

nella presenza di mezzi e personale, ma si inserisce in un disegno più ampio: protocolli condivisi, coordinamento tra autorità portuale, Capitaneria e servizi sanitari, pianificazione delle emergenze. In questi casi, il presidio sanitario non è un elemento isolato, ma parte di un sistema. Ed è forse questa la vera linea di confine tra «fatto» e «misfatto». Il fatto è l'ambulanza in porto, segnale concreto di attenzione alla sicurezza. Il misfatto potenziale, ma da non sottovalutare, sarebbe fermarsi lì, senza interrogarsi su come quel servizio dialoghi con tutto il resto. Perché nei contesti complessi, come quelli portuali, la sicurezza non si misura in numero di mezzi disponibili, ma nella capacità di farli funzionare insieme. E una sirena, da sola, non basta.

MARIASOLE CAVARRETTA

O.S., Obesity surcharge – Tanto tuonò che piovve! Oltre un quarto di secolo fa, in questa rubrica, su Diritto dei trasporti I/2001, p. 113, Donatella Bocchese segnalava la notizia (apparsa sul quotidiano *Il Messaggero* del 15 dicembre 2000) di una decisione di un giudice americano a favore di una compagnia aerea che avrebbe preteso da una signora *extra size* la corresponsione del prezzo di due biglietti a causa della sua mole, domandandosi se la stazza del passeggero sarebbe diventata in futuro la nuova unità di misura per stabilire la capacità interna dell'aeromobile e la tariffa del trasporto.

L'episodio non è rimasto isolato, tant'è che quasi 10 anni dopo, sempre in questa rubrica, su Diritto dei trasporti I/2010, p. 65, Daniele Ragazzoni segnalava come una signora «oversize» subì l'umiliante procedura di una pesatura pubblica al *check in* con conseguente richiesta di acquistare un doppio biglietto per potersi imbarcare.

Sempre sullo stesso filone si inserisce un altro pressoché coevo «misfatto» commentato da Alessandro Zampone, su Diritto dei trasporti II/2010, p. 381, che riferisce di un tentativo, alquanto maldestro direi, promosso da un vettore giapponese in via sperimentale, di ridurre il peso dei passeggeri invitandoli a non indossare «capi di abbigliamento troppo consistenti»

Al netto di questi episodi coloriti e imbarazzanti è indubbio che il peso del «carico» di un aeromobile rappresenti elemento sensibile nel costo di produzione del servizio, ma la pubblicazione di un recente studio di cui da notizia *La Repubblica* on line del 18 gennaio 2026, ci mette di fronte a delle evidenze inattese.

L'agenzia americana di servizi finanziari Jefferies ha infatti considerato che la diffusione dei farmaci anti obesità permetterebbe di ridurre il peso dei passeggeri di un significativo 10%. L'aereo nel suo complesso si alleggerirebbe del

2% e il costo del carburante dell'1,5%, con un risparmio di 580 milioni di dollari ogni anno

Volendo ammantare di più nobili contenuti e finalità la mera ed esasperata ricerca di economie gestionali da parte delle compagnie aeree, si potrebbe arrivare a valorizzare il virtuoso tentativo di riduzione delle emissioni di Co2 e quindi in ultima istanza il generoso sforzo di contribuire a salvare il pianeta.

Ragionando più concretamente di vil pecunia dovremmo presagire che chi si trovasse fuori «scala» rispetto a non meglio precisati parametri ponderali, potrebbe essere chiamato a pagare un supplemento «adipe», alla stregua di chi imbarca un bagaglio di peso superiore a quanto stabilito dalle condizioni contrattuali di trasporto.

A dire il vero non va sottaciuto che le tradizionali regole del trasporto di persone e del loro bagaglio hanno subito negli ultimi decenni una significativa (e a mio avviso involutiva) trasformazione, con la previsione di sempre più dettagliati e gravosi oneri per il passeggero che intende portare con sé il proprio bagaglio.

A tutti noi è stato insegnato che il bagaglio è l'insieme degli effetti personali del passeggero ed il trasporto dello stesso è generalmente ricompreso nel prezzo del passaggio, per cui reputo che anche il pannicolo adiposo di un corpulento passeggero sarebbe da valutare alla stregua di effetto personale e quindi eventualmente di parte del suo «bagaglio», da portare gratuitamente a bordo come bagaglio a mano, non consegnato né registrato.

Con la inevitabile differenza che tale bagaglio, indissolubilmente personale, non potrà mai essere stivato nelle cappelliere, né collocato sotto il sedile, ma dovrà necessariamente trovare accoglienza nella seduta, insieme al legittimo proprietario.

Inoltre, mentre per valigie, borse o *trolley* possono essere stabilite più o meno ragionevolmente ex ante un peso e/o delle dimensioni oltre le quali applicare una «*baggage surcharge*», con la persona fisica del passeggero l'operazione diventa molto più problematica.

E qui diventa centrale stabilire quale dovrebbe essere il limite di tollerabilità e come misurarlo. Si potrebbe considerare il valore assoluto del peso (che però andrebbe relativizzato con la statura del passeggero), oppure il giro vita, la taglia degli indumenti, magari eventuali standard ponderali e/o dimensionali definiti dall'Organizzazione mondiale della sanità, o quant'altro una distorta fantasia potrebbe suggerire.

Ma ammesso e non concesso che si possa giungere a determinare tale limite, l'eventuale peso eccedente si dovrebbe aggiungere a quello del bagaglio a mano consentito dalle regole contrattuali, passato, lo ricordo ai più distratti, in meno di un decennio da 12 a 10 kg e da ultimo limitato da alcune compagnie low cost a soli 8 kg.

La perversione del ragionamento potrebbe condurre in un futuro forse neanche troppo remoto all'adozione di prassi pericolose, con l'introduzione di una «*obesity surcharge*» di dubbia legittimità e problematica determinazione.

Previsioni irreali e troppo pessimistiche? Mi permetto di ricordare che pochi anni fa ci fu un vettore che immaginò di istituire una «*toilet surcharge*» connessa all'uso dei servizi igienici a bordo e financo una «*seat surcharge*» per coloro i quali avessero preteso un sedile invece che viaggiare in piedi, assicurati con delle speciali ritenute ad un palo verticale...

MASSIMO DEIANA

AAA Valigia cercasi (possibilmente dove dice l'app) – Succede ancora. Anzi, succede sempre più spesso. Il passeggero atterra, il nastro gira, le valigie passano ma la sua no. Sparita. O forse solo in ritardo, che nel linguaggio aeroportuale è una forma di ottimismo istituzionalizzato. Lo smarrimento dei bagagli non è certo una novità del trasporto aereo, ma oggi il fenomeno assume dimensioni più evidenti: traffico internazionale in crescita, coincidenze sempre più serrate, tempi di rotazione degli aeromobili ridotti all'osso. In questo scenario, anche vettori ad alta capacità operativa come Ryanair finiscono spesso al centro del racconto mediatico. Non per particolari colpe, ma per la semplice legge dei grandi numeri: più voli, più bagagli, più probabilità che qualcosa vada storto. Quando la valigia non arriva, il diritto arriva subito dopo. A dettare le regole sulla responsabilità del vettore aereo per la perdita, la distruzione o il danneggiamento dei bagagli è la Convenzione di Montreal del 1999. Il principio è chiaro: se il bagaglio si perde mentre è sotto la custodia del vettore, il danno è imputabile a quest'ultimo. Naturalmente, con qualche temperamento perché il risarcimento non è illimitato: il tetto è fissato a 1.519 diritti speciali di prelievo (DSP) per passeggero, salvo speciali dichiarazioni di valore. E non basta accorgersi dello smarrimento: bisogna anche attivarsi tempestivamente, presentando reclamo nei termini previsti. In altre parole, la valigia può anche perdersi, ma il diritto pretende puntualità. La scena, del resto, è sempre la stessa: fila al *Lost and Found* dell'aeroporto e compilazione del PIR (*Property Irregularity Report*), documento che segna il passaggio dalla frustrazione del passeggero alla procedura amministrativa. Da lì inizia la ricerca, affidata a sistemi informatici globali che, nella maggior parte dei casi, portano a un lieto fine: la valigia ricompare, magari con qualche giorno di ritardo e qualche storia da raccontare. Diverso è il caso in cui il bagaglio non torni affatto. Dopo circa ventuno giorni, la speranza lascia spazio alla qualificazione giuridica: non è più «in ritardo», è «perduto». E a quel punto si apre la richiesta di risarcimento, spesso complicata da un dettaglio non secondario: dimostrare cosa c'era dentro quella valigia e quanto valeva davvero. Fin qui, nulla di nuovo. O quasi. Perché, nel frattempo, la tecnologia ha deciso di dare una mano. Sempre più passeggeri infilano nella valigia piccoli dispositivi di tracciamento *bluetooth*, trasformando il bagaglio in un oggetto lo-