

## NOTA INFORMATIVA

– Sommario –

- 1) *L'ordinanza del Consiglio di Stato n. 7299/2018 di rinvio alla Corte UE in materia di sanzioni antitrust per oneri web check-in*
- 2) *La sentenza del TAR Napoli n. 96/2019 in materia di concessioni aeroportuali*
- 3) *La sentenza del Giudice di Pace di Frosinone n. 1359/2018 in materia di tutela dei diritti dei passeggeri*
- 4) *L'Atto Senato n. 727 recante Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo*

\* \* \* \* \*

**1) Il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 7299/2018 ha rimesso al Giudice europeo le questioni, in materia di trasporto aereo, relative “alle voci concernenti gli oneri di web check-in e di “tariffa amministrativa” per acquisto con carta di credito, gravanti sul prezzo dei biglietti stessi, nonché quelli derivanti dall'applicazione dell'IVA alle tariffe ed ai supplementi facoltativi per i voli nazionali”.**

Il contenzioso tra Ryanair e l'Autorità garante per la concorrenza prende le mosse nel 2011 a seguito della comminazione di una sanzione pecuniaria per pratiche commerciali scorrette nei confronti della compagnia *low cost*.

La tesi difensiva prospettata in giudizio dall'Authority muove dalla contestazione per cui gli acquirenti dei biglietti via internet, nella fase iniziale di prenotazione dei voli, non hanno adeguata contezza degli oneri di *web check-in* e di “*tariffa amministrativa*” per l'acquisto con carta di credito, nonché dell'applicazione dell'Iva alle tariffe ed ai supplementi facoltativi per i voli nazionali.

Nel primo grado di giudizio, la vicenda si è conclusa con la vittoria dell'Antitrust, atteso che il TAR Lazio, nel 2012, ne confermava le sanzioni.

La decisione è stata poi appellata da Ryanair ed, i giudici di Palazzo Spada, pur condividendo l'interpretazione dell'Antitrust circa la scorrettezza delle voci di prezzo sopramenzionate imposte dalla compagnia, hanno disposto la trasmissione degli atti alla Corte di giustizia UE al fine di chiarire:

- a) se il disposto di cui all'art. 23, par.1, seconda frase, reg. UE n. 1008/2008, recante norme comuni per la prestazione dei servizi aerei nella comunità, debba essere interpretato nel senso che le summenzionate voci di prezzo rientrino nella categoria dei supplementi di prezzo *“inevitabili, prevedibili ovvero opzionali”*;
- b) se il disposto dell'art. 23, par. 1, quarta frase, dello stesso regolamento UE debba essere interpretato nel senso che con il termine opzionale si intende *“ciò che possa essere evitato dalla maggioranza dei consumatori”*. Ciò, in quanto, all'interno di un sistema di prenotazione online, il prezzo finale che il consumatore deve pagare deve essere indicato *“già alla prima esposizione dei prezzi relativi a servizi aerei”*.

In ogni caso, ricorda il Consiglio di Stato che l'art. 23, par. 1, reg. UE n. 1008/2008 è inteso a *“garantire, segnatamente, l'informazione e la trasparenza dei prezzi dei servizi aerei in partenza da un aeroporto situato sul territorio di uno Stato membro e contribuisce, pertanto, a garantire la tutela del cliente che fa ricorso a tali servizi”*.

Peraltro, la Sesta Sezione ove è incardinato il ricorso ritiene che su tali questioni, allo stato, l'interpretazione e conseguente applicazione della disciplina in questione fatta propria dall'Autorità – e condivisa *in parte qua* dal Giudice di prime cure - parrebbe coerente alla lettera ed allo spirito della norma comunitaria.

A sostegno di tale opzione ermeneutica, a titolo esemplificativo, in merito all'illegittimità del sovrapprezzo per l'uso della carte di credito la giurisprudenza nazionale ha già avuto modo di richiamare la disciplina di cui alla Direttiva 2007/64/CE (servizi di pagamento nel mercato interno), recepita dal d.lgs. n. 11 del 2010, che ha introdotto il c.d. *divieto di payment card surcharge* in base al quale il beneficiario non può applicare spese all'utente per l'utilizzo di un determinato strumento di pagamento (artt. 21, comma 4 *bis* -pratiche scorrette- e 62 del c.d. Codice del consumo).

Al riguardo il CdS ha fatto espresso richiamo alla giurisprudenza europea (cfr. sentenza 6 luglio 2017, causa 290/16) che, in relazione al tenore dell'art. 23, par. 1, terzo periodo, del regolamento n. 1008/2008, ha evidenziato che l'obbligo di precisare quanto meno la tariffa passeggeri nonché le tasse, i diritti aeroportuali e gli altri diritti, tasse o supplementi qualora tali elementi siano aggiunti alla tariffa passeggeri, si aggiunge all'obbligo, risultante dall'articolo 23, paragrafo 1, secondo periodo, di detto regolamento, di indicare il prezzo finale (v. anche la sentenza 15 gennaio 2015, Air Berlin, C-573/13, punto 44).

Pertanto, un vettore aereo che si limitasse a menzionare il prezzo finale non soddisferebbe le prescrizioni dell'art. 23, par. 1, terzo periodo, di detto regolamento, dato che esse impongono di indicare gli importi dei diversi elementi costitutivi di tale prezzo finale da pagare, i quali devono sempre essere resi noti al cliente.

In tale ottica, infatti, l'art. 23, par. 1, del regolamento n. 1008/2008 mira a garantire la tutela del cliente che fa ricorso ai servizi aerei, prevedendo obblighi di informazione e di trasparenza per quanto riguarda, in particolare, le condizioni applicabili alle tariffe dei passeggeri, il prezzo finale da pagare, le tariffe aeree passeggeri e gli elementi di prezzo inevitabili e prevedibili che si aggiungono ad esso, nonché i supplementi opzionali di prezzo relativi a servizi che completano lo stesso servizio aereo (v. sentenza del 18 settembre 2014, Vueling Airlines, C-487/12, EU.C.2014.2232, punto 32).

In altri termini, l'obiettivo di informazione e di trasparenza dei prezzi non sarebbe conseguito ove l'art. 23, par. 1, terzo periodo, del regolamento n. 1008/2008 dovesse essere interpretato nel senso che esso offre ai vettori aerei la scelta tra includere le tasse, i diritti aeroportuali, gli altri diritti, tasse o supplementi nella tariffa aerea passeggeri oppure di indicare separatamente tali voci.

In definitiva, il principio che ne deriva, condiviso dal Collegio è quello per cui, al momento di acquisto di un biglietto, il consumatore deve essere consapevole di tutti gli oneri richiesti e deve pagare un prezzo definitivo e non provvisorio.

Pertanto, a fronte di tali indicazioni di principio, l'orientamento giurisprudenziale nazionale e comunitario tende ad interpretare la norma in esame nel senso che, nel pubblicare le loro tariffe passeggeri, i vettori aerei devono precisare separatamente gli importi dovuti dai clienti per le tasse, i diritti aeroportuali nonché gli altri diritti, tasse e supplementi di cui all'art. 23, par. 1, terzo periodo, lett. da b) a d), di detto regolamento, e non possono, pertanto, includere, nemmeno parzialmente, tali elementi nella tariffa

passaggeri, di cui all'art. 23, par. 1, terzo periodo, lettera a), del regolamento stesso.

In tale contesto, assume rilievo determinante qualificare, ai sensi della norma europea in questione, i costi in contestazione. In proposito, per un verso il *web check-in* e l'I.V.A. sono stati qualificati, dall'Antitrust e dalla sentenza appellata, come costi non facoltativi, che solo a seguito del giudizio del TAR sono stati adeguatamente evidenziati nella fase iniziale della procedura di acquisto; per un altro verso la "*tariffa amministrativa*" costituisce un supplemento che viene automaticamente aggiunto al prezzo totale nella misura in cui il passeggero, al termine della procedura, scelga una modalità di pagamento diversa dalla specifica carta di credito prepagate prescelta dalla stessa compagnia aerea.

La questione esaminata, peraltro, richiama all'attenzione, altresì, la recente *querelle* giudiziaria relativa al bagaglio a mano sorta sempre tra l'Antitrust e Ryanair, che vede in vantaggio, al momento, il vettore *low cost*.

Ancora una volta, il punto focale è comunque quello relativo alla scarsa chiarezza e trasparenza del processo di acquisto *on-line* di biglietti aerei sul sito Ryanair che altera indubbiamente le scelte del consumatore medio inducendolo in errore, elemento sottovalutato, questa volta sia dall'Antitrust che dai giudici amministrativi e che, nel precedente analogo nel 2015, aveva condotto gli stessi a confermare la sanzione irrogata dall'Antitrust per pratica commerciale scorretta nei confronti della medesima compagnia aerea.

Risale al novembre scorso, infatti, l'ordinanza adottata in sede cautelare dal TAR Lazio che ha accolto l'istanza di sospensione di Ryanair avverso il provvedimento dell'Autorità che aveva bocciato la nuova *policy* bagagli del vettore poiché lesiva dei diritti dei consumatori, consentendo al vettore di continuare ad applicare il supplemento di prezzo al *trolley* delle dimensioni che i passeggeri erano abituati, almeno fino al 1 novembre scorso, a trasportare gratuitamente a bordo.

L'assenza di una specifica norma a livello europeo che imponga ai vettori il trasporto gratuito del bagaglio a mano nel limite delle dimensioni del *trolley* finora imbarcato gratuitamente non può in alcun modo ricadere in danno del consumatore, parte debole del rapporto contrattuale, costringendolo all'acquisto dell'imbarco prioritario con bagaglio a mano incluso oppure al pagamento di un sovrapprezzo per l'imbarco del *trolley*, con palese disparità di trattamento tra due categorie di passeggeri del medesimo volo.

Il consumatore deve essere tutelato tutte le volte in cui una pratica commerciale posta in

essere dal soggetto forte sia da considerarsi, come nel caso di specie, scorretta in quanto ingannevole, aggressiva e finalizzata ad ottenere solo maggiori introiti.

L'udienza per la trattazione del merito è stata fissata dal TAR a fine febbraio e in quella sede si conoscerà l'esito della vicenda e, dunque, se ai passeggeri spetterà 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 oppure se prevarrà la libertà tariffaria del vettore nella definizione della politica relativa ai bagagli, con conseguente legittimità del supplemento di prezzo applicato al bagaglio a mano.

In definitiva, anche se in riferimento a voci diverse, il principio sottostante è il medesimo del contenzioso del 2015 dovendo il prezzo finale da pagare, nell'ambito di un sistema di prenotazione elettronico chiaro e trasparente, essere indicato già alla prima esposizione dei prezzi relativi a servizi aerei.

Naturalmente, in questo caso va evidenziata la debolezza del provvedimento dell'AGCM che nel provvedimento controverso ha sottolineato esclusivamente l'aspetto relativo agli elementi essenziali del contratto di trasporto che ricomprende il bagaglio a mano senza fare esplicito riferimento alla violazione della trasparenza della modalità di acquisto on-line.

In ogni caso, non sembra casuale che la predetta rimessione alla Corte UE relativa a voci diverse ma connesse, avvenga nelle more della decisione di merito del TAR sulla vicenda "*bagaglio*", potendosi in tal modo ottenere, una volta per tutte, dai Giudici di Strasburgo una interpretazione dell'art. 23, Reg. 1008/2008 suscettibile di trovare applicazione per tutte le voci di costo che compongono il prezzo finale del biglietto, ivi compreso il bagaglio a mano.

Si riporta, di seguito, il link all'ordinanza:

[Cons. St., sez. VI, ord., 31 dicembre 2018, n. 7299](#)

**2) Il TAR Napoli con la sentenza n. 96/2019 ha accolto il ricorso presentato dalla società risultata seconda nella gara di aggiudicazione della gestione dell'aeroporto di Capua ed annullato il provvedimento di aggiudicazione adottato dall'ENAC, invitando l'Ente a procedere ad una nuova valutazione dell'offerta tecnica della controinteressata alla luce delle coordinate ermeneutiche delineate nella sentenza.**

La Tecnam Gestione Aeroporti S.r.l. ha adito il TAR Napoli al fine di ottenere l'annullamento del provvedimento di aggiudicazione della concessione ventennale della gestione dell'aeroporto di Capua "O. Salomone" in favore di Sky Services S.p.A, adottato dall'ENAC all'esito della procedura di gara cui partecipavano queste sole imprese.

In estrema sintesi, la società ricorrente ha contestato la ragionevolezza della valutazione operata dalla Commissione di gara nell'attribuire il punteggio alla strategia di promozione dell'Aeroporto presentata dalla prima classificata e che aveva determinato l'aggiudicazione della gara in favore di quest'ultima.

La questione centrale del ricorso ruota attorno all'aggiudicazione in favore della prima classificata ritenuta dalla ricorrente illegittima, perché la Commissione avrebbe valorizzato alcuni aspetti dell'offerta dell'aggiudicataria da considerarsi inattendibili e non realizzabili.

In altre parole, la società ricorrente lamenta che l'ENAC si sarebbe limitato, del tutto acriticamente, a prendere per buona la narrazione dell'aggiudicataria "fondata su mirabolanti risultati gestionali ed economici", senza tener conto del fatto che la stessa risulterebbe avulsa da qualsivoglia ancoraggio a dati della realtà.

L'aggiudicataria, difatti, ha sostenuto, in particolare, che una volta costruita la pista (i cui lavori, secondo le stime della controinteressata stessa si sarebbero conclusi al terzo anno di concessione), avrebbe potuto riposizionare sull'Aeroporto, già a partire dal terzo anno, ben 3974 movimenti provenienti dall'aeroporto di Capodichino, proiezione che, a parer del Collegio giudicante, non risulta attendibile, né ragionevolmente percorribile, ostandovi la circostanza di fatto che la pista dell'Aeroporto di Capua è in erba e, per ragioni di sicurezza, non utilizzabile per operazioni di volo che coinvolgono aeromobili per il trasporto di passeggeri.

L'offerta dell'aggiudicataria è, infatti, sostanzialmente condizionata alla realizzazione di

un evento futuro e incerto ovvero alla costruzione della pista, intervento che risulta programmato già dal 2009 ma sul quale, allo stato, nessuna certezza sussiste sulla effettiva messa in opera e sulle tempistiche, non essendovi alcun elemento che depona in tal senso, nè alcuna proiezione al riguardo è stata fatta dall'ENAC.

Parimenti, la prospettiva di dislocare nell'aeroporto di Capua quote del traffico ora insistente sullo scalo di Napoli Capodichino, ancorchè discenda da dati forniti direttamente dalla stazione appaltante, resta una mera ipotesi, cui la controinteressata non è stata in grado di dare concretezza, e deve ritenersi inattendibile, difettando altresì, a tal riguardo, idonea istruttoria da parte di ENAC.

Sulla scorta delle argomentazioni che precedono, il TAR conclude per la irragionevolezza della valutazione della Commissione, in relazione all'offerta tecnica della controinteressata, con riguardo punteggio attribuito, atteso che la realizzazione della pista resta un evento, condizionante l'offerta, di carattere futuro e incerto. Neppure può essere condivisa l'analisi dell'aggiudicataria, secondo cui, una volta realizzata la pista, si realizzerebbe senz'altro un riposizionamento massiccio dei voli di aviazione generale dall'aeroporto di Capodichino a quello di Capua, decisione che peraltro dipende altresì dalle scelte commerciali dei vettori di voli che hanno scelto Napoli non certamente per la non operatività di Capua, ma perché il capoluogo campano è la meta professionale e turistica principale della Regione. Il riposizionamento dei voli da Capodichino a Capua, come sostenuto dalla ricorrente principale, dipende da troppe variabili che non possono essere oggetto di concrete previsioni ed inoltre l'aeroporto di Capua è considerato solo come mera eventualità e non come certa destinazione di questi voli.

Infine, anche la prospettazione relativa alla realizzazione di un centro polifunzionale, che aveva ottenuto il gradimento di ENAC è considerata dai giudici incerta ed eventuale ("ragionevolmente ipotizzabile entro i primi 15 anni dall'affidamento"), giacchè, come gli altri aspetti, avrebbe meritato un'adeguata istruttoria da parte dell'Amministrazione che, invece, ha ommesso di considerare che tale opera è prevista nel periodo finale della concessione e rappresenta, anch'essa, solo un'ipotesi.

In definitiva, il TAR ritiene che la Commissione di gara non ha tenuto conto dello scopo principale dell'affidamento consistente nella prosecuzione e nello sviluppo delle attività aeronautiche di interesse per la collettività, assicurando l'operatività in sicurezza dell'aeroporto, nonchè la conduzione, manutenzione e uso dei beni facenti parte del

sedime aeroportuale e l'espletamento delle attività di cui allo schema di convenzione e alla documentazione di gara, elemento da ritenere essenziale nella valutazione delle offerte, dando invece maggiore rilevanza ad aspetti che non sono centrali nel bando e che nell'offerta dell'aggiudicataria assumevano particolare, ma inconsistente rilievo.

Nell'annullare il provvedimento di aggiudicazione della gara, dunque, il TAR ha disposto che l'ENAC dovrà procedere ad una nuova valutazione dell'offerta tecnica della società controinteressata dando applicazione ai principi interpretativi delineati nella sentenza.

Di seguito si riporta il link di rinvio al testo integrale della sentenza:

[TAR Napoli n. 96-2019](#)

**3) Il Giudice di Pace di Frosinone con sentenza n. 1359/2018 ha condannato Ryanair al pagamento della compensazione pecuniaria in favore del passeggero ex Reg. UE 261/2004, ritenendo non sussistente la circostanza eccezionale del maltempo, tra le poche idonee a far venir meno l'obbligo indennitario gravante sul vettore, non avendo la convenuta prodotto documentazione ufficiale idonea a darne prova.**

La controversia è stata promossa da un passeggero al fine di vedersi accertare la responsabilità della convenuta compagnia per il notevole ritardo del volo Madrid - Roma Ciampino che, anziché raggiungere lo scalo di Ciampino veniva dirottato presso l'aeroporto di Roma Fiumicino e trattenuto a bordo dopo l'atterraggio a causa di problemi tecnici di allaccio dell'aeromobile a terra.

La difesa di Ryanair invocava la circostanza del maltempo al fine di sottrarsi al pagamento della compensazione pecuniaria in favore del passeggero, producendo a sostegno della propria tesi documenti provenienti dalla stessa compagnia, anziché documentazione ufficiale redatta da un organo terzo attestante l'impossibilità per il vettore di atterrare presso lo scalo previsto e la necessità, per ragioni di sicurezza, di dirottare l'aeromobile presso un diverso aeroporto.

Il Giudice ha condannato la compagnia aerea al pagamento della compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento UE n. 261/2004, non avendo la stessa superato la presunzione di responsabilità su di essa gravante.

In particolare, sottolinea il Giudice, “a sostegno dei propri assunti Ryanair non ha allegato



alcun documento ufficiale proveniente da organi di controllo e di gestione aeroportuale e/o meteorologica, bensì un mero bollettino meteo proveniente dalla stessa società, documentazione rivelatasi, secondo il giudice, del tutto inidonea ed insufficiente a dimostrare l'effettiva sussistenza di una causa imprevedibile e di forza maggiore tale da esonerarla da qualsiasi responsabilità”(nello stesso senso GDP Grosseto del 24.01.06).

In sintesi, la società convenuta lungi dall'assolvere all'onere probatorio particolarmente gravoso, per declinare ogni responsabilità in ordine al lamentato dirottamento, si è limitata ad un generico riferimento al maltempo e/o alle condizioni meteorologiche, senza specificare e dettagliare i particolari e specifici impedimenti oggettivi alla praticabilità del volo in presenza di avverse condizioni atmosferiche, non superabili con adeguate misure organizzative.

Ed invero, il mero bollettino riportante le condizioni meteorologiche prodotto dalla compagnia, in quanto generico e privo del necessario requisito della autenticità ed attendibilità, è da ritenersi assolutamente inidoneo a dimostrare la sussistenza delle esimenti in grado di fornire la prova liberatoria dell'imprevedibilità del danno, difettando totalmente la prova circa la sussistenza di condizioni meteo incompatibili con un atterraggio in sicurezza, in grado di giustificare il dirottamento su altro scalo.

In materia, è principio ormai consolidato quello per cui la documentazione che le compagnie aeree devono obbligatoriamente esibire in giudizio per giustificare, eventualmente, il proprio inadempimento contrattuale nei confronti delle richieste risarcitorie avanzate dai passeggeri, deve presentare determinati requisiti di carattere oggettivo e ciò al fine di limitare l'atteggiamento ostativo delle compagnie aeree comunitarie di coltivare giudizi con mero intento dilatorio e defatigatorio in danno del passeggero.

Alla luce dei predetti principi, la giurisprudenza non ritiene più ammissibile la condotta dei vettori di precostituirsi autonomamente documentazione difensiva ad hoc, ragion per cui il vettore non può limitarsi ad invocare – attraverso il deposito di documentazione interna della stessa compagnia aerea o comunque non ufficiale – il presunto maltempo quale circostanza eccezionale al fine di sottrarsi all'obbligazione risarcitoria posta a suo carico, ma è tenuto a produrre idonea documentazione ufficiale con l'indicazione precisa delle condizioni meteo rilasciata dall'autorità aeroportuale autorizzata a certificare la causa di forza maggiore e l'incidenza sulla operatività del volo.

In altre parole, la circostanza è da ritenersi eccezionale esclusivamente quando l'aeroporto viene chiuso dall' ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – con conseguente sospensione di tutti i voli, non sussistendo i minimi legali di sicurezza; al contrario, se tale misura non viene adottata lo scalo resta operativo ed è da ritenere concretamente utilizzabile.

Del resto, la sicurezza del volo è da considerarsi una priorità assoluta nel campo aeronautico, pertanto, ove dovessero effettivamente verificarsi avverse condizioni meteorologiche tali da risultare incompatibili con i limiti legali consentiti per il decollo e l'atterraggio e/o da mettere in serio pericolo l'incolumità dei passeggeri, la stessa Autorità di regolazione (ENAC) – unica, peraltro, legittimata a farlo – disporrebbe sulla base di valutazioni anche di altri soggetti istituzionali (ad es. ENAV spa), la chiusura dello scalo, inibendo in tal modo ogni operazione proprio al fine di garantire che tutti i voli siano effettuati in condizioni di assoluta sicurezza.

Ne deriva che se il pilota, discrezionalmente, decide, per eccessiva prudenza, di non atterrare (e di spostarsi su altro aeroporto) in condizioni meteorologiche che, invece, hanno permesso il decollo/atterraggio di altri aeromobili, tale soluzione non può in alcun modo esimere la compagnia aerea dal risarcire i passeggeri per i disagi conseguentemente procurati ai passeggeri.

In definitiva, la responsabilità per il dirottamento derivante dalla decisione unilaterale del proprio personale ricade esclusivamente in capo al vettore aereo, il quale, pertanto, non potrà limitarsi ad invocare il maltempo quale esimente dell'inadempimento, dovendosi leggere nel generico richiamo da parte della compagnia a tale circostanza eccezionale un mero tentativo per sottrarsi all'obbligo risarcitorio su di essa gravante nei confronti del passeggero.

Nel corso del medesimo giudizio è emerso un ulteriore aspetto di particolare rilevanza sotto il profilo processuale in materia di tutela dei diritti del passeggero a fronte dei disservizi aerei.

In via preliminare, difatti, la compagnia convenuta ha sollevato l'eccezione di difetto di giurisdizione del giudice italiano in favore di quello irlandese che però è stata rigettata dal Giudice con sentenza parziale (sentenza parziale n. 138/2018).

La difesa di parte convenuta sosteneva che nelle condizioni generali di contratto di trasporto aereo della Ryanair concluso tra le parti è prevista una clausola che attribuisce al

Tribunale irlandese in via esclusiva la competenza su qualunque controversia inerente all'esecuzione del medesimo contratto, che il passeggero dichiara di accettare, vincolandosi, con il "clic" al momento dell'acquisto del biglietto.

Tale previsione non tiene conto, però, del fatto che l'azione per il risarcimento del danno promossa dal passeggero – di norma consumatore – trova disciplina propria nel codice del consumo che prevede quale foro esclusivo competente per le controversie in materia quello della residenza del consumatore.

La clausola invocata dalla compagnia aerea deve ritenersi pertanto nulla, dal momento che non può in alcun modo derogare a norme imperative di rango superiore – normativa nazionale, Convenzione di Montreal, Reg. (CE) n. 261/04 – che prevedono, per l'appunto, la possibilità per il passeggero di incardinare la causa dinnanzi al Giudice italiano.

Sul foro dei contratti stipulati tra professionista e consumatore è noto che la giurisprudenza è ormai pacificamente orientata nel senso di presumere la vessatorietà della clausola che designa come sede del foro competente una località diversa, generalmente coincidente con quello dove ha sede l'operatore, da quella di residenza o domicilio elettivo del consumatore.

Tale clausola, inoltre, nei contratti conclusi mediante la sottoscrizione di un modulo predisposto dal professionista è espressamente qualificata come vessatoria ai sensi dell'art. 33, – comma 2, – lett. u) Codice del consumo.

Alla stregua di tali principi, il Giudice ha correttamente ritenuto nulla, poiché vessatoria, la clausola invocata dalla compagnia convenuta, tenuto conto del fatto che il contratto di trasporto aereo è concluso tra professionista (alias vettore) e consumatore, parte debole del rapporto e conseguentemente, ha rigettato l'eccezione preliminare, concludendo per la sussistenza della giurisdizione italiana.

- 4) Nella seduta dell'8.1.2019, l'Atto Senato n. 727 recante *Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo* è stato assegnato alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede referente.**

L'esame del provvedimento non è ancora iniziato, tuttavia l'inserimento nel calendario dei lavori della Commissione parlamentare è previsto per fine mese.

Il disegno di legge si propone di dare una delega al Governo – da esercitarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge – per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo secondo criteri che mostrano una visione d'insieme degli assetti regolatori, tariffari e gestionali del settore, in modo da evitare che la somma di interventi non coordinati possano compromettere lo sviluppo economico del nostro Paese.

Al riguardo, tenuto conto dell'importanza dell'intervento, sarà nostra premura monitorare l'*iter* parlamentare e, quindi, verificare le eventuali modifiche normative che potrebbero investire il settore.

Di seguito, si riporta il link di al testo del documento DDL:

[DDL S. 727.pdf](#)

*Centro Studi Demetra*