli acquisti effettuati con una carta di credito diversa da quella prescelta dal vettore) mentre, secondo il provvedimento sanzionatorio, rivestivano natura obbligatoria.

⁽¹⁸⁾ Cfr. A. ZAMPONE, *La «no show rule» nell'esperienza italiana*, in *Dir. trasp.* 2018, 629, 634 s.

tenzioso, risulta che le modalità e la completezza del messaggio pubblicato sul sito internet del vettore mettessero il passeggero nella condizione di comprendere i termini della modifica tariffaria.

In questo senso tuttavia qualche dubbio desta la stessa espressione «bagaglio a mano grande» coniata dal vettore, posto che l'aggiunta dell'aggettivo «grande» introduce una distinzione che non trova corrispondenza né nella disciplina legale né nella comune esperienza e che può indurre in errore il passeggero.

4. L'assenza di disposizioni sulle misure minime del bagaglio – A riprova della rilevanza dell'elemento dimensionale del bagaglio a mano, occorre osservare che i giudici amministrativi, anche per via dell'impostazione del provvedimento sanzionatorio, hanno condotto la valutazione su un piano concreto, non strettamente legato al processo di prenotazione del passeggero.

I giudici non hanno verificato se il bagaglio a mano in genere possa essere considerato un elemento inevitabile e prevedibile del servizio di trasporto; i giudici hanno invece operato questa verifica prendendo a riferimento l'inedita tipologia del bagaglio introdotta dal vettore, ossia «il bagaglio a mano grande».

In questa prospettiva la sentenza valorizza soprattutto il fatto che non esistono disposizioni, nemmeno nella giurisprudenza del giudice europeo, da cui ricavare le dimensioni del bagaglio indispensabile e dunque incluso nel servizio base.

È in effetti vero che non si è mai sentita l'esigenza di misure minime vincolanti ed armonizzate per tutti i vettori in materia di bagaglio a mano. L'interesse si è sempre rivolto all'indicazione del massimo consentito e non certo del minimo, evidentemente in ragione degli unici vincoli che si ritenevano rilevanti per il bagaglio a mano ossia quelli legati

allo spazio e alla sicurezza a bordo ⁽¹⁹⁾.

Del resto, come accennato in precedenza, il contesto era completamente diverso: la previsione di tariffe collegate alle dimensioni del bagaglio a mano era connessa alle specifiche esigenze di pochi passeggeri (per esempio per il caso di trasporto di strumenti musicali o di animali da compagnia) e non veniva ad integrare un vero e proprio sistema di tariffazione per il normale trasporto del bagaglio in cabina.

Non è un caso che le dimensioni e limiti di peso dell'*unchecked baggage* si conformavano, fino a non molto tempo fa e per la quasi totalità dei vettori aerei, ad una particolare *Recommended Practice* della IATA ⁽²⁰⁾ che, pur lasciando la libertà di scelta ai vettori, si limitava a sottolineare l'importanza che il bagaglio potesse essere collocato sotto il sedile o nella cappelliera in condizioni di sicurezza, dovendo, diversamente, essere imbarcato in stiva ⁽²¹⁾.

⁽¹⁹⁾ In questo senso va anche rilevato che, ai fini della sicurezza aeroportuale, la regolamentazione del numero e delle dimensioni massime del bagaglio che il passeggero può portare in cabina è contenuta nel d.m. 28 gennaio 1987 n. 001/36 nonché nelle relative disposizioni operative di cui alla circolare ENAC 8 maggio 2001 n. APT-09. Tale disciplina fissa in 115 cm la somma massima delle dimensioni (base, altezza e profondità) consentite per il bagaglio a mano ammesso in cabina in aggiunta ad uno o più fra gli oggetti strettamente personali indicati in uno specifico elenco. Inoltre la predetta normativa prevede che i bagagli che superano le indicate dimensioni possono essere ammessi in cabina dietro pagamento di un supplemento che dia diritto ad occupare un posto. Con provvedimento ENAC del 20 aprile 2021 la predetta circolare è stata tuttavia abrogata in considerazione delle disposizioni regolamentari UE in materia di *security* che si sono succedute dopo i noti fatti dell'11 settembre 2001.

⁽²⁰⁾ Si fa riferimento alla *Recommended practice* IATA n. 1724 che, all'art. 9.8.1, dispone che: «*baggage which the passenger carries on to the aircraft must fit under the seat in front of the passenger or in an enclosed storage compartment in the cabin. Items determined by Carrier to be of excessive weight or size will not be permitted in the cabin*».

⁽²¹⁾ Attualmente l'impostazione seguita dalla predetta associazione, che tuttavia non ha poteri vincolanti neppure nei confronti dei vettori

Va aggiunto che i giudici amministrativi, nel disattendere un motivo di appello, non hanno mancato di ricavare ulteriori elementi a favore dell'evitabilità della predetta tipologia del bagaglio dal rilievo che lo stesso non risulta necessario per tutti i passeggeri. Al di là dell'opinabilità sul piano fattuale, tale argomento è sotto il profilo giuridico in contrasto con il principio affermato dalla Corte di giustizia UE secondo cui è irrilevante il dato del numero dei consumatori che è in grado di evitare il supplemento atteso che il reg. (CE) n. 1008/2008 mira a tutelare individualmente ciascuno di loro ⁽²²⁾.

5. *Considerazioni conclusive e spunti de iure condendo* – In definitiva è indubbio che nel campo del bagaglio a mano il bilanciamento tra gli interessi coinvolti risulta delicato: da un lato vi è la libertà tariffaria del vettore e il diritto di fissare i limiti del bagaglio ammesso in franchigia sui propri voli; dall'altro, vi è il diritto del passeggero a non dover subire costi aggiuntivi per un elemento essenziale e necessario del trasporto come pure di conoscere, all'atto dell'acquisto del biglietto, i termini effettivi della tariffa, così da poterla confrontare con quella degli altri vettori. Sul versante del passeggero un altro profilo di criticità si aggiunge allorché si debbano acquistare voli in prosecuzione operati da compagnie diverse: regole differenti sulla franchigia del bagaglio potrebbero infatti creare ulteriori inconvenienti ed incidere sulla garanzia di un adeguato livello di conoscenza dei costi del servizio.

Ferma restando l'importanza, accennata in precedenza, che assume nel riequilibrio delle posizioni l'adeguata informazione del passeggero, potrebbe essere comunque oppor-

aderenti, è comunque orientata a riconoscere ampia libertà del vettore nella fissazione delle dimensioni del bagaglio ammesso in cabina.

⁽²²⁾ Cfr. C. giust. UE 23 aprile 2020, cit., punto 35, che in merito richiama il principio affermato nella sentenza del 15 gennaio 2015, C-573/13, *Air Berlin*.

tuno, come già sostenuto in altra sede ⁽²³⁾, un intervento normativo che definisca il contenuto minimo della prestazione relativa al bagaglio a mano.

È interessante segnalare che una simile consapevolezza sembra caratterizzare anche gli organi dell'Unione europea. Già nella proposta di modifica del reg. (CE) n. 261/2004 e del reg. (CE) n. 2027/1997, il cui *iter* risulta fermo da tempo, aveva trovato ingresso una serie di emendamenti volti a fissare regole in materia di bagaglio a mano, tra cui limiti dimensionali minimi senza oneri aggiuntivi per il passeggero ⁽²⁴⁾.

Molto più recentemente una risoluzione del Parlamento europeo ⁽²⁵⁾, scaturita da una petizione, ha inteso sollecitare la Commissione UE, nel quadro del processo di revisione del reg. (CE) n. 1008/2008, a presentare «misure politiche concrete» volte ad integrare la sentenza *Vueling* mediante la individuazione dei requisiti ragionevoli in termini di peso e dimensioni.

Nel testo del provvedimento si prende atto dell'assenza di uniformità delle norme concernenti il numero e le dimensioni dei bagagli a mano dei passeggeri ammessi in cabina e dei relativi oneri nonché della necessità di un'armonizzazione da attuare in un contesto di mercato liberalizzato al fine di innalzare il livello di trasparenza e di protezione dei passeggeri in ambito UE.

Senza con questo ignorare che si tratta di una mera risoluzione che potrebbe dar avvio ad un processo lungo e dagli esiti incerti, l'iniziativa conferma l'esistenza di un fermento legislativo sull'argomento e sembra compatibile con il regime di liberalizzazione che caratterizza la materia.

Qualora ne scaturisse un provvedimento con forza vin-

⁽²³⁾ Cfr. F. MANCINI, *op. cit.*, 237.

⁽²⁴⁾ Cfr. Relazione del Parlamento europeo A7-0020/2014.

⁽²⁵⁾ Cfr. la Risoluzione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2023 sulle dimensioni standardizzate per i bagagli a mano, pubblicata in questo numero della Rivista.

colante per gli stati membri, questo avrebbe il merito di costituire, pur in un contesto di libertà tariffaria ⁽²⁶⁾, un argine verso eventuali ed indiscriminate rivisitazioni al ribasso dei limiti dimensionali del bagaglio.

Inoltre renderebbe più realizzabile l'obiettivo della effettiva comparabilità tra le tariffe praticate dai vettori, enunciato dal considerando n. 16 del più volte menzionato regolamento europeo, con benefici anche sulla concorrenza tra i vettori: il passeggero avrebbe la certezza che nelle tariffe base messe a comparazione è incluso almeno il trasporto del bagaglio nelle dimensioni minime stabilite dalla norma.

Non senza considerare infine che, sul piano del rapporto contrattuale, una previsione normativa come quella qui ipotizzata renderebbe più agevole, a favore del passeggero-consumatore, il controllo di legittimità e di vessatorietà della clausola tariffaria sul bagaglio a mano inserita nelle condizioni generali di contratto del vettore ⁽²⁷⁾.

FRANCESCO MANCINI

⁽²⁶⁾ Desta perplessità il testo della risoluzione allorché afferma, senza peraltro motivare l'assunto, che la libertà in materia di tariffe non comprende la tariffazione del bagaglio a mano (punto 6).

⁽²⁷⁾ Giova evidenziare, in una prospettiva comparatistica, che nell'ordinamento spagnolo è stato ribadito l'orientamento già espresso in *Juzgado de lo mercantil* n. 13 de Madrid 24 ottobre 2019 n. 373 (in *Dir. trasp.* 2020, 225) che sanziona con la nullità la clausola contrattuale relativa al supplemento di prezzo per il trasporto del bagaglio a mano di peso e dimensioni ridotti, destinato ad essere collocato nei vani dell'aereo. Ciò in quanto la clausola genera un grave squilibrio delle prestazioni contrattuali in danno del consumatore in contrasto con il reg. (CE) n. 1008/2008 e con la sentenza della Corte di giustizia UE nonché con l'art. 97 della *Ley n. 48/1960 sobre Navegación Aérea* (norma che obbliga il vettore, salvo che esistano ragioni di sicurezza o di spazio a bordo, a trasportare gratuitamente come bagaglio a mano gli oggetti e i colli che il passeggero tenga con sé, compresi gli articoli acquistati nei negozi situati all'interno degli aeroporti). Cfr. *Juzgado de lo mercantil* n. 1 de Palma de Mallorca 22 marzo 2021 n. 185.

