

## NOTA INFORMATIVA

– Sommario –

- 1) *XIV Corso di formazione giuridico-amministrativa del Centro Studi Demetra “Sostenibilità infrastrutturale ed ambientale del comparto aerospaziale”*
- 2) *Il Decreto “salvAlitalia”*
- 3) *Gli emendamenti alla Legge di Bilancio 2020 di interesse per il settore aeroportuale*
- 4) *Ancora sulla Policy bagaglio Ryanair alla luce della sentenza spagnola di avviso contrario Juzgado de lo Mercantil n. 13 di Madrid - Sentenza n. 373/2019 in materia di policy bagagli Ryanair*

\* \* \* \* \*

**1) Dal 2 al 4 dicembre 2019 si è tenuto a Roma presso la sede dell'Enac il XIV corso di formazione giuridico-amministrativa dal titolo “Sostenibilità infrastrutturale e ambientale del comparto aerospaziale” organizzato dal Centro Studi con la collaborazione di ENAC e SAVE S.p.A., Società di gestione dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, presso la sala Tamburro dell'ENAC (Roma, Via Gaeta 3).**

Il corso, in linea di continuità con i periodici eventi formativi organizzati da Demetra, ha rappresentato un importante momento di confronto tra gli autorevoli rappresentanti del mondo accademico, delle Istituzioni e delle imprese che si sono riuniti al fine di trattare le principali novità normative e giurisprudenziali del settore aerospaziale, con focus su tematiche di particolare interesse ed attualità.

L'evento ha preso le mosse dalla discussione sulla capacità aeroportuale, da correlarsi all'incessante crescita del traffico aereo e che rappresenta, oggi, la sfida dei prossimi anni

nell'ambito del settore aeroportuale, perseguibile, come ricordato nel corso dell'evento dall'avv. Pierluigi Di Palma, Presidente del Centro Studi, con interventi, nell'immediato, in grado di ampliare la recettività delle infrastrutture aeroportuali utilizzando, al meglio, le novità di carattere tecnologico, il tutto nell'ottica della superiore esigenza della tutela dei diritti del passeggero, elemento centrale del trasporto aereo liberalizzato.

Tale questione ha introdotto gli argomenti oggetto delle successive sessioni inerenti all'impatto delle nuove tecnologie che si sono sviluppate nel settore aerospaziale e che, oggi, investono, in pieno, il comparto aeroportuale.

Non meno importante, la problematica della compatibilità ambientale con l'impegno, anche di carattere politico, teso a promuovere azioni, sia a livello nazionale, sia internazionale, finalizzate a ridurre le emissioni nocive prodotte dalle attività di trasporto aereo che, oggi, affronta il tema della elettrificazione dei mezzi handling.

Questi, in estrema sintesi, gli argomenti che durante la tre giorni del trasporto aereo, sono stati al centro del dibattito organizzato da Demetra che ha visto la partecipazione di 50 autorevoli relatori e l'adesione di oltre 200 iscritti tra operatori e professionisti, con riconoscimento di n. 12 crediti formativi da parte del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Roma.

La prima sessione *“Riforma del trasporto aereo tra elettrificazione e delega al governo (Atto Camera n. 2116 e Atto Senato n. 727)”*, presieduta dall'avv. Pierluigi Di Palma (Presidente del Centro Studi Demetra), si è aperta con i saluti della Prof.ssa avv. Maria Alessandra Sandulli (Presidente Comitato Scientifico Demetra, Università Roma Tre) e della dott.ssa Adele Scarani Pesapane (Presidente Fondazione 8 ottobre 2001) ed è stata l'occasione per affrontare, nell'ambito del processo di riforma del trasporto aereo, gli argomenti oggetto dei due disegni di legge attualmente all'esame delle Camere: il riassetto istituzionale del settore aeroportuale; le principali criticità dell'attuale modello di governance; il riparto di competenze tra ENAC e ART; la ridefinizione delle concessioni aeroportuali; riclassificazione e specializzazione degli aeroporti presenti sul territorio nazionale; la razionalizzazione del sistema di separazione degli spazi aerei; l'elettrificazione dei mezzi e delle attrezzature aeroportuali; le criticità e prospettive del mercato dell'handling; la tutela del lavoro aeroportuale; l'intermodalità dei sistemi di trasporto.

La seconda sessione, *“La capacità infrastrutturale tra modelli tariffari e crescita sostenibile”*, presieduta dal dott. **Luigi de Montis** (Presidente Feder catering) è stata

dedicata all'approfondimento, tra le altre, delle seguenti tematiche: la congestione aeroporti; problemi e soluzioni; i contratti di programma tra ENAC e gestore aeroportuale; i nuovi modelli tariffari predisposti dall'ART; gli investimenti per lo sviluppo del settore aeroportuale; la limitazione dei servizi di assistenza a terra; la costituzione reti aeroportuali; il ruolo del CIPE sui contratti di programma; la correlazione tra investimenti e tariffe per la crescita del settore.

Nella terza sessione dedicata a *“L'innovazione tecnologica e tutela ambientale del comparto aerospaziale”*, presieduta dal Prof. **Roberto Miccù**, sono state analizzate le principali novità in materia di innovazione tecnologica nel comparto aerospaziale da correlarsi, come detto, alle tematiche di tutela ambientale. L'attenzione è stata rivolta in particolare ai temi riguardanti: l'innovazione tecnologica e sicurezza; i nuovi orizzonti del controllo del traffico aereo; il ruolo dell'industria nazionale per lo sviluppo del comparto aerospaziale; il traffico aereo e inquinamento acustico; la geopolitica spaziale; la tutela ambientale tra tecnologia e regolamentazione; il sistema di gestione dei rischi nelle zone limitrofe agli aeroporti; la *cyber security*.

Come ogni anno, la quarta e ultima sessione del corso, presieduta dal Prof. Francesco Gaspari (Demetra, Università Guglielmo Marconi di Roma), è stata dedicata alla trattazione di *“Casi e Questioni di diritto aeronautico”*, con largo spazio ai giovani professionisti ed ai collaboratori del Centro, per illustrare e commentare le principali pronunce giurisprudenziali che, nel corso dell'anno, hanno caratterizzato il settore aeroportuale.

Di seguito il link alla XIV edizione del Corso annuale ove è possibile scaricare i materiali:

<https://www.demetracentrostudi.it/2019-sostenibilita-infrastrutturale-e-ambientale-del-comparto-aerospaziale/>

- 2) **È stato emanato dal Presidente della Repubblica, su deliberazione del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre u.s., e subito pubblicato in Gazzetta Ufficiale (G. U. n. 282 del 2 dicembre 2019), il decreto legge n. 137/2019 recante *“Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria”*.**

Il Decreto Legge Alitalia è stato approvato al fine di consentire *«l'espletamento, entro il 31 maggio 2020, delle procedure per il trasferimento dei complessi aziendali facenti capo*

*al gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria».*

Il testo conferma per il 2019 il finanziamento a titolo oneroso di 400 milioni di euro già previsto dal d.l. 124/2019 (decreto fiscale).

Come si apprende da fonti governative, *«il prestito è destinato a finanziare le indifferibili esigenze gestionali di Alitalia e l'esecuzione, da parte dell'organo commissariale, del piano delle iniziative e degli interventi funzionali all'efficientamento della struttura nonché alla tempestiva definizione del trasferimento dei complessi aziendali, affinché sia assicurata la discontinuità, anche economica, della gestione da parte del soggetto cessionario».*

Sicché, è attualmente in corso di esame alla Camera il Disegno di legge: *"Conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria"* (A. C. 2284), presentato il 2 dicembre 2019 ed assegnato in pari data alla IX Commissione Trasporti in sede Referente, ove è in attesa dei pareri delle seguenti Commissioni: I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, X Attività produttive (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento) e XIV Politiche UE

Di seguito, il ddl di conversione in fase di esame in Commissione (Atto Camera: 2284):

[AC 2284.pdf](#)

**3) Un serie di emendamenti al Disegno di legge (A.S. n. 1586) recante *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 hanno interessato il settore aeroportuale.***

Il testo del provvedimento è stato approvato con modifiche dal senato il 16 dicembre u.s. ed il giorno successivo è stato trasmesso all'altro ramo del Parlamento ove, ora, è in corso di esame. In particolare, il Disegno di legge (A.C. 2305) è stato assegnato alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Bilancio, tesoro e programmazione) in sede referente il 17 dicembre ed è in attesa dei pareri delle competenti Commissioni.

Per quanto di interesse del trasporto aereo sono da evidenziare le seguenti disposizioni. L'Articolo 1, commi 124-126, è dedicato alle cd. tariffe sociali e, nell'introdurre le agevolazioni destinate a garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia, che consenta di ridurre i disagi derivanti dalla condizione di insularità e assicurare la continuità del diritto alla mobilità, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2,

lettera a), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, riconosce in favore di determinate categorie di soggetti, un contributo per ogni biglietto aereo acquistato da e per Palermo e Catania, secondo le modalità attuative di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con particolare riferimento:

- a) alla quantificazione dello sconto;*
- b) alle modalità e ai termini del rimborso dell'importo differenziale tra il prezzo dei biglietti aerei e la tariffa sociale, autorizzando a tal fine la spesa di 25 milioni di euro per l'anno 2020.*

Tali agevolazioni sono riservate ai cittadini residenti nel territorio della Regione siciliana che siano al contempo:

- a) studenti universitari fuori sede;*
- b) disabili gravi ai sensi dell'articolo 3, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 104;*
- c) lavoratori dipendenti con sede lavorativa al di fuori della Regione siciliana e con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro;*
- d) migranti per ragioni sanitarie con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro.*

L'Articolo 1, comma 689, riguarda il finanziamento di Assoclereance e, in particolare, si prevede che *al fine di potenziare la capacità degli aeroporti nazionali evitando il congestionamento degli stessi, con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è stabilita la nuova disciplina concernente le modalità e i criteri di regolazione del sistema di finanziamento per lo svolgimento della funzione di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti designati come coordinati o ad orari facilitati, in conformità alle previsioni di cui al regolamento CEE n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993. Tale disciplina, al fine di assicurare lo svolgimento delle attività di coordinamento in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente, stabilisce altresì la ripartizione dei relativi costi per il 50 per cento a carico dei gestori degli aeroporti interessati e per il restante 50 per cento a carico degli operatori di aeromobili che richiedono di utilizzare tali aeroporti, senza oneri a carico dello Stato.*

L'Articolo 1 comma 716 al fine di realizzare interventi volti al miglioramento della rete infrastrutturale e dei trasporti, per i periodi di imposta 2019, 2020 e 2021 prevede *l'incremento del 3,5% dell'aliquota IRES (da 24% a 27,5%) sul reddito derivante da attività svolte sulla base di:*

- a) concessioni autostradali;
- b) concessioni di gestione aeroportuale;
- c) autorizzazioni e concessioni portuali rilasciate ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;
- d) concessioni ferroviarie.

Di seguito il testo del ddl A.S. 1586:

[AS 1586.pdf](#)

- 4) ***La sentenza di condanna n. 373 del 24.10.2019 pronunciata dal Tribunale Commerciale numero 13 di Madrid (Juzgado mercantil 13 de Madrid) nei confronti di Ryanair ha riaperto la partita relativa alla legittimità della policy bagagli della compagnia low cost su cui, di recente, si è espresso il TAR Lazio annullando le sanzioni irrogate dall'Antitrust.***

La vicenda giudiziaria prende le mosse dal ricorso avanzato da una passeggera del volo Madrid-Bruxelles, cui era stato impedito di imbarcare il bagaglio a mano da 10 kg senza aver preventivamente acquistato la tariffa *priority* -unica a consentire il trasporto in cabina di due pezzi, uno di piccole dimensioni e uno di peso max 10kg-, che chiedeva condannarsi Ryanair alla restituzione del supplemento di 20 euro pagato prima di salire a bordo per poter portare il bagaglio in cabina, oltre al riconoscimento dei danni morali.

Il giudice di Madrid, investito della questione, ha qualificato come "abusiva" la pratica della compagnia aerea poiché viola i diritti dei passeggeri, generando un «grave disequilibrio de prestaciones entre las partes contratantes en perjuicio del consumidor», in violazione dell'articolo 97 della legge nazionale sui trasporti che obbliga le compagnie aeree al trasporto gratuito -da intendersi incluso nel prezzo del biglietto- del bagaglio a mano dei passeggeri nei limiti di peso, indipendentemente dal numero di colli e dal volume stabilito dai Regolamenti.

Di conseguenza, il Tribunale, da un lato, ha ordinato alla compagnia di provvedere alla restituzione della somma illegittimamente pretesa in prossimità dell'imbarco, negando il risarcimento del danno morale, dall'altro, facendo leva sull'abusività della nuova *policy* bagagli, ha ritenuto che tale previsione debba essere rimossa dal contratto, perché "limita i diritti riconosciuti per legge ai passeggeri". Il giudice spagnolo, nel richiamare la sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 18 settembre 2014 (C-487/12 Vueling

Airlines/Instituto Galego de Consumo), ove si afferma che ciascun passeggero ha il diritto di portare gratuitamente con sé in cabina un bagaglio con il materiale che ritiene indispensabile da collocarsi negli appositi spazi collocati al di sopra dei sedili a ciò abilitati, ha concluso affermando che, contrariamente a quanto dedotto in giudizio dalla compagnia convenuta, tale rinnovata politica commerciale in materia di tariffe applicabile ai bagagli a mano non può trovare copertura nella giurisprudenza della CGUE né, tantomeno, nell'art. 22, co. I, Reg. CE 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità che ha stabilito la totale liberalizzazione dei prezzi nel settore dei trasporti consentendo alle compagnie aeree di fissare liberamente le tariffe.

In altre parole, la diversità di trattamento riservata al bagaglio da stiva ed al bagaglio a mano si fonda su considerazioni logiche, del tutto ragionevoli.

Il bagaglio da stiva registrato è soggetto ad un ragionevole supplemento di prezzo in base al principio della libera determinazione dei prezzi, in quanto individua un servizio non indispensabile nel trasporto dei passeggeri che, come tale, comporta una serie di costi aggiuntivi per il vettore (carburante, personale di terra addetti al check in, imprese di handling), anche in termini di responsabilità da custodia che, in tal caso, si estende dalla consegna sino alla destinazione finale. Al contrario, il bagaglio a mano contenente gli effetti personali del passeggero deve considerarsi quale elemento essenziale della prestazione di trasporto aereo per cui il vettore si impegna a trasportarlo senza esigere alcun supplemento rispetto al prezzo del biglietto e risulta responsabile degli eventuali danni solo se deriva da sua colpa o dei suoi dipendenti.

A fronte della decisione, non impugnabile, Ryanair, si è limitata a diffondere un comunicato, ove afferma, a chiare lettere, che la sentenza è frutto di una errata interpretazione della sentenza citata e che, di conseguenza, la pronuncia non determinerà in alcun modo una revisione delle regole sui bagagli *«poiché si tratta di un caso isolato che ha interpretato erroneamente la nostra libertà commerciale nel determinare le dimensioni del bagaglio a mano»*.

Il caso spagnolo richiama alla mente, inevitabilmente, la querelle giudiziaria, tutta italiana, che ha visto, di recente, contrapporre l'Antitrust a Ryanair e Wizzair e, che, in un primo momento aveva dato ragione ai consumatori con l'applicazione di una cospicua sanzione pecuniaria nei confronti dei vettori *low cost*, ma che, allo stato, si è conclusa con un verdetto favorevole ai vettori *low cost*.

Invero, AGCM avviava nei confronti di Ryanair (ma analogo iter è stato avviato verso

Wizzair) un procedimento istruttorio al fine di verificare l'esistenza di pratiche commerciali scorrette in relazione alla nuova policy bagagli a mano adottata nell'autunno del 2018, nonché un sub-procedimento cautelare ai fini della valutazione della possibile sospensione della suddetta pratica.

All'esito di quest'ultimo, svoltosi con la partecipazione procedimentale dell'impresa, l'AGCM adottava il provvedimento n. 27398 (n. 27399 di analogo tenore per Wizzair), con il quale disponeva di sospendere provvisoriamente ogni attività diretta a richiedere un supplemento di prezzo - rispetto alla tariffa "standard" - per il trasporto del "bagaglio a mano grande" (trolley), mettendo gratuitamente a disposizione dei consumatori, a bordo o in stiva, uno spazio equivalente a quello predisposto per il trasporto dei bagagli a mano nell'aeromobile, in quanto poteva ritenersi che la compagnia aerea forniva ai consumatori una falsa rappresentazione del reale costo del biglietto aereo, attraverso lo scorporo "ex ante" dalla tariffa "standard" di un onere, non eventuale e prevedibile, dal prezzo finale del servizio di trasporto aereo offerto, così celando un aumento non trasparente di questo, con l'effetto di falsare il comportamento del consumatore medio che non era in grado di poter comprendere l'effettivo prezzo applicato, né di comparare le tariffe proposte dagli altri vettori; ciò perché la percentuale dei passeggeri che viaggia solo con un bagaglio a mano "piccolo" – ovvero non portando a bordo o non imbarcando in stiva un bagaglio a mano "grande" – secondo i dati forniti dalla stessa Ryanair, è da considerarsi estremamente ridotta.

Per l'AGCM, erano conclusioni da condividere quelle per cui *"...la possibilità di portare un solo bagaglio a mano di piccole dimensioni, idoneo ad occupare uno spazio ridotto – soltanto quello sottostante i sedili – non appare ragionevole ai fini di trasportare tutti gli effetti personali del consumatore, né ai fini del rispetto delle prescrizioni applicabili in materia di sicurezza, in considerazione dello spazio disponibile per il trasporto dei bagagli a mano nell'aeromobile..."* e quella per cui se *"...il regolamento n. 1008/2008 sancisce il principio della libertà tariffaria dei vettori, tale libertà trova un limite nella correttezza delle scelte commerciali del vettore, ovvero da un lato nella trasparenza tariffaria e specificamente nella necessità di consentire al consumatore di conoscere, fin dal primo contatto, l'esborso effettivo finale, quindi evitando supplementi prevedibili e non evitabili, dall'altro nel rispetto minimo dei diritti dei passeggeri, nella specie, del diritto di trasportare i propri effetti personali a bordo..."*.

Per l'Autorità le condotte sopra descritte erano ritenute caratterizzate da un'evidente

attualità (la “policy” entrava in vigore il primo novembre 2018) e da un elevato grado di offensività, in quanto costringevano la totalità dei consumatori che ne volessero usufruire a corrispondere subito un supplemento rispetto alla tariffa “*standard*” del vettore, con un pregiudizio irreparabile al corretto funzionamento del mercato concorrenziale, a causa del suo potenziale consolidamento.

Avverso il predetto provvedimento, Ryanair (ed analogo iter intraprendeva altresì Wizzair), proponeva ricorso al TAR, chiedendone l’annullamento, previe misure cautelari. Nello specifico, la compagnia lamentava che ai sensi degli artt. 22 e 23 del Regolamento 1008/2008/CE, restando la piena libertà tariffaria per gli altri servizi, i vettori aerei hanno l’obbligo di includere nel “prezzo base” del volo solo i costi di tutti i servizi che sono da ritenersi indispensabili ai fini del trasporto aereo (quali, ad esempio, le tasse aeroportuali e i costi di gestione dell’aeromobile nell’aeroporto di partenza e in quello di destinazione). Invero, la Corte di Giustizia dell’Unione Europea, nel noto “caso Vueling” (C-487/12), aveva avuto modo di chiarire che, ai sensi dell’art. 23 del citato Regolamento, non tutti i bagagli sono da considerarsi elementi indispensabili, essendo tali solo quelli contenenti gli effetti personali che il passeggero conserva con sé e ciò a condizione che tali bagagli a mano posseggano requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni, e soddisfino le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza, per cui l’imposizione di un supplemento per il trasporto di tutti gli altri bagagli era legittima e ciò anche in considerazione del fatto che i vettori assumono costi e responsabilità per la relativa gestione e custodia.

Secondo la difesa del vettore, la nuova “policy” dell’azienda consentiva appunto il trasporto in cabina senza costi aggiuntivi di un bagaglio a mano da 40x25x25cm e senza limiti di peso, che l’Autorità non reputava idoneo a soddisfare quelle esigenze indispensabili del viaggiatore statuite dal Regolamento CE n. 1008/2008, ritenendo invece che i consumatori possano vantare un vero e proprio generico “diritto al trolley”, senza considerare che gli aeromobili di cui si serve Ryanair (Boeing 737/800) consentono di mantenere in cabina solo 90 trolley su un totale di 189 passeggeri.

Inoltre, secondo il vettore low cost, la nuova “policy” si poneva in realtà in un’ottica “pro-concorrenziale” e di favore per il consumatore, permettendo a coloro che intendano viaggiare unicamente con il bagaglio a mano delle misure indicate (che ammontano al 30% dei passeggeri Ryanair) di non sostenere i costi del trasporto dei “trolley” degli altri passeggeri, fermo restando che le misure da ultimo individuate erano maggiori di quelle del bagaglio a mano prima consentito e che altre compagnie operanti pure in Italia

ponevano anch'esse limiti dimensionali e di peso.

Secondo la difesa di Ryanair, l'ipotizzato inganno al consumatore non sussisteva, in quanto la compagnia aveva adottato fin da subito una comunicazione commerciale del tutto trasparente e chiara con riguardo all'introduzione della nuova "policy", agevolmente riscontrabile dalla struttura del "sito internet", ove erano indicati al consumatore, in maniera esaustiva, tutti i dettagli delle nuove condizioni, inclusi i limiti dimensionali del bagaglio a mano compreso nel prezzo del biglietto aereo e il costo da sostenere ove si intendesse acquistare il diritto a trasportare ulteriori bagagli, consentendo così il raffronto con i prezzi offerti dagli altri vettori aerei per servizi di trasporto simili che garantisse ai passeggeri di assumere una scelta consapevole alla luce di un complessivo raffronto tra costi e benefici.

Infine, Ryanair deduceva che la censura dell'AGCM atteneva all'indicazione del "prezzo finale da pagare", come articolato nelle sue singole componenti, invadeva, di fatto, la competenza delle autorità di settore preposte alla cura degli interessi tutelati dall'art. 23 del Regolamento UE 1008/2008, giungendo il provvedimento impugnato, addirittura, a prescrivere particolari modalità di allocazione degli spazi e dei bagagli all'interno degli aeromobili di Ryanair, con statuizioni evidentemente esondanti rispetto alle competenze attribuite "ex lege" all'AGCM.

In sede cautelare, il TAR del Lazio aveva accolto le istanze di sospensione dei provvedimenti di AGCM (ordinanze cautelari, I sez., n. 7046/2018 del 22.11.2018, n. 1908/2019 del 28.3.2019 per Ryanair; ordinanze cautelari, I sez., n. 7428/2018 del 5.12.2018 e n. 1888/2019 del 27.3.2019; cfr. Emanuela Lanzi, *L'ordinanza del Consiglio di Stato n. 7299/2018 di rinvio pregiudiziale alla Corte UE in materia di sanzioni Antitrust per oneri web check-in* in nota a sentenza Rivista Diritto e politica dei trasporti, Fascicolo I/2019).

Nelle more del giudizio, si concludeva il procedimento "principale" avviato da AGCM con la delibera adottata nella seduta del 20 febbraio 2019, per cui la pratica commerciale in questione costituiva una pratica scorretta ai sensi degli artt. 20, 21, comma 1, lett. b) e d), e 22 del Codice del Consumo e ne vietava l'ulteriore diffusione, irrogando anche la sanzione pecuniaria di tre milioni di euro al vettore.

Orbene, il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio si è espresso a favore delle compagnie ricorrenti e di conseguenza ha annullato i provvedimenti impugnati e le relative sanzioni ((TAR Lazio, sez. I, sentenza n. 12455/2019 e n. 12456/19, entrambe depositate il

29 ottobre).

In definitiva, l'esito della vicenda italiana ha accordato prevalenza alla libertà tariffaria del vettore nella definizione della politica relativa ai bagagli con conseguente legittimità del supplemento di prezzo applicato al bagaglio a mano, negando ai passeggeri il cd. diritto al trolley gratuito, ritenuto dall'AGCM elemento essenziale del contratto di trasporto alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione.

Le conclusioni cui perviene il TAR sono diametralmente opposte a quelle cui giunge il Tribunale spagnolo, utilizzando i medesimi argomenti, e tale distinzione si fonda essenzialmente sull'esistenza all'interno dell'ordinamento spagnolo di una norma che tutela il passeggero prevedendo la sostanziale gratuità nell'imbarco del bagaglio *nei limiti di peso, indipendentemente dal numero di colli e dal volume stabilito dai Regolamenti*, a differenza di ciò che avviene nell'ordinamento italiano ove la lacuna normativa pare consentire, almeno allo stato del giudizio in corso, di pervenire ad un esito totalmente difforme.

Di seguito il testo integrale dei provvedimenti:

[TAR LAzio, I, sentenza n. 12455.pdf](#)

[TAR LAzio, I, sentenza n. 12456.pdf](#)

[Jdo Mercantil 13 Madrid 24 octubre 2019.pdf](#)

*Centro Studi Demetra*