

**SPUNTI IN TEMA DI SUPPLEMENTI DI PREZZO  
NEL TRASPORTO AEREO DI PERSONE**

Laura Erba \*

**Corte di Giustizia dell'Unione Europea (quinta sezione), 18 settembre 2014**

Causa C-487/12

*Mentre il servizio di trasporto dei bagagli non registrati, che rientrano in determinate caratteristiche di dimensione e sicurezza, costituisce un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri e non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento di prezzo, il servizio di trasporto dei bagagli registrati dei passeggeri aerei non potendo essere considerato un elemento obbligatorio o indispensabile per il trasporto dei passeggeri, può costituire un supplemento di prezzo ai sensi dell'art. 23, paragrafo 1, del regolamento CE 1008/2008.*

*Poiché in virtù dell'obiettivo dell'effettiva comparabilità dei prezzi dei servizi aerei, è richiesto alle normative nazionali il rigoroso rispetto delle disposizioni tariffarie del regolamento CE 1008/2008, in particolare dell'art. 23 paragrafo 1, e dell'art. 22 paragrafo 1 del suddetto regolamento, non può trovare applicazione una normativa interna che vieti alla compagnia aerea la richiesta di un supplemento di prezzo per il trasporto dei bagagli registrati. Spetta alle autorità nazionali la verifica concreta del rispetto effettivo, da parte delle compagnie aeree, degli obblighi di informazione e trasparenza imposti dall'art. 23 del regolamento CE 1008/2008, fermo restando che il diritto dell'Unione non impedisce che gli Stati membri disciplinino aspetti relativi al contratto di trasporto aereo, in particolare, al fine di tutelare i consumatori contro pratiche abusive, fatta salva l'applicazione delle norme adottate in materia di tutela dei consumatori.*

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. La nozione uniforme del bagaglio registrato e il suo inquadramento come prestazione accessoria. – 3. Compagnie *low cost*: la politica «no frills» e la compressione delle obbligazioni accessorie. – 4. Il rispetto della garanzia della trasparenza tariffaria: la prassi della scorporazione del prezzo e il meccanismo di accettazione esplicita «opt-in». – 5. Conclusioni.

\* Laureata in giurisprudenza nell'Università di Sassari.



1. – La domanda di pronuncia pregiudiziale sottoposta alla Corte di Giustizia e decisa con la sentenza 18 settembre 2014, nella causa C-487/12<sup>1</sup>, verte sull'interpretazione dell'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento CE 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità.

Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia fra la Vueling Airlines SA e l'Istituto per la tutela dei consumatori della comunità autonoma di Galizia, in relazione all'inflizione, da parte di quest'ultimo, alla Vueling Airlines di un'ammenda sanzionante il contenuto dei contratti di trasporto aereo di tale società. Il giudice spagnolo investito della controversia (Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n. 1 de Ourense) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale: «Se l'articolo 22, paragrafo 1, del reg. 1008/2008 (...) debba essere interpretato nel senso che esso osta ad una disposizione nazionale (la disciplina nazionale spagnola posta dall'art. 97 della LNA del 21 luglio 1960) che obbliga le compagnie di trasporto aereo di passeggeri a garantire in ogni caso ai passeggeri il diritto di registrare una valigia, senza imporre un sovrapprezzo o un supplemento rispetto al prezzo di base del biglietto pattuito».

La Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha affermato, nella sentenza in epigrafe, che il regolamento 1008/2008 consente di imporre il pagamento di un prezzo separato per il servizio di trasporto dei bagagli registrati, in quanto il corrispettivo per il trasporto di tali bagagli non configura un elemento inevitabile e prevedibile del prezzo del servizio aereo, potendo invece rappresentare un supplemento di prezzo, relativo ad un servizio complementare, ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 1, del reg. CE 1008/2008.

Un simile servizio non può, quindi, essere considerato come obbligatorio o indispensabile per il trasporto aereo dei passeggeri, come invece deve considerarsi, a parere della Corte, il servizio di trasporto dei bagagli non registrati (vale a dire i bagagli a mano): in linea di principio il trasporto di tali bagagli deve essere considerato un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri e non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento

---

<sup>1</sup> Per il testo integrale v. [www.giureta.unipa.it/Causa\\_C-487-12.pdf](http://www.giureta.unipa.it/Causa_C-487-12.pdf).

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.

Il giudice europeo ha così legittimato la prassi, inaugurata dalle compagnie aeree *low cost* (ed oggi seguita anche da alcune compagnie tradizionali)<sup>2</sup>, di consentire l'imbarco in stiva del bagaglio registrato del passeggero solo a fronte del pagamento di un supplemento di prezzo. La sentenza della Corte si pone al centro di quello che è diventato un vero e proprio problema di tutela dell'utente del trasporto, poiché spesso, attraverso la contrattazione *online* (attualmente forma privilegiata di acquisto del biglietto aereo) nelle tariffe concretamente praticate, sono inserite voci riferite a servizi da considerarsi accessori e complementari, che rendono difficoltosa la percezione dell'esatta consistenza dell'offerta, con riguardo all'effettivo ammontare del corrispettivo finale. Occorre chiedersi quale sia la definizione di «bagaglio registrato» che viene in considerazione quale fattispecie accessoria, nonché in che modo le norme del regolamento 1008/2008 richiamate dalla Corte abbiano inteso tutelare concretamente il passeggero nella fase di accettazione di quei costi che non costituiscono spese necessarie rispetto al corrispettivo dell'obbligazione principale, richiedendo a riguardo un consenso realmente consapevole attraverso la previsione di obbligatorietà della selezione esplicita (c.d. «*opt-in*») di cui si dirà in prosieguo, e garantendo che i supplementi di prezzo opzionali siano comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo, sin dall'inizio di qualsiasi processo di prenotazione.

2. – Si deve preliminarmente sottolineare che l'espressione «bagaglio registrato» utilizzata dalla Corte assume il significato impiegato dalla convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, e in seguito dalla convenzione di Montreal del 28 maggio 1999<sup>3</sup>, laddove si utilizza l'espressione «*bagage enregi-*

<sup>2</sup> V. l'art. 8 delle Condizioni generali di trasporto Meridiana fly ed articolo 19.3.6 delle Condizioni generali di trasporto EasyJet, reperibili sul sito [www.meridiana.it](http://www.meridiana.it) e [www.easyjet.com](http://www.easyjet.com).

<sup>3</sup> Nella convenzione di Montreal del 1999, la distinzione tra «bagaglio registrato» e «bagaglio non registrato» normalmente coincide con quella tra «bagaglio consegnato» e «bagaglio non consegnato», cosicché lo «hand baggage» corrisponde allo «unchecked baggage», per cui rileva, anche a tal fine, il momento della consegna, mentre nella disciplina codicistica l'elemento della consegna costituisce unicamente il discrimen tra la fattispecie del bagaglio consegnato e quella del bagaglio non consegnato.

stré». In effetti, la traduzione letterale italiana di tale terminologia può indurre in equivoco, poiché l'espressione «bagaglio registrato» è utilizzata anche dall'art. 411 cod. nav., che la riferisce, viceversa, al bagaglio in eccedenza alla franchigia, «bagaglio con pagamento di separato nolo»<sup>4</sup>, per il quale richiede in duplice esemplare di un bollettino (il c.d. «bollettino eccedenza bagaglio») <sup>5</sup>. Viceversa, a fronte dell'accettazione di bagaglio consegnato, viene comunque rilasciata una ricevuta o «scontrino di accettazione»<sup>6</sup>, come del resto è previsto per il «*bagage enregistré*», ai sensi delle predette convenzioni, con finalità evidentemente diverse da quelle del testé richiamato bollettino, di cui all'art. 411 cod. nav.

La dottrina prevalente considera il trasporto del bagaglio a seguito del pas-

---

<sup>4</sup> Ovvero, quello da intendersi in contrapposizione al «bagaglio in franchigia»: cfr. G. Romanelli, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 70: l'Autore chiarisce che il patto relativo al trasporto del bagaglio non in franchigia si aggiunge al contratto precedentemente stipulato, modificandolo. V. anche M. Stolfi, *Appalto trasporto*, in *Tratt. dir. civ.*, diretto da G. Grosso, F. Santoro Passarelli, Milano, 1966, 107.

<sup>5</sup> A tale ipotesi, nelle condizioni generali di trasporto di alcune compagnie, corrisponde la previsione dell'emissione di un «biglietto eccedenza bagaglio». Nelle definizioni contenute nelle condizioni generali di trasporto predisposte da Alitalia, ed. 2005, si legge: «Bagaglio registrato (o consegnato). È il bagaglio dato in custodia ad Alitalia per il trasporto e che viene registrato sul biglietto o di cui viene rilasciata un'apposita ricevuta al passeggero (c.d. «ricevuta bagaglio») (v.). Detto bagaglio è trasportato gratuitamente qualora il suo peso sia inferiore o uguale alla «franchigia» (v.) consentita, anche se costituito da più colli o pezzi. Nel caso in cui il peso del bagaglio registrato superi la «franchigia» consentita, la parte in eccedenza (c.d. «bagaglio in eccedenza») (v.) sarà trasportata dietro pagamento di una apposita tariffa supplementare, a fronte del rilascio di un c.d. «biglietto eccedenza bagaglio» (v.)» In termini sostanzialmente coincidenti anche le definizioni contenute nelle condizioni generali di trasporto predisposte da Meridiana fly., reperibili sul sito [www.meridiana.it](http://www.meridiana.it).

<sup>6</sup> Sul valore probatorio di tale documento in caso di smarrimento del bagaglio consegnato al vettore, si veda Giud. Pace Palermo 11-09-2002, in *Dir. trasp.*, 2003, 641 s. con nota di L. Ancis, *Sui mezzi di prova del trasporto aereo del bagaglio e sulla clausola limitativa del debito del vettore*. Sulla natura del bollettino contemplato dal cod. nav. come documento di legittimazione si veda S. Pollastrelli, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, 238 s., A. Zampone, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in *Codice dei trasporti*, a cura di L. Tullio e M. Deiana, Milano, 2001, 501 s.; S. Zunarelli, A. Romagnoli, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012, 405 s.; G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, vol. II, Milano, 1990, 1149 s.; S. Pollastrelli, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo di bagagli*, Macerata, 2013, 46 s. Sul permanere della responsabilità del vettore anche nel caso di riconsegna del bagaglio a persona diversa dall'avente diritto, si segnala Ceg. 22-11-2012, causa C-410/11, in *Dir. trasp.*, 2014, 547 con nota di S. Li Volsi, *Nel trasporto aereo è risarcibile il danno al bagaglio consegnato a nome di un altro passeggero*.

seggero come una prestazione accessoria, muovendo da una visione del trasporto del bagaglio inquadrabile in un'unica categoria, nella quale le «sottodistinzioni» tra bagagli consegnati e non consegnati/bagagli registrati e non registrati, non potrebbe influire sulla natura giuridica della prestazione <sup>7</sup>.

Tuttavia, secondo altra dottrina, la natura accessoria andrebbe riferita al solo trasporto del bagaglio a mano, cioè del bagaglio non consegnato che normalmente è anche non registrato, mentre il trasporto del bagaglio registrato configurerebbe un autonomo contratto, disciplinato dalle norme sul trasporto di cose. Tale impostazione si muoveva dal presupposto che il codice della navigazione e le convenzioni internazionali avevano inizialmente applicato a questa fattispecie le norme disciplinanti il trasporto di merci <sup>8</sup>.

<sup>7</sup> P. Manca, *Studi di diritto della navigazione*, I, Milano, 1959, 139; A. Torrente, *L'impresa ed il lavoro nella navigazione. I contratti di utilizzazione della nave o dell'aeromobile*, in *Tratt. dir. civ.*, diretto da G. Grosso, F. Santoro Passarelli, Milano, 1964, 127; R. Rovelli, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970, 66; G. Silingardi, *Trasporto aereo*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1188; S. Busti, *Il contratto di trasporto aereo*, Padova, 1994, 216; E. Fogliani, *Il trasporto aereo di persone*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII, *Trasporto*, in *Il diritto privato nella giurisprudenza*, a cura di P. Cedon, Torino, 2004, 32; E. G. Rosafio, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Il nuovo diritto aeronautico In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 651 s.; M.M. Comenale Pinto, *Il contratto di trasporto di persone*, in F. Morandi, M.M. Comenale Pinto, M. E. La Torre, *I contratti turistici*, Milano, 2004, 167 s.; S. Zunarelli, A. Romagnoli, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012, 413 s.; in giurisprudenza v. Cass., 7-12-2000, n. 15536, in *Dir. trasp.*, 2001, 743 con nota di F. Mancini, *Sui limiti risarcitori applicabili al trasporto su strada del bagaglio*, 746 s., nella quale la Suprema Corte, sia pure come *orbiter dictum* di una sentenza riguardante i profili risarcitori della perdita del bagaglio nel trasporto terrestre, prende posizione a favore alla configurabilità della natura accessoria finanche del trasporto di bagaglio consegnato. Dello stesso avviso anche Cass. 11-11-2003, n. 16938, in *Danno e resp.*, 2004, 403 s., secondo cui, nell'ipotesi di bagaglio affidato ai dipendenti del vettore, la disciplina applicabile è quella del trasporto di persone, essendo quest'ultimo «*elemento fondamentale della prestazione*».

<sup>8</sup> Cfr. E. Volli, *Trasporto marittimo e aereo*, in *Novis. dig. it.*, XIX, Torino, Utet, 1973, 601; C. De Marco, *La R.C. nel trasporto di persone e cose*, Milano, 1985, 33; W. D'Alessio, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 239; A. Asquini, *Il contratto di trasporto terrestre di persone*, Padova, 1915, 129 s. Per la giurisprudenza italiana più risalente aderente a questa impostazione App. Genova 19-05-1950, in *Temi gen.*, 1950, 342; Giud. Pace Foggia 27-01-1999, in *Giud. Pace*, 1999, 279 con nota di A. Palmieri, *Esclusa la responsabilità del vettore in caso di furto del bagaglio*; Cass. 17-02-1966, n. 508, in *Riv. giur. circ.*, 1966, II, 1210. Secondo A. Fiorentino, *Il contratto di passaggio marittimo*, Firenze, 1940, 122 s., la distinzione tra le diverse fattispecie di bagaglio sarebbe in realtà triplice: bagaglio custodito dal passeggero nella sua cabina, bagaglio custodito dal vettore ma a disposizione del passeggero che ne può sempre richiedere la consegna o quanto meno l'uso (ipotesi questa difficil-

L'accessorietà del trasporto di bagaglio, in franchigia ed eccedente la franchigia, rispetto al contratto di trasporto di persone, può essere concretamente ravvisato nelle condizioni generali di trasporto, laddove si prescrive che il biglietto eccedenza del bagaglio non sia emesso autonomamente, ma integri il biglietto passeggeri e la ricevuta bagaglio<sup>9</sup>.

Relativamente ai bagagli non consegnati, la convenzione di Montreal non prevede, in capo al vettore, alcun obbligo di rilascio di documentazione (così, del resto, anche nella convenzione di Varsavia del 1929), ma fa seguire un diverso regime di responsabilità rispetto a quello previsto per la perdita o per il danneggiamento del bagaglio registrato. Si deve puntualizzare che, in realtà, già il protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal del 25 settembre 1975 (di modifica alla convenzione di Varsavia del 1929) aveva determinato il distacco della disciplina del bagaglio registrato da quella del trasporto di cose<sup>10</sup>.

La convenzione, quindi, nel disciplinare congiuntamente, all'art. 17 la responsabilità del vettore per danni alla persona del passeggero e quella per i danni al bagaglio, depone a favore della natura accessoria del trasporto di bagagli, sempre più ancorato al trasporto di passeggeri<sup>11</sup>.

3. – A partire dagli anni '80, l'apertura del mercato, ha condotto all'affermazione graduale del modello *low cost*, che affonda le sue radici in un modello statunitense. L'affievolimento del predominio delle compagnie aeree

---

mente configurabile nel contesto di un trasporto aereo), bagaglio che viene collocato nelle stive della nave. Solo in quest'ultima ipotesi, in quanto non vi è la possibilità di riconsegna se non a viaggio ultimato, si avrebbe un contratto di trasporto di cose ma pur sempre collegato al contratto di passaggio.

<sup>9</sup> Cfr. D. Colombo, F. Foti, *Il trasporto di bagaglio: caratteri, documenti e prescrizioni contrattuali*, in *Spunti di studio su: le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, a cura di G. Romanelli e L. Tullio, Cagliari, 1997, 58 s. Si vedano, ad esempio, le già citate Condizioni generali di trasporto predisposte da Alitalia, reperibili sul sito [www.alitalia.it](http://www.alitalia.it), in cui si legge: «Biglietto eccedenza bagaglio. È il documento emesso da Alitalia, o in suo nome e per suo conto da agenti autorizzati, come ricevuta di pagamento per il trasporto di bagaglio in eccedenza rispetto alla franchigia e per il trasporto di animali nella stiva dell'aeromobile. Il biglietto eccedenza bagaglio non viene emesso autonomamente, ma integra il "Biglietto Passeggeri e Ricevuta Bagaglio"». Per un'ampia analisi della disciplina e delle peculiarità del trasporto aereo di bagagli si rimanda, tra gli altri, allo studio di S. Pollastrelli, *La tutela del passeggero*, cit.

<sup>10</sup> Cfr. E. G. Rosafio, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, 309.

<sup>11</sup> E. G. Rosafio, *Il trasporto*, cit., 309.

tradizionali ha coinciso con il mutamento degli assetti normativi del settore aeronautico, realizzati con la definitiva entrata in vigore del terzo pacchetto comunitario sulla liberalizzazione del trasporto aereo infracomunitario<sup>12</sup>.

Nel contratto di trasporto aereo di persone concluso con un vettore *low cost* non può assolutamente ritenersi intaccato il contenuto dell'obbligazione essenziale di trasferimento e protezione, tipica del contratto di trasporto<sup>13</sup>.

Sono invece fortemente compresse, quando non del tutto escluse, tutte quelle obbligazioni, considerabili come «accessorie» al trasporto in sé, che si traducono in voci di costo per il vettore (per quanto ci interessa, sicuramente il trasporto del bagaglio in stiva, ma anche il tradizionale servizio di *catering* a bordo)<sup>14</sup>, le quali sono strategicamente trasformate in fonte di ricavi per le

<sup>12</sup> Si allude al regolamento CEE 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei; al reg. CEE 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie; al reg. CEE 2409/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci., oggi rifiuti nel regolamento CE 1008/2008. Sul processo di liberalizzazione del trasporto aereo si veda M. Brignardello, *La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti*, Torino, 2000, 76 s.; C. Tuo, *Il trasporto aereo nell'unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne*, Torino, 2008, 155 s.; A. Xerri Salomone, *Il trasporto aereo tra diritto uniforme, politiche comunitarie e diritto interno*, ne *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme*, diretto da R. Tranquilli Leali ed E. G. Rosafio, Milano, 2011, 1; A. Masutti, *La liberalizzazione dei trasporti in Europa (il caso del trasporto postale)* Milano, 2002, 121 s.; E. Valdani, D. Jarach, *Compagnie aeree e deregulation*, Milano, 1997, passim; F. Munari, P. Celle, *Tutela del passeggero e concorrenza nella prospettiva comunitaria*, in *Dir. comm. internaz.*, 2006, 1, 25; D. Bocchese, *L'accesso dei vettori low cost al mercato*, in *Dir. trasp.*, 2012, 399 s. Sul reg. Ce 1008/2008: v. D. Bocchese, *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, in *Dir. trasp.*, 2009, 307 s.

<sup>13</sup> In generale, v. M. Piras, *L'assistenza al passeggero secondo i low cost carriers*, in *Profili giuridici del trasporto aereo low cost*, *Atti del V Congresso internazionale di Diritto aeronautico (Cagliari, 20 e 21 aprile 2012)*, a cura di M. Deiana, Cagliari, n. speciale *Dir. trasp.*, 2013, 138 ss.; V. Corona, *Low cost carriers e regolamento CE 261/2004*, in *Profili giuridici del trasporto aereo low cost*, cit., 225 ss.; N. Carnimeo, *La tutela del passeggero nell'era dei vettori low cost*, Bari, 2012, passim. Pertanto il vettore *low cost* resta soggetto a tutte le norme sull'accesso al traffico ai sensi del reg. Cee 2408/92, ora rifiuto negli art. da 1 a 20 del reg. Ce 1008/2008. Il vettore operante servizi di trasporto *low cost* è parimenti assoggettato, *in toto*, all'operatività della Convenzione di Montreal, recepita a livello europeo con il reg. Ce 889/2002 del 13 maggio 2002. Ad esso, infine, la Corte di Giustizia europea ha ritenuto applicabile, nonostante lo strenuo tentativo di opposizione della ELFAA, il reg. Ce 261/2004 dell'11-02-2004 sul negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. (Ceg. 10-01-2006, causa C-344/04, in *Dir. trasp.*, 2006, 851 con nota di V. Corona, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore in caso di ritardo*, 866.)

<sup>14</sup> Sul servizio di *catering* si rimanda a M. M. Comenale Pinto, *Il catering aeronautico*, in *Dai*

compagnie *no frill* attraverso l'offerta a pagamento al passeggero come un *quid pluris* rispetto alla prestazione essenziale connotante il trasporto aereo<sup>15</sup>. Per quanto riguarda specificamente il trasporto del bagaglio da stiva, è stato messo in luce come lo scopo di massimizzazione dei profitti si accompagni all'obiettivo di ridurre al minimo l'eventualità del suo trasporto, considerato che questa fattispecie di bagaglio genera attese in aeroporto e comporta costi di trattamento (*handling* in partenza ed in arrivo) e rischi di gestione (perdite, danneggiamenti, ritardi nella riconsegna e gestione del servizio *lost and found*)<sup>16</sup>.

Ancorché il reg. CE 1008/2008 non tratti esplicitamente la questione dei bagagli, e la Corte stessa, nella sentenza in esame, rilevi come l'articolo 23 §1, del medesimo regolamento non contempli espressamente la determinazione del prezzo del trasporto dei bagagli (punto 33), si deve comunque ritenere che la registrazione di un bagaglio, costituisca un servizio commercializzato che implica un costo per il vettore aereo, e rientri a pieno titolo nell'ambito della libertà in materia di tariffe riconosciuta dal regolamento in questione all'articolo 22 §1.

In riferimento alla disciplina nazionale spagnola posta dall'art. 97 della LNA del 21 luglio 1960, (ovvero l'articolo che si pone al centro della sentenza in esame per l'obbligo imposto, alle compagnie di trasporto aereo, di garantire il diritto alla registrazione di una valigia senza imporre un sovrapprezzo o un supplemento rispetto al prezzo di base del biglietto pattuito), la dottrina maggioritaria spagnola aveva già correttamente negato alla norma in questione efficacia imperativa e vincolante, in tempi precedenti alla confer-

---

*tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione dei trasporti e del turismo, atti del convegno di Modena, 31 marzo e 1° aprile 1995*, diretto da G. Silingardi, A. Antonini e F. Morandi, Milano, 1996, 19 s.; G. Benelli, *I contratti della ristorazione*, in *Manuale del diritto del turismo*, IV ed., Torino 2010, 256 s.; A. Marino, *Il catering aeronautico*, ne *I contratti di trasporto*, I, diretto da F. Morandi, Bologna, 2013, *passim*.

<sup>15</sup> Appare in controtendenza con la politica tradizionale delle compagnie *low cost* la recente scelta di una nota compagnia irlandese di annunciare il lancio di una nuova *business class*, connotata da cambi di biglietto flessibili, franchigia bagaglio da 20 kg, varchi di sicurezza con corsie preferenziali presso aeroporti selezionati, imbarco prioritario e posti *premium* che concedono più spazio per le gambe. Le tariffe saranno più alte di quelle destinate ai posti *economy*.

<sup>16</sup> Cfr. M. Deiana, *Conseguenze sistemiche*, cit., 22; sul punto si veda anche M. Jesús Guerrero Lebrón, *Transporte de equipajes: influencia de las aerolíneas de bajo coste en la política de las aerolíneas tradicionales y en la normativa española*, in *Profili giuridici del trasporto aereo low cost*, cit., 33 s.



ma prevenuta in tal senso dalla sentenza della Corte di Giustizia<sup>17</sup>. Una simile lettura non è invece stata ritenuta proponibile dal giudice europeo rispetto al bagaglio a mano, che non richiede alcun costo aggiuntivo, in particolare per quanto concerne registrazione, tracciabilità e deposito. A riguardo, oltre alle considerazioni di ordine prettamente economico, secondo il giudice del rinvio spagnolo<sup>18</sup>, non assicurare il trasporto del bagaglio a mano, che contiene oggetti personali strumentali al soddisfacimento di esigenze connesse al viaggio, equivarrebbe a ledere, nel suo contenuto minimo, un diritto attinente alla stessa dignità del passeggero.

4. – Negli ultimi anni, il trasporto aereo ha visto affermarsi la prassi dell'indicazione scorporata delle tariffe, ovvero dell'articolazione del prezzo in una serie di voci di costo distinte ed autonome, la cui somma corrisponde alla cifra complessiva che il passeggero dovrà pagare. La disaggregazione del prezzo si è progressivamente trasformata in uno dei connotati più appariscenti del traffico *low cost*<sup>19</sup>.

Sebbene sia stato messo in luce come questa segmentazione delle tariffe, oltre a porre problemi di trasparenza, favorisca comportamenti «collusivi» volti ad alterare il libero gioco della concorrenza<sup>20</sup>, l'intervento regolatore del legislatore comunitario non ha avuto come scopo la preclusione di tale prassi, quanto quello di garantire all'utente l'effettiva consapevolezza del prezzo finale da pagare, sin dall'inizio della procedura di acquisto. Si è cerca-

<sup>17</sup> Si veda, tra le altre, la riflessione di B. Baco Oria, *El transporte accesorio de equipaje*, in *Régimen de transporte en un entorno económico encierto*, Madrid, Barcelona, Buenos Aires, 2011, 305 s., di cui si riporta le conclusioni, perfettamente in linea con il *decisum* della Corte di Giustizia: «*En resumen, creemos que la regulación de la LNA ha de revisarse y actualizarse. El art. 97 LNA ha de entenderse como una norma de interpretación dispositiva que regula la solución más habitual y que, de forma imperativa, vincula a transportista a sus propias cláusulas. Por eso hay que sostener que un pasajero puede aceptar libremente la celebración de un contrato de transporte de equipaje accesorio en los términos indicados en el pliego de condiciones generales de la compañía de transporte. Con frecuencia, éstas implican un transporte del equipaje gratuito dentro de ciertos parámetros. De ser así, el transportista estará obligado a cumplir esos términos en cuanto a su carácter gratuito y a sus límites. No podrá negarse a hacerlo sin cambiar con tiempo suficiente sus propias condiciones. Pero esta posibilidad no puede interpretarse con una prohibición de otras opciones*».

<sup>18</sup> Il parere espresso dal giudice del rinvio si rinviene ai punti 20 e 21 della sentenza in esame.

<sup>19</sup> Cfr. L. Ancis, *La scorporazione del prezzo*, cit., 177.

<sup>20</sup> In questi termini AGCM, *Indagine conoscitiva sulle dinamiche tariffarie del trasporto aereo passeggeri*, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Roma, 2005.

to, per questa via, di porre un freno a tutte quelle prassi che comportano un indebito aumento di spesa per il servizio aereo attraverso l'automatico inserimento di costi scaturenti da prestazioni non inevitabili per il servizio aereo.

Come precisato dalla stessa Corte di Giustizia<sup>21</sup>, l'art. 23 del reg. CE 1008/2008 è stato introdotto per lottare contro una vecchia pratica dei prestatori di servizi aerei consistente nel pubblicare tariffe al netto delle tasse, diritti o supplementi carburanti<sup>22</sup>.

L'accettazione di costi che non costituiscono spese necessarie rispetto all'obbligazione principale presuppone un consenso consapevole ed esplicito, da prestarsi esclusivamente attraverso il meccanismo di selezione *opt-in* previsto dall'art. 23 del reg. CE 1008/2008. A parere dell'indirizzo prevalente della giurisprudenza, precedente all'entrata in vigore del regolamento in questione, invece, il solo meccanismo di deselegazione dell'opzione di acquisto (*opting-out*) non avrebbe integrato gli estremi di una pratica commerciale ingannevole per il consumatore medio<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> Ceg. 15-01-2015, causa C-573/13, al punto 14.

<sup>22</sup> Si veda p. 10 della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, COM(2006) 396 def., recante norme comuni sulla prestazione di servizi aerei nella Comunità, presentata dalla Commissione europea, nonché i punti 8.1 e 8.4 del parere del Comitato economico e sociale europeo, del 31-05-2007, relativo a tale proposta (GU C 175, 85). In materia si ricorda la sentenza dell'Audiencia Provincial de Barcelona del 21-10-2013 (AC 363/2013) con cui è stata dichiarata abusiva la clausola n. 4.2 delle condizioni generali di trasporto *Vueling*, che priva il consumatore della possibilità di risolvere il contratto se il prezzo finale del biglietto aumenta per via di un incremento delle tasse aeroportuali. Il carattere abusivo della clausola non viene determinato dalla possibilità che il vettore riversi sul passeggero l'incremento della tassa o imposta, ma perché nega al consumatore il diritto di risolvere il contratto se il prezzo finale risulta notevolmente superiore rispetto a quello originariamente pattuito; non si considera invece abusiva la limitazione imposta quanto alla modalità di pagamento, risultando opportuno che l'addebito della tassa avvenga con lo stesso modo di pagamento scelto dal passeggero al momento della contrattazione del volo.

<sup>23</sup> Si veda nei medesimi termini, ancorché con riferimento all'attività di una compagnia di navigazione marittima, Cons. St., 4-03-2013, n. 1259, in *Resp. civ. prev.*, 2013, 1959 con la già citata nota di M. J. Zampano, *Pratiche commerciali ingannevoli*, cit., e in *Riv. dir. nav.*, 2014, 979, con nota di P. A. E. Pittalis, *Pratiche commerciali scorrette nell'ambito del trasporto passeggeri e acquisto online*. Nella medesima prospettiva si pone Cons. St., 27-10-2011, n. 5785, in *Foro it. Rep.*, 2011, voce *Consumatori e utenti*, 31. Per una diffusa critica a quest'ultima sentenza si veda N. Zorzi Galgano, *Il contratto di consumo e la libertà del consumatore*, in *Tratt. Galgano*, LXII, Padova, 2012, 258 s. (e nt. 121). In merito S. Pagliantini, *Neoformalismo e trasparenza secondo il canone della Corte di Giustizia: i casi Content services e Ebookers.com alla luce della dir. 2011/83/UE*, in *Obbligaz. contr.*, 2012, 881 rileva che «la pratica di un consenso del consumatore, da acquisirsi in modo documental-

La previsione posta dall'art. 23 si pone indubbiamente in linea con la finalità generale perseguita in materia di pagamenti supplementari dall'art. 22 della dir. 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre del 2011 sui diritti dei consumatori<sup>24</sup>, recante modifica della direttiva 93/13/CEE del consiglio<sup>25</sup> e della dir. 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>26</sup>.

Merita menzione anche la precisazione, espressa dalla Corte di Giustizia<sup>27</sup>, in riferimento all'onere per vettore aereo di garantire che i supplementi di prezzo opzionali siano comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo, all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione; la Corte ha precisato anche il dovere di assicurarsi che il cliente sia messo in condizione di ac-

---

*mente esplicito e distinto per ogni contratto, con divieto per conseguenza di relatio e dello schema opt-out, già si rinviene infatti nel corpo degli artt. 125 bis, terzo comma, t.u.b. (espressamente) e 77, primo comma, c. cons. (implicitamente)». In senso diametralmente opposto si vedano, invece, Cons. St. 24-11-2011, n. 6204, in *Foro it. Rep.*, 2011, voce *Concorrenza (disciplina della)*, 51, e la già citata Cons. di St. 30-06-2011, n. 3897: in entrambe le occasioni, è stata configurata pratica commerciale scorretta la preselezione di una polizza facoltativa relativa a un servizio aereo che l'acquirente doveva escludere mediante *opting out*, mentre avrebbe dovuto poter essere selezionata espressamente dall'utente mediante *opting in*.*

<sup>24</sup> Pubblicata in G.U.U.E del 22-11-2011.

<sup>25</sup> Dir. 93/13/CEE del Consiglio, del 5-04-1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori, in G.U.C.E. n. L 095 del 21-04-1993.

<sup>26</sup> Dir. 1999/44/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio su taluni aspetti della vendita e delle garanzie dei beni di consumo, pubblicata in G.U.C.E. L 171/12 del 7-7-1999. Sui rapporti tra l'art. 23 del reg. CE 1008/2008 e l'art. 22 della dir. 2011/83/UE si veda Ceg. 19-07-2012, causa C-112/11, con nota di G. Rasi, *I supplementi di prezzo opzionali per prestazioni offerte da persona diversa dal vettore aereo*, in *Dir. trasp.*, 2013, 177: l'Autrice osserva correttamente come la direttiva si applichi solo ai consumatori mentre l'art. 23 del citato regolamento trova applicazione in merito alle tariffe offerte al pubblico, potendo questo essere consumatore o meno. Diverso anche il parametro utilizzato rispetto all'illegittimità del supplemento di costo su cui sia mancato l'esplicito consenso del contraente: evitabile o inevitabile per l'applicazione dell'articolo 22 della direttiva del 2011, evitabile rispetto alle voci costitutive del prezzo finale per l'applicazione dell'art. 23 ex reg. CE 1008/2008.

Si ricorda che da ultimo, con il reg. CE 80/09 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14-01-2009, relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione, che ha abrogato il reg. CEE 2299/89 del Consiglio, il legislatore comunitario ha imposto un codice di comportamento armonizzato relativo all'utilizzo di sistemi telematici di prenotazione finalizzato a garantire il rispetto della concorrenza e dei diritti dei consumatori. ( in G.U.C.E. 4-02-2009, 235, 47-55.)

<sup>27</sup> Ceg. 19-07-2012, causa C-112/11, in *Obbligaz. contr.* 2012, 872 con nota di S. Pagliantini, *Neoformalismo e trasparenza*, cit.; ed in *Dir. trasp.*, 2013, 173, con nota di G. Rasi, *I supplementi di prezzo opzionali*, cit.

cettare o rifiutare il servizio in questione sulla base del suo esplicito consenso («*opt-in*»), chiarendo altresì che i supplementi di prezzo opzionali devono essere «*connessi a servizi che, venendo a completare il servizio aereo stesso, non sono né obbligatori né indispensabili per il trasporto dei passeggeri o delle merci, cosicché il cliente può scegliere se accettarli o rifiutarli*» (punto 14).

Nella già citata sentenza che ha definito la causa *Air Berlin c. Bundesverband*, la Corte di giustizia<sup>28</sup> ha, inoltre, puntualizzato come l'obbligo di precisare «sempre» il prezzo finale da pagare, dettato dall'art. 23 §1 seconda frase, debba intendersi per ogni singolo volo di cui sia esposta la tariffa, e non per il solo volo selezionato, ed implica che, nell'ambito di un sistema di prenotazione elettronica, il prezzo finale da pagare venga precisato ad ogni indicazione dei prezzi dei servizi aerei, quindi già al momento della loro prima indicazione. Secondo la Corte, la locuzione «all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione», impiegata all'articolo 23 §1, quarto periodo, implica che i supplementi dei prezzi opzionali debbano essere indicati all'inizio del procedimento di prenotazione propriamente detto, per consentire al cliente di decidere se ricorrere effettivamente alla prestazione supplementare in questione<sup>29</sup>. Tale soluzione risulta conforme all'obiettivo di comparabilità effettiva dei prezzi dei servizi aerei perseguito dall'articolo 22 §1 di tale regolamento, e all'obiettivo generale di trasparenza dei prezzi dei servizi aerei perseguito dall'articolo 23 §1 del regolamento Ce 1008/2008; precisazioni, queste, fatte dalla stessa Corte di Giustizia nella sentenza in esame al punto 33.

5. – In conclusione, la pronuncia della Corte di Giustizia pare inserirsi armonicamente nel quadro giurisprudenziale e nel contesto normativo recentemente creatosi.

In ambito nazionale, l'obiettivo di una maggiore trasparenza delle tariffe era stato introdotto dall'art. 3 della l. 2-04-2007 n. 40 che ha espressamente vietato «le offerte e i messaggi pubblicitari di voli aerei recanti l'indicazione del prezzo al netto di spese, tasse e altri oneri aggiuntivi, ovvero riferiti a una singola tratta di andata e ritorno, a un numero limitato di titoli di viaggio o a periodi di tempo delimitati o a modalità di prenotazione, se non chiaramente indicati nell'offerta», al fine di favorire la concorrenza e la trasparenza

<sup>28</sup> Ceg. 15-01-2015, causa C-573/13.

<sup>29</sup> In tal senso, v. Ceg. 19-07-2012, causa C-112/11, cit., punto 15.

delle tariffe aeree, di garantire ai consumatori un adeguato livello di conoscenza sugli effettivi costi del servizio, e di facilitare il confronto tra le offerte presenti sul mercato.

I messaggi che non rispettano queste indicazioni, in quanto considerati pubblicità ingannevole, sono sanzionabili dall'AGCM ai sensi dell'art. 27 del d.lgs. 6-09-2005, n. 206, così come modificato dal d.lgs. 2-08-2007 n. 146, art.1.

Si noti che una soluzione radicalmente diversa rispetto a quella affermata in ambito comunitario, è stata invece adottata nel settore marittimo, dove, in virtù della disposizione di cui all'art. 22 *bis* del codice del consumo, opera un vero e proprio divieto di scorporo delle voci di costo, peraltro in linea con i principi generali già desumibili dal Codice <sup>30</sup>.

Sicuramente la soluzione adottata in campo marittimo fornisce una tutela maggiore nei confronti dell'utente, eliminando in radice, con il divieto della pratica di scorporazione del prezzo, la possibilità di ingenerare confusione rispetto all'ammontare dell'importo finale. Confrontando le due normative, mi sembra, però, che la scelta operata dagli artt. 22 e 23 del reg. CE 1008/2008, se concretamente rispettata dalle compagnie operanti sul mercato, si dimostri più aderente ad un tentativo di bilanciamento tra l'esigenza di tutela del viaggiatore e l'attuale linea politica europea, tendente a preservare l'apertura e la concorrenzialità dei servizi del mercato aereo, evitando così di censurare una pratica, certamente insidiosa, ma di per sé legittima se mantenuta entro determinati parametri specificamente disciplinati a livello comunitario.

---

<sup>30</sup> Si veda in merito M. J. Zampano, *Pratiche commerciali ingannevoli: La valorizzazione dell'autonomia decisionale del consumatore*, in *Resp. civ. prev.*, 2013, 1959 s.