

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-

calizzabile in tempo reale. E qui arriva la vera novità: Google ha avviato accordi con diverse compagnie aeree per integrare questi sistemi nei processi aeroportuali. Tradotto: non solo il passeggero può vedere dove si trova la sua valigia, ma può anche condividere questa informazione direttamente con la compagnia aerea tramite un link temporaneo. Una sorta di ribaltamento di prospettiva: se prima era il vettore a cercare il bagaglio, oggi è il passeggero a indicargli dove guardare. L'integrazione di questi dati nei sistemi aeroportuali promette maggiore efficienza e tempi di recupero più rapidi. La valigia smarrita, insomma, potrebbe diventare sempre meno «smarrita» e sempre più «mal indirizzata». Ma attenzione: la tecnologia non riscrive il diritto. Anche se l'app indica con precisione che la valigia si trova, per esempio, a qualche chilometro di distanza, restano ferme le regole della Convenzione di Montreal. Il passeggero deve comunque compilare il PIR, rispettare i termini di reclamo e dimostrare il danno subito. Il GPS può aiutare a trovare la valigia, ma non sostituisce la procedura. E allora il quadro che emerge è quasi paradossale: da un lato, un sistema giuridico costruito su presunzioni, limiti e formalità; dall'altro, una tecnologia che riduce l'incertezza e accorcia le distanze informative tra passeggero e vettore. In mezzo, come sempre, la realtà operativa del trasporto aereo, che deve conciliare efficienza logistica e tutela dei diritti. Forse, in futuro, la domanda non sarà più «dove si trova la mia valigia? », ma «perché non è ancora arrivata, visto che sappiamo esattamente dove si trova? ». E a quel punto, il diritto, inevitabilmente, dovrà adeguarsi.

MARIASOLE CAVARRETTA

Amazon abbandona in Italia la sperimentazione della consegna con droni; “nessun problema”, si va avanti... con la criminalità (sic!!!) – A fine dicembre 2025 è giunta inattesa all'ENAC la nota di Amazon: *“A seguito di una revisione strategica, abbiamo deciso di interrompere i nostri piani di consegna commerciale con i droni in Italia”* ... *“nonostante il coinvolgimento positivo e i progressi compiuti con le Autorità aerospaziali italiane, il più ampio contesto in cui operiamo in Italia non offre, al momento, le condizioni necessarie per i nostri obiettivi a lungo periodo per questo servizio”*. Vengono pertanto meno, auspicando solo momentaneamente, sia la sperimentazione avviata in Abruzzo della consegna dei pacchi con APR MK30 da parte del gigante dell'e-commerce, nell'ambito del programma *Amazon Prime Air Drone Delivery*, sia la collaborazione con l'ENAC che, dal canto suo, aveva già rilasciato ad Amazon il LUC (*Light UAS operator certificate*). Il progetto, tuttavia, lascia in eredità l'istituzione dello U – *Space* di San Salvo, il primo del suo genere in Europa, nonché la volontà da parte dell'ENAC di proseguire ugualmente nel programma, ed in tal