

Scritto sottoposto a doppio referaggio anonimo – This writing has been submitted to double blind peer review

TRASPORTO DI PASSEGGERI,
PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE
E NUOVE TECNOLOGIE (*)

ELISABETTA GIOVANNA ROSAFIO (**)

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La contrattazione on line dal sito *web* del vettore e la posizione dell’Autorità della concorrenza e del mercato. – 3. La posizione della giurisprudenza – 4. *Revenue management* e le novità di cui al d. l. 10 agosto 2023 n. 104, convertito con modificazioni dalla l. 9 ottobre 2023 n. 136.

1. *Premessa.*

La convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 ⁽¹⁾, nella scia di

(*) Il presente contributo è stato realizzato nell’ambito del progetto di ricerca «*El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización: nuevos desafíos jurídicos del sector marítimo y portuario*», finanziato dal Ministero spagnolo per l’economia e dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale – MICINN/FEDER/UE – (Ref. PID2019-107204GB-C32), anno 2020.

(**) Ordinario di Diritto della navigazione e dei trasporti nell’Università degli studi di Teramo.

⁽¹⁾ Sul quadro normativo in materia di trasporto aereo di persone, v. M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla convenzione di Varsavia del 1929 alla convenzione di Montreal del 1929*, in *Riv. dir. comm.*, 2002, I, 67 ss.; A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Dir. maritt.*, 2000, 1180 ss.; ID., *Il risarcimento del danno alla persona nel trasporto aereo: contenuto e soggetti dell’obbligazione risarcitoria*, in *Trasporti*, 81, 2000, 19 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *La*

quanto già disposto dal protocollo di Guatemala City del 1971, seppur mai entrato in vigore, nonché, per la documentazione del trasporto delle merci, dal protocollo di Montreal n. 4 del 1975 ⁽²⁾, ha consentito il ricorso al biglietto non cartaceo per quanto concerne i trasporti aerei internazionali di persone ⁽³⁾. Alla appena menzionata semplificazione avvenuta a livello internazionale-uniforme, tanto più importante se solo si ricorda che il codice della navigazione, all'art. 941, per il trasporto aereo di persone e di bagagli, rinvia alla normativa unionale e internazionale in vigore in Italia. La nuova disciplina ha consentito al passeggero di acquistare, senza intermediazioni, con sistemi telematici, il proprio di viaggio, pagando direttamente con mezzo elettronico e ottenendo un codice, con il quale richiedere la carta di imbarco o effettuare, a determinate, condizioni il *web check in* ⁽⁴⁾. Tali modalità, richieste con forza dal mondo operativo, hanno inciso in senso positivo sulla struttura organizzativa del trasporto (in connessione anche ai tempi e ai modi di gestione del passeggero), con

nuova disciplina del trasporto aereo internazionale: l'impronta multidisciplinare e la dimensione pubblicistica del diritto di navigazione, in *Dir. maritt.*, 2000, 1080 ss.; A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, 7. Nella letteratura internazionale, da ultimo, AA. VV., *Montreal Convention. A Commentary*, a cura di G. Leloudas, P. S. Dempsey, L. Chassot, Cheltenham, 2023, 31. Cfr., altresì, K. SCHILLER, *De la Convention de Varsovie à la Convention de Montréal*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 53, 1999, 4, 467 ss.; J. THOMAS, *The New Warsaw Convention: the Montreal Convention*, in *Air & Space Law*, 25, 2000, 1, 12 ss.; L. WEBER, A. JAKOB, *The Modernization of the Warsaw System: the Montreal Convention of 1999*, in *Annals Air & Space Law*, 1999, 333.

⁽²⁾ Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Le nuove formule di commercializzazione di servizi di trasporto aereo e le agenzie di viaggio*, in *Alada en Córdoba, XXXV Jornadas latino americanas de derecho aeronautico y espacial*, a cura di Guillermo C. Ford Ferrer, Córdoba, 2012, 289 ss., cui si fa riferimento anche per le ampie annotazioni bibliografiche.

⁽³⁾ Sull'art. 3 convenzione di Montreal del 1999, cfr. A. TANGA AFOUBA *Passengers and Baggage*, in *Montreal Convention. A Commentary*, cit., 31, per la quale «Article 3(2) permits the use of electronic tickets in which case the carrier shall offer to deliver, rather than deliver every time, to the passenger a written statement of the agreed route. The position and wording of Article 3(3) does not seem to permit electronic baggage identification tags as the word "deliver" is being used therein and the provision is located after Article 3(2) which enables the use of electronic tickets»; D. BOCCHESI, *Il biglietto di passaggio e lo scontrino di identificazione del bagaglio*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 11, e spec. 15 ss.

⁽⁴⁾ Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Le nuove formule di commercializzazione dei servizi di trasporto aereo e le agenzie di viaggio*, cit., 297.

una indubbia riduzione di costi per il vettore ⁽⁵⁾ e hanno, in taluni casi, contribuito all'emersione di problematiche giuridiche di interesse in un mercato digitale sempre più evoluto ⁽⁶⁾, specie con riferimento alla trasparenza delle prestazioni offerte e alla formazione delle tariffe.

2. *La contrattazione on line dal sito web del vettore e la posizione dell'Autorità della concorrenza e del mercato.*

Le contrattazioni *on line* ⁽⁷⁾ che riguardano l'acquisto di biglietti aerei possono svolgersi sul sito *web* di agenzie di viaggi *on line* ⁽⁸⁾, quali mandatarie del vettore aereo (con una tutela inerente alla vendita dei servizi e prodotti ivi presenti affidata alla legislazione ⁽⁹⁾ specifica), oppure

⁽⁵⁾ Sul contenimento dei costi da parte del vettore, anche per i riferimenti bibliografici, cfr. M. M. COMENALE PINTO, *op. ult. cit.*, 300.

⁽⁶⁾ Sulla differente, seppur connessa, questione dell'intermediazione *on line* e sul regolamento Ue 2019/1150 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019 che promuove equità e trasparenza per gli utenti commerciali dei servizi di intermediazione *online*, cfr. F. RUGGERI, *Regole di trasparenza e rapporti tra imprese nei mercati digitali: il regolamento (Ue) 2019/1150 sull'intermediazione online e i motori di ricerca tra imprese nei mercati digitali: il regolamento (Ue) 2019/1150*, in *Dir. inform.*, 2, 2021, per il quale «a fronte di un'avanzata disciplina in materia di contratti dei consumatori, la posizione dei soggetti di business era in effetti rimasta estranea, ancora negli ultimi anni, alle attenzioni del regolatore del mercato unico».

⁽⁷⁾ Cfr., in argomento, E. G. ROSAFIO, *Trading on-line, Low Cost Carriage and Consumer Protection*, in *Rev. der. transp.*, 10, 2012, 65 ss.; J. M. MARTIN OSANTE, *La protección del consumidor en la contratación electrónica del transporte aéreo low cost*, in *Rev. CIDAE*, 37, 2013, 9.

⁽⁸⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, ed. V, Milano, 2023, 28, con particolare riguardo ai sistemi di prenotazione elettronica utilizzati dalle agenzie di viaggio, noti anche con l'acronimo «CRS» (dall'inglese: «Computer Reservation System»). Cfr., altresì, G. PRUNEDDU, *Sistemi di prenotazione elettronica, compagnie aeree low cost e sviluppo turistico*, in *Dipporto e turismo tra autonomia e specialità. Un'occasione per un incontro interdisciplinare*, a cura di U. La Torre, A. L. Melania Sia, Roma, 2014, 461, 464.

⁽⁹⁾ Cfr. dir. Ue 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 novembre 2015 relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati (che modifica il regolamento Ce n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/Ue del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/Cee del Consiglio), attuata in Italia con il d. lgs. 21 maggio 2018 n. 62, che ha conseguentemente modificato le disposizioni del Capo I del «codice del turismo», di cui al d. lgs. 23 maggio 2011 n. 79. In argomento M.

le isole maggiori, si è ritenuto «opportuno procedere allo svolgimento di un'indagine conoscitiva sugli algoritmi per la definizione dei prezzi dei servizi di trasporto aereo di passeggeri in ambito nazionale nelle tratte da e per la Sicilia e la Sardegna»⁽⁴¹⁾.

In conclusione, il contenuto dell'art. 1 del d. l. 10 agosto 2023 n. 104 e il contenuto dell'indagine conoscitiva IC56 – Algoritmi di prezzo nel trasporto aereo passeggeri sulle rotte nazionali da e per la Sicilia e la Sardegna, avviata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, cui sopra si è fatto cenno, pongono in luce come l'evoluzione tecnologica che contraddistingue sempre di più ogni comparto della società esplica i suoi effetti anche sul comparto del trasporto aereo, la cui regolazione, in conseguenza, deve adeguarsi continuamente al fine di consentire una sempre maggior tutela dei passeggeri e del loro diritto alla mobilità, con particolare riferimento di coloro che appartengono a categorie protette o che vivono in luoghi nei quali la scelta della modalità è condizionata dall'ambiente in cui vivono.

PASSENGER TRANSPORT, UNFAIR COMMERCIAL PRACTICES AND NEW TECHNOLOGIES

ABSTRACT

The paper concerns the problems and difficulties related to air passenger transport with special regard to the unfair commercial practices undertaken by air carriers, which are under the judicial scrutiny of the Italian Competition Authority and the case law, with contribution to define precisely how should be outlined the terms of the quality of service provided by the

(41) Sulla questione della continuità territoriale v., *ex plurimis*, AA. VV., *La continuità territoriale della Sardegna. Passeggeri e merci, low cost e turismo*, a cura di M. M. Comenale Pinto, Roma, 2015; F. PELLEGRINO, *La continuità territoriale nell'Unione europea tra diritto alla mobilità sostenibile e coesione territoriale*, in *Scritti in onore di Gaetano Silvestri*, II, Torino, 2016, 1742; M. M. COMENALE PINTO, *Dalla continuità territoriale nel trasporto aereo alla continuità territoriale nel trasporto marittimo*, in *Dir. storia*, 10, 2011/2012; ID., *I collegamenti marittimi ed aerei della Sardegna a venti anni dalla legge 144 del 1999*, in *Dir. storia*, 2019; G. PRUNEDDU, *Regioni remote ed ultraperiferiche e ruolo del trasporto aereo. Primi spunti su: il caso della Sardegna*, in *Dir. maritt.*, 2020, 363; S. ZUNARELLI, *Servizi aerei e continuità territoriale*, in *XXXIV Jornadas latinoamericanas de derecho aeronautico y espacial*, a cura di M. O. Folchi, M. M. Comenale Pinto, U. La Torre, F. Morandi, R. Tranquilli Leali, Padova, 2010, 349; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 28.

carrier-vendor on line with the aim to achieve the best representation of the final price for the passenger.

Also, the new regulatory provisions referred to in article 1 of the Italian Assets Decree Law 104/2023 have been considered, concerning the transparency of the price practices on domestic air passenger transport, as well as the sector inquiry launched by the Italian Competition authority on the use of pricing algorithms in passenger air transport on routes from and to Sicily and Sardinia.

Il contributo affronta le problematiche connesse al trasporto aereo di persone, con particolare riguardo alle pratiche commerciali tenute dai vettori aerei, al vaglio dell'esame dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e della giurisprudenza, che hanno contribuito a delineare, con maggiore chiarezza, le caratteristiche cui devono essere improntati i comportamenti del vettore-venditore *on line* dei propri servizi, anche ai fini dell'esatta rappresentazione della tariffa finale per il passeggero.

È, poi, esaminato il contenuto dell'art. 1 del d. l. 10 agosto 2023 n. 104, relativo alla trasparenza dei prezzi praticati sui voli nazionali e dell'indagine conoscitiva relativa agli algoritmi di prezzo nel trasporto aereo passeggeri sulle rotte nazionali da e per la Sicilia e la Sardegna, avviata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato.