

FATTI E MISFATTI

Quando il top lascia down – I principali quotidiani nazionali ed europei hanno recentemente riportato una notizia curiosa, che costituisce un ottimo spunto per fare qualche riflessione.

A una passeggera di un volo della compagnia Vueling, in partenza da Maiorca e diretto a Barcellona, nel 2019 è stato negato l'imbarco in quanto sarebbe stata (s)vestita in modo non idoneo, ossia perché indossava un *body* troppo scollato.

Accusata di maschilismo e discriminazione, la compagnia si è difesa sostenendo che la passeggera avrebbe risposto in modo aggressivo e che, quindi, il negato imbarco sarebbe stato determinato da motivi comportamentali.

L'attuale interesse per la notizia deriva dal fatto che il caso è stato portato davanti alla Agenzia nazionale per la Sicurezza Aerea (AESA) la quale ha inflitto al vettore una sanzione di 28.000 euro per violazione della normativa nazionale sulle condizioni di trasporto in aviazione civile.

Secondo FACUA – Associazione dei consumatori spagnola – la sanzione sarebbe stata irrogata per punire il maschilismo e l'atteggiamento discriminatorio del vettore.

In realtà la condanna si ricollega direttamente al regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

La Spagna, infatti, come previsto dall'art. 16 del regolamento, attraverso una modifica della l. 21/2003 del 7 luglio 2003, ha designato la AESA, attribuendole il compito di vigilare sulle compagnie aeree nazionali ai fini della corretta applicazione delle norme a tutela dei passeggeri, e stabilendo le sanzioni da irrogare in caso di violazione, variabili in funzione della gravità. In Italia tale funzione è stata attribuita all'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile).

Stante l'entità della sanzione, dal combinato disposto degli artt. 45-bis e 55 si deve desumere che l'Agenzia spagnola abbia qualificato il comportamento del vettore come una violazione lieve del regolamento perché la compagnia avrebbe adempiuto gli obblighi previsti in caso di negato imbarco solo dopo la richiesta giudiziale fatta dal passeggero.

Sicuramente non si tratta di una sanzione per comportamento discriminatorio e/o maschilista.

La cronaca è ricca di vicende simili, che raccontano di negati imbarchi occorsi a passeggeri, a prescindere dal genere.

Ad esempio, già nel lontano 2007 la compagnia aerea Qantas negò l'imbarco ad un passeggero che indossava una t-shirt con la scritta «*Bush – terrorista numero 1*», in quanto sarebbe stata offensiva per le persone a bordo.

È innegabile, però, che le protagoniste principali siano le donne a causa di indumenti troppo succinti, specie se trasportate da vettori non europei, tanto che la questione costituisce un vero e proprio problema negli Stati Uniti, anche e soprattutto perché molte compagnie non hanno, tra le condizioni generali di trasporto, una specifica clausola che imponga uno specifico *dress code*.

Curiosando tra le restrizioni previste dai vari vettori, si può constatare – giusto per citare le restrizioni più particolari – che è diffuso il divieto di salire a bordo scalzi, o indossando la parte inferiore di un bikini o, in generale, con un abbigliamento indecoroso, osceno o palesemente offensivo per gli altri passeggeri (Hawaiian Airlines, American Airlines che fa riferimento ad un generico abbigliamento «consono»).

Molte compagnie diversificano a seconda della classe di trasporto, richiedendosi maggior rigore in caso di *business class*.

In certi casi le restrizioni sono correlate ai Paesi di partenza e destinazione e, talvolta, hanno connotazioni religiose.

Si deve, tuttavia, evidenziare che l'imposizione di limitazioni concernenti l'abbigliamento di solito si ritrovano nelle condizioni generali di trasporto di vettori extraeuropei.

Le compagnie del vecchio continente, infatti, si limitano a stabilire che al passeggero possa essere negato l'imbarco se «ciò sia necessario o appropriato» in rapporto a comportamento, età, stato fisico o mentale che sia tale da: (i) causare disagio o disturbo o comunque provocare giustificate lamentele da parte di altri passeggeri, ovvero (ii) provocare rischi o pericoli a sé stesso o ad altre persone o cose (v. condizioni ITA, Vueling, Lufthansa ecc.). Il riferimento è, in particolare, ai casi di ubriachezza o disordine mentale che sia fonte di disturbo o pericolo.

La clausola è formulata in un modo da lasciare ampio spazio alla discrezionalità ma, a presidio dei diritti dei passeggeri, c'è il reg. n. 261/2004. In particolare, l'art. 2 lett. j) – che definisce il negato imbarco – lo considera accettabile solo se vi sono «ragionevoli motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati». Per quanto si tratti di un elenco esemplificativo, non sembra che il rifiuto di trasportare sia sorretto da ragionevoli motivi se si fonda sull'abbigliamento, anche perché si legittimerebbe un inaccettabile giudizio discrezionale su quale *outfit* sia ammesso e quale, invece, consenta al vettore di lasciare a terra il passeggero inelegante.

Questo implica che ogni negato imbarco che non sia giustificato da taluno dei motivi indicati è illegittimo, come tale sanzionato sia dal punto di vista della tutela del passeggero, sia sotto il profilo delle sanzioni irrogabili al vettore.

Il cattivo gusto nell'abbigliarsi non può, quindi, trovare alcun castigo giuridico ma solo, eventualmente, qualche sguardo di biasimo sociale, anche se tuonano sempre attuali le parole di Arthur Schopenhauer, (Parerga e paralipomena, 1851) «*Mentre tutti gli animali, presentandosi nella forma, nel rivestimento e nel colore naturali, offrono una vista naturale piacevole ed estetica, l'uomo con il*

suo rivestimento multiforme, spesso assai bizzarro e stravagante, per di più anche spesso misero e straccione, fa tra loro la figura di una caricatura, una figura che non si adatta alla totalità e che non vi appartiene, in quanto non è opera, come tutti gli altri rivestimenti, della natura, bensì di un sarto, e così rappresenta un'impertinente interruzione nell'armonica totalità dell'universo».

VALENTINA CORONA

Il diritto eterno all'indennizzo del regolamento CE 261/04 – Nel panorama degli operatori nel settore del trasporto aereo si sono recentemente inseriti e prosperano organizzazioni che «aiutano» i passeggeri a ricevere gli indennizzi per ritardo o mancato imbarco dovuti dalle compagnie aeree in base al regolamento CE 261 del 2004.

Il sistema adottato è in genere quello di anticipare al passeggero una parte dell'indennizzo cui ha diritto, farsi cedere il relativo credito nei confronti del vettore aereo ed agire poi per il suo recupero contro la compagnia aerea.

Recentemente la cassazione, con sentenza 4427/2024, è intervenuta sull'argomento, con una sentenza che lascia a dir poco perplessi. La questione era relativa alla prescrizione o decadenza dei diritti, fatti valere oltre due anni dopo i voli cui si riferivano. Il giudice di II grado aveva respinto sia le eccezioni di prescrizione *ex art. 418 cod. nav* e 2951 c.c., sia quelle di decadenza biennale *ex art. 35 della Convenzione di Montreal*.

La sentenza, anziché fare chiarezza (nel caso ce ne fosse stato bisogno, visto che si trattava di argomento su cui non sembravano esservi dubbi) ha praticamente gettato nel caos la questione. L'art. Art. 949-ter cod. nav. sulla prescrizione, testualmente recita: «*I diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli sono assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale di cui all'articolo 941. Gli stessi diritti non sono assoggettati alle norme che regolano la prescrizione.*». Che esso si applicasse agli indennizzi *ex Reg. CE 261* era difficilmente dubitabile. Se il passeggero non ha un contratto di trasporto, non può certo lamentare un ritardo o un mancato imbarco. Il suo diritto all'indennizzo deriva quindi direttamente dal contratto di trasporto e dall'inadempimento del vettore.

Non però per il tribunale di Busto Arsizio e per la Corte di cassazione. Essa ha ritenuto che – sulla base della sentenza della Corte di giustizia 22 novembre 2012, n. 139/11 che ha affermato che prescrizione e/o decadenza del diritto all'indennizzo *ex reg. 261/04* sono regolati dalla singole leggi nazionali – non potesse applicarsi l'art. 35 della convenzione di Montreal. Ciò nonostante il già visto chiarissimo art. 949-ter cod. nav.