

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO PER VOLO CANCELLATO O IN RITARDO

Ersilia Trotta*

SOMMARIO: 1.- Premessa; - 2.- Quadro normativo europeo: Regolamento (CE) n. 261/2004 e giurisprudenza consolidata; - 3.- La nozione di «ritardo prolungato» e «cancellazione»: criteri interpretativi e applicazioni pratiche; - 4.- Diritti del passeggero: compensazione pecuniaria, rimborso, riprotezione, assistenza; - 5.- Le «circostanze eccezionali»: evoluzione interpretativa e limiti applicativi; - 6.- Onere probatorio: requisiti e differenze nella tutela apprestata dalla Convenzione di Montreal rispetto alla compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 del Regolamento 241/2004; - 7.- Conclusioni.

ABSTRACT: Il presente contributo analizza in modo sistematico il fenomeno del ritardo e della cancellazione del volo nel trasporto aereo, ricostruendo il quadro normativo, giurisprudenziale e tecnico che disciplina la tutela del passeggero nell'ordinamento europeo. A partire dall'esame del Regolamento (CE) n. 261/2004 e della Convenzione di Montreal del 1999, il lavoro evidenzia la natura bifasica del sistema di protezione, fondato su una tutela automatica - assistenza, rimborso, riprotezione e compensazione pecuniaria - e su una tutela risarcitoria personalizzata, basata sulla prova del danno ulteriore. L'analisi approfondisce le nozioni di ritardo prolungato e cancellazione, la definizione e l'ambito applicativo delle circostanze eccezionali, nonché la ripartizione dell'onere della prova, alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea. Il manoscritto propone infine una riflessione sulle prospettive di riforma del Regolamento 261/2004, evidenziando la necessità di chiarire le nozioni più controverse e di rafforzare i meccanismi di tutela effettiva del passeggero, in un settore caratterizzato da crescente complessità e rilevanza economica.

This article systematically analyzes the phenomenon of flight delays and cancellations in air travel, reconstructing the regulatory, case-law, and technical framework governing passenger protection in the European legal system. Starting from an examination of Regulation (EC) No. 261/2004 and the 1999 Montreal Convention, the paper highlights the two-phased nature of the protection system, based on automatic protection—assistance, reimbursement, rerouting, and financial compensation—and personalized compensatory protection, based on proof of additional damages. The analysis delves into the notions of

* Dottore di Ricerca presso l'Università degli Studi di Salerno.

long delay and cancellation, the definition and scope of extraordinary circumstances, as well as the distribution of the burden of proof, in light of the case law of the Court of Justice of the European Union. Finally, the manuscript proposes a reflection on the prospects for reforming Regulation 261/2004, highlighting the need to clarify the most controversial concepts and strengthen the mechanisms for effective passenger protection, in a sector characterised by increasing complexity and economic importance. Therefore, the so-called European path (disapplication, preliminary ruling) is accompanied by an unprecedented internal path, which, according to the most recent constitutional rulings, must be activated when the issue takes on a “constitutional tone”.

Many questions are raised by such a solution, which undoubtedly offers some important advantages, but which risks undermining the principle of the primacy of EU law, as recognized by many.

In this renewed scenario, the national judge is faced with a new challenge, having the difficult task of navigating between various remedies and having to choose the most convenient one in relation to the specific case.

KEYWORDS: Delayed flight, cancelled flight, carrier's liability

1.- Premessa

Il trasporto aereo rappresenta oggi una delle infrastrutture essenziali della mobilità globale, con oltre quattro miliardi di passeggeri trasportati annualmente nel mondo. In tale contesto, il fenomeno del ritardo e della cancellazione del volo costituisce una delle principali criticità operative, con rilevanti ricadute economiche, organizzative e giuridiche.

La crescente complessità della rete aeroportuale, l'aumento del traffico, la dipendenza da fattori meteorologici e tecnici, nonché la fragilità delle catene logistiche, rendono il sistema esposto a disfunzioni che incidono direttamente sulla regolarità del servizio¹.

Il ritardo del volo, nella sua accezione più ampia, può essere definito come lo scostamento temporale tra l'orario programmato e quello effettivo di partenza o arrivo². Tale scostamento, tuttavia, non è un mero dato cronologico: esso si traduce in un pregiudizio concreto per il passeggero, che vede compromessa la propria libertà di movimento, la possibilità di raggiungere coincidenze, appuntamenti professionali, eventi familiari o altre attività programmate³. La cancellazione del volo, d'altro canto, rappresenta una forma ancora più incisiva di disservizio, poiché comporta la soppressione totale del collegamento previsto, con conseguente necessità di riprotezione o rimborso⁴.

¹ EASA, *Annual Safety Review*, 2023, reperibile in <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-annual-safety-review-2023-published>.

² Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 6.

³ Corte UE, causa C-402/07, *Sturgeon*, punto 61, reperibile in https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62007CJ0402_SUM.

⁴ Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 5.

Secondo le principali statistiche europee, circa il 20% dei voli subisce un ritardo significativo, mentre la cancellazione interessa una percentuale variabile tra l'1% e il 3% del traffico complessivo⁵. La frequenza di tali eventi ha reso indispensabile l'elaborazione di un sistema normativo volto a garantire una tutela uniforme dei passeggeri, culminato nell'adozione del Regolamento (CE) n. 261/2004⁶, che costituisce oggi il pilastro della disciplina europea in materia.

La dimensione giuridica del ritardo e della cancellazione del volo non può essere compresa senza considerare la natura peculiare del trasporto aereo. Esso si caratterizza per un elevato grado di interdipendenza tra molteplici attori: compagnie aeree, gestori aeroportuali, enti di controllo del traffico, fornitori di servizi di *handling*, imprese di manutenzione, autorità meteorologiche⁷.

Ogni elemento della catena può generare un effetto domino che si ripercuote sull'intero sistema. Da ciò deriva la difficoltà, spesso riscontrata nei contenziosi, di individuare la causa primaria del disservizio e di attribuire correttamente la responsabilità.

Il fenomeno assume inoltre una rilevanza economica considerevole. I ritardi e le cancellazioni generano costi diretti per i vettori — quali riprotezioni, assistenza, compensazioni pecuniarie — e costi indiretti legati alla perdita di reputazione, alla riduzione della fidelizzazione dei clienti e all'aumento dei reclami⁸.

Per i passeggeri, il danno non è solo patrimoniale, ma anche esistenziale, poiché incide sulla qualità della vita e sulla libertà di autodeterminazione⁹.

La giurisprudenza europea ha progressivamente riconosciuto tale dimensione, ampliando la portata della tutela¹⁰.

2.- Quadro normativo europeo: Regolamento (CE) n. 261/2004 e giurisprudenza consolidata.

Il quadro normativo europeo che disciplina le regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato rappresenta uno dei sistemi di tutela più avanzati nel panorama

⁵ European Airline Ranking 2025- Eurocontrol, 2026, reperibile in <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2026-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20260123-2025-review.pdf>.

⁶ Regolamento (CE) n. 261/2004, considerando 1.

⁷ ICAO, *Air Transport Policy and Regulation*, 2022.

⁸ IATA, *Cost of Irregular Operations Report*, 2021, reperibile in <https://www.iata.org/contentassets/4d18cb077c5e419b8a888d387a50c638/iata-safety-report-2021.pdf>.

⁹ Cass., Sez. III, ord., 09 aprile 2026, n. 8999; *ex pluris* Cass., Sez. IV-III, 15 febbraio 2023, n. 4723; Cass., Sez. I - III, ord., 15 febbraio 2023, n. 4723; Cass., Sez. III, 17 aprile 2023, n. 10178; Cass., Sez. III, 14 luglio 2015, n. 1466 consultabili in *Banca Dati De Jure*.

¹⁰ Corte UE, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann* contro Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA reperibile in <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=celex:62007CJ0549>.

Opinioni

internazionale dei trasporti. La sua evoluzione è il risultato di un processo di progressiva consapevolezza del ruolo centrale del passeggero, considerato non più come semplice fruitore del servizio, ma come soggetto titolare di diritti propri e autonomi, la cui protezione deve essere garantita attraverso strumenti uniformi, efficaci e immediatamente azionabili¹¹.

L'elaborazione dei diritti, anche risarcitori, spettanti ai passeggeri di un volo cancellato o in ritardo, si è sviluppata negli anni attraverso numerosi interventi normativi, soprattutto di carattere sovranazionale¹² fra i quali assume primaria rilevanza la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999¹³, che ha ridotto la portata applicativa della precedente Convenzione di Varsavia¹⁴, ed il Regolamento (CE) n. 261/2004 che costituisce il fulcro

¹¹ Corte UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*.

¹² N. CORVAGLIA, *Ritardo aereo e risarcimento del danno: ancora un atterraggio morbido per i passeggeri*, in *Danno e resp.* 1 (2026), p. 102 s.; per una panoramica generale circa i rimedi fruibili dal viaggiatore in caso di ritardo v. G. VANACORE, *Responsabilità della compagnia da ritardo aereo: quale difesa per il passeggero?*, in *Resp. civ.* (2007), p. 77 ss.

¹³ La Convenzione di Montreal, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata con decisione del Consiglio il 5 aprile 2001, è entrata in vigore, per quanto riguarda la Comunità europea, il 28 giugno 2004, divenendo parte integrante dell'ordinamento giuridico comunitario. Tale normativa internazionale di diritto uniforme ha sostanzialmente sostituito la precedente (omonima) Convenzione internazionale di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale del 12 ottobre 1929 (ratificata e resa esecutiva in Italia con la L. 19 maggio 1932 n. 841 e successivamente emendata dal Protocollo de l'Aja del 28 settembre 1955 e dal Protocollo di Montreal del 25 settembre 1975 n. 4) recependone in massima parte il contenuto. Quest'ultima Convenzione, peraltro, non essendo stata formalmente abrogata, risulta tuttora in vigore seppur in via del tutto residuale posto che l'art. 55 della Convenzione di Montreal del 1999 dispone espressamente la prevalenza delle proprie disposizioni su quelle contenute nella Convenzione di Varsavia del 1929 per tutti gli stati che siano parti di entrambe le convenzioni. Cfr. A. CORRADO, *Il contratto di trasporto aereo di persone*, in C. VIGNALI (cur.), *Trasporti e turismo. Profili privatistici*, Milano 2016, p. 167. Applicano la citata Convenzione di Varsavia, in controversie in materia di inadempimento del vettore aereo, Cass. 4 maggio 1995, n. 4852, in *Nuova giur. civ. comm.* I (1996), p. 703; Cass. 19 giugno 2001, n. 8328, in *Danno e resp.* (2004), p. 400; Trib. Milano 19 febbraio 2010, in *Resp. civ.* (2010), p. 473. Vasta la dottrina che si è occupata delle menzionate fonti internazionali, ad es., A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Resp. civ. prev.* (2001), p. 1108; G. ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e convenzione di Montreal*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano 2002, p. 581; M. DELLACASA, *La responsabilità del vettore aereo internazionale tra «dolo eventuale» e «colpa con previsione»*, in *Danno e resp.* (2002), p. 400; M. M. COMENALE PINTO, *Il risarcimento del danno psicologico: primo caso di applicazione della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Dir. Tur.* (2005), p. 51; C. PUNZI, *La risoluzione delle controversie concernenti il risarcimento dei danni nel trasporto aereo e la convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, in *Riv. dir. proc.* (2005), p. 633; G. UBERTALLI, *Trasporto aereo e giurisdizione: un'interpretazione dei cinque criteri della Convenzione di Montreal*, in *Giur. it.* (2017), p. 867.

¹⁴ La Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 prevede all'art. 19 la responsabilità del vettore per il ritardo del viaggiatore o dei suoi bagagli salvo che dimostri, ai sensi del successivo art. 20, di aver adottato, anche tramite i suoi preposti «tutte le misure necessarie per evitare il danno» o l'impossibilità di approntarle. Ad oggi, tuttavia, la Convenzione di Varsavia presenta una portata applicativa piuttosto ridotta considerando che l'art. 55 della Convenzione di Montreal sancisce la prevalenza delle proprie norme rispetto a quelle contenute nella precedente fonte normativa. Per un'analisi dei rapporti tra le due convenzioni v. M.M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.* (2000), p. 798 ss.

di tale sistema, ponendosi come norma di riferimento per la disciplina delle ipotesi di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato¹⁵.

La disciplina della responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo nel trasporto di passeggeri e bagagli trova il proprio fondamento nell'art. 19 della Convenzione di Montreal, il quale configura una responsabilità risarcitoria di carattere generale per i danni conseguenti al ritardo nell'esecuzione della prestazione di trasporto¹⁶.

Tale regime, tuttavia, non assume natura oggettiva, essendo temperato dalla previsione di una specifica causa di esonero della responsabilità. La disposizione convenzionale consente, infatti, al vettore di sottrarsi all'obbligo risarcitorio qualora dimostri di aver adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il verificarsi del danno ovvero provi l'impossibilità oggettiva di adottarle¹⁷.

La portata applicativa dell'art. 19 deve essere ricostruita in coordinamento sistematico con le disposizioni contenute negli artt. 20 e 22 della medesima Convenzione, che completano il regime della responsabilità del vettore.

In particolare, l'art. 20 introduce una causa di esclusione o di riduzione del risarcimento qualora il danno sia imputabile, in tutto o in parte, alla negligenza, all'atto illecito o all'omissione del passeggero, recependo il principio del concorso causale del danneggiato.

L'art. 22, invece, interviene sul diverso piano della quantificazione del pregiudizio risarcibile, prevedendo limiti massimi all'ammontare del risarcimento dovuto nei casi in cui sia stata accertata la responsabilità del vettore¹⁸.

¹⁵ Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 1.

¹⁶ Per un esame e un commento alla disciplina della Convenzione di Montreal si vedano E. FALLETTI, *I contratti di viaggio*, Padova 2008, pp. 47 ss.; F. SALERNO, *sub Art. 1678 c.c.*, in E. GABRIELLI (cur.), *Commentario al codice civile*, Milano 2016, p. 216; D. CIARDO, *Responsabilità nel trasporto aereo. Mutamenti di equilibri fra passeggero e vettore*, in *Nuove leggi civ.* (2004), p. 383 ss.; sebbene la Convenzione si applichi ai soli vettori aerei si deve segnalare G.d.P. Acireale, 21 agosto 2006, in *Dir. Tur.* (2007), pp. 151 ss., con nota di F. PASTORINO, *La misteriosa - mutazione - del tour operator in vettore aereo. Obblighi e responsabilità del t.o. che rilasci il biglietto di passaggio*, p. 153, che ha applicato la menzionata Convenzione anche al tour operator che aveva apposto il proprio marchio sui biglietti aerei venduti nell'ambito di un pacchetto turistico.

¹⁷ G. BELLANTUONO, *Ritardi aerei: risarcimento o regolazione?*, in *Danno e resp.* (2004), p. 624 ss.: «se si considera che i criteri di imputazione elaborati all'inizio del Novecento intendevano salvaguardare la nascente industria aeronautica dall'imposizione di oneri eccessivi, si potrebbe concludere che la scelta compiuta a Montreal per il ritardo rifletta l'intenzione di circoscrivere la responsabilità del vettore». In realtà parte della dottrina europea sembra considerarla un'ipotesi di responsabilità per colpa presunta. Si v. L. TRAN, *Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes*, Ginevra 2013, p. 287 che nota come «en termes plus généraux, la responsabilité du transporteur, en cas de retard, est une responsabilité pour faute présumée, où le degré de la faute est qualifié».

¹⁸ L. PERCIBALLI, *Le disfunzioni nei viaggi*, in P. CENDON (cur.), *La prova e il quantum nel risarcimento del danno non patrimoniale*, II ed., Milano 2008, p. 1255. In particolare, l'art. 22 prevede una limitazione del risarcimento in caso di ritardo e distruzione o smarrimento di bagagli. Le somme sono quantificate in

Opinioni

Nell'ambito dell'ordinamento dell'Unione europea, la disciplina convenzionale è integrata dalle disposizioni del Regolamento (CE) n. 261/2004, il quale introduce un sistema di tutela rafforzata dei passeggeri fondato su rimedi autonomi rispetto a quelli di natura strettamente risarcitoria previsti dalla Convenzione di Montreal.

Il Regolamento trova applicazione con riferimento ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, nonché ai voli provenienti da Paesi terzi e diretti verso uno Stato membro, purché i passeggeri non abbiano già beneficiato, nel Paese di partenza, di misure di assistenza o di compensazione equivalenti a quelle previste dalla normativa unionale¹⁹.

L'ambito soggettivo di applicazione del Regolamento è, peraltro, circoscritto, essendone esclusi i passeggeri che viaggiano gratuitamente ovvero sulla base di tariffe ridotte non accessibili, direttamente o indirettamente, al pubblico. Inoltre, l'accesso alle misure di tutela riconosciute dalla disciplina europea presuppone il possesso di una prenotazione confermata e il tempestivo espletamento delle operazioni di accettazione (*check-in*), secondo le modalità e nei termini stabiliti dal vettore aereo²⁰.

La struttura del regolamento si fonda, quindi, su un principio cardine: la tutela minima inderogabile²¹. Tale principio emerge chiaramente dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia²², la quale ha più volte ribadito che il regolamento ha natura di “norma di ordine pubblico europeo”, volta a garantire un nucleo essenziale di diritti del passeggero, non

«diritti speciali di prelievo» come definiti dal Fondo monetario internazionale (art. 23) e sono periodicamente aggiornate per tenere conto dell'inflazione (art. 24).

¹⁹ L'art. 3 del Reg. CE 261/2004 dispone testualmente «il presente regolamento si applica: a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato; b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario».

²⁰ S. MARCHAND, *La protection du consommateur de voyages aériens selon le règlement (CE) 261/2004*, in AA.VV., *Droit de la consommation: Liber amicorum Bernd Stauder*, Baden-Baden 2006, pp. 271-274 ove si ribadisce che «sono quattro le circostanze che impediscono al viaggiatore di giovare della disciplina del Reg. CE 261/2004 ossia: (i) l'assenza di una prenotazione; (ii) la mancanza di una conferma della prenotazione; (iii) il ritardo all'imbarco; (iv) la fruizione di tariffe speciali».

²¹ Regolamento (CE) n. 261/2004, artt. 5-9. Cfr. sul punto, E.G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. civ.* (2004), p. 469; M. LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo Regolamento overbooking*, in *Dir. Tur.* (2006), p. 154; A. GIORDO, *Riflessioni giuseconomiche intorno al Regolamento CE n. 261/2004*, in *Dir. tur.* (2007), p. 12 ss., «le menzionate misure di tutela mirerebbero a creare uno ‘scambio imposto’ volto a riequilibrare le rispettive prestazioni in caso di inadempimento del vettore e a soddisfare le aspettative, non solo economiche (si pensi alla somministrazione di pasti e bevande), dei passeggeri»; A. PEPE, *Mancata o inesatta esecuzione del trasporto aereo e tutela dei passeggeri: attualità e prospettive tra interventi della corte di giustizia e futura revisione del reg. ce n. 261/2004*, in *Nuove leggi civ.* (2014), p. 1248.

²² Corte UE, 10 gennaio 2006, causa C-344/04, (Iata e Elfaa), in *Dir. tur.* (2006), p. 154, per il cui approfondimento si rinvia a F. ROSSI DAL POZZO, *I diritti fondamentali dei cittadini comunitari nei servizi di trasporto aereo*, in *Dir. un. eur.* (2006), p. 509; M. LOPEZ DE GONZALO, *I giudici*, cit., 154; V. CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, in *Dir. traspr.* (2006), p. 866.

comprimibile da prassi commerciali o da interpretazioni restrittive del vettore, capace di assicurare un livello uniforme di protezione in tutti gli Stati membri.

Il Regolamento europeo appresta tre forme di tutela per i passeggeri: assistenza gratuita (art. 9)²³, rimborso o riprotezione (art.8), compensazione pecuniaria (art. 7)²⁴.

L'assistenza rappresenta la tutela primaria e immediata, che si attiva in caso di ritardo prolungato o cancellazione. Essa comprende la fornitura di pasti, bevande, comunicazioni e, se necessario, sistemazione alberghiera²⁵.

Il rimborso o la riprotezione costituiscono invece la tutela sostitutiva: il passeggero può scegliere tra il rimborso del biglietto o l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale²⁶.

La compensazione pecuniaria, infine, rappresenta la tutela sanzionatoria, volta a compensare il pregiudizio subito dal passeggero a causa del disservizio²⁷. La giurisprudenza europea ha svolto un ruolo determinante nell'interpretazione del regolamento, ampliandone la portata applicativa e chiarendo i criteri per la concessione della compensazione²⁸.

In particolare, la Corte di Giustizia ha stabilito che il passeggero ha diritto alla compensazione anche in caso di ritardo superiore a tre ore all'arrivo, equiparando tale situazione alla cancellazione del volo²⁹. Questa interpretazione si fonda sul principio

²³ Tale assistenza - gratuita - può spaziare, in base alla durata dell'attesa, dalla mera somministrazione di pasti e bevande fino al trasferimento e successiva sistemazione in albergo. Al passeggero è inoltre consentito effettuare due chiamate o inviare due messaggi tramite fax o posta elettronica.

²⁴ Si discute in dottrina sulla natura della compensazione pecuniaria prevista dal Reg. CE 261/2004. A. ARLOTTA, *Il contratto di viaggio e le conseguenze del suo inadempimento: «danno da vacanza rovinata» e overbooking*, in *Nuova giur. civ. comm.* (2004), p. 471 ne afferma la natura risarcitoria evidenziando come «aver concesso la possibilità al viaggiatore di ottenere il risarcimento 'dell'ulteriore danno', valga a ricondurre pienamente la c.d. 'compensazione pecuniaria' nell'alveo della responsabilità civile». Ad avviso di M. STUCCHI, *Cancellazione del volo e diritti del passeggero*, in *Dir. tur.* (2008), p. 371 ss., invece si tratterebbe di un «indennizzo forfettizzato dal legislatore comunitario» anche se innestato su un meccanismo di tipo risarcitorio; M. LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero nel Regolamento CE n. 261/04*, in *Riv. it. dir. pubbl. com.* (2006), pp. 221-223 ne evidenzia altresì la natura deterrente e di induzione all'adempimento.

²⁵ ENAC, *Regolamento per la tutela del passeggero*, 2014, reperibile in www.aeroporto.net/wp-content/uploads/sites/3/carta_dei_diritti_del_passeggero.pdf.

²⁶ Corte UE, 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, (*Sturgeon*).

²⁷ N. CORVAGLIA, *Ritardo*, cit., p. 103; L. CAPUTI, *Cancellazione del volo e disagi del passeggero*, in *Danno e resp.* (2023), p. 950 ss.

²⁸ Sul tema della responsabilità del vettore aereo, si veda S. VERNIZZI, *La disciplina della cancellazione del volo e la maggior tutela del passeggero secondo la giurisprudenza europea*, in *Resp. civ. prev.* (2022), p. 61; R. LOBIANCO, *I diritti dei passeggeri dei vettori aerei e marittimi nell'unione europea all'epoca del covid*, in *Resp. civ. e prev.* (2021), p. 288.

²⁹ L. CAPUTI, *Cancellazione*, cit., p. 950; Corte UE, Sez. III, 31 gennaio 2013, causa C-12/11 - Pres. Lenaerts - Avv. Gen. Bot - *McDonagh c. Ryanair Ltd.*; Corte UE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, (*Sturgeon*); sentenze 14 dicembre 2004, causa C-210/03, *Swedish Match*, Racc. pp. I-11893,

Opinioni

dell'equivalenza del pregiudizio: "il ritardo prolungato comporta un pregiudizio analogo a quello derivante dalla cancellazione, giustificando l'applicazione del medesimo regime compensativo"³⁰.

La coesistenza della Convenzione di Montreal e del Regolamento (CE) n. 261/2004 ha dato luogo, con specifico riferimento all'ipotesi del ritardo nel trasporto aereo, a un significativo problema di coordinamento tra fonti, determinando un'area di interferenza applicativa che ha richiesto un intervento chiarificatore della Corte di giustizia dell'Unione europea³¹. La questione centrale riguardava, in particolare, l'individuazione dei rapporti tra il sistema di responsabilità risarcitoria delineato dalla Convenzione e il regime di tutela predisposto dal legislatore dell'UE, al fine di verificarne l'eventuale incompatibilità ovvero la possibilità di una loro applicazione concorrente³².

La giurisprudenza della Corte di giustizia ha progressivamente affermato la piena compatibilità tra i due strumenti normativi, evidenziandone la diversa funzione e la differente *ratio*³³.

Il Regolamento (CE) n. 261/2004 introduce, infatti, un sistema di tutela immediata fondato sul riconoscimento di una compensazione pecuniaria forfettaria, svincolata dalla prova del danno concretamente subito e destinata a operare in presenza dei presupposti oggettivi individuati dalla disciplina dell'unione.

punto 70, Corte UE 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA, Racc. pag. I-403, punti 82, 85, 95, 97 e 98; ENAC, *Compiti istituzionali*, 2023.

³⁰ Corte UE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, (*Sturgeon*) in particolare par. 58 ss.: «Poiché i danni subiti dai passeggeri del traffico aereo in caso di cancellazione o di ritardo prolungato sono analoghi, non è ammissibile, a pena di violare il principio della parità di trattamento, trattarli in modo differente. [...] Pertanto, occorre constatare che i passeggeri di voli ritardati possono reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall' art. 7 del regolamento n. 261/2004 quando, a causa di tali voli, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo». I fondamentali principi espressi in *Sturgeon* sono stati ribaditi in altre pronunce della Corte. Si v. tra le tante Corte UE 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, (*Nelson e altri*), in particolare par. 37 ss., Corte UE 12 marzo 2020, causa C-832/18 (*Finnair Oyj*), par. 23. Non è mancato in dottrina chi ha criticato la posizione assunta dalla Corte UE, qualificandola come un caso di «unwarranted judicial activism», v. S. GARBEN, *Sky-high controversy and high-flying claims? The Sturgeon case law in light of judicial activism, euroscepticism and eurolegalism*, in *Common Market Law Review* 18 (2013). V. anche S. DRAKE, *Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004?*, in *Maastricht Journal of European and Comparative Law* (2020). Di «infamous decision» parla anche L. DIJKMAN, *Pairing Sturgeon with Champagne: Towards a Due Cause Exception in the Law of Geographical Indications*, in *International Review of Intellectual Property and Competition Law* (2023), p. 1240. ENAC, *Linee guida per i reclami*, 2019 reperibile in <https://www.enac.gov.it/passeggeri/diritti-dei-passeggeri/modalita-di-reclamo-per-negato-imbarco-cancellazione-ritardo/>.

³¹ N. CORVAGLIA, *Ritardo*, cit., p. 103; M. LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo regolamento overbooking*, in *Dir. tur.* (2006), p. 167.

³² I numerosi dubbi interpretativi sorti dall'applicazione del Reg. CE 261/2004 hanno indotto la Commissione Europea a predisporre un elenco di orientamenti interpretativi del regolamento reperibile al seguente link https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202405687.

³³ F. A. GENOVESE, *Ritardo nel trasporto aereo: danno in re ipsa?*, in *Giur. it.* 8-9 (2024), p. 1777 ss.

La Convenzione di Montreal, per converso, continua a disciplinare l'azione risarcitoria di diritto comune nei confronti del vettore, consentendo al passeggero di ottenere il ristoro integrale degli ulteriori danni patrimoniali e non patrimoniali conseguenti al ritardo, purché ne siano dimostrati l'effettiva sussistenza, l'entità e il nesso causale con l'inadempimento del vettore³⁴.

Ne consegue che i due strumenti di tutela non si pongono in rapporto di alternatività, bensì di complementarità. La compensazione prevista dal Regolamento assolve una funzione autonoma rispetto al risarcimento disciplinato dalla Convenzione, sicché il passeggero può cumulare le due forme di tutela nei limiti in cui esse siano riferibili a pregiudizi diversi. Resta fermo, tuttavia, il divieto di duplicazione dell'indennizzo, espressamente sancito dall'art. 12 del Regolamento (CE) n. 261/2004, ai sensi del quale l'eventuale compensazione pecuniaria già corrisposta deve essere detratta dall'ammontare del risarcimento successivamente riconosciuto per il medesimo pregiudizio³⁵.

³⁴ CGCE 10 gennaio 2006, causa C-344/04, (Iata e Elfaa) par. 43 ss.: «occorre constatare che qualsiasi ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, in particolare se prolungato, può causare, in generale, due tipi di danni. Da un lato, un ritardo eccessivamente prolungato determina danni quasi identici per tutti i passeggeri, il cui risarcimento può assumere la forma di un'assistenza o di un supporto standardizzati e immediati a tutti gli interessati, attraverso la fornitura, ad esempio, di bevande, pasti, sistemazione in albergo e telefonate. Dall'altro, i passeggeri possono subire danni individuali, dovuti al motivo del loro spostamento, il cui risarcimento richiede una valutazione caso per caso dell'entità del danno causato e può, di conseguenza, essere oggetto solo di una compensazione a posteriori e su base individuale. Orbene, risulta chiaramente dalle disposizioni degli artt. 19, 22 e 29 della Convenzione di Montreal che esse si limitano a disciplinare le condizioni in cui, successivamente al ritardo di un volo, possono essere esperite, da parte dei passeggeri interessati, le azioni dirette ad ottenere il risarcimento dei danni su base individuale, vale a dire una compensazione da parte dei vettori responsabili del danno risultante da tale ritardo [...] Le misure di assistenza e di supporto uniformi e immediate non ostano di per sé a che i passeggeri interessati, nel caso in cui lo stesso ritardo causi loro anche danni che facciano sorgere un diritto a indennizzo, possano intentare comunque le azioni di risarcimento dei detti danni alle condizioni previste dalla Convenzione di Montreal». V. anche CGUE 29 luglio 2019, causa C-354/18, (*Rusu*). Cfr. L. SILETTI, *Cancellazione del volo e conseguente risarcibilità del danno non patrimoniale. Un caso di lesione degli interessi costituzionali a presidio della famiglia*, in *Resp. civ. prev.* (2024), pp. 1201 ss., il quale precisa «il regolamento prevede, all'art. 7, una forma compensativa standardizzata ed applicabile indistintamente a tutti i passeggeri, mentre la convenzione di Montreal individua una forma risarcitoria individuale e soggetta all'analisi della situazione particolare». CGCE, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*.

³⁵ M. MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione e responsabilità*, in L. Masala - E.G. Rosafio (cur.), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano 2006, p. 123 ss.: «nel caso di commissione da parte del vettore di un fatto illecito fonte di responsabilità, se quel fatto ha nel contempo determinato il vettore a provvedere alle forme assistenziali e compensative previste dal Regolamento, queste ultime hanno l'effetto di ridurre il danno di cui, per altro titolo, si possa chiedere il risarcimento: danno dal quale vanno dunque scomputate». V. anche P. MANINETTI, *Il vettore che 'cancella' il volo risarcisce anche i danni non patrimoniali: disagi e fastidi sono giuridicamente irrilevanti a Roma ma non a Strasburgo*, in *Nuova giur. civ. comm.* (2012), p. 221 che evidenzia come al fine di evitare meccanismi di *overcompensation* «il giudice dovrebbe interpretare il termine - può - come - deve -». Contra C. GRANELLI, *In tema di 'danni punitivi'*, in *Resp. civ. prev.* (2014), p. 1760 ss. «peraltro - qualora il passeggero chieda altresì il risarcimento del danno (ovviamente, offrendone

Opinioni

Appare, quindi, di palmare evidenza che la compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento (CE) n. 261/2004 e il risarcimento del danno disciplinato dalla Convenzione di Montreal rispondono a logiche funzionali differenti e perseguono finalità tra loro complementari. La prima costituisce uno strumento di matrice pubblicistica volto ad assicurare un livello uniforme e minimo di tutela ai passeggeri, attraverso il riconoscimento di un'indennità forfettaria prescindente dalla prova del danno effettivamente subito³⁶. Il secondo, viceversa, si colloca nell'alveo della responsabilità civile del vettore e presuppone l'accertamento dell'esistenza del pregiudizio, del nesso causale con il ritardo e dell'entità del danno risarcibile, secondo le regole proprie del diritto uniforme internazionale³⁷.

Da tale articolazione discende un sistema multilivello di tutela, nel quale la disciplina europea e quella convenzionale operano in modo coordinato, perseguendo l'obiettivo comune di assicurare una protezione effettiva e proporzionata del passeggero, pur attraverso strumenti caratterizzati da presupposti applicativi, funzione e natura giuridica differenti. In tale prospettiva, il Regolamento (CE) n. 261/2004 rappresenta il principale presidio di tutela preventiva e immediata dei diritti dei passeggeri, mentre la Convenzione di Montreal conserva la funzione di garantire il ristoro integrale dei danni ulteriori, nei limiti e secondo le condizioni previste dal relativo regime di responsabilità.

L'evoluzione della disciplina è stata significativamente influenzata dall'opera interpretativa della Corte di giustizia dell'Unione europea, la quale ha progressivamente definito l'ambito applicativo delle tutele riconosciute ai passeggeri, contribuendo a rafforzarne l'effettività e a garantire un equilibrio tra le esigenze di protezione dell'utenza e gli interessi economici degli operatori del trasporto aereo. Parallelamente, il legislatore europeo ha avviato un processo di revisione del Regolamento (CE) n. 261/2004, tuttora oggetto di discussione, finalizzato a superare alcune criticità emerse nella prassi applicativa. In particolare, le proposte di riforma sono orientate a una più puntuale delimitazione della nozione di «circostanze eccezionali», frequentemente invocata dai vettori quale causa di esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria, nonché all'introduzione di procedure maggiormente efficienti per la gestione dei reclami e la definizione delle controversie, nell'ottica di incrementare il livello di certezza del diritto e di rafforzare l'effettività della tutela riconosciuta ai passeggeri³⁸.

Nel suo complesso, il sistema normativo risultante dall'interazione tra il diritto dell'Unione europea, il diritto uniforme internazionale e gli ordinamenti nazionali si configura come un modello di tutela articolato e sostanzialmente coerente, improntato

la prova) - la 'compensazione pecuniaria' in esame può (dunque, non necessariamente) essere detratta dal risarcimento (art. 12)».

³⁶ A. NEGRO, *Danni civili - L'art. 2059 cod.civ. sta invecchiando*, in *NGCC* 3 (2024), p. 501 ss.

³⁷ Commissione Europea, *Proposal for revision of Regulation 261/2004*, 2023 reperibile in <https://a4e.eu/publications/proposal-on-the-enforcement-of-passenger-rights-2023-0437/>

³⁸ ICAO, *Air Transport Policy and Regulation*, 2022.

alla ricerca di un equilibrio tra l'efficienza del mercato del trasporto aereo e la salvaguardia dei diritti dei passeggeri. La progressiva evoluzione della disciplina conferma, in tale contesto, la posizione centrale del Regolamento (CE) n. 261/2004 quale principale parametro di riferimento nella regolazione delle ipotesi di cancellazione, ritardo e negato imbarco, la cui portata è stata progressivamente ampliata e precisata dall'elaborazione giurisprudenziale della Corte di giustizia³⁹.

Accanto alla disciplina europea, occorre considerare il quadro normativo nazionale, che interviene principalmente sul piano dell'*enforcement*.

In Italia, l'Autorità competente è l'ENAC, cui spetta il compito di vigilare sull'applicazione del regolamento e di irrogare sanzioni ai vettori inadempienti. L'ENAC ha predisposto linee guida operative che chiariscono gli obblighi dei vettori e le modalità di presentazione dei reclami da parte dei passeggeri⁴⁰ contribuendo a rafforzarne la tutela effettiva.

3.- La nozione di «ritardo prolungato» e «cancellazione»: criteri interpretativi e applicazioni pratiche

La distinzione tra ritardo prolungato e cancellazione del volo costituisce uno dei nodi interpretativi più rilevanti del diritto del trasporto aereo⁴¹.

Sebbene il Regolamento (CE) n. 261/2004 utilizzi entrambe le categorie per definire differenti regimi di tutela, la prassi operativa e la giurisprudenza, adottando un approccio sostanzialistico, fondato sugli effetti del disservizio piuttosto che sulla sua qualificazione formale⁴², hanno progressivamente ridotto la distanza concettuale tra le due nozioni, riconoscendo che, in molti casi, il pregiudizio subito dal passeggero è sostanzialmente analogo⁴³.

Al riguardo la Corte di Giustizia Europea, con la nota sentenza *Sturgeon Vs. Condor Flugdienst GmbH* (causa C-402/07) ha chiarito

³⁹ CGUE, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*.

⁴⁰ Convenzione di Montreal, art. 19.

⁴¹ C. SRUBEK TOMASSY, *Ritardata partenza del volo aereo e risarcimento del danno*, in *Corr. mer.* (2012), p. 356; P. CACCAMO, *La compensazione e il risarcimento del danno non patrimoniale in caso di ritardo aereo*, in *Riv. dir. nav.* (2012), p. 896; A. PEPE, *L'ambito spazio-temporale della nozione di ritardo nel trasporto aereo di passeggeri*, in *Giur. it.* (2015), p. 541; M.L. RUFFINI GANDOLFI, *Punti fermi e problemi irrisolti a livello europeo in tema di trasporto passeggeri*, in *Danno e resp.* (2016), p. 569.

⁴² CGUE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, (*Sturgeon*); Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 6 e 7; CGCE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, in *Danno e resp.* (2012), p. 479, con nota di L. CAPUTI, *Tra ritardo e cancellazione del volo: lesione del valore tempo e pregiudizi risarcibili*.

⁴³ CGUE 13.10.2011, causa C-83/10, in www.curia.europa.eu; Cass. Civ., III sez., 20 febbraio 2024, n. 4427, ord., in www.italgiure.giustizia.it.

Opinioni

«che i passeggeri il cui volo è stato cancellato e quelli vittima di un ritardo prolungato del volo (pari o superiore a tre ore) subiscono un danno analogo, consistente in una perdita di tempo, e si trovano pertanto in situazioni paragonabili ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 del regolamento n. 261/2004».

Tale equiparazione trova il suo fondamento, oltre che nel principio della parità di trattamento, anche nella finalità perseguita dal regolamento n. 261/2004, ossia accrescere la tutela di tutti i passeggeri dei vettori aerei. In uno dei passaggi più significativi della richiamata sentenza *Sturgeon* si legge infatti che «il ritardo prolungato può determinare un pregiudizio equivalente a quello della cancellazione, giustificando l'applicazione del medesimo regime compensativo⁴⁴».

La disciplina del trasporto aereo, tanto sul piano interno quanto su quello europeo e convenzionale, attribuisce al ritardo una rilevanza giuridica ormai incontestata, quale autonoma modalità di inesatto adempimento dell'obbligazione di trasporto. Cionondimeno, né la normativa di settore né gli strumenti internazionali di riferimento forniscono una definizione positiva della nozione di ritardo, rimettendo all'elaborazione dottrinale e giurisprudenziale il compito di individuarne gli elementi costitutivi⁴⁵. Ne consegue che il dibattito non investe tanto l'esistenza della fattispecie, quanto, piuttosto, i criteri attraverso i quali essa debba essere giuridicamente qualificata⁴⁶.

In tale prospettiva, la dottrina maggioritaria riconduce la nozione di ritardo a un parametro di natura prevalentemente oggettiva, individuandone il presupposto nel significativo superamento del tempo normalmente necessario all'esecuzione del trasporto, quale desumibile dagli orari ufficialmente predisposti dal vettore. Secondo questa impostazione, il ritardo si configura quale scostamento apprezzabile rispetto al programma temporale dedotto nel contratto, eccedente quel margine di tolleranza fisiologicamente connaturato all'organizzazione del servizio di trasporto aereo. Il criterio cronologico assume, pertanto, autonoma rilevanza qualificatoria, in quanto espressione dell'alterazione dell'equilibrio sinallagmatico derivante dalla mancata esecuzione della prestazione nel tempo convenuto o ragionevolmente prevedibile.

A tale ricostruzione si contrappone l'orientamento che individua il fondamento della fattispecie non già nel mero dato temporale, bensì nella verifica della condotta concretamente tenuta dal vettore. Secondo tale impostazione, comunemente definita teoria soggettiva, il superamento del tempo previsto per l'esecuzione del trasporto non costituisce, di per sé, elemento sufficiente a integrare il ritardo, dovendo essere accertato se il vettore abbia osservato il livello di diligenza professionale richiesto

⁴⁴ CGUE, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon*.

⁴⁵ A. PEPE, *L'ambito*, cit., p. 539 ss.

⁴⁶ S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in *Tratt. dir. civ. e comm.*; A. CICU - F. MESSINEO (diretto da), L. MENGONI, (continuato da), Milano 2001, p. 175; B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. prev.* (2000), p. 445; C. POZZI, *Tipologia e quantificazione del danno da ritardo nel trasporto aereo*, in *Resp. civ. prev.* (2007), p. 159.

nell'adempimento dell'obbligazione assunta. Il ritardo viene così ricondotto nell'alveo della disciplina generale dell'inadempimento, sicché il dato cronologico degrada a mero indice sintomatico dell'eventuale violazione dell'obbligo di esatta esecuzione della prestazione.

Entrambe le impostazioni colgono profili certamente rilevanti, ma appaiono, se considerate isolatamente, solo parzialmente soddisfattive.

L'opzione oggettiva presenta il pregio di assicurare certezza applicativa, individuando un criterio verificabile e funzionale alle esigenze di tutela del passeggero; essa, tuttavia, rischia di trascurare la dimensione propriamente obbligatoria del rapporto contrattuale, nella quale assume rilievo il comportamento concretamente esigibile dal debitore. Per converso, la ricostruzione soggettiva valorizza coerentemente il parametro della diligenza, ma finisce per attenuare l'autonomia della nozione di ritardo, sovrapponendola alla più generale categoria dell'inadempimento colpevole e privandola di una propria specificità sul piano qualificatorio.

In questa prospettiva appare preferibile un'impostazione sistematica che, pur assumendo il superamento apprezzabile del tempo di esecuzione quale elemento oggettivo identificativo della fattispecie, non prescinda dalla successiva verifica della condotta del vettore ai fini dell'accertamento della responsabilità. Una simile ricostruzione consente, infatti, di mantenere distinti il piano della qualificazione del ritardo da quello dell'imputazione delle conseguenze giuridiche derivanti dalla sua verifica, in coerenza con la struttura della responsabilità del vettore delineata dalla Convenzione di Montréal del 1999 e dalla normativa eurounitaria.

Il dato temporale individua, dunque, il presupposto oggettivo della fattispecie, mentre il parametro della diligenza rileva sul diverso piano dell'accertamento della responsabilità e dell'eventuale operatività delle cause di esonero previste dall'ordinamento.

Nella sua accezione normativa, dunque, il ritardo prolungato è configurabile laddove si registri uno scostamento temporale tra l'orario programmato e quello effettivo di arrivo del volo; tale scostamento rileva ai fini della configurabilità dell'inadempimento del vettore laddove superi determinate soglie temporali⁴⁷.

Il Regolamento 261/2004 individua tre soglie principali: due ore per le tratte inferiori a 1500 km, tre ore per le tratte intracomunitarie superiori a 1500 km e per le tratte internazionali tra 1500 e 3500 km, quattro ore per le tratte superiori a 3500 km⁴⁸. Tuttavia,

⁴⁷ F. PIAIA, *Inadempimento (ritardo) del vettore aereo, tutela dei passeggeri e onere della prova: quale punto di equilibrio?*, in *Danno e resp.* 6 (2018), p. 749 ss.; C. SRUBEK TOMASSY, *Ritardata partenza del volo aereo e risarcimento del danno*, in *Corr. mer.* (2012), p. 356; P. CACCAMO, *La compensazione e il risarcimento del danno non patrimoniale in caso di ritardo aereo*, in *Riv. dir. nav.* (2012), p. 896; A. PEPE, *L'ambito*, cit., p. 541; M.L. RUFFINI GANDOLFI, *Punti fermi e problemi irrisolti a livello europeo in tema di trasporto passeggeri*, in *Danno e resp.* (2016), p. 569.

⁴⁸ Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 5.

Opinioni

la giurisprudenza ha introdotto un criterio ulteriore, più incisivo: il ritardo superiore a tre ore all'arrivo comporta il diritto alla compensazione pecuniaria, equiparando tale situazione alla cancellazione del volo⁴⁹.

Questo principio, elaborato nella celebre sentenza *Sturgeon*⁵⁰, ha rappresentato una svolta interpretativa, ampliando significativamente la tutela del passeggero.

La cancellazione del volo, invece, si configura quando il vettore sopprime il collegamento originariamente previsto, indipendentemente dal momento in cui tale decisione viene comunicata al passeggero⁵¹. La cancellazione può essere annunciata con largo anticipo o pochi minuti prima della partenza; in entrambi i casi, il passeggero subisce un pregiudizio rilevante, che giustifica l'attivazione dei diritti previsti dal regolamento⁵².

La cancellazione del volo rappresenta una forma di disservizio particolarmente grave in quanto incidente sulla regolare esecuzione del contratto di trasporto, rispetto al quale il vettore inadempiente è tenuto a proporre soluzioni alternative idonee⁵³ a riequilibrare l'alterazione dell'intero programma di viaggio⁵⁴.

La distinzione tra ritardo e cancellazione non è sempre agevole⁵⁵ seppure la Corte di Giustizia, dichiarando in modo chiaro l'esistenza di una diversità ontologica tra cancellazione del volo e semplice ritardo, abbia precisato che il tratto distintivo tra le due ipotesi risiederebbe nel mancato rispetto o meno da parte del vettore della c.d. «programmazione originaria» del volo considerato. In altri termini «un volo ritardato, a

⁴⁹ CGUE, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon*; ENAC, *Regolamento per la tutela del passeggero*, 2014; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, Torino, 2013, p. 162.

⁵⁰ CGUE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07 (*Christopher Sturgeon e altri contro Condor Flugdienst GmbH e Stefan Böck e Cornelia Lepuschitz contro Air France SA*).

⁵¹ Cfr. CGUE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, in *Danno e resp.* (2012), p. 479, con nota di L. CAPUTI, *Tra ritardo*, cit., secondo il quale la nozione di cancellazione del volo deve essere intesa nel senso che essa non si riferisce solo all'ipotesi in cui l'aereo non sia partito affatto, ma comprende anche il caso in cui l'aereo in questione sia decollato e, per una qualsivoglia ragione, sia stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza e i passeggeri siano stati trasferiti su altri voli.

⁵² EASA, *Operational Disruptions Report*, 2023 reperibile in <https://ad.easa.europa.eu/ad/2023-05>.

⁵³ Secondo i giudici di Lussemburgo, il tratto distintivo tra le due ipotesi risiederebbe nel mancato rispetto o meno da parte del vettore della c.d. «programmazione originaria» del volo considerato.

⁵⁴ CGUE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez*; CGUE, Sez. III, 31 gennaio 2013, C-12/11 - Pres. Lenaerts - Avv. Gen. Bot - *McDonagh c. Ryanair Ltd.*

⁵⁵ Sulle differenze tra le nozioni di volo ritardato e volo cancellato, cfr. CGUE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon*, in *Foro it.* (2010), IV, p. 325, con nota di A. PALMIERI (annotata altresì da V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. Trasporti* (2010), p. 122; L. SALAZAR, in *Riv. guardia di finanza* (2010), p. 459). Va rilevato che la sussistenza di circostanze eccezionali non è condizione sufficiente a lasciare indenne il vettore, occorrendo che quest'ultimo dimostri che le stesse si sarebbero verificate con l'adozione di misure appropriate. Così dispone CGUE 12 maggio 2011, causa C-294/10, in *Foro it.* (2011), IV, p. 329, con nota di A. PALMIERI (annotata altresì da A. LIARDO, *Cancellazione del volo e compensazione: l'obbligo di organizzazione del vettore in caso di circostanze eccezionali*, in *Dir. Trasporti* (2012), p. 174), secondo cui il vettore non sarà mai scusato ove sia a priori esclusa la possibilità di effettuare il volo entro un congruo margine di tempo, quando siano uscite di scena le circostanze eccezionali ostative del decollo all'orario programmato.

prescindere dalla durata del ritardo e quand'anche essa sia stata significativa, non può essere considerato cancellato quando è realizzato in conformità alla programmazione originariamente prevista dal vettore aereo».

In alcuni casi, un ritardo molto prolungato può essere qualificato come cancellazione, soprattutto quando il volo viene riprogrammato con un nuovo numero o quando la partenza avviene il giorno successivo⁵⁶.

La Corte di Giustizia ha chiarito che la qualificazione dipende dalla continuità operativa del volo: se il volo originario viene mantenuto, anche con un ritardo significativo, si tratta di ritardo; se il volo viene soppresso e sostituito con un altro, si tratta di cancellazione⁵⁷. Questo criterio, apparentemente semplice, richiede tuttavia un'analisi accurata della documentazione operativa che sottolinea l'importanza dei tracciati di volo, delle comunicazioni del vettore e dei registri aeroportuali⁵⁸.

Un ulteriore elemento di complessità è rappresentato dalle cause del disservizio.

Il regolamento distingue tra cause imputabili al vettore e circostanze eccezionali che escludono il diritto alla compensazione⁵⁹.

Tuttavia, la qualificazione della causa non incide sulla distinzione tra ritardo e cancellazione, ma solo sulla spettanza della compensazione⁶⁰.

I vettori tendono spesso a invocare circostanze eccezionali per escludere la compensazione, anche in casi in cui la causa del disservizio è riconducibile a fattori ordinari, come problemi tecnici o rotazioni di aeromobili⁶¹.

⁵⁶ Regolamento (CE) n. 261/2004, considerando 14.

⁵⁷ M.M. COMENALE PINTO, *Il risarcimento*, cit., p. 51.

⁵⁸ La valutazione della rilevanza del ritardo è rimessa all'equo apprezzamento del giudice adito. Parte della dottrina, in considerazione dell'eccessiva discrezionalità inevitabilmente insita nella concezione oggettiva del ritardo, ritiene che la stessa debba essere riconsiderata, «valorizzando maggiormente il ruolo che l'osservanza degli orari [indicati dalle stesse compagnie aeree] riveste per l'utente passeggero» (così, B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in Resp. civ. prev. (2000), p. 458), ovvero attribuendo rilevanza al superamento di una predeterminata soglia di tempo, stabilita in base alle rilevazioni statistiche dei ritardi (in tal senso, M. DEIANA, *Responsabilità del vettore per negato imbarco e ritardo*, in ID. (a cura di), *Atti del Convegno Aeroporti e responsabilità*, Cagliari, 24-25 ottobre 2003, Cagliari 2005, p. 124). Secondo altri, invece, il criterio in base al quale individuare l'esistenza del ritardo non può che essere legato al mero superamento dell'orario di arrivo, così come indicato dal vettore ovvero diversamente desumibile, v. S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in M. Deiana (cur.), *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 101; A. BOTTI, *Brevi appunti in tema di tutela del passeggero nel caso di ritardo o di cancellazione del volo*, in ANTONINI - FRANCHI - MORANDI (cur.), *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, p. 607; A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, Torino, 2008, p. 107.

⁵⁹ Corte UE 4 maggio 2017, causa C-315/15, *Pešková e Peška*.

⁶⁰ Convenzione di Montreal, art. 19.

⁶¹ Convenzione di Montreal, art. 22.

Opinioni

La giurisprudenza europea ha chiarito che le circostanze eccezionali devono essere interpretate in modo restrittivo e che il vettore deve fornire una prova rigorosa della loro sussistenza⁶².

La distinzione tra ritardo e cancellazione assume particolare rilevanza anche sul piano della responsabilità risarcitoria. Mentre la compensazione pecuniaria è una misura automatica, il risarcimento del danno ulteriore richiede la prova del pregiudizio subito dal passeggero⁶³.

La Convenzione di Montreal disciplina la responsabilità del vettore per i danni derivanti dal ritardo, ma non per quelli derivanti dalla cancellazione⁶⁴. Tuttavia, la giurisprudenza ha chiarito che la cancellazione può comportare un ritardo nella prestazione del servizio, rendendo applicabile la disciplina convenzionale nell'ottica di ampliamento della tutela del passeggero secondo le finalità del Regolamento n. 261/2004.

4.- *Diritti del passeggero: compensazione pecuniaria, rimborso, riprotezione, assistenza*

Il sistema di tutela del passeggero, delineato dal Regolamento (CE) n. 261/2004, si fonda su un insieme articolato di diritti che mirano a garantire una protezione effettiva e uniforme in caso di cancellazione o ritardo del volo. Tali diritti, che rappresentano il nucleo essenziale della disciplina europea, si articolano in quattro categorie principali: compensazione pecuniaria, rimborso, riprotezione e assistenza⁶⁵.

La loro applicazione è strettamente connessa alla natura e alla gravità del disservizio, nonché alla causa che lo ha determinato⁶⁶.

La compensazione pecuniaria rappresenta la misura più incisiva del sistema di tutela. Essa ha natura forfettaria e non richiede la prova del danno, configurandosi come una forma di ristoro automatico per il pregiudizio subito dal passeggero⁶⁷.

La compensazione pecuniaria, disciplinata dall'art. 7 del Regolamento, assolve a una funzione autonoma rispetto al risarcimento del danno e costituisce una misura di carattere forfettario, volta a compensare il pregiudizio derivante dalla perdita di tempo e dai disagi connessi alla mancata esecuzione del trasporto programmato. L'importo della compensazione è parametrato esclusivamente alla distanza della tratta aerea e ammonta a euro 250 per i voli di lunghezza non superiore a 1.500 chilometri, a euro 400 per le

⁶² Corte UE 17 settembre 2015, causa C-257/14, *Van der Lans*; Cfr. V. BRIZZOLARI, *Volo aereo in ritardo e carenza di personale addetto ai bagagli*, in *Giur. it.*, II, 2025, p. 271.

⁶³ N. CORVAGLIA, *Ritardo*, cit., p. 106; Tribunale Busto Arsizio, Sez. III, 02 giugno 2025; Tribunale Busto Arsizio, Sez. III, 02 giugno 2025; Tribunale Busto Arsizio, Sez. III, 02 giugno 2025 consultabili in *Banca Dati De Jure*; Reg. (CE) 11-02-2004, n. 261/2004, Articolo 7.

⁶⁴ Vedi § nota 16.

⁶⁵ Regolamento (CE) n. 261/2004, artt. 5-9.

⁶⁶ ICAO, *Air Transport Policy and Regulation*, 2022.

⁶⁷ Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 8; A. NEGRO, cit., p. 502.

tratte intracomunitarie eccedenti tale distanza nonché per tutti gli altri voli compresi tra 1.500 e 3.500 chilometri e, infine, a euro 600 per le restanti tratte aeree⁶⁸.

Il diritto alla compensazione non riveste, tuttavia, carattere assoluto. L'art. 5, par. 3, del Regolamento esclude, infatti, l'obbligo del vettore di corrispondere la compensazione qualora quest'ultimo dimostri che la cancellazione sia stata determinata da circostanze eccezionali che non avrebbero potuto essere evitate neppure mediante l'adozione di tutte le misure ragionevolmente esigibili. La relativa prova incombe integralmente sul vettore aereo e deve riguardare sia la sussistenza dell'evento eccezionale, sia l'impossibilità di prevenirne gli effetti attraverso l'adozione di ogni misura organizzativa e operativa concretamente esigibile.

Accanto alla tutela di natura compensativa, il Regolamento riconosce al passeggero una distinta posizione giuridica avente a oggetto il diritto all'assistenza. Ai sensi degli artt. 5 e 9, il vettore è tenuto a prestare gratuitamente le misure di assistenza necessarie in relazione alla durata dell'attesa e alle concrete esigenze del passeggero, provvedendo, in particolare, alla somministrazione di pasti e bevande in misura congrua rispetto ai tempi di attesa, nonché, ove necessario, alla sistemazione alberghiera, ai trasferimenti tra aeroporto e luogo di alloggio e a ogni ulteriore prestazione indispensabile qualora la riprogrammazione del volo renda necessari uno o più pernottamenti ovvero un soggiorno supplementare rispetto a quello originariamente previsto.

Tali obblighi hanno natura autonoma rispetto al diritto alla compensazione pecuniaria e trovano applicazione anche nelle ipotesi in cui quest'ultima non sia dovuta, confermando la scelta del legislatore europeo di predisporre un sistema multilivello di protezione del passeggero fondato sulla distinzione tra misure assistenziali, compensative e risarcitorie. Il rimborso rappresenta la tutela primaria in caso di cancellazione del volo⁶⁹.

Il passeggero ha diritto al rimborso del biglietto entro sette giorni, qualora decida di rinunciare al viaggio⁷⁰. Il rimborso può essere richiesto anche in caso di ritardo superiore a cinque ore, quando il passeggero ritenga che il disservizio abbia compromesso la finalità del viaggio⁷¹.

Il rimborso costituisce una forma di tutela contrattuale volta a ripristinare l'equilibrio economico del rapporto di trasporto attraverso la restituzione del corrispettivo per una prestazione non eseguita.

⁶⁸ Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 7.

⁶⁹ L. CAPUTI, *Cancellazione*, cit., pp. 950 ss.; Corte UE 26 febbraio 2013, causa C-11/11; Corte UE 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10; Corte UE 12 maggio 2011, causa C-294/10; Corte UE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07; Corte UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*.

⁷⁰ I. PICCIANO, *I contratti*, I, 2010, p. 89 ss.; N. CORVAGLIA, *Ritardo*, cit., p. 102, F. PIAIA, *Inadempimento*, cit., p. 751. Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 8.

⁷¹ ENAC, *Regolamento per la tutela del passeggero*, 2014.

Opinioni

La riprotezione del volo costituisce l'alternativa al rimborso⁷².

Il vettore è tenuto a offrire al passeggero un volo alternativo verso la destinazione finale, alle condizioni più simili possibili a quelle originariamente previste⁷³. La riprogrammazione deve essere offerta in modo tempestivo e trasparente, al fine di ridurre il pregiudizio subito dal passeggero e può avvenire sul primo volo disponibile o in una data successiva scelta dal passeggero⁷⁴ purché garantisca la continuità del viaggio nonostante il disservizio.

L'assistenza rappresenta, invece, la tutela immediata e concreta, che si attiva in caso di ritardo prolungato o cancellazione. Essa comprende la fornitura di pasti, bevande, comunicazioni e, se necessario, sistemazione alberghiera⁷⁵. L'assistenza è dovuta indipendentemente dalla causa del disservizio e costituisce un obbligo inderogabile del vettore, volto a garantire condizioni di attesa dignitose al passeggero.

La disciplina dei diritti del passeggero si fonda, quindi, su un principio di proporzionalità, che mira a garantire una tutela adeguata in relazione alla gravità del disservizio: la compensazione pecuniaria rappresenta la misura più incisiva, mentre il rimborso e la riprotezione costituiscono forme di tutela contrattuale⁷⁶. L'assistenza, infine, rappresenta la tutela immediata e concreta, volta a garantire condizioni di attesa adeguate e dignitose⁷⁷.

5.- Le «circostanze eccezionali»: evoluzione interpretativa e limiti applicativi

La nozione di «circostanze eccezionali» rappresenta uno dei concetti più controversi e complessi del sistema di tutela del passeggero aereo, delineato dal Regolamento (CE) n. 261/2004⁷⁸.

⁷² ENAC, *Linee guida per la riprotezione*, 2019.

⁷³ Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 8, par. 1.

⁷⁴ ENAC, *Linee guida per la riprotezione*, 2019.

⁷⁵ Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 9.

⁷⁶ Regolamento (CE) n. 261/2004, artt. 7-8.

⁷⁷ ENAC, *Tutela del passeggero*, 2023.

⁷⁸ Per la casistica cfr. Corte UE 26 giugno 2019, causa n. 159/18, in *Foro it.*, Rep. 2019, voce *Unione europea e Consiglio d'Europa*, n. 1205; Corte UE 4 maggio 2017, causa n. 315/15, in *Foro it.*, Rep. 2017, voce *Unione europea e Consiglio d'Europa*, n. 1143; Corte UE 4 aprile 2019, causa n. 501/17, in *Corriere Giur.*, 2019, p. 852; Corte UE 31 gennaio 2013, causa n. 12/11, in *Foro it.*, 2013, IV, p. 101; Corte UE 13 giugno 2024, causa n. 123/22, in *Guida al Dir.* (2024), p. 27; Corte UE 7 luglio 2022, causa n. 308/21; Trib. Civitavecchia 10 marzo 2023 consultabili in *Banca Dati De Jure*. In dottrina, invece, si vedano G. GRISI - S. MAZZAMUTO, *Diritto del turismo*, III ed., Torino 2023, pp. 155 e ss. Con più specifico riferimento al tema della cancellazione della tratta e alle circostanze eccezionali, v. TORALDO, *Voli cancellati tra esercizio del diritto di sciopero e diritto a compensazione pecuniaria. La Corte di giustizia si pronuncia - nuovamente, ma non troppo - sulle circostanze eccezionali*, in *Dir. com. sc. int.* (2021), pp. 391 e ss.; F. TEODORO, *La compensazione pecuniaria multipla e i diritti all'assistenza nel trasporto aereo*, in *Giureta* (2020), 163 e ss.; F. PIAIA, *Inadempimento*, cit., in *Danno e resp.* (2018), pp. 752 ss.; L. LEONE, *Ancora sulle circostanze eccezionali in caso di cancellazione del volo: una carente risposta per una circostanza riferita ad un volo precedente*, in *Dir. trasporti* (2016), 158 e ss.; S. VERNIZZI, *La non immediata*, cit., p. 138; A. PEPE, *Mancata o inesatta esecuzione del trasporto aereo e tutela dei passeggeri: attualità e*

La sua configurabilità incide sul diritto del passeggero ad ottenere dal vettore la compensazione pecuniaria in caso di cancellazione o ritardo prolungato del volo.

I considerando nn. 14 e 15 del Regolamento (CE) n. 261/2004 delineano una casistica meramente esemplificativa delle ipotesi riconducibili alla nozione di «circostanze eccezionali», senza tuttavia attribuirle carattere tassativo.

La formulazione, volutamente ampia e non esaustiva della disposizione, ha dato luogo - sul piano applicativo - a rilevanti incertezze interpretative, favorendo un'estensione, talora eccessivamente ampia, dell'ambito operativo della causa di esonero da parte dei vettori aerei.

In particolare, non sono mancati casi in cui le compagnie hanno invocato la ricorrenza di circostanze eccezionali al fine di sottrarsi all'obbligo di corrispondere la compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento, prospettando un'interpretazione della relativa esimente non sempre conforme ai rigorosi criteri elaborati dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea. Di particolare pregio è la pronuncia della Corte di Giustizia EU del 16 maggio 2024, (causa T.A.S. Ltd – F. GmbH⁷⁹) che offre una significativa sistematizzazione della nozione di «circostanze eccezionali», contribuendo a precisarne i confini applicativi nell'ambito del regime di responsabilità delineato dal Regolamento (CE) n. 261/2004.

In particolare, la Corte di giustizia chiarisce che tale nozione ricomprende esclusivamente quegli eventi che, per la loro natura ovvero per la loro origine, risultano, da un lato, estranei al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e, dall'altro, sottratti al suo effettivo controllo.

I due requisiti rivestono carattere cumulativo, sicché l'esclusione dell'obbligo di corrispondere la compensazione pecuniaria presuppone l'accertamento congiunto della loro ricorrenza, da effettuarsi mediante una valutazione necessariamente ancorata alle peculiarità del caso concreto.

L'elaborazione giurisprudenziale della Corte di giustizia ha progressivamente definito la portata applicativa della clausola delle circostanze eccezionali, individuandone

prospettive tra interventi della Corte di giustizia e futura revisione del Reg. CE n. 261/2004, in *Leggi civ. comm.* (2014), pp. 1248 ss.; L. CAPUTI, *Tra ritardo*, cit., 950 ss.; M. STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene sulla nozione di negato imbarco e sulla correlazione tra questo e le circostanze eccezionali*, in *Dir. maritt.* (2013), 566 e ss.; A. LIARDO, *Cancellazione del volo e compensazione: l'obbligo di organizzazione del vettore in caso di circostanze eccezionali*, in *Dir. trasporti* (2012), p. 174 ss.; M. CIMMINO, *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*, in *Giur. it.* (2010), pp. 304 ss.; A. MILNER, *Regulation EC 261/2004 and 'Extraordinary Circumstances'*, in *Air and Space Law* (2009), pp. 215 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità*, cit., p. 51.

⁷⁹ CGUE, Sez. IX, 16 maggio 2024, causa C-405/23 - Pres. Spineanu Matei - Rel. Rodin - T.A.S. Ltd (avv. Hendrix) - F. GmbH (avv.ti Michel e Weist) con nota di V. BRIZZOLARI, cit., p. 271.

Opinioni

un'interpretazione restrittiva e funzionale al perseguimento dell'elevato livello di tutela riconosciuto ai passeggeri dal legislatore europeo.

In tale prospettiva, la giurisprudenza ha costantemente affermato che la deroga all'obbligo di compensazione costituisce un'eccezione al regime ordinario di tutela e, come tale, non può essere oggetto di interpretazione estensiva.

Coerentemente con tale impostazione, l'art. 5, par. 3, del Regolamento (CE) n. 261/2004 pone a carico del vettore aereo un rigoroso onere probatorio. Quest'ultimo è tenuto a dimostrare non soltanto che la cancellazione del volo sia stata determinata da circostanze qualificabili come eccezionali, ma anche che le medesime non avrebbero potuto essere evitate neppure mediante l'adozione di tutte le misure ragionevolmente esigibili alla luce delle circostanze del caso. L'esimente, pertanto, non si esaurisce nella prova dell'esistenza di un evento eccezionale, ma richiede altresì la dimostrazione dell'inevitabilità delle sue conseguenze, nonostante l'impiego di ogni misura organizzativa, tecnica e gestionale concretamente esigibile dal vettore diligente.

Ne consegue che la disciplina contenuta nel Regolamento 261/2004 configura una causa di esonero dalla responsabilità di carattere eccezionale e di stretta interpretazione, la cui operatività resta subordinata a un duplice accertamento: da un lato, la riconducibilità dell'evento ai parametri elaborati dalla giurisprudenza della Corte di giustizia; dall'altro, l'assolvimento, da parte del vettore, dell'onere di provare di avere predisposto tutte le misure idonee a prevenire o limitare gli effetti dell'evento medesimo. Solo la concomitante ricorrenza di tali presupposti consente di escludere il diritto del passeggero alla compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento.

L'elaborazione giurisprudenziale della Corte di giustizia dell'Unione europea ha progressivamente definito i criteri identificativi delle «circostanze eccezionali», circoscrivendone l'ambito applicativo agli eventi che, per la loro natura ovvero per la loro origine, risultano estranei al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e, al contempo, sottratti al suo effettivo controllo. Si tratta di requisiti tra loro inscindibilmente connessi, la cui ricorrenza deve essere accertata congiuntamente, secondo una valutazione necessariamente ancorata alle peculiarità del caso concreto.

Diviene, quindi, dirimente circoscrivere la nozione di «normale esercizio dell'attività» del vettore, per come delineata nelle pronunce europee.

La Corte di Giustizia europea ha progressivamente chiarito che devono considerarsi inerenti al normale svolgimento dell'attività del vettore tutti quegli eventi che rappresentano un rischio tipico dell'esercizio dell'impresa di trasporto aereo, in quanto strettamente connessi alle operazioni necessarie per l'esecuzione del servizio⁸⁰. Ne consegue che gli inconvenienti riconducibili agli aspetti essenziali dell'organizzazione e dell'esercizio dell'attività di navigazione aerea rientrano nel rischio d'impresa gravante sul

⁸⁰ Corte UE 7 luglio 2022, causa n. 308/21, in particolare ai nn. 21 e ss.

vettore e, come tali, non possono, di regola, integrare una circostanza eccezionale idonea a escludere l'obbligo di corrispondere la compensazione pecuniaria.

Particolarmente significativa, in tale prospettiva, è la copiosa elaborazione giurisprudenziale in materia di guasti tecnici agli aeromobili. La Corte di giustizia, nella nota sentenza *Van der Lans*, ha affermato che l'insorgenza improvvisa di un'avaria tecnica, pur non riconducibile a carenze manutentive né rilevata nel corso dei controlli periodici prescritti, non integra, di per sé, una circostanza eccezionale qualora il malfunzionamento sia comunque riconducibile ai rischi tipici dell'attività di trasporto aereo⁸¹. L'evento, infatti, continua a rientrare nella normale gestione operativa del vettore, il quale è tenuto a fronteggiare le conseguenze dei guasti fisiologicamente connessi all'impiego e alla manutenzione della flotta⁸².

Tale approdo interpretativo, sebbene coerente con la *ratio* protettiva del Regolamento (CE) n. 261/2004, ha suscitato diffuse perplessità in dottrina.

Parte degli interpreti ha infatti evidenziato come una simile impostazione implichi un ampliamento eccessivo dell'area del rischio posto a carico del vettore, imponendo *standard* di diligenza prossimi a una responsabilità di carattere pressoché oggettivo.

La circostanza che un guasto tecnico non fosse prevedibile né evitabile mediante l'ordinaria attività manutentiva sembrerebbe, infatti, attenuare il grado di rimproverabilità della condotta del debitore, inducendo a interrogarsi sulla compatibilità di tale orientamento con i principi generali che governano la responsabilità contrattuale.

Nondimeno, la stessa giurisprudenza europea ha successivamente precisato che non ogni avaria tecnica è destinata a ricadere nella sfera del rischio d'impresa. Possono, infatti, integrare una circostanza eccezionale soltanto quei guasti che, avuto riguardo alla loro origine o alle modalità della loro verifica, risultino estranei al normale esercizio dell'attività del vettore e, al contempo, sottratti al suo effettivo controllo.

Rientrano in tale categoria, a titolo esemplificativo, le avarie provocate da eventi esterni, quali atti di sabotaggio o terrorismo, difetti occulti di fabbricazione accertati dal costruttore o dall'autorità competente ovvero danni derivanti dall'impatto con corpi

⁸¹ Corte UE 17 settembre 2015, causa n. 257/14, in *Foro it.*, Rep. 2015, voce *Unione europea e Consiglio d'Europa*, n. 1345. Analogo principio è espresso in Corte UE 19 novembre 2009, cause n. 402/07, 432/07, e Corte UE 22 dicembre 2008, causa n. 549/07. Di rilievo il commento critico al caso *Van der Lans* di S. VERNIZZI, *La non immediata*, cit., p. 138. Critico anche F. PIAIA, *Inadempimento*, cit., che parla di lettura «severa» del Regolamento europeo, p. 758. Anche C. TUO, *Il trasporto aereo*, in *Trattato dei contratti*, diretto da V. ROPPO e coordinato da A.M. BENEDETTI, IV, 2, Milano 2014, p. 229 rileva il «rigore» della Corte europea nell'accertamento delle circostanze eccezionali.

⁸² Corte UE 22 dicembre 2008, causa n. 549/07, secondo cui un problema tecnico occorso ad un aeromobile che comporta la cancellazione di un volo non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione, a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo.

Opinioni

estranei, sempre che tali eventi non possano essere ricondotti ai rischi ordinariamente connessi all'attività di trasporto⁸³.

L'orientamento restrittivo adottato dalla Corte di giustizia trova la propria giustificazione in esigenze di ordine sistematico. Da un lato, esso risponde alla finalità perseguita dal legislatore europeo di assicurare un elevato livello di protezione del passeggero, evitando che la clausola delle circostanze eccezionali si trasformi in uno strumento di agevole elusione degli obblighi gravanti sul vettore. Dall'altro lato, tale impostazione appare coerente con il principio della sicurezza della navigazione aerea, in quanto incentiva le compagnie aeree a mantenere elevati standard organizzativi e manutentivi, imponendo un controllo costante dell'efficienza della flotta e una gestione preventiva dei rischi tecnici fisiologicamente connessi all'esercizio dell'attività.

In tale prospettiva, la rigorosa delimitazione dell'esimente non assume una funzione meramente sanzionatoria, ma costituisce uno strumento volto a promuovere l'affidabilità del sistema del trasporto aereo e a rafforzare la tutela dell'incolumità dei passeggeri⁸⁴.

L'operatività della causa di esonero prevista dall'art. 5, par. 3, del Regolamento (CE) n. 261/2004 non si esaurisce, però, nella dimostrazione della sussistenza di una circostanza eccezionale. Il legislatore europeo subordina, infatti, l'esclusione dell'obbligo di corrispondere la compensazione pecuniaria all'ulteriore prova che il ritardo o la cancellazione del volo non avrebbero potuto essere evitati neppure mediante l'adozione di tutte le misure ragionevolmente esigibili nelle circostanze del caso.

La disciplina configura, pertanto, un duplice onere probatorio gravante sul vettore: da un lato, l'accertamento dell'eccezionalità dell'evento; dall'altro, la dimostrazione dell'inevitabilità delle sue conseguenze, nonostante l'adozione di ogni misura preventiva e organizzativa concretamente esigibile.

La locuzione «tutte le misure del caso», volutamente priva di una definizione normativa, ha dato luogo a un'intensa elaborazione giurisprudenziale da parte della Corte di giustizia, chiamata a precisarne il contenuto alla luce delle finalità perseguite dal Regolamento.

L'interpretazione offerta dalla Corte EU si colloca nel solco di una lettura restrittiva della clausola di esonero, escludendo che il vettore possa limitarsi a dimostrare la mera verifica dell'evento eccezionale. È, invece, necessario che esso provi di avere predisposto un'organizzazione dell'attività idonea a fronteggiare, nei limiti del

⁸³ V. BRIZZOLARI, *Volo*, cit., p. 274.

⁸⁴ A. PEPE, *Mancata*, cit., p. 1283, nt. 114. M. CIMMINO, *Responsabilità*, cit., p. 307 si domanda infatti «se i vettori siano di fatto costretti ad adottare più rigorosi piani di manutenzione dei velivoli». Premesso che la sicurezza dei passeggeri rimane un punto imprescindibile in qualsiasi discussione, occorre però interrogarsi sulle conseguenze (economiche) di questo indirizzo così severo verso le compagnie. È evidente che i costi di una manutenzione preventiva ma 'inutile' ricadono inevitabilmente sui viaggiatori, perché determinano un aumento del prezzo del biglietto aereo. Tra l'altro, il rispetto della manutenzione minima non è sufficiente a dimostrare che il vettore ha adottato tutte le misure del caso tanto da essere esonerato dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria: cfr. a questo proposito Corte UE 22 dicembre 2008, causa n. 549/07.

ragionevolmente prevedibile, le conseguenze derivanti dal verificarsi di eventi straordinari. In tale prospettiva, la diligenza richiesta al vettore assume una dimensione eminentemente organizzativa e preventiva.

La compagnia aerea è tenuta, quindi, già nella fase di programmazione dell'attività di trasporto, a valutare il rischio, fisiologicamente connesso all'esercizio dell'impresa, di verificazione di eventi suscettibili di incidere sulla regolare esecuzione del volo, predisponendo misure organizzative adeguate a limitarne l'impatto.

Ciò implica, secondo la giurisprudenza europea, che il vettore debba prevedere, nella pianificazione operativa dei voli, un ragionevole margine temporale idoneo a consentire, ove possibile, l'esecuzione della prestazione una volta cessati gli effetti della circostanza eccezionale⁸⁵.

Ne consegue che il requisito dell'adozione di «tutte le misure del caso» non può essere interpretato quale obbligo di conseguire un risultato assoluto, né impone al vettore l'adozione di misure tali da comportare sacrifici organizzativi o economici sproporzionati rispetto alle capacità dell'impresa. Esso richiede, piuttosto, la dimostrazione di un comportamento improntato ai criteri della ragionevole prevedibilità, dell'adeguata organizzazione aziendale e della diligente gestione del rischio operativo.

Solo ove il vettore dimostri di avere impiegato tutte le risorse tecniche, organizzative e logistiche concretamente esigibili per prevenire o contenere gli effetti dell'evento eccezionale, potrà ritenersi integrata la causa di esonero prevista dall'art. 5, par. 3, del Regolamento (CE) n. 261/2004.

La verifica dell'adempimento di tale onere probatorio deve essere condotta secondo un criterio di proporzionalità, avuto riguardo alle circostanze del caso concreto, alle caratteristiche dell'organizzazione imprenditoriale del vettore e alle concrete possibilità di evitare il ritardo o la cancellazione del volo.

La clausola delle «misure del caso» si configura, pertanto, quale parametro di valutazione della diligenza professionale esigibile dal vettore aereo, contribuendo a delimitare l'ambito applicativo dell'esimente in coerenza con l'obiettivo, perseguito dal legislatore europeo, di assicurare un elevato livello di tutela dei passeggeri senza trasformare la responsabilità del vettore in un regime di responsabilità oggettiva⁸⁶.

L'accertata concorrenza delle circostanze eccezionali può, quindi, condurre all'esonero del vettore dal pagamento della compensazione pecuniaria ma tale circostanza rimane ininfluenza rispetto al diritto risarcitorio spettante al passeggero in conseguenza del pregiudizio patito a seguito del ritardo del volo.

⁸⁵ Corte UE 12 maggio 2011, causa n. 294/10, in Foro It. IV (2011), p. 329.

⁸⁶ A. LIARDO, *Cancellazione*, cit., p. 176; V. BRIZZOLARI, *Voli aerei in ritardo e (doppia) 'compensazione': la rilevanza delle circostanze eccezionali*, in *Jus civile* (2021), p. 1637 ss.; S. VERNIZZI, *La non immediata*, cit., p. 151, nt. 60.

Opinioni

La Convenzione di Montreal disciplina la responsabilità del vettore per i danni derivanti dal ritardo, ma non per quelli derivanti dalla cancellazione. Tuttavia, la giurisprudenza ha chiarito che la cancellazione può comportare un ritardo nella prestazione del servizio, rendendo applicabile la disciplina convenzionale⁸⁷. Tale interpretazione ha consentito un ampliamento delle possibilità di tutela del passeggero, prevedendo il risarcimento di danni patrimoniali e non patrimoniali⁸⁸.

6.- *Onere probatorio: requisiti e differenze nella tutela apprestata dalla Convenzione di Montreal rispetto alla compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 del Regolamento 241/2004*

Una volta delineati i presupposti applicativi del diritto alla compensazione pecuniaria, occorre soffermarsi sulla distribuzione dell'onere della prova, tenuto conto che il regolamento (CE) n. 261/2004 non contiene una disciplina espressa sul punto.

La giurisprudenza di legittimità ha colmato tale lacuna facendo riferimento ai principi elaborati dalle Sezioni Unite⁸⁹ in materia di responsabilità contrattuale e di riparto dell'onere probatorio nell'ipotesi di inadempimento. In particolare, la Corte di cassazione ha affermato che il passeggero, nella veste di creditore della prestazione, è tenuto esclusivamente a dimostrare l'esistenza del rapporto contrattuale mediante la produzione del titolo di viaggio, potendosi limitare ad allegare l'inesatto adempimento del vettore, rappresentato dal ritardo del volo, mentre incombe su quest'ultimo l'onere di dimostrare l'esatto adempimento ovvero l'esistenza di una causa di esonero dalla responsabilità⁹⁰.

Parimenti consolidato è l'orientamento secondo cui il passeggero non è gravato dall'onere di provare il danno concretamente subito ai fini del riconoscimento della compensazione prevista dall'art. 7 del regolamento n. 261/2004. Tale prestazione, infatti, costituisce un'obbligazione di fonte legale (obbligazione *ex lege*), il cui sorgere è subordinato esclusivamente alla ricorrenza dei presupposti normativamente previsti, prescindendo dall'accertamento di un'effettiva lesione patrimoniale o non patrimoniale del passeggero. La compensazione pecuniaria assume, pertanto, una funzione forfettaria e standardizzata, essendo correlata al mero verificarsi del ritardo qualificato e non alla dimostrazione delle conseguenze pregiudizievoli concretamente patite dal trasportato⁹¹.

⁸⁷ Regolamento (CE) n. 261/2004, artt. 5-9.

⁸⁸ M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità*, cit., p. 2020.

⁸⁹ Cass., SS.UU., 30 ottobre 2001, n. 13533 con nota di V. MARICONDA, *Inadempimento e onere della prova: le Sezioni Unite compongono un contrasto e ne aprono un altro*, in *Corr. Giur.* (2001), p. 1565; B. MEOLI, *Risoluzione per inadempimento ed onere della prova*, in *Nuova giur. civ. comm.* (2002), p. 355 e U. CARNEVALI, *Inadempimento e onere della prova*, in *Contratti* (2002), p. 113.

⁹⁰ Cass., Sez. III, 23 gennaio 2018, n. 1584, in *Danno e resp.* (2018), 749 ss., con nota di F. PIAIA, *Inadempimento*, cit.; Conformi, Cass., Sez. III, 8 marzo 2024, n. 6430, Cass., Sez. III, 13 settembre 2023, n. 26427; Cass., Sez. III, 17 aprile 2023, n. 10178.

⁹¹ Cass., Sez. III, 26 luglio 2024, n. 20941; «il Regolamento offre una compensazione pecuniaria in difetto di prova del danno (in evidente funzione preventiva e alternativa rispetto alle molte possibili *small claims*

Tale caratteristica rappresenta uno dei principali elementi distintivi del rapporto tra il regolamento (CE) n. 261/2004 e la Convenzione di Montréal del 1999, strumenti normativi che, pur perseguendo finalità complementari di tutela del passeggero, operano secondo presupposti e criteri risarcitori differenti⁹². Se, infatti, il regolamento europeo introduce un meccanismo di compensazione automatica fondato sul mero verificarsi di specifici disservizi, la Convenzione di Montréal disciplina un regime di responsabilità del vettore per danni da ritardo fondato sulla presunzione di colpa, consentendo al passeggero di ottenere il risarcimento dei pregiudizi eccedenti l'importo della compensazione forfettaria. Tuttavia, tale tutela resta assoggettata alle ordinarie regole probatorie proprie della responsabilità civile, senza che possa estendersi, in via analogica o interpretativa, il regime agevolato previsto dalla normativa europea⁹³.

Ne consegue che, nelle ipotesi in cui il ritardo non raggiunga la soglia temporale richiesta ai fini dell'applicazione del regolamento ovvero quando il danno effettivamente subito ecceda l'importo della compensazione pecuniaria, il passeggero conserva la facoltà di agire ai sensi dell'art. 19 della Convenzione di Montréal. In tale evenienza, tuttavia, egli

dovute ai piccoli e frequenti ritardi)», v. anche Cass., Sez. III, 13 giugno 2024, n. 16529 e Cass., Sez. III, 9 aprile 2021, n. 9474 consultabili in *Banca Dati De Jure*.

⁹² In tema di riparto della giurisdizione va precisato che il giudice competente a conoscere del diritto alla compensazione ex art. 7 deve essere determinato in base al Reg. UE 1215/2012 (c.d. Bruxelles I-bis), laddove la domanda risarcitoria fondata sulla Convenzione di Montréal andrà proposta secondo i criteri di competenza forniti dall'art. 33 della Convenzione stessa. La veste di consumatore rivestita dal passeggero ha, poi, indotto la Suprema Corte ad affermare che «in caso di contratto concluso *on-line*, il luogo di conclusione del contratto coincide con il domicilio del viaggiatore» consentendogli così di instaurare la causa anche dinanzi al giudice del proprio circondario. Si cfr., al riguardo, Cass., SS.UU., 8 luglio 2019, n. 18257; Cass., SS.UU., 13 febbraio 2020, n. 3561; Cass., Sez. VI, 13 settembre 2022, n. 26869. Sul punto si rinvia a P. MAZZOCCHI, *Trasporto aereo internazionale e danno da ritardo: il Supremo Collegio ribadisce il proprio recente orientamento in materia di competenza per i contratti conclusi online*, in *Resp. civ. prev.* (2023), 873 ss.; M. ARGENTINI, *I criteri di radicamento della giurisdizione italiana nei contratti di trasporto aereo transnazionale*, in *Riv. dir. int. priv. proc.* (2021), pp. 591 ss.; S. VERNIZZI, *Trasporto aereo internazionale e giurisdizione italiana secondo il nuovo orientamento del Supremo Collegio*, in *Resp. civ. prev.* (2020), 1218C ss.

⁹³ Cass., Sez. III, 31 maggio 2024, n. 15346. La disciplina prevista agli artt. 5 e 7 del Regolamento CE n. 261 del 2004 non è analogicamente estensibile oltre i casi disciplinati dalla norma, soccorrendo il principio generale di cui agli artt. 1223 e 2697 c.c., secondo cui il debitore inadempiente risponde (solo) dei danni che costituiscono conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento, mentre il creditore è onerato della prova tanto delle conseguenze dannose quanto del loro collegamento causale con la condotta del debitore, secondo il nesso di cd. causalità giuridica. *Ex pluris*, Cass., Sez. III, 28 gennaio 2025, n. 2031, chiarisce come sebbene l'art. 19 della Convenzione di Montréal contempli «un'ipotesi di responsabilità presunta, il danneggiato è invero esonerato solo dalla prova della colpa (o del dolo), ma è invece tenuto a provare che, in conseguenza del ritardo, ha subito un danno, mentre incombe al vettore l'onere di dare la prova liberatoria». Conformi anche Cass., Sez. III, 26 luglio 2024, n. 20941; Cass., Sez. VI, 6 ottobre 2021, n. 27051.

Opinioni

sarà tenuto a fornire una rigorosa dimostrazione sia dell'effettiva esistenza del danno, sia del nesso di causalità giuridica tra il ritardo del volo e il pregiudizio lamentato⁹⁴.

Il risarcimento, ove ne ricorrano i presupposti, dovrà ricomprendere tanto il danno patrimoniale quanto quello non patrimoniale, quest'ultimo ormai pacificamente riconosciuto dalla giurisprudenza quale conseguenza risarcibile anche dell'inadempimento contrattuale, purché ne risultino integrati i requisiti previsti dall'ordinamento⁹⁵.

In argomento è intervenuta recentemente la Suprema Corte di Cassazione (ordinanza n. 15556 del 21 maggio 2026) la quale, riaffermando la riconducibilità del diritto del passeggero alla compensazione pecuniaria forfettaria prevista dal Regolamento (CE) n. 261/2004 al solo pregiudizio connesso al disagio generalizzato da perdita di tempo, ne ha conclamato la configurabilità *in re ipsa*.

La pronuncia in esame si inserisce nel consolidato orientamento della giurisprudenza di legittimità volto a definire il rapporto tra il sistema di tutela introdotto dal regolamento (CE) n. 261/2004 e quello delineato dalla Convenzione di Montréal del 28 maggio 1999, confermandone la complementarietà funzionale e la distinta operatività sul piano dei presupposti applicativi e del regime probatorio.

Muovendo dai principi già affermati nell'ordinanza n. 6430 dell'8 marzo 2024, la Corte di Cassazione ribadisce, anzitutto, la netta distinzione tra la compensazione pecuniaria forfettaria prevista dalla normativa europea e il risarcimento del danno disciplinato dalla Convenzione di Montréal. La prima costituisce una prestazione di fonte legale che trova giustificazione nel mero verificarsi del ritardo qualificato e che assolve alla funzione di compensare, secondo criteri standardizzati, il disagio generalizzato derivante dalla perdita di tempo subita dal passeggero. La seconda, invece, è riconducibile alla responsabilità risarcitoria del vettore e mira a reintegrare i pregiudizi concretamente sofferti dal singolo trasportato, siano essi di natura patrimoniale ovvero non patrimoniale, purché ne siano dimostrati i presupposti costitutivi.

La Corte riafferma, in tale prospettiva, un principio di particolare rilievo sistematico: mentre la responsabilità del vettore per il ritardo, ai sensi dell'art. 19 della Convenzione di Montréal, opera secondo il modello della colpa presunta, la presunzione investe esclusivamente l'evento dell'inadempimento e non si estende al danno-conseguenza. Ne deriva che il passeggero, pur beneficiando dell'alleggerimento probatorio relativo alla responsabilità del vettore, resta integralmente onerato della dimostrazione dell'esistenza del pregiudizio lamentato, della sua effettiva consistenza e del necessario nesso di

⁹⁴ Cass., Sez. III, 26 luglio 2024, n. 20941 «la causalità acquista qui autonomia di valutazione solo quale causalità giuridica, e dunque quale delimitazione del danno risarcibile attraverso l'identificazione del nesso eziologico fra evento di danno e danno conseguenza (art. 1223 c.c.)». Conforme, Cass. Civ., Sez. III, 11 novembre 2019, n. 28991.

⁹⁵ CGUE 6 maggio 2010, causa C-63/09 (Walz); Cass., Sez. III, 6 ottobre 2023, n. 28200; Cass., Sez. VI, 6 ottobre 2021, n. 27051; Trib. Firenze 29 settembre 2014, n. 2829.

causalità giuridica intercorrente tra il ritardo del volo e le conseguenze pregiudizievoli dedotte in giudizio. La presunzione di responsabilità non determina, pertanto, alcuna inversione dell'onere probatorio con riguardo al danno risarcibile, il quale continua a rappresentare un elemento costitutivo della pretesa azionata.

Particolare rilievo assume, inoltre, la ricostruzione operata dalla Suprema Corte con riguardo al danno non patrimoniale. In linea con l'ormai consolidata elaborazione delle Sezioni Unite in materia di responsabilità civile, la decisione esclude qualsiasi forma di automatismo risarcitorio, ribadendo che il mero disagio, il fastidio o l'alterazione delle ordinarie abitudini di vita derivanti dal ritardo del volo non integrano, di per sé, un pregiudizio giuridicamente risarcibile. L'accesso alla tutela risarcitoria postula, infatti, la rigorosa dimostrazione di una lesione effettiva e grave di un interesse della persona avente copertura costituzionale, tale da oltrepassare quella soglia minima di offensività che l'ordinamento considera fisiologicamente tollerabile nei rapporti intersoggettivi.

La pronuncia si colloca, dunque, nel solco dell'orientamento volto a evitare una surrettizia trasformazione del danno non patrimoniale in una categoria presunta o *in re ipsa*, riaffermandone la natura di danno-conseguenza gravato dall'onere probatorio.

Sotto il profilo processuale, la decisione offre altresì un'importante precisazione in ordine alla tecnica del sindacato di legittimità. La Corte osserva come i motivi di ricorso proposti dalla compagnia aerea risultino interamente costruiti sulla contestazione del difetto di prova del danno lamentato dai passeggeri, senza tuttavia confrontarsi con l'effettiva *ratio decidendi* della sentenza impugnata. Il ricorso, infatti, presuppone erroneamente che il giudice di merito abbia riconosciuto un risarcimento del danno ulteriore, mentre dall'esame della motivazione emerge chiaramente che la decisione di appello ha esclusivamente riconosciuto la tutela indennitaria prevista dalla Convenzione di Montréal, negando invece qualsiasi ristoro per danni ulteriori proprio in ragione dell'assenza di adeguata prova degli stessi.

La Corte ricostruisce puntualmente il percorso argomentativo seguito dal giudice territoriale, evidenziandone la piena conformità ai principi che regolano la responsabilità del vettore aereo internazionale.

In primo luogo, viene accertata la natura internazionale del contratto di trasporto, con conseguente applicabilità della disciplina uniforme introdotta dalla Convenzione di Montréal, resa esecutiva nell'ordinamento italiano con la legge 10 gennaio 2004, n. 12.

Nel merito della domanda, la Suprema Corte accerta il corretto assolvimento dell'onere probatorio gravante sul viaggiatore e consistente nella verifica, tanto dell'esistenza del rapporto contrattuale quanto dell'inadempimento, individuato nel significativo ritardo del volo e nella violazione degli obblighi di assistenza gravanti sul vettore. Una volta assolto tale onere probatorio minimo, incombeva sulla compagnia aerea la prova liberatoria prevista dall'art. 19 della Convenzione, consistente nella dimostrazione di avere adottato

Opinioni

tutte le misure ragionevolmente esigibili per evitare il danno ovvero dell'impossibilità di adottarle. La società convenuta, tuttavia, non ha fornito alcun elemento idoneo a dimostrare l'esistenza di circostanze eccezionali, di forza maggiore o di altri fattori suscettibili di interrompere il nesso di imputazione della responsabilità.

In tale contesto, la Corte ha ritenuto corretta la decisione del giudice di appello, il quale ha riconosciuto ai passeggeri esclusivamente l'indennizzo previsto dagli artt. 19 e 22 della Convenzione, escludendo, per converso, il risarcimento di ulteriori danni in assenza della necessaria dimostrazione della relativa esistenza e consistenza. La pronuncia assume particolare rilievo poiché conferma che il sistema convenzionale non introduce alcun meccanismo di liquidazione automatica del danno, ma mantiene fermo il principio generale secondo cui il risarcimento presuppone la prova del pregiudizio concretamente sofferto.

L'epilogo processuale appare coerente con tale ricostruzione. L'inammissibilità del ricorso viene dichiarata non già in ragione dell'infondatezza delle censure nel merito, bensì perché le stesse non investono l'effettivo fondamento logico-giuridico della decisione impugnata, omettendo di censurarne la reale *ratio decidendi*. Tale omissione determina il difetto di specificità dei motivi di ricorso e comporta, secondo i consolidati principi del giudizio di cassazione, la declaratoria di inammissibilità dell'impugnazione. A ciò consegue la condanna della ricorrente alle spese del giudizio di legittimità, nonché l'applicazione della sanzione prevista dall'art. 96, terzo comma, c.p.c., quale misura di carattere *lato sensu* sanzionatorio diretta a reprimere l'abuso dello strumento processuale attraverso la proposizione di un ricorso privo dei necessari requisiti di ammissibilità.

Nel suo complesso, la decisione si segnala per avere ulteriormente chiarito i confini applicativi della responsabilità del vettore aereo internazionale, confermando la distinzione funzionale tra compensazione forfettaria e risarcimento del danno, nonché per avere ribadito, in termini di particolare rigore sistematico, che la presunzione di responsabilità prevista dalla Convenzione di Montréal non si estende al danno-conseguenza, il quale continua a costituire oggetto di un autonomo e imprescindibile onere probatorio gravante sul passeggero. La pronuncia contribuisce, così, a consolidare un equilibrio interpretativo volto a garantire un elevato livello di tutela del trasportato senza alterare i principi generali della responsabilità civile e della distribuzione dell'onere della prova.

7.- Conclusioni

L'analisi della più recente elaborazione giurisprudenziale europea conferma come il sistema di tutela del passeggero aereo abbia ormai raggiunto un significativo grado di stabilità interpretativa, fondandosi su una lettura del regolamento (CE) n. 261/2004 orientata a privilegiare l'effettività della protezione del contraente debole del rapporto di trasporto. In tale prospettiva, la Corte di giustizia ha progressivamente ampliato la portata

applicativa della disciplina, valorizzandone la funzione compensativa e deterrente ben oltre il dato letterale della normativa, sino a ricomprendere nell'ambito della compensazione pecuniaria anche il ritardo prolungato, originariamente non contemplato dal legislatore europeo. Tale opzione ermeneutica costituisce una delle più significative espressioni del principio di effettività della tutela dei consumatori, ponendosi quale strumento di riequilibrio di un rapporto contrattuale strutturalmente caratterizzato da un'evidente asimmetria economica e informativa.

Non può negarsi che tale evoluzione abbia determinato un progressivo irrigidimento degli obblighi gravanti sul vettore aereo. La nozione di «circostanza eccezionale», infatti, è stata oggetto di un'interpretazione restrittiva, mentre il contenuto dell'obbligo di diligenza è stato progressivamente ampliato sino a ricomprendere l'adozione di tutte le misure concretamente esigibili per evitare o attenuare le conseguenze pregiudizievoli del disservizio, anche quando questo sia riconducibile a fattori non direttamente imputabili alla compagnia aerea.

La giurisprudenza della Corte di giustizia europea ha così elaborato uno standard di comportamento particolarmente elevato, che trova il proprio limite esclusivamente nell'imposizione di sacrifici organizzativi o finanziari sproporzionati rispetto alle capacità dell'impresa nel momento in cui si verifica l'evento impeditivo. Tuttavia, una valutazione complessiva del sistema non può arrestarsi alla sola dimensione teorica della tutela.

Se, infatti, sul piano dei principi il modello delineato dalla Corte di giustizia appare orientato a garantire un elevato livello di protezione del passeggero, sul piano dell'effettività emergono significative criticità che ne ridimensionano la concreta portata applicativa. La distanza tra tutela riconosciuta e tutela effettivamente conseguita rappresenta, probabilmente, il principale limite dell'attuale assetto normativo.

Sotto tale profilo assume particolare rilievo il dato empirico secondo cui soltanto una percentuale contenuta di passeggeri riesce ad ottenere la compensazione pecuniaria cui avrebbe diritto. Le ragioni di tale fenomeno sono molteplici e riconducibili tanto a fattori soggettivi quanto a elementi di carattere sistemico. Da un lato, permane un'insufficiente conoscenza dei diritti riconosciuti dalla normativa unionale; dall'altro, le difficoltà incontrate nella fase di interlocuzione con il vettore, la frequente assenza di risposte tempestive alle richieste risarcitorie e la complessità delle procedure amministrative e giudiziarie costituiscono fattori idonei a scoraggiare l'esercizio delle pretese da parte dei consumatori. In tale contesto, il diritto riconosciuto dall'ordinamento rischia di trasformarsi in una tutela solo potenziale, la cui concreta attuazione resta affidata alla capacità del singolo passeggero di sostenere tempi e costi del contenzioso.

A tale quadro si aggiunge la disciplina introdotta dall'art. 37, comma 3, lett. h), del d. l. n. 201 del 2011, come modificato dalla legge n. 118 del 2022, che ha subordinato l'accesso

Opinioni

alla tutela giurisdizionale al previo esperimento del tentativo obbligatorio di conciliazione dinanzi all'Autorità di regolazione dei trasporti.

Pur rispondendo all'apprezzabile finalità di deflazionare il contenzioso e di favorire la composizione stragiudiziale delle controversie, tale meccanismo determina un inevitabile allungamento dei tempi necessari per conseguire il soddisfacimento della pretesa, incidendo sull'effettività della tutela soprattutto nelle controversie aventi ad oggetto importi economicamente modesti. Il rischio, non meramente teorico, è che l'incremento degli oneri procedimentali produca un effetto dissuasivo incompatibile con l'obiettivo perseguito dal legislatore europeo di garantire una protezione rapida, semplice ed effettiva del passeggero.

In questa prospettiva emerge una significativa tensione tra il piano sostanziale e quello processuale della tutela. Mentre il diritto dell'Unione ha progressivamente rafforzato il contenuto delle posizioni giuridiche soggettive riconosciute ai passeggeri, gli strumenti predisposti per la loro concreta attuazione non sempre risultano altrettanto efficienti. La conseguenza è che l'effettività della protezione non dipende esclusivamente dall'ampiezza dei diritti attribuiti dall'ordinamento, ma anche dalla concreta accessibilità dei rimedi predisposti per assicurarne l'attuazione. Da ciò deriva l'esigenza di orientare le future riforme non tanto verso un ulteriore ampliamento dei diritti sostanziali, ormai ampiamente consolidati nella giurisprudenza della Corte di giustizia, quanto piuttosto verso il rafforzamento dei meccanismi di *enforcement*.

L'efficienza dei sistemi di reclamo, la rapidità delle procedure conciliative, l'effettività dei poteri sanzionatori delle autorità nazionali e una maggiore standardizzazione delle procedure di rimborso rappresentano, infatti, gli strumenti attraverso i quali il principio di effettività della tutela può trovare una piena realizzazione.

È proprio su tale terreno che si misurerà, nei prossimi anni, la capacità del sistema europeo di coniugare l'elevato livello di tutela sostanziale perseguito dal legislatore unionale con l'altrettanto imprescindibile esigenza di assicurare un accesso effettivo alla giustizia e una piena realizzazione del principio di effettività, che costituisce uno dei cardini dell'intero ordinamento dell'Unione europea.