

# INTRODUZIONE

## IL FENOMENO *LOW COST* TRA INCOGNITE E REALTÀ

Il fenomeno *low cost*, o, *rectius*, la filosofia *low cost* si è oramai ampiamente affermata su scala planetaria e specificamente nei Paesi economicamente più sviluppati.

Quasi come reazione ad una eccessiva ed incontrollata crescita della spirale consumistica, risultano essere molteplici i settori nei quali detto fenomeno può rinvenirsi: dall'abbigliamento, ai supermercati, alle autovetture.

Diffuso soprattutto nelle parti più progressiste dell'Europa e degli Stati Uniti d'America.

Infatti, la filosofia c.d. "a basso costo" ha interessato non solo la produzione, la distribuzione e la vendita di beni materiali, ma anche la fornitura di servizi e si è vieppiù affermata nel settore turistico così come nei trasporti, per transitare poi in contesti alquanto "sensibili" quale quello medico.

Per ciò che concerne l'ambito del trasporto aereo, l'avvento di compagnie aeree *low cost* è stato ispirato e favorito dalla contestuale compresenza di tutta una serie di condizioni di vantaggio, sulle quali focalizzeremo l'attenzione nei successivi capitoli.

Le compagnie aeree *low cost* trovano il loro antecedente storico nella *Southwest Airlines* che cominciò ad operare negli Stati Uniti fin dagli inizi degli anni settanta e via via diffuse in Europa a partire dalla

metà degli anni novanta grazie alla società irlandese *Ryanair* che clonò, arricchendolo e raffinandolo, il modello statunitense<sup>1</sup>.

Come è intuibile, trattasi di una strategia di mercato intesa ad offrire voli a prezzi molto inferiori rispetto alle compagnie aeree “tradizionali”<sup>2</sup>.

Obiettivo del nostro percorso, è di fornire una analisi dinamica di un fenomeno (o filosofia) che va a rivoluzionare il concetto stesso del settore aereo, connotato e ispirato a criteri di stabilità e sicurezza fino ad epoca recente negli spostamenti della persona.

---

<sup>1</sup> Deiana M., *Problematiche giuridiche del trasporto aereo low cost*, in *Diritto dei trasporti*, 2010, fasc. 3, pp. 671-697;

<sup>2</sup> Lobianco R., *Compendio di diritto aeronautico*, Milano, 2009, p. 143.

# CAPITOLO PRIMO

## GLI ASPETTI GIURIDICI DEL TRASPORTO AEREO *LOW COST*

### 1. Evoluzione della normativa sulla liberalizzazione

Sino alla fine degli anni settanta, il trasporto aereo mondiale era sostanzialmente nelle mani delle compagnie di bandiera (o *full service carriers*), le quali operavano in regime di monopolio sulle rotte domestiche ed in regime di duopolio sul versante internazionale, a seguito di accordi bilaterali<sup>1</sup>.

Un mercato sottoposto ad una rigida regolamentazione in relazione alla sua importanza economica e all'interesse degli Stati volto a tutelare eminentemente la propria compagnia di bandiera<sup>2</sup>.

In altre parole, quest'ultima costituiva l'emblema dello Stato vettore, che erogava direttamente il servizio di trasporto, che finanziava, controllava ed amministrava la compagnia, stabilendo le rotte da esercitare, le condizioni generali di trasporto e le tariffe da applicare<sup>3</sup>.

Così come nel settore marittimo, ferroviario e stradale.

A seguito dell'*Airline Deregulation Act* statunitense del 1978, vengono gettate le basi di un sistema di trasporto aereo liberalizzato

---

<sup>1</sup> Deiana M., *Problematiche giuridiche del trasporto aereo low cost*, op. cit.;

<sup>2</sup> Riccio S.-Mastrandrea G., (voce) *Servizi di linea-II) Navigazione aerea*, in *Enciclopedia giuridica*, XVIII;

<sup>3</sup> Zunarelli S., (voce) *Servizi aerei*, in *Enciclopedia giuridica*, XLII;

ed aperto alla competizione tra soggetti privati, nonché l'abolizione di ogni forma di intervento pubblico.

Ciò andava ad incidere non solo sui voli domestici, ma anche sulle rotte internazionali, non più affidate in monopolio ad un solo vettore nazionale, ma aperte all'ingresso di una pluralità di *competitors*, con la conseguente esigenza di rinegoziare i vari accordi bilaterali<sup>4</sup>.

Quindi, un sistema altamente concorrenziale e libero di agire al fine di raggiungere una maggiore efficienza.

Tali cambiamenti normativi hanno consentito, in linea di principio, una ampia libertà di accesso al mercato, una libera articolazione tariffaria e la possibilità di scelta delle rotte facendo transitare il comparto aeronautico mondiale da una condizione di stasi industriale e concorrenziale ad un vero e proprio dinamismo competitivo<sup>5</sup>.

E' in tale contesto che, a partire dagli anni ottanta, si sono potute costituire ed affermare le nuove compagnie aeree a basso costo.

Anche l'affermazione europea del modello *low cost* coincide con il mutamento degli assetti normativi del comparto<sup>6</sup>.

La prima fase ha avuto inizio nel 1984 con una prima, parziale liberalizzazione dei voli regionali assieme ad una serie di previsioni tese ad impedire agli Stati membri di contrastare l'introduzione di nuove tariffe e a semplificare il processo di approvazione delle medesime con il principio del silenzio-assenso<sup>7</sup>.

La seconda fase del processo di liberalizzazione si è conclusa nel luglio del 1990, a seguito dell'adozione di tre regolamenti aventi come obiettivo quello di aumentare la competitività nel trasporto aereo e,

---

<sup>4</sup> Rinaldi Baccelli G., *Standardization of Bilateral Agreements*, Padova, 1964;

<sup>5</sup> Bentivoglio L. M.-Busti S., *Diritto aeronautico: le fonti convenzionali*, Milano, 1974;

<sup>6</sup> Creaton S., *Ryanair, il prezzo del low cost*, Milano, 2008;

<sup>7</sup> Dal Pozzo F. R., *I diritti fondamentali dei cittadini comunitari nei servizi di trasporto aereo*, in *Il diritto dell'Unione Europea*, 2006, fasc. 3, pp. 509-541;

nel contempo, evitare squilibri pregiudizievoli per gli utenti ovvero per i vettori.

Con la nuova normativa si ampliava la flessibilità nella determinazione delle tariffe, imponendo altresì agli Stati l'obbligo di autorizzare l'entrata nel mercato di nuove compagnie aeree, sebbene nel rispetto di determinate condizioni tecniche ed economiche.

Quindi, l'estensione del diritto di cabotaggio tra gli Stati membri<sup>8</sup>, vale a dire la facoltà per le compagnie aeree di uno Stato membro di operare qualsiasi rotta che collegasse due aeroporti situati all'interno dell'Unione, con il solo limite del 30 % della capacità operativa.

Quindi, l'adozione nel luglio del 1992 di un pacchetto normativo<sup>9</sup> che ha determinato una progressiva apertura del mercato fino a prevedere, a partire dall'aprile del 1997<sup>10</sup>, la libertà assoluta di effettuare cabotaggio nell'ambito del territorio comunitario e, allo stesso tempo, la facoltà per le compagnie aeree di fissare le tariffe secondo valutazioni di carattere economico, totalmente discrezionali.

A seguito del susseguito processo di liberalizzazione<sup>11</sup>, si sono determinati due fenomeni speculari: da un canto, un sensibile ridimensionamento del ruolo degli ex monopolisti nazionali; dall'altro, la nascita di nuove compagnie aeree con alterni esiti commerciali ed economici.

In Italia, la liberalizzazione del trasporto aereo domestico è di fatto avvenuta negli anni 1999-2000, con l'ingresso di nuovi operatori aerei

---

<sup>8</sup> Silingardi G.-Antonini A.-Franchi B. (a cura di), *L'attività di trasporto aereo dopo la liberalizzazione del cabotaggio*, Atti del Convegno, Modena, 4 aprile 1997, Milano, 1998;

<sup>9</sup> Romanelli G.-Tullio L. (a cura di), *Spunti di studio su: Aspetti della normativa comunitaria sui servizi aerei: c.d. terzo pacchetto*, Cagliari, 1999;

<sup>10</sup> Silingardi G., *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, Padova, 1984;

<sup>11</sup> Fanara E. (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Atti del Convegno Ispica-Ragusa, 29 agosto-4 settembre 1999, Messina, 2000;

come Volare, ancorché con riferimento solo ad alcune tratte, atteso che, ancora oggi, sussistono posizioni di monopolio o di duopolio<sup>12</sup>.

## 2. Le barriere all'entrata

L'analisi fin qui svolta evidenzia, come diretta conseguenza del processo di liberalizzazione, un effetto positivo per i consumatori-utenti, che, dall'intensificarsi delle dinamiche concorrenziali, beneficiano di un generale abbassamento delle tariffe di non poco momento<sup>13</sup>.

Il pieno dispiegarsi di tali effetti è comunque subordinato da elementi di carattere strutturale che limitano in radice l'affermarsi di un assoluto paradigma concorrenziale configurando, di converso, un assetto oligopolistico dei relativi mercati<sup>14</sup>.

Essendo in larga parte di tipo strutturale, le barriere all'entrata non sono state del tutto rimosse dalla liberalizzazione del settore.

Infatti, i principali aeroporti europei sono di norma estremamente congestionati e pertanto qualificati come “pienamente coordinati”, nel senso che la possibilità di effettuare un volo di arrivo e partenza è condizionata all'ottenimento dell'autorizzazione ad atterrare e decollare in una determinata fascia oraria (*slot*), a cura di un Coordinatore.

---

<sup>12</sup> Turco Bulgherini E., *Gli accordi bilaterali di traffico aereo in vigore in Italia*, Roma, 1981;

<sup>13</sup> *Dinamiche tariffarie del trasporto aereo passeggeri*, in [www.agcm.it](http://www.agcm.it);

<sup>14</sup> Casanova M.-Brignardello M., *Diritto dei trasporti, Infrastrutture e accesso al mercato*, Milano, 2011;

In particolare, l'aspetto più delicato connesso alla disponibilità degli *slot*<sup>15</sup> è riconducibile al fatto che la relativa assegnazione viene effettuata dai Coordinatori in base al principio del *grandfather's right*.

Quest'ultimo prevede che le bande orarie permangano nella disponibilità del vettore che li ha già utilizzati nel corso della precedente stagione, a meno che lo stesso non decida di rinunciarvi.

La determinazione di regole comuni per l'allocazione degli *slot* è riconducibile al Regolamento del Consiglio 95/93/EC del 18 gennaio 1993, che ha sostanzialmente preso atto del sistema allora vigente, stabilendo tuttavia che i nuovi *slot* disponibili, o in seguito a rinuncia da parte del vettore ovvero di incremento della capacità dell'aeroporto, fino ad una quota massima del 50%, debbano essere riservati a differenti operatori<sup>16</sup>.

A parere dello scrivente, rileva da tale normativa una sorta di compromesso più che l'interesse generale ad una leale concorrenza tra operatori.

Il coordinamento nell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti italiani viene svolto da Assoclearance, Associazione italiana gestione *clearance* e *slot*, Ente designato dal decreto ministeriale 4 agosto 1997 all'esecuzione dei compiti previsti all'articolo 4 del Regolamento 95/93<sup>17</sup>.

Sono membri di Assoclearance, i gestori degli aeroporti italiani coordinati e tutte le principali compagnie di navigazione aerea che operano sugli aeroporti italiani.

---

<sup>15</sup> Silingardi G.-Maffeo D., *Gli slots*, Torino, 1997;

<sup>16</sup> Ballarino T., *Diritto aeronautico*, Milano, 1983;

<sup>17</sup> Ballarino T.-Busti S., *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988;

Rispetto alle bande orarie storiche, che in genere sono le più appetibili, è facile intuire come i vettori *incumbent* non abbiano alcuna convenienza a cedere i propri *slot* ad un potenziale concorrente.

Al contrario, essi possono avere interesse ad occupare strategicamente gli *slot* disponibili (*pre-emption*) in modo da ridurre le possibilità di un'entrata profittevole per altri vettori.

Gli operatori più piccoli devono quindi seguire linee di sviluppo industriale che tengano conto della carenza di bande orarie su determinati aeroporti e concentrarsi pertanto su scali alternativi, come i vettori di carattere regionale, o specializzarsi in determinati segmenti di domanda.

Le compagnie *low cost* rappresentano una combinazione di queste strategie, in specie sulla clientela *leisure* e *price sensitive*.

Dalle considerazioni svolte emerge come la principale barriera all'accesso dei vettori in determinati mercati sia riconducibile alla carenza di *slot* negli aeroporti più importanti, soprattutto per momenti della giornata caratterizzati da picchi di traffico.

Allo stato, la liberalizzazione del trasporto aereo operata in sede comunitaria, che pure ha consentito di rimuovere importanti vincoli di carattere normativo, non è idonea ad eliminare gli anzidetti ostacoli di carattere regolamentare.

La carenza di *slot* quale barriera all'ingresso è stata sottolineata dalla Commissione Europea in numerosi casi, tra cui la valutazione dell'alleanza tra *Lufthansa*, *SAS* e *United Airlines* per quanto concerne l'*hub* *Lufthansa* a Francoforte e la concentrazione tra *Air France* e *KLM*<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Giannaccari A., *Volo Alitalia verso il mercato. Turbolenze con le agenzie di viaggio*, in *Mercato, Concorrenza, Regole*, 2003, fasc. 1;



Il recente *Consultation Paper* del 2004, riconoscendo il limite dovuto all'impossibilità di quantificare un valore dello *slot* che ne rifletta la scarsità in riferimento al singolo aeroporto ed alla specifica fascia oraria, mira ad approfondire criticamente i meccanismi che possono promuoverne una migliore distribuzione e quindi una rimozione di barriere all'accesso<sup>19</sup>.

Il cardine della proposta è riconducibile all'attribuzione dei diritti di proprietà sui singoli *slot* attualmente configurabili come diritti di atterraggio e decollo utilizzati dalle diverse compagnie aeree, funzionali a coglierne una valorizzazione economica per i diversi vettori, essenziale per un utilizzo più razionale degli *slot*.

La conseguente commerciabilità degli stessi, alla stregua di un *asset* delle compagnie (c.d. *secondary trading*) attualmente non permessa, consentirebbe poi di giungere ad un uso efficiente della scarsa capacità aeroportuale attraverso meccanismi di mercato.

In particolare, il documento distingue un'ipotesi di commerciabilità degli *slot* rispetto ad una data assegnazione di partenza degli stessi (*secondary trading*), eventualmente anche confermando l'allocazione secondo il già citato principio del *grandfather's right*, rispetto ad un'ipotesi più radicale in cui la commercializzazione degli *slot* è preceduta da meccanismi di asta per la redistribuzione iniziale degli stessi (*primary trading*)<sup>20</sup>.

Al di là delle barriere regolamentari, allo stato costituite eminentemente dalla disponibilità di *slot*, i principali ostacoli affrontati dai nuovi entranti sono oggi di natura economica e reputazionale, da un lato, ovvero di carattere strategico, nella misura

---

<sup>19</sup> Zunarelli S., *Lezioni di diritto dei trasporti*, Bologna, 2006;

<sup>20</sup> AA.VV., *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002;

in cui l'*incumbent* sfrutta il proprio potere di mercato per ostacolare l'accesso dei concorrenti.

Va tuttavia rimarcato come tale seconda tipologia di barriere può essere affrontata mediante un'efficace gestione imprenditoriale ed eventualmente anche attraverso un intervento dell'Autorità, laddove risulti distorsiva della concorrenza.

Per contro, la carenza di *slot* è conseguenza di un approccio regolatorio rispetto al quale non possono incidere né i comportamenti d'impresa né l'attività di *enforcement* del diritto *antitrust*.

Le barriere di carattere economico attengono alla necessità di raggiungere una dimensione minima efficiente, in termini non solo quantitativi (numero di aeromobili e di posti offerti), ma anche qualitativi (ampiezza e capillarità della rete servita).

La domanda, soprattutto quella *time sensitive*, gli orari e la frequenza dei voli risultano essere elementi fondamentali di scelta.

Essi consentono infatti di assicurare quella flessibilità tipicamente richiesta da chi viaggia per affari e permettono al vettore di proporre il biglietto ad una tariffa che incorpora questa opportunità.

Ciò posto, le economie di rete connesse alla struttura *hub and spoke* possono essere conseguite soltanto nella misura in cui l'ampiezza e la capillarità del *network* sia tale da richiamare un soddisfacente livello di domanda e da determinare un'efficace funzione di *feeling* e *defeeding*.

Esiste dunque per i vettori la necessità di raggiungere una dimensione minima efficiente, conseguibile attraverso crescita interna ovvero mediante fusioni con altre compagnie<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Tullio L.-Deiana M. (a cura di), *Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, Atti del Convegno di Cagliari, 30 giugno-1 luglio 2000, Cagliari, 2001;

Tale circostanza va evidentemente ad incidere sulle dinamiche concorrenziali nel trasporto aereo passeggeri, nella misura in cui limita il numero dei competitori attuali e potenziali.

Non può essere trascurata, fra le componenti che incidono sulle condizioni di entrata nel settore, l'incidenza dell'aeromobile sia in termini di costo che di disponibilità.

Le barriere reputazionali sono riferibili invece all'immagine di affidabilità dell'impresa.

Al riguardo, deve essere sottolineata la rilevanza per il trasporto aereo dell'elemento psicologico, legato alla percezione della sicurezza di tale modalità, che rende decisivo il rapporto fiduciario tra passeggero e vettore.

La reputazione dell'*incumbent* si traduce per il nuovo entrante in costi legati ad attività pubblicitarie e promozionali, necessarie per attirare la clientela fidelizzata dall'impresa nota.

Accanto alle barriere di tipo strutturale, assumono rilievo altri ostacoli determinati artificialmente dall'*incumbent*, mediante comportamenti strategici finalizzati a preservare la propria posizione privilegiata nel mercato.

Tali condotte sono sostanzialmente riconducibili alla tendenziale sovrapposizione degli orari a quelli dei concorrenti, alla modulazione dell'offerta, in termini di frequenze e prezzi, sulla base della pressione concorrenziale esercitata su ciascuna rotta, all'applicazione di prezzi "predatori".

I comportamenti di carattere strategico sono tipicamente appannaggio delle imprese di maggiori dimensioni, in quanto fanno

leva sulla maggiore disponibilità di risorse e di informazioni di cui esse beneficiano<sup>22</sup>.

Infatti, la dimensione complessiva dell'operatore, l'ampiezza del numero dei collegamenti offerti e le disponibilità di *slot* nei principali aeroporti rendono possibile ed economicamente sostenibile per l'*incumbent* rafforzare le naturali barriere all'accesso di nuovi entranti.

Un richiamo particolare va dedicato alle pressioni sulla rete di distribuzione, attraverso opportuni schemi di incentivazione, nonché il presidio diretto dei clienti *corporate*.

La Commissione Europea ha sanzionato comportamenti ostruzionistici posti in essere dal vettore in posizione dominante, consistenti nell'applicazione di schemi di incentivazione idonei a limitare l'accesso ai mercati del trasporto aereo di linea di passeggeri ai vettori concorrenti, nonché a fidelizzare e discriminare le agenzie di viaggio.

Il funzionamento degli schemi di incentivazione prevedeva:

- la corresponsione di commissioni incentivanti al raggiungimento di determinati obiettivi;
- un meccanismo di calcolo delle stesse commissioni.

Il carattere abusivo di tali schemi consisteva nella individuazione di obiettivi di volo legati, per ciascuna agenzia, allo stesso periodo dell'anno precedente.

Inoltre, nel metodo di calcolo delle commissioni incentivanti che risultavano crescenti rispetto agli scaglioni marginali di volo e rendevano per tale ragione particolarmente conveniente per le agenzie

---

<sup>22</sup> Department for Transport, *The future of Air Transport*, Londra, dicembre 2003;

stesse vendere i propri servizi alla compagnia in posizione dominante anziché ad un vettore concorrente<sup>23</sup>.

Da ultimo, connessa con la finalità di rimuovere la barriera regolamentare degli *slot*, va considerato che la scelta di modalità alternative di redistribuzione impatta altresì sugli strumenti giuridici utilizzabili da una Autorità di Concorrenza ai fini di cogliere e valutare gli effetti conseguenti allo scambio di *slot* come, ad esempio, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante.

### **3. Il regime di accesso**

Il *low cost carrier* è, da un punto di vista normativo ed amministrativo, una compagnia aerea “ordinaria”, perlomeno in ambito comunitario<sup>24</sup>.

E' un vettore che, a mente del Regolamento (CE) n. 1008/2008, il quale disciplina il rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, il diritto di questi ultimi di prestare servizi aerei intracomunitari e la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari, deve essere in possesso di tutta una serie di requisiti ai fini del rilascio della licenza d'esercizio di durata illimitata salvo revoca o sospensione a cura della competente Autorità.

- a) In primo luogo di un C.O.A. (certificato di operatore aereo) rilasciato dalle competenti autorità aeronautiche (per l'Italia, l'E.N.A.C. - Ente Nazionale Aviazione Civile), attestante che l'operatore dispone della capacità professionale e

---

<sup>23</sup> *Dinamiche tariffarie del trasporto aereo passeggeri*, op. cit.;

<sup>24</sup> Ciardo D., *Responsabilità nel trasporto aereo. Mutamenti di equilibri fra passeggero e vettore*, in *Le Nuove leggi civili commentate*, 2004;

dell'organizzazione necessarie ad assicurare lo svolgimento in condizioni di sicurezza delle operazioni specificate nel documento stesso;

- b) l'impresa esercente servizi aerei abbia il principale centro di attività nello Stato membro;
- c) per ciò che concerne la disponibilità di aeromobili, che i medesimi siano di proprietà ovvero impiegati in base ad un contratto di *dry lease* definito come contratto di locazione tra imprese, in base al quale l'impiego dell'aeromobile avviene in accordo alle specifiche del C.O.A. del locatario;
- d) l'attività principale dell'impresa consista nella prestazione di servizi aerei, oppure in combinazione con qualsiasi altro impiego commerciale di aeromobili, o la riparazione e manutenzione di aeromobili;
- e) l'impresa disponga di una struttura aziendale adeguata;
- f) gli Stati membri e/o i cittadini degli stessi detengano oltre il 50% dell'impresa e la controllino di fatto, direttamente o indirettamente;
- g) l'impresa disponga di adeguate condizioni finanziarie, vale a dire che dimostri altresì di potere far fronte in qualsiasi momento agli impegni effettivi e potenziali stabiliti in base a presupposti realistici per un periodo di ventiquattro mesi, a decorrere dall'inizio delle operazioni<sup>25</sup>;
- h) l'impresa rispetti i requisiti in materia di copertura assicurativa contro i rischi di danni a passeggeri, bagagli, merci, terzi e posta<sup>26</sup>;

---

<sup>25</sup> Casamassima N., *Il danno esistenziale nel labirinto delle norme costituzionali*, in *Giustizia civile*, 2003;

<sup>26</sup> Busti S., *La responsabilità del vettore aereo per overbooking*, in *Diritto dei trasporti*, 1993;

- i) l'Autorità competente ha la facoltà di richiedere, quale ulteriore requisito, la onorabilità, in termini di moralità o di assenza di dichiarazione di fallimento in capo alle persone che gestiscono l'attività dell'impresa effettivamente ed in modo continuato<sup>27</sup>.

Gli aeromobili sono immatricolati nel registro nazionale, salvo che il vettore aereo comunitario utilizzi l'aeromobile sulla base di un contratto di *wet lease* in virtù del quale, una compagnia aerea, che dispone dell'aeromobile e dell'equipaggio, li mette a disposizione del vettore comunitario per il compimento di determinati trasporti per una durata massima di sette mesi, prorogabile una sola volta ed in casi eccezionali<sup>28</sup>.

Al vettore comunitario *low cost* si applica *in toto* la Convenzione di Montreal recepita a livello europeo con il Regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002.

Ad esso si applica altresì il Regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004 sul negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato<sup>29</sup>.

Da un punto di vista normativo, amministrativo e tecnico il vettore *low cost* è quindi un vettore come qualunque altro, eppure si ritiene avere un *quid* di speciale.

Non si limita a praticare tariffe basse (in tal caso si parla di *low fare carrier*), ma contiene strategicamente i propri costi in maniera da poter sostenere quel regime tariffario che ne ha decretato il successo.

---

<sup>27</sup> Tullio L., *Overbooking o ritardo*, in *Diritto dei trasporti*, 2001;

<sup>28</sup> Zunarelli S.-Romagnoli A.-Claroni A., *Lineamenti di diritto pubblico dei trasporti*, Bologna, 2011, pp. 21-23;

<sup>29</sup> Rosafio E. G., *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giustizia civile*, 2004;

La filosofia che ispira le compagnie *low cost* nelle loro strategie gestionali, industriali e commerciali, nelle modalità contrattuali e di rapporti con la clientela, oltre che essere diventata un modello nel *business* internazionale ha raccolto consenso proprio per la popolarità dei risultati concreti prodotti.

In nome di questi risultati l'utenza sembra ben disposta ad accettare le singolari modalità operative talvolta non accontentandosi di subirle, ma addirittura in preda ad una sorta di "autolesionismo".

D'altro canto, la vicenda risalente alla primavera del 2010 a seguito dell'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull, che provocò la paralisi del traffico aereo europeo per oltre una settimana, ne è un esempio.

Infatti, da un canto, larga parte delle compagnie aeree europee, di concerto con le società di gestione degli aeroporti e con l'intervento dei dipartimenti di protezione civile di tutti gli Stati interessati, hanno proceduto a prestare la dovuta assistenza in aeroporto, evitando così di abbandonare i propri passeggeri in una oggettiva situazione di difficoltà<sup>30</sup>.

Ciò, oltre che in ossequio ad un generale dovere di solidarietà umana, anche in ottemperanza alla esplicita disposizione dell'art. 9 del Regolamento (CE) n. 261/2004, già citato, che pone a carico del vettore l'assistenza ai passeggeri in caso di ritardo prolungato, di cancellazione del volo e di negato imbarco, qualunque sia il motivo che ha provocato le situazioni di patologia negoziale.

---

<sup>30</sup> Girardi P., *Recenti sviluppi della regolamentazione dell'overbooking ed applicazione degli schemi di indennizzo per mancato imbarco*, in *Diritto dei trasporti*, 1992;



In ossequio a tale principio, anche quando l'evento patologico del trasporto è ascrivibile a caso fortuito o forza maggiore, il vettore non si potrà quindi sottrarre a tali obblighi<sup>31</sup>.

In spregio alla vigente normativa ed ai più elementari principi di solidarietà, dall'altro, la compagnia *Ryanair* si è rifiutata di adempiere ad un dovere giuridico, ritenendo di non dover rispondere per "atti di Dio", posti al di fuori del proprio controllo.

Ciascuno Stato membro, ai sensi dell'art. 16, comma 1, del Regolamento (CE) n. 261/2004, ha provveduto a designare l'organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento, dotato di ampi poteri di vigilanza e sanzionatori.

L'Italia ha ottemperato con il decreto legislativo 27 gennaio 2006 n. 69, recante «Disposizioni sanzionatorie per la violazione del Regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, che ha designato l'E.N.A.C. quale organismo responsabile ed ha previsto sanzioni molto significative a carico dei vettori che non rispettano gli obblighi di cui al Regolamento<sup>32</sup>.

In particolare, l'art. 4 del decreto legislativo n. 69/2006 ha stabilito che, in caso di cancellazione del volo<sup>33</sup>, il vettore aereo che viola le disposizioni del Regolamento (CE) n. 261/2004, non rispettando le procedure ivi indicate, è punito con la sanzione amministrativa da euro diecimila ad euro cinquantamila.

---

<sup>31</sup> Bocchese D., *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, in *Diritto dei trasporti*, 2009, pp. 307-346;

<sup>32</sup> Zamponi A., *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Diritto dei trasporti*, 2000;

<sup>33</sup> Deiana M. (a cura di), *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo, e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005;

A seguito dei fatti descritti, per 178 episodi accertati di mancata prestazione di assistenza nei giorni tra il 17 ed il 22 aprile 2010, l'E.N.A.C. ha irrogato a carico di Ryanair sanzioni amministrative per un ammontare di circa tre milioni di euro.

L'Ente nazionale per l'aviazione civile italiano ha inoltre precisato che nelle medesime circostanze eccezionali la quasi totalità delle altre compagnie aeree europee ha invece prestato l'assistenza necessaria e fornito «un fondamentale contributo per limitare i disagi sofferti dalle migliaia di passeggeri bloccati negli scali italiani»<sup>34</sup>.

Il *low cost carrier* potrà essere tale solo se *ab origine* avrà impostato la propria organizzazione secondo i parametri che ora analizzeremo, rispetto ad una compagnia tradizionale.

---

<sup>34</sup> [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it);