



Università degli Studi di Ferrara

DOTTORATO DI RICERCA IN  
"DIRITTO DELL'UNIONE EUROPEA"

CICLO XXVIII

COORDINATORE *Prof.* Paolo Borghi

INADEMPIMENTO DEL CONTRATTO DI TRASPORTO AEREO  
E DIRITTI DEI PASSEGGERI  
*Profili problematici del reg. CE n. 261/2004*

Settore Scientifico Disciplinare IUS/01

**Dottorando**

*Dott.* Alessandro PEPE

**Tutore**

*Prof.ssa* Arianna THIENE

**Cotutore**

*Prof.* Giovanni DE CRISTOFARO

Anni 2013/2015



*A mio padre*



*Abstract*..... V

*Capitolo I*

LA TUTELA DEI DIRITTI DEI PASSEGGERI NELL'UNIONE EUROPEA

1. La protezione dei diritti dei passeggeri nel quadro della politica comune dei trasporti..... 1

2. L'attuale quadro normativo e l'assenza di una disciplina intermodale..... 8

3. I diritti dei passeggeri nei diversi modi di trasporto..... 13

    3.1. *Il diritto a non essere discriminati nell'accesso al servizio di trasporto. Il negato imbarco*..... 14

    3.2. *Il diritto a essere informati*..... 16

    3.3. *I diritti dei passeggeri in caso di inadempimento o inesatto adempimento del contratto di trasporto*..... 19

    3.4. *Il diritto al risarcimento del danno alla persona del passeggero e del pregiudizio sofferto per la perdita o il danneggiamento del bagaglio*..... 26

    3.5. *Il diritto ad un sistema rapido e accessibile di trattamento dei reclami e alla piena ed efficace applicazione della normativa europea*..... 28

4. La particolare attenzione per i diritti dei passeggeri disabili e a mobilità ridotta. .... 30

5. Il «passeggero» quale parte debole del contratto; ..... 33

6. (segue) i rapporti con la disciplina a tutela del consumatore..... 38

7. Delimitazione dei confini della ricerca: il reg. CE n. 261/2004..... 47

*Capitolo II*

IL REG. CE N. 261/2004

TRA INTERVENTI DELLA CORTE DI GIUSTIZIA E PROSPETTIVE DI RIFORMA

Sezione I

*La tutela del passeggero nel trasporto aereo*

1. Premessa..... 51

2. Il fenomeno dell' <i>overbooking</i> e il reg. CEE n. 295/1991. ....	54
3. L'estensione della protezione dei passeggeri aerei: il reg. CE n. 261/2004.....	61
4. Luci e ombre della disciplina europea. Il problematico coordinamento con la Convenzione di Montreal del 1999.....	69
5. La proposta di revisione del reg. CE n. 261/2004: il bilanciamento tra la tutela dei passeggeri aerei e gli interessi dei vettori. ....	73
5.1. <i>Il potenziamento dei diritti dei passeggeri rispetto all'attuale quadro normativo.</i> .....	81
5.2. <i>La tutela del passeggero in caso di fallimento del vettore aereo e il potenziamento dei sistemi di controllo atti a garantire l'effettività della normativa europea.</i> .....	89
6. L'ambito di applicazione della disciplina a tutela dei passeggeri aerei;.....	92
7. (segue) applicabilità del reg. CE n. 261/2004 in caso di acquisto di un pacchetto turistico.....	96
8. Gli obblighi di informazione. ....	99

## Sezione II

### *Le singole fattispecie di mancato o inesatto adempimento del contratto di trasporto aereo disciplinate dalla normativa europea*

9. Il negato imbarco. ....	102
10. La cancellazione del volo. ....	111
10.1. <i>L'esonero del vettore dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria: la preventiva informazione del passeggero in ordine alla cancellazione del volo;....</i>	115
10.2. <i>(segue) la cancellazione del volo dovuta a «circostanze eccezionali» e la necessaria adozione delle «misure del caso».</i> .....	121
10.3. <i>Un guasto tecnico all'aeromobile può integrare una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'art. 5, par. 3, reg. CE?</i> .....	126
10.4. <i>La proposta di revisione del reg. CE e la cristallizzazione delle «circostanze eccezionali».</i> .....	133
11. Il ritardo prolungato <i>alla partenza.</i> .....	137
12. Il ritardo prolungato <i>all'arrivo</i> e il diritto alla compensazione pecuniaria.....	143
13. Le ulteriori fattispecie tipizzate nell'ambito della proposta di revisione del reg. CE: i ritardi in pista, la modifica dell'orario del volo e la perdita delle coincidenze. ....	153

### *Capitolo III*

#### LA NATURA DEI RIMEDI DI CUI AL REG. CE E IL COORDINAMENTO CON LA CONVENZIONE DI MONTREAL

1. Le ragioni del possibile conflitto tra la Convenzione di Montreal del 1999 e il reg. CE n. 261/2004.....	159
2. Il campo di applicazione della Convenzione di Montreal. Negato imbarco e cancellazione del volo tra inadempimento e ritardo. ....	162
3. La disciplina di diritto internazionale uniforme in materia di ritardo. ....	167
4. Il necessario coordinamento tra il reg. CE e la Convenzione di Montreal: la lettura proposta dalla Corte di giustizia e le critiche avanzate dalla dottrina. ....	172
5. Una possibile alternativa ermeneutica: la natura dei rimedi di cui al reg. CE n. 261/2004.....	185
5.1. <i>L'insufficienza delle soluzioni proposte in dottrina.</i> ....	186
5.2. <i>Il reg. CE come disciplina delle condizioni di trasporto delle compagnie aeree.</i> ...	193
5.3. <i>L'obbligo di offrire l'alternativa tra il rimborso e il riavviamento ai sensi dell'art. 8 e gli obblighi di assistenza di cui all'art. 9 reg. CE.</i> ....	198
5.4. <i>L'obbligo di versare la compensazione pecuniaria (ex art. 7 reg. CE).</i> .....	202

### *Capitolo IV*

#### IL RISARCIMENTO DEL DANNO PER INADEMPIMENTO DEL CONTRATTO DI TRASPORTO AEREO

1. Il diritto del passeggero al «risarcimento supplementare» ex art. 12 reg. CE n. 261/2004.....	209
2. La responsabilità per inadempimento del vettore aereo. Il danno risarcibile. ....	214
3. Ammissibilità e limiti della risarcibilità del danno non patrimoniale da inadempimento. ....	221
4. La risarcibilità del «danno da vacanza rovinata» nel caso di inadempimento del vettore aereo. ....	233
<b><i>BIBLIOGRAFIA</i></b> .....	<b>241</b>



Nell'ambito delle politiche dell'Unione europea il settore dei trasporti ha da sempre avuto particolare rilevanza, ponendosi come necessario strumento per la realizzazione del mercato comune e per l'attuazione delle libertà fondamentali di circolazione delle merci e delle persone.

Accanto ad una prima fase caratterizzata dalla graduale apertura dei mercati alle regole sulla concorrenza, l'intervento del legislatore sovranazionale è venuto progressivamente a contraddistinguersi per una peculiare attenzione verso i diritti dei passeggeri.

L'obiettivo di introdurre misure uniformi di protezione dei viaggiatori nei diversi modi di trasporto è stato perseguito, e in certa misura raggiunto, mediante la graduale adozione di appositi regolamenti concernenti non solo gli aspetti relativi alla responsabilità del vettore per i danni eventualmente occorsi al passeggero a causa di un sinistro, ma anche quelli connessi all'inadempimento o all'inesatto adempimento del contratto di trasporto.

A quest'ultimo aspetto è dedicato il presente lavoro di ricerca, il quale prendendo in esame in particolare il comparto dell'aviazione civile si propone di indagare le soluzioni adottate a livello europeo, cercando di fornire risposta ai molteplici quesiti interpretativi sollevati dal reg. CE n. 261/2004.

Nel primo capitolo, si analizza il quadro normativo attualmente vigente in materia di protezione degli interessi dei passeggeri, evidenziandone la *ratio* e i rapporti con la tradizionale disciplina a tutela del consumatore. L'ultimo paragrafo, in particolare, mette poi in luce le peculiari ragioni che hanno indotto a delimitare il campo della ricerca al reg. CE n. 261/2004.

Il secondo capitolo, suddiviso in due sezioni, è dedicato all'analisi della disciplina europea a tutela del passeggero aereo in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato.

La prima sezione ricostruisce l'evoluzione normativa in materia, ripercorrendone le tappe fondamentali e anticipando alcune delle più spinose questioni interpretative sollevate dal reg. CE n. 261/2004, analizzando peraltro anche le possibili prospettive di riforma dell'attuale quadro normativo alla luce della proposta avanzata dalla Commissione europea lo scorso 13 marzo 2013.

Sempre in una prospettiva diacronica, tenendo conto delle possibili novità derivanti da un'eventuale approvazione della proposta di revisione del reg. CE, la seconda sezione focalizza l'attenzione sulle singole fattispecie di mancato o inesatto adempimento del contratto di trasporto aereo tipizzate dalla normativa europea. Nel tentativo di fornire per via ermeneutica l'esatta e concreta portata dei diritti garantiti ai passeggeri, così come degli obblighi imposti ai vettori, vengono inoltre ipotizzate alcune soluzioni per le principali questioni interpretative poste (non soltanto) dalla (vigente) normativa europea.

Il terzo capitolo indaga la natura dei rimedi previsti dal reg. CE n. 261/2004 nell'ottica di pervenire a un soddisfacente coordinamento tra la normativa europea e la Convenzione di Montreal del 1999, chiarendo peraltro il rapporto tra esse esistente in una diversa prospettiva rispetto a quella fatta propria dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

Volgendo infine l'attenzione all'ordinamento nazionale, nel quarto capitolo si analizza il diritto al risarcimento del danno spettante al passeggero a fronte del verificarsi di una delle fattispecie di inadempimento espressamente tipizzate a livello europeo. In particolare, è indagata la possibilità di riconoscere al viaggiatore la risarcibilità del danno non patrimoniale patito a causa dell'inadempimento del contratto di trasporto aereo.

\* \* \*

Within the field of EU policies, the transport sector has always been particularly important, serving as a necessary instrument for the creation of the common market and for the implementation of fundamental freedoms relating to the circulation of goods and people.

Alongside a first stage characterised by the gradual opening of markets to competition rules, the intervention of the supranational legislator has progressively distinguished itself due to the particular attention paid to passenger rights.

The objective to introduce uniform measures to guarantee the protection of travellers using different means of transport has been pursued, and to a certain extent achieved, by means of the gradual adoption of appropriate regulations regarding not only aspects relating to the liability of the carrier as regards damage potentially caused to the passenger following an

accident, but also damage caused due to the non-fulfilment or the failure to comply with the transport contract.

This research is dedicated to this latter aspect, which, by focusing particularly on the civil aviation sector, it proposes to give an insight into the solutions adopted at a European level, trying to provide an answer to the great many interpretative questions raised by EC Regulation n. 261/2004.

In the first chapter, the regulatory framework currently in force relating to the subject of safeguarding passengers' interests is dealt with, by highlighting its *ratio* as well as its relationship with the traditional consumer protection rules. The final paragraph, in particular, sheds light onto the specific reasons that have led to the delimitation of the EC Regulation n. 261/2004 research field.

The second chapter, divided into two sections, is dedicated to the analysis of the European regulation protecting air passengers in case of denied boarding, flight cancellation and prolonged delay.

The first section reconstructs the regulatory development on this subject, retracing the fundamental stages and anticipating some of the thorniest interpretative questions raised by EC Regulation n. 261/2004, moreover by analysing also the possible reform prospects of the current regulatory framework in the light of the proposal put forward by the European Commission on 13<sup>th</sup> March 2013.

Also from a diachronic perspective, by taking into consideration any possible new issues deriving from a potential approval of the proposal to revise the EC Regulation, the second section focuses its attention on single cases relating to the non-fulfilment or the failure to comply with the air transport contract specified by the European regulation. In an attempt to provide a key to interpret the exact and concrete scope of guaranteed passenger rights, as well as the obligations imposed on carriers, also other solutions are hypothesised as regards the main interpretative questions raised (not only) by the (current) European regulation.

The third chapter focuses on the nature of the remedies foreseen by EC regulation n. 261/2004 with a view to achieving a satisfactory coordination between the European regulation and the Montreal Convention of 1999, moreover clarifying the relationship existing

between these two from a different perspective compared to the one acquired by the law enforced by the Court of Justice of the European Union.

Finally, the fourth chapter turns its attention to national law, by analysing the passenger's right to receive compensation for damage suffered following the occurrence of one of the situations of non-fulfilment expressly specified at a European level. In particular, the possibility of acknowledging the passenger's right to compensation for non-material damage suffered due to the non-fulfilment of the air transport contract is studied.

# *Capitolo I*

## *LA TUTELA DEI DIRITTI DEI PASSEGGERI NELL'UNIONE EUROPEA*

**SOMMARIO:** 1. La protezione dei diritti dei passeggeri nel quadro della politica comune dei trasporti. – 2. L'attuale quadro normativo e l'assenza di una disciplina intermodale. – 3. I diritti dei passeggeri nei diversi modi di trasporto. – 3.1. *Il diritto a non essere discriminati nell'accesso al servizio di trasporto. Il negato imbarco.* – 3.2. *Il diritto a essere informati.* – 3.3. *I diritti dei passeggeri in caso di inadempimento o inesatto adempimento del contratto di trasporto.* – 3.4. *Il diritto al risarcimento del danno alla persona del passeggero e del pregiudizio sofferto per la perdita o il danneggiamento del bagaglio.* – 3.5. *Il diritto ad un sistema rapido e accessibile di trattamento dei reclami e alla piena ed efficace applicazione della normativa europea.* – 4. La particolare attenzione per i diritti dei passeggeri disabili e a mobilità ridotta. – 5. Il «passeggero» quale parte debole del contratto; – 6. (segue) i rapporti con la disciplina a tutela del consumatore. – 7. Delimitazione dei confini della ricerca: il reg. CE n. 261/2004.

### **1. La protezione dei diritti dei passeggeri nel quadro della politica comune dei trasporti.**

L'esistenza di un sistema integrato di trasporti efficienti e di qualità – assicurando mobilità, sviluppo e crescita economica – rappresenta un fattore imprescindibile ai fini di garantire la competitività e l'integrazione dell'Unione europea.

I trasporti infatti costituiscono non solo un settore strategico per la realizzazione del mercato interno, in considerazione del relativo indotto economico e occupazionale, ma altresì uno strumento necessario per l'attuazione delle libertà fondamentali di circolazione delle merci e delle persone <sup>(1)</sup>, rendendo possibile il superamento dei confini nazionali e la diminuzione delle distanze tra i singoli Stati membri.

---

<sup>(1)</sup> Cfr., tra gli altri, TUFANO, *I trasporti terrestri nella CEE*, Milano 1990, p. 35 ss.; CONETTI, voce *Politiche comunitarie, XIV) Politica dei trasporti*, in *Enc. giur. Treccani*, vol. XXIII, Roma 1991, p. 1 s.; MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano 1996, p. 11 s.; GALETTA, *La politica comunitaria dei trasporti*, in *Quaderni Riv. giur. circ. e trasp.* 2002, p. 7 s.; SCICOLONE, *La politica europea dei trasporti*, in *Riv. amm. della Repubblica italiana*, 2005, p. 542; GALETTA e GIAVAZZI, *Trasporti terrestri*, in CARTEI, CHITI, GALETTA e GRECO (a cura di), *Trattato di diritto amministrativo europeo*, Milano 2007, p. 2174; TUO, *Il trasporto aereo nell'Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne*, Torino 2008, p. 4 ss.; NINO, *La politica dei trasporti dell'Unione europea e le problematiche riguardanti*

Non è dunque un caso se, già con il Trattato di Roma del 1957, si sia espressamente prevista (ex art. 3, lett. e), Tratt. CEE), quale elemento costitutivo dell'azione europea, l'istituzione di una politica comune in materia di trasporti, riservando a tale settore, proprio in considerazione delle sue intrinseche peculiarità <sup>(2)</sup>, un apposito titolo, il IV, nella parte II del Tratt. CEE (successivamente divenuto titolo V, parte III, Tratt. CE), nel cui ambito vengono ripresi e adattati i principi generali posti dal Trattato a fondamento della realizzazione del mercato interno <sup>(3)</sup>.

A seguito del Trattato di Lisbona del 2007, entrato in vigore il 1° novembre 2009, la politica comune dei trasporti trova oggi collocazione nell'ambito del titolo VI, parte III, Tratt. FUE (artt. 90-100), ed è ricompresa ai sensi dell'art. 4, par. 2, lett. g), Tratt. FUE all'interno della competenza concorrente dell'Unione europea.

Da un lato, il settore dei trasporti è sottratto, ai sensi dell'art. 58, par. 1, Tratt. FUE (ex art. 61, par. 1, Tratt. CEE e art. 51, par. 1, Tratt. CE), all'operatività dei principi in tema di libera prestazione dei servizi, trovando quest'ultima la propria regolamentazione nell'ambito dell'attuazione del citato titolo VI <sup>(4)</sup>. Dall'altro lato, ai sensi dell'art. 100 Tratt. FUE (ex art. 84 Tratt. CEE e art. 80 Tratt. CE) l'ambito di applicazione della disciplina così introdotta (artt. 90-99 Tratt. FUE; ex artt. 74-83 Tratt. CEE e artt. 70-79 Tratt. CE) viene delimitato ai soli trasporti – di cose e di persone – stradali, ferroviari e per vie navigabili, lasciando alla discrezionalità del Consiglio e del Parlamento europeo la possibilità di adottare le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea. Eventualità precedentemente rimessa, ai sensi

---

*la tutela ambientale e lo sviluppo sostenibile*, in *Dir. comm. int.* 2013, p. 235; MUNARI e CARPANETO, *sub art. 90 Tratt. FUE*, in POCAR e BARUFFI (a cura di), *Commentario breve ai Trattati dell'Unione europea*, II ed., Padova 2014, p. 705; cfr., anche, il Libro bianco del 2011, «*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*», COM(2011) 144 def.

<sup>(2)</sup> Cfr. ADAM e TIZZANO, *Manuale di diritto dell'Unione europea*, Torino 2014, p. 581 s.

<sup>(3)</sup> Cfr. TUFANO, *op. cit.*, p. 47; MUNARI, *op. cit.* p. 14 s.; GALETTA e GIAVAZZI, *op. cit.*, p. 2176 s.

<sup>(4)</sup> Tale previsione è stata tradizionalmente intesa nel senso di escludere l'applicabilità ai trasporti delle norme di cui agli artt. 59 ss. Tratt. CEE sino all'adozione di apposite normative secondarie di attuazione della politica comune dei trasporti, cfr., tra gli altri, BELLINI, *sub art. 74 Tratt. CEE*, in QUADRI, MONACO e TRABUCCHI (diretto da), *Trattato istitutivo della Comunità Economica Europea. Commentario*, I, Milano 1965, p. 551; MUNARI, *op. cit.*, p. 14 s.

dell'art. 84, par. 2, Tratt. CEE – «con formula non priva di ambiguità» <sup>(5)</sup> – ad una deliberazione unanime del Consiglio <sup>(6)</sup>.

A dispetto del rilievo ad essa formalmente attribuito, deve tuttavia constatarsi come la politica comune dei trasporti abbia stentato ad affermarsi.

L'assenza all'interno del Trattato di indicazioni precise circa il contenuto e le linee di sviluppo di tale politica, la cui definizione è sostanzialmente rimessa alla discrezionalità delle Istituzioni europee, ha determinato più di un'incertezza con riguardo alle modalità di attuazione della medesima. Quest'ultima è stata dunque a lungo ritardata non soltanto a causa delle rilevanti differenze nel settore esistenti a livello nazionale, sia sul piano normativo che tecnico-organizzativo, ma altresì a causa delle resistenze manifestate da alcuni Stati membri, poco inclini a rinunciare al controllo di un comparto considerato strategico per le proprie economie nazionali <sup>(7)</sup>.

La previsione di un'apposita disciplina per il settore dei trasporti, così come l'esclusione del comparto della navigazione aerea e marittima dalla sfera di operatività della disciplina contenuta nel titolo IV del Tratt. CEE (*ex art. 84, par. 2, cit.*), ha peraltro consentito di affermare in chiave anti-comunitaria l'esclusione del medesimo

---

<sup>(5)</sup> Così CONETTI, *op. loc. ult. cit.* con riferimento alle incertezze interpretative sollevate dall'art. 84, par. 2, Tratt. CEE in merito all'applicabilità dei principi generali del Trattato anche al settore dei trasporti marittimi e aerei, su cui *v. infra*.

<sup>(6)</sup> L'Atto unico europeo del 1986 ha sostituito la regola della maggioranza qualificata in luogo dell'unanimità (*v. art. 80 Tratt. CE*). Da ultimo, il Trattato di Lisbona ha previsto che il Consiglio e il Parlamento europeo, secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni, possono stabilire le opportune disposizioni in materia di navigazione marittima e aerea, sostanzialmente equiparando le procedure previste per l'adozione delle misure relative ai diversi modi di trasporto (*v. artt. 91 e 100 Tratt. FUE*). Cfr. MUNARI e CARPANETO, *sub art. 100 Tratt. FUE*, in POCAR e BARUFFI (a cura di), *Commentario breve ai Trattati dell'Unione europea*, cit., p. 736 s.

<sup>(7)</sup> Cfr. BELLINI, *op. cit.*, p. 542 ss.; TUFANO, *op. cit.*, p. 46 ss.; MUNARI, *op. cit.*, p. 49 ss.; MUNARI e CARPANETO, *sub art. 90 Tratt. FUE*, cit., p. 703; SCICOLONE, *op. cit.*, p. 541; GALETTA e GIAVAZZI, *op. cit.*, p. 2175 s.; TUO, *op. cit.*, p. 9 ss.; CARPANETO, *Il diritto comunitario dei trasporti tra sussidiarietà e mercato. Il caso del trasporto ferroviario*, Torino 2009, p. 7 ss.; GUIZZI, *Manuale di diritto e politica dell'Unione europea*, Napoli 2015, p. 825.

dall'ambito di applicazione dei principi generali e delle norme comuni del Trattato, ad es. in materia di concorrenza e libertà di stabilimento <sup>(8)</sup>.

Si è così favorito un approccio c.d. «minimalista» <sup>(9)</sup> delle Istituzioni europee, e in particolare del Consiglio, ostacolando di fatto lo sviluppo di un'apprezzabile politica comune dei trasporti.

Il superamento in via definitiva di tale orientamento, pure criticato da parte della dottrina <sup>(10)</sup>, si deve alla Corte di giustizia che, nel 1974, con la sentenza *Marinai francesi*, ha una volta per tutte affermato l'integrale applicabilità dei principi generali del Trattato anche all'intero comparto dei trasporti <sup>(11)</sup>.

Alla luce del quadro così tratteggiato, si comprende dunque come, sino alla seconda metà degli anni Ottanta, l'intervento europeo nel settore non sia riuscito ad assumere connotati davvero significativi, rivelandosi sporadico e privo di reale coerenza <sup>(12)</sup>.

Un incisivo cambio di rotta in tal senso si deve ancora una volta alla Corte di giustizia, la cui pronuncia del 22 maggio 1985 – assunta a seguito del ricorso per carenza presentato dal Parlamento europeo nei confronti del Consiglio, ex art. 175 Tratt. CEE (oggi art. 265 Tratt. FUE) – ha rappresentato un vero e proprio momento cruciale per la nascita di una concreta ed effettiva politica europea dei trasporti <sup>(13)</sup>.

---

<sup>(8)</sup> Cfr. TUFANO, *op. cit.*, p. 48 ss.; GALETTA, *op. cit.*, p. 11; ADAM e TIZZANO, *op. cit.*, p. 588 s.; GUIZZI, *op. cit.*, p. 824, il quale nota come un simile orientamento potesse essere agevolmente confutato sulla base di un'interpretazione sistematica degli art. 51 e 73 Tratt. CE.

<sup>(9)</sup> Cfr. MUNARI, *op. cit.*, p. 50 ss.;

<sup>(10)</sup> Cfr., per tutti, BELLIENI, *op. cit.*, p. 550 ss. e 589 ss.

<sup>(11)</sup> Cfr. Corte giust. 4 aprile 1974, causa C-167/73, *Commissione c. Francia* (c.d. *Marinai francesi*), punto 32; v. anche Corte giust. 30 aprile 1986, cause riunite C-209-213/84, *Asjes* (c.d. *Nouvelles Frontières*), punto 45, «i trasporti aerei, così come le altre forme di trasporto, restano soggetti alle norme generali del Trattato, ivi comprese quelle in materia di concorrenza»; nonché, recentemente, con riferimento all'applicabilità al settore del principio generale del divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità ex art. 18 Tratt. FUE, Corte giust. 18 marzo 2014, causa C-628/11, *International Jet Management*, punto 59; nonché Corte giust. 25 gennaio 2011, causa C-382/08, *Neukirchinger*, punti 21 ss., tutte reperibili in *curia.europa.eu*.

<sup>(12)</sup> Cfr. CARPANETO, *op. cit.*, p. 9.

<sup>(13)</sup> Cfr. Corte giust. 22 maggio 1985, causa C-13/83, *Parlamento c. Consiglio* (c.d. *Transport policy decision*), in *curia.europa.eu*. Accertando che il Consiglio ha omesso, in violazione del Tratt. CEE, di garantire la libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti internazionali e di stabilire le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro, la

Allo stesso modo, deve aggiungersi come le modifiche introdotte dall'Atto unico europeo del 1986, attraverso la previsione del voto a maggioranza qualificata in seno al Consiglio per l'eventuale adozione di misure relative al trasporto aereo e marittimo <sup>(14)</sup>, insieme con le novità apportate dal Trattato di Maastricht del 1992 e dal Trattato di Amsterdam del 1997, mediante l'introduzione della procedura di codecisione nel settore della politica dei trasporti, abbiano ulteriormente contribuito a superare le difficoltà decisionali precedentemente esistenti in seno alle Istituzioni europee, agevolando lo sviluppo e l'attuazione della politica comune dei trasporti.

A tal proposito, merita di essere rilevato come, accanto a una prima fase caratterizzata dalla graduale apertura dei mercati alle regole sulla concorrenza e dall'armonizzazione delle legislazioni nazionali dei singoli Stati membri, l'intervento del legislatore europeo abbia visto progressivamente ampliarsi il proprio orizzonte <sup>(15)</sup>, contraddistinguendosi per una peculiare attenzione verso la tutela dei diritti dei passeggeri <sup>(16)</sup>, oltre che verso lo sviluppo di una mobilità sostenibile e rispettosa dell'ambiente <sup>(17)</sup>.

Le ragioni di una simile tendenza, che vede il passeggero posto al centro della politica europea dei trasporti, possono senz'altro comprendersi osservando come l'aumento della concorrenza, oltre a produrre innegabili effetti positivi <sup>(18)</sup>, spinga inevitabilmente le imprese di settore verso politiche aziendali volte a massimizzare i

---

citata pronuncia ha dato concreto impulso alla creazione di una politica comune europea in materia di trasporti, cfr. MUNARI, *op. cit.*, p. 52 ss.; GALETTA, *op. cit.*, p. 12 s.; GALETTA e GIAVAZZI, *op. cit.*, p. 2177 s.; TUO, *op. cit.*, p. 28 ss.; ADAM e TIZZANO, *op. cit.*, p. 589; GUIZZI, *op. cit.*, p. 826 ss.

<sup>(14)</sup> V. *supra* nt. 6.

<sup>(15)</sup> Cfr. MUNARI, *op. cit.* p. 211 ss.; GALETTA, *op. cit.*, p. 54 ss.; ADAM e TIZZANO, *op. cit.*, p. 583.

<sup>(16)</sup> Cfr., in particolare, KARSTEN, *Passengers, consumers, and travellers: The rise of passenger rights in EC transport law and its repercussions for Community consumer law and policy*, in *J. Consum. Policy* 2007, p. 117 ss.; sul punto, v. altresì TONNER, *Deregulation of Transport Utilities and Re-Regulation by "Passengers' Rights" in the European Union*, in *Dir. e politiche UE* 2007, p. 138 ss.; con riferimento al trasporto aereo, v. HUTTUNEN, *The Development of the Air Transport Policy of the European Union from the Point of View of the Consumer: From the Creation of Internal Market to the Regulation of Consumer Rights Proper*, in BENYON (a cura di), *Services and the EU Citizen*, Oxford-Portland 2013, p. 9 ss.

<sup>(17)</sup> Cfr., MUNARI, *op. cit.* p. 249 ss.; NINO, *op. cit.*, p. 227 ss.

<sup>(18)</sup> Cfr. MUNARI, *op. cit.* p. 214 ss.; v., anche, la Comunicazione della Commissione del 20 settembre 2000, «*I servizi d'interesse generale in Europa*», COM(2000) 580 def., par. 4.2.

propri margini di guadagno, il che, specie con riferimento al trasporto di persone, si traduce spesso in una riduzione della qualità del servizio offerto alla collettività degli utenti <sup>(19)</sup>.

Alla luce di tale considerazione, nell'ottica di incentivare l'utilizzo dei trasporti pubblici da parte di un numero sempre maggiore di cittadini ed evitare, al contempo, il rischio di distorsioni della concorrenza nel mercato dei trasporti, dovuto all'assenza di uniformità delle disposizioni adottate dai diversi Stati membri, l'impegno delle Istituzioni europee, fissato con il Libro bianco del 2001 <sup>(20)</sup>, si è tradotto nella costruzione di un *corpus* normativo volto ad assicurare uno *standard* minimo ed uniforme di qualità e affidabilità del servizio offerto <sup>(21)</sup>, garantendo così un'adeguata protezione dei diritti dei passeggeri nei diversi modi di trasporto (aereo, ferroviario, navale e con autobus) <sup>(22)</sup>.

Alla realizzazione di tale obiettivo si è pervenuti mediante la graduale emanazione di appositi regolamenti concernenti non solo gli aspetti relativi alla responsabilità del vettore per i danni eventualmente occorsi al passeggero a causa di un sinistro, ma anche quelli connessi all'inadempimento o all'inesatto adempimento del contratto di trasporto, in particolare nelle ipotesi di negato imbarco, cancellazione del viaggio e ritardo prolungato <sup>(23)</sup>.

---

<sup>(19)</sup> In argomento, v. le considerazioni svolte in relazione al trasporto aereo da DEIANA, *Il rapporto giuridico fra passeggero e vettore aereo: un equilibrio instabile*, in CORRIAS (a cura di), *Liber amicorum per Angelo Luminoso, II, Contratto e mercato*, Milano 2013, p. 853 ss., in particolare, p. 858 ss.

<sup>(20)</sup> Cfr. il Libro bianco del 2001, «*La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*», COM(2001) 370 def.

<sup>(21)</sup> Cfr. la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio del 26 giugno 2006, «*Mantenere l'Europa in movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente. Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea*», COM(2006) 314 def.

<sup>(22)</sup> Cfr. la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio del 19 dicembre 2011, «*Una visione europea per i passeggeri: Comunicazione sui diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto*», COM(2011) 898 def.

<sup>(23)</sup> Sul punto, v. D'ACUNTO S., *Unione europea e diritti dei passeggeri: bilancio e prospettive*, in *Dir. comun. e scambi internaz.* 2013, p. 239 ss. e p. 541 ss.; v. anche BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze*, in *Dir. maritt.* 2012, p. 786 ss.

È appena il caso di notare come in materia, a fronte di un disegno unitario <sup>(24)</sup> di tutela dei diritti dei passeggeri, si riscontri da parte del legislatore europeo un approccio settoriale <sup>(25)</sup>, mediante l'emanazione di distinti regolamenti, ciascuno dedicato a una specifica tipologia di trasporto.

Inevitabilmente, tale modalità di intervento si traduce, come è stato segnalato in letteratura, con particolare riferimento alla normativa dedicata alle ipotesi di inadempimento o ritardato adempimento dei vettori, in altrettante differenze di disciplina sia sul piano formale che sostanziale <sup>(26)</sup>.

Le citate differenze – secondo il parere della Commissione – trovano ragione in virtù delle diverse caratteristiche dei vari tipi di trasporto e dei relativi mercati, «per quanto riguarda le imprese (dimensioni aziendali, introiti o numero e frequenza delle linee

---

<sup>(24)</sup> L'esistenza di un disegno unitario del legislatore europeo, finalizzato alla tutela dei diritti degli utenti, emerge per la prima volta, seppure a livello programmatico e ancora legato alla specificità delle singole modalità di trasporto, nel Libro bianco del 2001, COM(2001) 370 def., cit., parte terza, par. III, lett. B, punto 1, ove la Commissione specifica come le misure di protezione dei passeggeri, già adottate per il trasporto aereo, «dovranno essere estese, per quanto possibile, anche agli altri modi di trasporto». L'intento di assicurare l'adeguata attenzione agli interessi dei passeggeri nei diversi modi di trasporto trova poi conferma nella Comunicazione della Commissione del 7 maggio 2002, «*Strategia della politica dei consumatori 2002-2006*», COM(2002) 208 def., par. 3.1.5.1. Tuttavia, è con la Comunicazione del 16 febbraio 2005, «*Rafforzare i diritti dei passeggeri nell'Unione europea*», COM(2005) 46 def., che tale disegno inizia ad assumere maggiore nitidezza. Constatata l'esigenza di offrire ai passeggeri «una protezione minima», ovunque si trovino a viaggiare in Europa, la Commissione individua una serie di diritti da rafforzare mediante concrete iniziative europee «indipendentemente dal modo di trasporto preso in considerazione» (punto 27). Tale strategia si consolida in modo definitivo con la Comunicazione del 19 dicembre 2011, COM(2011) 898 def., cit., nella quale, evidenziando come i passeggeri abbiano «il diritto di aspettarsi un servizio di trasporto che garantisca la non discriminazione, l'assistenza in caso di interruzione del viaggio, la trasparenza delle condizioni di viaggio, un trattamento dignitoso e il pieno rispetto dei termini del contratto di trasporto», la Commissione europea individua – «quale primo passo dell'evoluzione della politica dell'Unione europea in materia di trasporto passeggeri da un approccio prettamente modale a una visione più intermodale» – un elenco di dieci diritti, validi per ciascuno dei diversi modi di trasporto, destinati a rappresentare «il nocciolo dei diritti dei passeggeri nell'UE». Sul punto, v. anche la Relazione 2010 sulla cittadinanza dell'Unione, «*Eliminare gli ostacoli all'esercizio dei diritti dei cittadini dell'Unione*», COM(2010) 603 def., par. 2.2.1.

<sup>(25)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. cit.*, p. 790 ss., la quale, evidenziando la frammentarietà dell'attuale quadro normativo, giunge finanche ad ipotizzare che il legislatore europeo non persegua un disegno unitario di tutela dei passeggeri.

<sup>(26)</sup> Per un confronto teso ad evidenziare aspetti comuni e differenze dei diversi testi normativi relativi alla tutela dei passeggeri in caso di inadempimento o ritardato adempimento del vettore, v. BRIGNARDELLO, *op. cit.*, p. 793 ss.; cfr. anche CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, II, La disciplina contrattuale*, Milano 2012, p. 162 ss.

operate) e i passeggeri (lunghezza, prezzo e condizioni del viaggio), onde garantire la «proporzionalità» delle misure adottate nei diversi settori <sup>(27)</sup>.

Una giustificazione che, peraltro, non convince parte della dottrina <sup>(28)</sup>, la quale, interrogandosi sull'effettiva incidenza di tali caratteristiche sui disagi subiti dai passeggeri nelle ipotesi di mancato o inesatto adempimento del contratto di trasporto, auspica l'adozione di un unico testo normativo volto a regolare uniformemente gli obblighi dei vettori nel caso del verificarsi di simili eventi.

## 2. L'attuale quadro normativo e l'assenza di una disciplina intermodale.

Il primo settore nel quale il legislatore europeo ha adottato un'apposita disciplina volta a tutelare i diritti dei passeggeri, con lo specifico obiettivo peraltro di elevare il livello di qualità del servizio offerto alla generalità degli utenti, è stato il trasporto aereo, mediante l'emanazione del reg. CEE n. 295/1991, il quale stabiliva norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea, mirando a disciplinare e contenere gli effetti negativi per il passeggero derivanti dalla pratica, invalsa fra i vettori aerei, del c.d. *overbooking*.

Tale provvedimento è stato successivamente sostituito dal reg. CE n. 261/2004 con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente la tutela degli utenti, estendendola a tutti i casi di negato imbarco, anche non dipendente da sovrapprenotazione, nonché alle ipotesi di cancellazione del volo e di ritardo prolungato della partenza <sup>(29)</sup>.

Peraltro, attraverso il reg. CE n. 2027/97, come modificato dal reg. CE n. 889/2002 <sup>(30)</sup>, sono state trasfuse in ambito europeo, rendendole dunque vincolanti per tutti gli

---

<sup>(27)</sup> COM(2011) 898 def., cit., par. II.

<sup>(28)</sup> BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino 2013, p. 249 s.

<sup>(29)</sup> Sul reg. Ce n. 261/2004, v. *infra* Cap. II, e la dottrina ivi citata.

<sup>(30)</sup> In argomento, tra gli altri, v. ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio del passeggero in base al Regolamento CE del Consiglio n. 2027/97*, in *Studi in memoria di Maria Luisa*

Stati membri, le disposizioni della Convenzione di Montreal del 1999, «per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale», concernenti la responsabilità del vettore aereo per quanto attiene al trasporto di persone e dei loro bagagli, estendendone la sfera di applicazione anche ai trasporti aerei nazionali di passeggeri.

Da ultimo, è stato poi emanato il reg. CE n. 1107/2006 dedicato «ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo» <sup>(31)</sup>.

Ai fini della tutela degli interessi dei passeggeri aerei, assumano infine rilievo anche il reg. CE n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei, con particolare riguardo alle prescrizioni in materia di determinazione e pubblicizzazione delle tariffe del trasporto aereo <sup>(32)</sup>, nonché il reg. CE n. 2111/2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di compagnie aeree soggette ad un divieto operativo all'interno della Unione europea, il quale tra l'altro attribuisce agli utenti il diritto a conoscere preventivamente l'identità del vettore effettivo che opererà il volo <sup>(33)</sup>.

Sulla falsariga di quanto realizzato nel settore del trasporto aereo, con riguardo al trasporto ferroviario, l'intervento europeo è sfociato nell'adozione del reg. CE n. 1371/2007, attraverso il quale è stata introdotta nell'ordinamento europeo la disciplina

---

Corbino, Milano 1999, p. 760 ss.; PIERALLINI, *Un nuovo intervento normativo verso l'omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo (regolamento 889/2002/CE)*, in *NLCC* 2002, p. 699 ss.; TAMBURINI, *Le novità introdotte dal reg. CE n. 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. trasporti* 2003, p. 831 ss.; ANCIS, *Il contratto di trasporto aereo*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, p. 1043 ss.; ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova 2013, p. 428.

<sup>(31)</sup> Per un'analisi del citato provvedimento normativo, v. LUONGO, *Persons with Disabilities and Their Right to Fly*, in *Air and Space Law* 2009, p. 149 ss.; CARNIMEO, *La tutela del passeggero nell'era dei vettori low cost*, Bari 2012, p. 116 ss.; VIEGAS, *Passengers with Reduced Mobility in the European Union: Legal Issues Regulation (EC) No. 1107/2006 of 5 July 2006*, in *Air and Space Law* 2013, p. 47 ss.; CHAPIER-GRANIER, *La protection des passagers aériens handicapés ou à mobilité réduite*, in *European J. of Consumer Law* 2012, p. 677 ss.

<sup>(32)</sup> In argomento, cfr. FRIEDMANN, *Price Transparency Requirements of the EC Air Services Regulation 2008*, *Air and Space Law* 2011, p. 71 ss.

<sup>(33)</sup> In merito, cfr. FRANCHI, *Regolamento CE 2111/2005: più informazioni agli utenti del trasporto aereo*, in FRANCHI e VERNIZZI (a cura di), *Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria*, Milano 2007, p. 111 ss.

sostanziale del Protocollo di Vilnius del 1999 con riferimento al trasporto internazionale ferroviario di viaggiatori (c.d. COTIF CIV).

La disciplina di diritto internazionale uniforme è stata così non solo estesa anche ai trasporti ferroviari meramente “interni”, ma è stata ulteriormente implementata mediante la previsione, tra le altre, di specifiche norme relative alle misure che il vettore deve adottare in caso di ritardo, coincidenze perse e soppressioni <sup>(34)</sup>.

Con riferimento, invece, al trasporto per vie navigabili sono stati emanati il reg. CE n. 392/2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, il quale si fonda sulla Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 2002 <sup>(35)</sup>, e recentemente il reg. UE n. 1177/2010, il quale disciplina i diritti delle persone con disabilità e gli obblighi dei vettori e degli operatori dei terminali in caso di interruzione del viaggio, cancellazione e partenze ritardate <sup>(36)</sup>.

---

<sup>(34)</sup> Sul punto, v., tra i primi commenti e senza pretesa di esaustività, KARSTEN, *EC Passenger Law Running on Track – The Regulation on Rail Passengers’ Rights and Obligations*, in PARRY, NORDHAUSEN, HOWELLS e TWIGG-FLESNER (a cura di), *The Yearbook of Consumer Law 2009*, Burlington 2009, p. 333 ss.; CARPANETO, *Il diritto comunitario dei trasporti*, cit., p. 227 ss.; MECCA, *sub Reg. CE n. 1371/2007*, in DE CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, Padova 2010, p. 1383 ss.; DEMARCHI, *I disagi nel trasporto ferroviario: ritardi, lesione e morte del passeggero*, in DEMARCHI, *I diritti del consumatore e la nuova class action*, Torino 2010, p. 185 ss.; PICCININI, *L’entrata in vigore del regolamento Ce n. 1371 del 2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*, in *Giur. merito*, 2010, p. 1773 ss.; DENTATO, *Diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Nuovo Regolamento dell’Unione europea*, Roma 2010; ROMANA, *Il contratto di trasporto di persone e cose per ferrovia*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, cit., p. 1354 ss.; LINDNER e TONNER, *Fahrgastrechte als Verbraucherrecht auf mehreren Ebenen*, in *GPR – Zeitschrift für das Privatrecht der Europäischen Union* 2011, p. 15 ss. e p. 86 ss.; PAULIN, *Le règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*, in *European J. of Consumer Law* 2012, p. 635 ss.; sia infine consentito il rinvio anche a PEPE, *Il rafforzamento della tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: il reg. CE n. 1371/2007 e l’apparato sanzionatorio di cui al d.lgs. n. 70/2014*, in *NLCC* 2015, p. 703 ss.

<sup>(35)</sup> Per un’analisi del provvedimento citato, tra gli altri, v. ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, cit., p. 532 ss.; ZUNARELLI e ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, in *Tratt. Cicu-Messineo*, Milano 2012, p. 338 ss.; ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *op. cit.*, p. 377 ss.; CASANOVA e BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi nel caso di danni alla persona, al bagaglio ed al veicolo*, in *Riv. dir. nav.* 2014, p. 27 ss.

<sup>(36)</sup> In argomento, senza pretesa di esaustività, v. ZUNARELLI, *Il regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi*, in *Dir. maritt.* 2012, p. 779 ss.; VINCENT, *Le règlement (UE) n° 1177/2010 concernant les*

A completare il quadro normativo, infine, il 1° marzo 2013 è entrato in vigore il reg. UE n. 181/2011, il quale, relativamente al trasporto con autobus, detta regole specifiche in materia di risarcimento e assistenza in caso di incidente, di cancellazione e di ritardo del viaggio <sup>(37)</sup>.

Analizzando i provvedimenti citati, in prima battuta, può senz'altro rilevarsi come l'obiettivo di introdurre misure uniformi di protezione dei viaggiatori nei diversi modi di trasporto sia stato (almeno in certa misura) raggiunto.

Tuttavia, non può farsi a meno di notare come i passeggeri non risultino pienamente tutelati e ciò non soltanto a causa delle difficoltà interpretative e delle eventuali lacune riscontrabili nella regolamentazione di ciascun singolo modo, ma altresì in ragione dell'assenza di una specifica disciplina espressamente dedicata al trasporto intermodale. Rispetto a quest'ultimo, infatti – sebbene in relazione al trasporto passeggeri tale modalità non trovi un'ampia diffusione paragonabile a quella assunta nel settore della movimentazione merci – la vigente disciplina europea non è in grado di fornire adeguata tutela a quegli utenti che si avvalgano di un servizio di trasporto composto da una pluralità di tratte e dalla combinazione di diverse tipologie di veicoli <sup>(38)</sup>.

In tal senso, dunque, appare senz'altro condivisibile l'opportunità, pure evidenziata da parte della dottrina, di pervenire ad un unico regolamento che disciplini in maniera uniforme i diritti dei passeggeri nei diversi modi di trasporto <sup>(39)</sup>, provvedendo a ricomprendere nel suo ambito di applicazione anche l'ipotesi cui si è appena fatto

---

*droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure*, in *European J. of Consumer Law* 2012, p. 737 ss.; ZUNARELLI e ROMAGNOLI, *op. cit.*, p. 216 ss.; ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *op. cit.*, p. 359 ss.; BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di cancellazione o di ritardo della partenza della nave*, in *Riv. dir. nav.* 2014, p. 573 ss.

<sup>(37)</sup> V., tra i primi commenti, CLARONI, *La tutela del passeggero nel trasporto effettuato con autobus nell'ambito del reg. (UE) n. 181/2011 del 16 febbraio 2011*, in *Dir. trasporti* 2011, p. 505 ss.; MAZZEO, *Anche chi viaggia in autobus ha i suoi diritti*, in *Resp. civ.* 2011, p. 395 ss.; KESTELOOT, *Le droits européen des passagers dans le transport par autobus et autocar*, in *European J. of Consumer Law* 2012, p. 603 ss.; KEILER, *Ansprüche von Fahrgästen im Kraftomnibusverkehr bei Verspätung und Annullierung im Konzept der Europäischen Passagierrechte*, in BINDER e EICHEAL (a cura di), *Internationale Dimensionen des Wirtschaftsrechts*, Baden-Baden 2013, p. 167 ss.

<sup>(38)</sup> Cfr. D'ACUNTO S., *op. cit.*, p. 558 s.; BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri*, *cit.*, p. 251.

<sup>(39)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 249 s.

riferimento. D'altro canto, la semplificazione dell'attuale quadro normativo consentirebbe senza dubbio agli utenti di conoscere ed esercitare con maggiore certezza i propri diritti, contribuendo a garantirne la stessa effettività sul piano pratico.

Cionondimeno, non sembra possibile condividere con altrettanta certezza il rammarico manifestato dalla citata dottrina circa l'apparente (quanto temporanea) rinuncia della Commissione a perseguire un simile obiettivo.

Il proposito di prendere «in considerazione la possibile adozione di un regolamento quadro dell'Unione europea sui diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto», previsto tra le iniziative inserite nell'allegato al Libro bianco del 2011 <sup>(40)</sup>, infatti, è indubbiamente un obiettivo a lungo termine <sup>(41)</sup>, rispetto al cui perseguimento la presentazione da parte della Commissione, lo scorso 13 marzo 2013, di una proposta di modifica della disciplina del solo trasporto aereo <sup>(42)</sup>, non appare incompatibile <sup>(43)</sup>. Al contrario, anzi, quest'ultima sembra inserirsi a pieno titolo nel processo di armonizzazione della normativa a tutela dei passeggeri nei diversi modi di trasporto, contribuendo – seppure solo in parte – ad avvicinare la disciplina a tutela del passeggero aereo a quella dettata per il trasporto ferroviario, marittimo e stradale.

---

<sup>(40)</sup> COM(2011) 144 def., cit., all. I, par. 4.5, punto 21.

<sup>(41)</sup> Cfr. D'ACUNTO S., *op. cit.*, p. 559.

<sup>(42)</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli, COM(2013) 130 def.

Per una prima analisi, v. ARNOLD, *EU Air Passenger Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97*, in *Air and Space Law* 2013, p. 403 ss.; KEILER, *Der Vorschlag für eine Änderung der Fluggastrechte-VO – Eine Analyse aus wissenschaftlicher Sicht*, in *RRa – ReiseRecht aktuell* 2013, p. 163 ss.; nonché PRASSL, *Reforming Air Passenger Rights in the European Union*, in *Air and Space Law* 2014, p. 59 ss.

<sup>(43)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 250, a giudizio dell'A. la proposta di modifica del reg. CE n. 261/2004 dimostra come la Commissione «sia ancora ben lontana dal ragionare secondo una logica unitaria, preferendo “saltellare” da una modalità all'altra nel tentativo di perfezionare la vigente disciplina unimodale, ma rinunciando a perseguire l'obiettivo, ben più ambizioso, di valorizzare le uniformità che, grazie al progresso tecnico, sempre più caratterizzano le varie modalità di trasporto pur nel rispetto delle loro specificità».

### 3. I diritti dei passeggeri nei diversi modi di trasporto.

Nell'ottica di definire un'interpretazione uniforme della normativa posta a protezione degli interessi dei passeggeri, la Commissione europea ha predisposto con la Comunicazione del 19 dicembre 2011 <sup>(44)</sup> una sintesi dei diritti che trovano applicazione in linea generale nei diversi modi di trasporto, fornendo tra l'altro un'elencazione – dal carattere illustrativo e non giuridicamente vincolante – di dieci diritti atti a rappresentare il nucleo fondante dei diritti dei passeggeri all'interno dell'Unione europea <sup>(45)</sup>.

Riconducendo ad unità, per quanto possibile, il composito quadro normativo a tutela dei passeggeri, la Commissione persegue principalmente l'obiettivo di consentire una più agevole comprensione della normativa europea da parte degli utenti e, al contempo, una sua più coerente e armonizzata applicazione da parte dei vettori e delle autorità nazionali dei singoli Stati membri.

A tal proposito, merita di essere rilevato come, seguendo il tracciato segnato nell'ambito della citata Comunicazione, si ricavi un quadro d'insieme che, almeno sul piano descrittivo – tenendo conto delle analogie e delle differenze esistenti tra i diversi modi di trasporto –, supera l'accennato approccio settoriale della regolamentazione europea, mettendo in luce la tendenziale convergenza delle soluzioni accolte a livello normativo.

In sostanza, a prescindere dalla categoria del veicolo adoperato e facendo riferimento al campo di applicazione della citata disciplina <sup>(46)</sup>, i passeggeri godono di un nucleo omogeneo di diritti il cui contenuto essenziale è comune ai diversi modi di trasporto, ciò che consente di fornirne un unitario quadro di sintesi.

---

<sup>(44)</sup> COM(2011) 898 def., cit., su cui, per una dettagliata analisi, v. D'ACUNTO S., *op. cit.*, p. 241 ss.

<sup>(45)</sup> Cfr. l'allegato alla Comunicazione COM(2011) 898 def., cit.

<sup>(46)</sup> Cfr. per il trasporto aereo: art. 1 reg. CE n. 2027/1997, così come modificato dal reg. CE n. 889/2002; art. 3 reg. CE n. 261/2004 e art. 1, par. 2 e 3, reg. CE n. 1107/2006; per il trasporto ferroviario: art. 2 reg. CE n. 1371/2007; per il trasporto marittimo: art. 2 reg. CE n. 392/2009 e art. 2 reg. UE n. 1177/2010; per il trasporto stradale a mezzo autobus: art. 2 reg. UE n. 181/2011.

### *3.1. Il diritto a non essere discriminati nell'accesso al servizio di trasporto. Il negato imbarco.*

Seguendo nella trattazione l'ordine proposto dalla Commissione nella Comunicazione del dicembre del 2011, viene subito in rilievo il diritto dei viaggiatori a non essere discriminati nell'accesso al servizio di trasporto.

Tale diritto si sostanzia, innanzitutto, nel divieto di discriminazioni basate sulla nazionalità ovvero su ragioni di disabilità o mobilità ridotta degli utenti e si riconnette, peraltro, alla disciplina del fenomeno del negato imbarco di uno o più passeggeri in assenza di un giustificato motivo, garantendo in ultima analisi la parità di trattamento degli utenti.

In particolare, il divieto di discriminazione in base alla nazionalità discende direttamente dall'art. 18 Tratt. FUE e – quale principio fondamentale del diritto dell'Unione europea – trova immediata applicazione nell'intero settore dei trasporti complessivamente considerato.

Il medesimo principio, peraltro, trova specificazione nell'ambito del reg. CE n. 1008/2008, *ex art.* 23, par. 2, il quale stabilisce che le tariffe per i servizi aerei devono essere rese accessibili al pubblico senza alcuna discriminazione basata sulla nazionalità o sul luogo di residenza del passeggero o di stabilimento dell'agente di viaggi. Un'analogha prescrizione è prevista anche per le condizioni contrattuali e le tariffe dei servizi di trasporto per vie navigabili e per autobus, rispettivamente, nell'ambito dei reg. UE n. 1177/2010 e n. 181/2011.

Allo stesso modo, in tutti i mezzi di trasporto, il legislatore europeo si è preoccupato di escludere che i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (c.d. PMR) possano essere vittime di discriminazioni legate alle proprie condizioni personali.

Rinviando al prosieguo una più dettagliata analisi delle disposizioni appositamente dettate per tale categoria di passeggeri, in via incidentale può qui notarsi come un ulteriore diritto, fra quelli enucleati dalla Commissione europea e rinvenibile

dall'analisi dei singoli regolamenti citati, interessi poi specificamente gli utenti con disabilità o a mobilità ridotta, garantendo loro l'accessibilità al servizio di trasporto e, soprattutto, ove necessaria, l'assistenza gratuita al fine di poter usufruire del servizio medesimo <sup>(47)</sup>.

Sempre con riguardo al diritto a non essere discriminati nell'accesso al servizio di trasporto, la Commissione richiama infine la disciplina dettata per l'ipotesi in cui a uno o più passeggeri sia rifiutato l'imbarco senza un giustificato motivo, osservando come, per evitare discriminazioni all'atto pratico, sia in ogni caso garantito agli utenti cui sia stato negato l'imbarco il diritto di scegliere tra il rimborso del prezzo del biglietto e la continuazione del viaggio, con l'aggiunta di ulteriori benefici.

A tal proposito, deve tuttavia rilevarsi come il fenomeno del negato imbarco – secondo un'accezione ampia, idonea a ricomprendere non solo l'ipotesi della c.d. sovrapprenotazione <sup>(48)</sup> – sia in verità disciplinato in modo dettagliato esclusivamente con riferimento al trasporto aereo (*ex art. 4 reg. CE n. 261/2004*), in ragione dell'indubbia frequenza con cui tale pratica ha trovato (e ancora oggi trova) attuazione nel comparto dell'aviazione <sup>(49)</sup>.

Con riguardo invece al trasporto per autobus, il quale pure è richiamato nella Comunicazione della Commissione europea, tale pratica è presa in considerazione unicamente con riferimento all'ipotesi di accettazione di un numero di prenotazioni superiore ai posti disponibili (*ex art. 19, par. 1, reg. UE n. 181/2011*). Peraltro, il passeggero ha diritto ad una somma di denaro pari al 50% del prezzo del biglietto, congiuntamente al rimborso del biglietto medesimo, unicamente qualora il vettore non sia in grado di offrire l'alternativa tra il rimborso e la prosecuzione del viaggio. Per contro, nel trasporto aereo la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 reg. CE n. 261/2004 è dovuta sempre e comunque al passeggero.

---

<sup>(47)</sup> Sul punto v. *infra* par. 4.

<sup>(48)</sup> Cfr. *infra* Cap. II, sez. II, par. 9

<sup>(49)</sup> Cfr. D'ACUNTO S., *op. cit.*, p. 248.

In aggiunta, sempre contrariamente a quanto stabilito in ambito aeronautico, nulla viene previsto con riferimento al diritto all'assistenza del passeggero in attesa di essere reinstradato verso la destinazione finale.

Rispetto al trasporto ferroviario e a quello per vie navigabili, al contrario, la pressoché inesistente diffusione del fenomeno del negato imbarco ha indotto il legislatore europeo a non ritenere necessaria la previsione di un'analogia disciplina per tali settori. Cionondimeno, pare legittimo chiedersi se possa o meno estendersi ad essi la disciplina comune alle altre due modalità di trasporto, nella perlopiù remota ipotesi in cui abbia a verificarsi un simile pratica nei confronti di uno o più passeggeri.

Alla luce dell'attuale contesto normativo, la risposta a tale quesito non appare certo agevole, anche se non sembra possibile escludere *a priori* la possibilità di ricorrere ad un'interpretazione analogica delle disposizioni prima richiamate – quantomeno nel loro nucleo comune –, al fine di ritenere sussistente il diritto dei passeggeri di scegliere a propria discrezione tra il rimborso del biglietto e la prosecuzione del viaggio in condizioni di trasporto comparabili.

D'altro canto, accogliere una diversa soluzione significherebbe ammettere astrattamente la possibilità per le imprese operanti in tali settori di porre in essere delle arbitrarie discriminazioni tra gli utenti, consentendone o meno – a propria discrezione e senza un'adeguata giustificazione – l'accesso al mezzo di trasporto originariamente prenotato e la possibilità di fruire di un trasporto alternativo o di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto.

### ***3.2. Il diritto a essere informati.***

Un'altra forma di tutela riconosciuta ai passeggeri nell'ambito della normativa europea si sostanzia nel diritto di ricevere informazioni chiare e trasparenti, non solo

nella fase precontrattuale <sup>(50)</sup>, ma altresì successivamente alla conclusione del contratto, in particolare nell'ipotesi in cui si verificano delle disfunzioni nell'esecuzione del servizio di trasporto.

In linea generale, a prescindere dal mezzo di trasporto preso in considerazione, in capo ai vettori grava l'obbligo di informare adeguatamente gli utenti – al momento dell'acquisto del biglietto o comunque prima della partenza – in merito alle prescrizioni contenute nella normativa europea di settore <sup>(51)</sup>. Tale obbligo risponde essenzialmente all'esigenza di garantire l'effettività della disciplina posta a tutela dei passeggeri medesimi, evitando che il riconoscimento di diritti nei confronti di quest'ultimi si traduca in sostanza in una vana affermazione di principio <sup>(52)</sup>.

Obblighi di informazione dal contenuto specifico sono poi previsti dall'art. 8 reg. CE n. 1371/2007, a mente del quale le imprese ferroviarie sono tenuta a fornire una serie di informazioni minime (ad es. condizioni generali applicabili al contratto; orari e condizioni per il viaggio più veloce o per la tariffa più bassa; disponibilità di servizi a bordo; etc.), dettagliatamente indicate nell'allegato II, parte I, del reg. cit. Allo stesso modo, un'ulteriore serie di informazioni (relativamente a ritardi, servizi forniti a bordo,

---

<sup>(50)</sup> Con riferimento all'indicazione dei prezzi e dei servizi compresi nel costo del biglietto, la Commissione europea rileva come attualmente i passeggeri non dispongano nei diversi modi di trasporto (e nonostante le specifiche norme dettate in materia di trasparenza delle tariffe dei servizi aerei di cui al reg. CE n. 1008/2008) di informazioni esaustive al fine di comprendere se un determinato costo o servizio rientri o meno nella tariffa base indicata dalle imprese di trasporto. In tal senso, dunque, evidenziando come tale carenza di informazioni determini un calo di attrattività dei servizi di trasporto collettivi, la Commissione individua quale possibile soluzione, in una prospettiva intermodale, la definizione di un nucleo essenziale del servizio di trasporto passeggeri – che, per ciò stesso, dovrebbe ritenersi sempre compreso nella tariffa di base – costituito da tutti i costi operativi indispensabili (*id est* quelli legati agli obblighi giuridici del vettore, come la sicurezza e i diritti dei passeggeri) e da tutti gli aspetti essenziali del servizio di trasporto dal punto di vista del passeggero (vale a dire l'emissione dei biglietti e delle carte d'imbarco o la possibilità di trasportare un bagaglio e gli effetti personali).

<sup>(51)</sup> Cfr. artt. 6 reg. CE n. 2027/1997, così come mod. dal reg. CE n. 889/2002, e 14, par. 1, reg. CE n. 261/2004; art. 29 reg. CE n. 1371/2007; artt. 7 reg. CE n. 392/2009 e 23 reg. UE n. 1177/2010; art. 25 reg. n. 181/2011.

<sup>(52)</sup> Al fine di consentire l'adempimento dell'obbligo di informazione, i soggetti obbligati possono avvalersi di una sintesi dei regolamenti europei predisposta a tal fine dalla stessa Commissione europea in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.

fermate del treno e principali coincidenze) <sup>(53)</sup>, deve essere in ogni caso fornita ai passeggeri nel corso del viaggio, sì da consentirgli di usufruire al meglio del servizio acquistato.

Diversamente, per il trasporto per vie navigabili e per autobus è previsto soltanto un generico obbligo di fornire agli utenti informazioni adeguate in merito al viaggio per tutta la durata dello stesso, rispettivamente, *ex artt.* 22 reg. UE n. 1177/2010 e 24 reg. UE n. 181/2011, mentre nessuna previsione in tal senso è prevista per il trasporto aereo.

Particolari obblighi di informazione sono viceversa stabiliti per tutti i modi di trasporto nell'ipotesi in cui si verifichi una disfunzione nell'esecuzione del servizio, tuttavia, questi ultimi si configurano diversamente a seconda della settore considerato.

Mentre nel comparto aereo è previsto unicamente uno specifico obbligo di informazione nei confronti di ciascun passeggero coinvolto dal disservizio, il quale si sostanzia nel fornire un avviso scritto contenente l'indicazione dei diritti a questi spettanti in forza del reg. CE n. 261/2004 <sup>(54)</sup>, nei più recenti testi normativi dedicati al trasporto per ferrovia, per vie navigabili e per autobus sono previsti obblighi più stringenti.

In tali settori, a fronte del verificarsi di un ostacolo che impedisca l'esatto adempimento del contratto, i vettori o, se opportuno, il gestore dell'infrastruttura di

---

<sup>(53)</sup> V. all. II, parte II, reg. CE n. 1371/2007. Sul punto, v., anche, Corte giust. 22 novembre 2012, causa 136/11, *Westbahn Management GmbH v. ÖBB-Infrastruktur AG*, con nota di SARTOR, *Obbligo di informazione ai passeggeri del trasporto ferroviario sulla circolazione dei treni, indipendentemente dall'impresa che li gestisce*, in *Dir. trasporti* 2013, p. 859 ss., la quale ha precisato che il combinato disposto dell'art. 8, par. 2, e dell'all. II, parte II, reg. CE n. 1371/2007 «dev'essere interpretato nel senso che le informazioni relative alle principali coincidenze devono comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche i ritardi o le soppressioni di tali coincidenze, indipendentemente dall'impresa ferroviaria che fornisce le informazioni medesime». Nella medesima occasione, la Corte ha peraltro affermato che «il gestore dell'infrastruttura è tenuto a fornire alle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre compagnie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze» ai sensi dell'all. II, parte II, reg. cit.

<sup>(54)</sup> Cfr. l'art. 14, par. 2, reg. CE n. 261/2004. V., tuttavia, anche l'art. 5, par. 2, del medesimo reg., il quale sancisce l'obbligo per la compagnia aerea di fornire al passeggero, insieme con l'informazione della cancellazione del volo, anche l'indicazione di possibili ed eventuali alternative di trasporto.

trasporto – quanto prima, *ex art.* 18 reg. CE n. 1371/2007, e comunque non oltre trenta minuti dopo l’orario di partenza inizialmente programmato, *ex artt.* 16 reg. UE n. 1177/2010 e 20 reg. UE n. 181/2011 – sono tenuti ad informare i passeggeri delle ragioni che hanno causato il disservizio, comunicando loro, non appena disponibile, l’indicazione degli orari previsti per la partenza e per l’arrivo a destinazione <sup>(55)</sup>.

### *3.3. I diritti dei passeggeri in caso di inadempimento o inesatto adempimento del contratto di trasporto.*

A prescindere dal mezzo di trasporto di volta in volta preso in considerazione, inoltre, nel caso di “annullamento” del servizio, così come in ipotesi di negato imbarco, ovvero nel caso di un ritardo prolungato, il quale superi predeterminate soglie temporali che variano a seconda del modo di trasporto considerato <sup>(56)</sup>, al viaggiatore è riconosciuto il diritto di risolvere il contratto, ottenendo il rimborso integrale del prezzo versato a titolo di corrispettivo.

Si noti peraltro come tale diritto dipenda esclusivamente da una scelta operata da ciascun singolo utente, al quale dunque il rimborso del biglietto non può essere deliberatamente imposto dal vettore <sup>(57)</sup>. A ciascun passeggero, infatti, è al contempo riconosciuto il diritto di pretendere l’esatto adempimento della controprestazione, cui

---

<sup>(55)</sup> In relazione al trasporto per autobus, l’art. 20, par. 4, reg. UE n. 181/2011, stabilisce che, ove possibile, le informazioni che il vettore è tenuto a comunicare ai passeggeri sono fornite per via elettronica, sempre che il passeggero ne abbia fatto richiesta e abbia fornito i dati necessari ad essere contattato.

<sup>(56)</sup> Nel trasporto aereo il diritto al rimborso del prezzo del biglietto sorge allorquando il ritardo alla partenza sia pari ad almeno cinque ore, *ex art.* 6 reg. CE n. 261/2004; nel trasporto ferroviario, tale diritto sorge allorquando sia ragionevolmente prevedibile da parte dell’impresa ferroviaria che il ritardo all’arrivo alla destinazione finale prevista dal contratto di trasporto sarà superiore a 60 minuti, *ex art.* 16 reg. CE n. 1371/2007; nel trasporto per vie navigabili, il diritto al rimborso sorge a fronte di un ritardo superiore a 90 minuti, *ex art.* 18 reg. UE n. 1177/2010; nel trasporto per autobus, invece, tale diritto è azionabile a fronte di un ritardo superiore a 120 minuti, *ex art.* 19 reg. UE n. 181/2011.

<sup>(57)</sup> Cfr. D’ACUNTO S., *op. cit.*, p. 258.

l'impresa di trasporto continua ad essere obbligata indipendentemente dalla causa che ha dato luogo al disservizio <sup>(58)</sup>.

Pertanto, ove non opti per la risoluzione del contratto e il conseguente rimborso del prezzo del biglietto – al quale si aggiunge anche il diritto ad ottenere il trasferimento gratuito presso il luogo di partenza nelle ipotesi in cui il disservizio si sia verificato in uno scalo intermedio – il viaggiatore ha comunque diritto di proseguire il proprio viaggio non appena possibile in condizioni di trasporto comparabili <sup>(59)</sup>.

Nel comparto aereo e in quello ferroviario, peraltro, i passeggeri possono anche scegliere a propria discrezione di ricevere la prestazione dovuta dal vettore in una data successiva a quella originariamente concordata <sup>(60)</sup>. Cionondimeno, sebbene tale possibilità non sia espressamente menzionata dai regolamenti dedicati ai trasporti per via navigabile e per autobus, non può certamente escludersi che quest'ultima possa trovare applicazione anche in tali settori in virtù di un accordo raggiunto tra passeggero e vettore. D'altro canto, come giustamente rileva la stessa Commissione nella già menzionata Comunicazione del dicembre 2011, la citata normativa non preclude in alcun modo una simile eventualità.

Analogamente, in tutti i modi di trasporto, è previsto l'obbligo per i vettori di predisporre adeguate misure di assistenza nei confronti dei passeggeri, al fine di

---

<sup>(58)</sup> Cfr. art. 8, lett. *a* e *b*), reg. CE n. 261/2004; art. 16, lett. *a*) e *b*), reg. CE n. 1371/2007; art. 18, lett. *a*) e *b*), reg. UE n. 1177/2010; art. 19, lett. *a*) e *b*), reg. n. 181/2011.

<sup>(59)</sup> L'inciso «in condizioni di trasporto comparabili» figurante nel reg. dedicato al trasporto aereo, così come l'analoga espressione «a condizioni simili» impiegata negli altri regolamenti relativi al trasporto ferroviario, per vie navigabili e per autobus, non deve essere inteso restrittivamente, nel senso di escludere la possibilità per i passeggeri di proseguire il proprio viaggio con un servizi alternativi rispetto a quelli originariamente acquistati ovvero con modi di trasporto sostitutivi rispetto alla particolare tipologia di volta in volta presa in considerazione. Una simile lettura, infatti, risulterebbe in contrasto con lo scopo avuto di mira dalla normativa europea volta a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri. Escludere la possibilità di far ricorso a servizi e mezzi di trasporto alternativi, sì da consentire agli utenti di poter comunque raggiungere la propria destinazione finale con il minor aggravio di tempo possibile – specie ove gli stessi risultino essere l'unica soluzione possibile –, significherebbe esporre i passeggeri al rischio dell'aggravarsi dei disagi connessi al verificarsi del disservizio, privando in ultima analisi la tutela loro accordata di ogni effettività. In tal senso, cfr. altresì D'ACUNTO S., *op. cit.*, p. 258 s.

<sup>(60)</sup> Cfr. art. 8, lett. *c*), reg. CE n. 261/2004; art. 16, lett. *c*), reg. CE n. 1371/2007.

alleviarne per quanto possibile i disagi che inevitabilmente si accompagnano al verificarsi di una disfunzione del servizio <sup>(61)</sup>.

A prescindere dalla causa che in concreto impedisce all'impresa di trasporto di eseguire correttamente la propria prestazione, tali misure si traducono essenzialmente nell'obbligo per il vettore di fornire gratuitamente agli utenti coinvolti dal disservizio cibi e bevande in misura congrua alla durata dell'attesa <sup>(62)</sup>, nonché – ove si rendano necessari uno o più pernottamenti che non siano stati precedentemente preventivati dal passeggero – un alloggio in albergo o di altro tipo <sup>(63)</sup>, unitamente al trasporto da e verso il *terminal* di partenza <sup>(64)</sup>.

---

<sup>(61)</sup> Alla luce della *ratio* sottesa alla previsione del dovere di assistenza in capo alle imprese di trasporto, pare legittimo ritenere che gli obblighi da esso derivanti siano strettamente connessi alla scelta compiuta dal passeggero a fronte dell'alternativa offertagli tra il rimborso del prezzo del biglietto e la prosecuzione del viaggio non appena possibile. Gli obblighi di assistenza previsti dalla normativa europea, infatti, non sembrano trovare giustificazione nell'ipotesi in cui il viaggiatore abbia optato per la risoluzione del contratto, con conseguente rimborso integrale del prezzo pagato, e non si ponga in tal caso neppure l'esigenza di garantirgli il ritorno nel luogo di partenza iniziale. Allo stesso modo, deve ritenersi che simili misure di assistenza non siano giustificate e, dunque, debbano venire meno, nell'ipotesi in cui, a discrezione del passeggero, si sia optato per la riprotezione in una data successiva di suo gradimento.

<sup>(62)</sup> In linea generale, tali forme di assistenza devono essere fornite ai passeggeri automaticamente a partire dal momento in cui il servizio di trasporto è cancellato ovvero è rifiutato l'imbarco ad uno o più passeggeri.

Nell'ipotesi di ritardo alla partenza, viceversa, il legislatore europeo ha previsto delle soglie temporali il cui superamento determina l'obbligo per la compagnia di trasporto di attivarsi al fine di fornire la predetta assistenza. Le soglie temporali variano a seconda dei diversi modi di trasporto: art. 6 reg. CE n. 261/2004, il quale, proporzionalmente alla lunghezza della tratta aerea presa in considerazione, stabilisce distinte soglie di ritardo comprese tra un minimo di due ore e un massimo di quattro o più ore; art. 17 reg. UE n. 1177/2010, il quale collega le accennate misure di assistenza al verificarsi di un ritardo superiore a 90 minuti; art. 21 reg. UE n. 181/2011, il quale stabilisce una soglia di ritardo superiore a 90 minuti, limitando peraltro le misure di assistenza unicamente a quei viaggi la cui durata stimata superi le tre ore.

In relazione al trasporto ferroviario, tuttavia, deve rilevarsi come l'art. 18 reg. CE n. 1371/2007 colleghi il sorgere dell'obbligo di assistenza ad un ritardo all'arrivo o alla partenza superiore a 60 minuti, ciò indipendentemente dal fatto che tale ritardo sia dovuto ad una cancellazione del servizio ferroviario, alla perdita di una coincidenza ovvero ad un semplice ritardo.

<sup>(63)</sup> Nel trasporto ferroviario e in quello per vie navigabili, l'alloggio per il passeggero può essere fornito anche a bordo del mezzo di trasporto, laddove siano disponibili delle cabine, cfr. D'ACUNTO S., *op. cit.*, p. 262.

<sup>(64)</sup> Cfr. art. 9 reg. CE n. 261/2004; art. 18 reg. CE n. 1371/2007; art. 17 reg. UE n. 1177/2010; art. 21 reg. n. 181/2011.

Con riguardo all'obbligo di fornire al viaggiatore una sistemazione alberghiera, deve tuttavia rilevarsi come con riferimento al trasporto per vie navigabili e per autobus siano previste talune peculiarità che, viceversa, non si rinvencono nel comparto aeronautico e ferroviario. In primo luogo, le imprese di trasporto possono limitare il costo dell'alloggio a 80 euro per notte, così come la complessiva durata dello stesso ad un numero massimo di pernottamenti <sup>(65)</sup>. In secondo luogo, i vettori non sono tenuti a fornire tale prestazione allorquando siano in grado di dimostrare che l'annullamento del servizio o il ritardo alla partenza siano dovuti a specifiche ipotesi di circostanze eccezionali, opportunamente individuate <sup>(66)</sup>.

In aggiunta a tali misure, agli utenti dei diversi modi di trasporto è riconosciuto altresì il diritto di ricevere – a talune condizioni – una somma di denaro, talora forfettizzata sulla base della distanza chilometrica della tratta considerata <sup>(67)</sup>, talaltra proporzionalmente parametrata riguardo al prezzo del biglietto versato dal passeggero <sup>(68)</sup>.

Sul punto, in via preliminare, pare opportuno evidenziare come le intrinseche diversità esistenti tra i regolamenti dedicati ai singoli modi di trasporto non sembrano legittimare un'operazione di *reductio ad unum* della totalità dei rimedi introdotti dal legislatore europeo a fronte dell'inadempimento o inesatto adempimento del contratto di trasporto. Pertanto, non pare certo questa la sede più opportuna per analizzare *funditus* la natura dei singoli rimedi operanti per ciascuna tipologia di trasporto, dei quali per il momento ci si limiterà a fornire soltanto delle notazioni di carattere descrittivo.

---

<sup>(65)</sup> Cfr. art. 17, par. 2, reg. UE n. 1177/2010, il quale consente di limitare ad un massimo di tre pernottamenti l'assistenza a terra fornita dal vettore; art. 21, par. 1, lett. *b*), reg. n. 181/2011, il quale consente una limitazione della sistemazione in albergo ad un massimo di due notti.

<sup>(66)</sup> Cfr. art. 20, par. 3, reg. UE n. 1177/2010, «condizioni metereologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave»; art. 23, par. 2, reg. n. 181/2011, «condizioni metereologiche o gravi catastrofi naturali che mettono a rischio il funzionamento sicuro dei servizi a mezzo autobus».

<sup>(67)</sup> Cfr. art. 7 reg. CE n. 261/2004.

<sup>(68)</sup> Cfr. art. 17 reg. CE n. 1371/2007; art. 19 reg. UE n. 117/2010; art. 19, par. 2, reg. UE 181/2011.

A mente del reg. CE n. 261/2004, in caso di cancellazione del volo o di negato imbarco e – secondo l’interpretazione fornita dalla Corte di giustizia nella sentenza *Sturgeon* <sup>(69)</sup> – anche nel caso di ritardo all’arrivo che superi le tre ore rispetto all’orario inizialmente previsto, il vettore è tenuto a corrispondere una c.d. compensazione pecuniaria per un importo compreso tra i 250 e i 600 euro a seconda della lunghezza della tratta aerea <sup>(70)</sup>.

Il versamento di tale compensazione può essere evitato qualora – nel cancellare il volo originariamente prenotato dal passeggero – la compagnia aerea osservi le prescrizioni di cui all’art. 5, par. 1, lett. c). Allo stesso modo, peraltro, ai sensi del terzo paragrafo dell’articolo appena citato, la compensazione non sarà dovuta neppure nel caso in cui la cancellazione o il ritardo all’arrivo siano imputabili al ricorrere di circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare nemmeno adottando tutte le misure del caso.

Un’analogia previsione è contenuta anche nel reg. UE n. 1177/2010, ove la compensazione pecuniaria è tuttavia parametrata, a seconda della durata del singolo servizio preso in considerazione, in base all’entità del ritardo all’arrivo a destinazione <sup>(71)</sup>.

Il vettore è liberato da un simile obbligo, laddove dimostri che il passeggero è stato informato della cancellazione o del ritardo prima dell’acquisto del biglietto ovvero che quest’ultimi sono imputabili direttamente al passeggero medesimo. Allo stesso modo, il pagamento della compensazione pecuniaria non è dovuto nell’ipotesi in cui la compagnia di navigazione riesca a fornire la prova che la cancellazione o il ritardo siano stati causati dal verificarsi di circostanze straordinarie che ostacolano l’esecuzione del

---

<sup>(69)</sup> Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite 402/07 e 432/07, *Sturgeon*, in *curia.europa.eu*, su cui v. *infra* Cap. II, sez. II, par. 12.

<sup>(70)</sup> Art. 7, par. 1, reg. CE n. 261/2004.

<sup>(71)</sup> Art. 19 reg. UE n. 1177/2010. Sull’applicabilità di tale previsione anche all’ipotesi di soppressione del servizio, v. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi*, cit., p. 592 ss.

servizio passeggeri e che non potevano essere evitate neppure adottando ogni misura ragionevole <sup>(72)</sup>.

Diversamente, in relazione al trasporto ferroviario, l'art. 17 reg. CE n. 1371/2007 sancisce il diritto al rimborso di una percentuale del prezzo del biglietto, parametrata all'entità del ritardo patito dal passeggero tra il luogo di partenza e il luogo di destinazione indicati sul biglietto <sup>(73)</sup>.

Il rimborso non è dovuto soltanto nell'ipotesi in cui il viaggiatore sia stato informato del ritardo prima dell'acquisto del biglietto, ovvero allorché questi, mediante l'utilizzo di un servizio diverso o in base a un percorso alternativo offertogli dal vettore, sia giunto presso la propria destinazione finale con un ritardo effettivo inferiore ai sessanta minuti. All'impresa ferroviaria, dunque, non è consentito – al di là delle ipotesi cui si è fatto cenno – invocare il ricorrere di una circostanza eccezionale che, ponendosi al di fuori della propria sfera di controllo, le consenta di far valere la non imputabilità dell'inadempimento <sup>(74)</sup>.

Infine, con riguardo al trasporto a mezzo autobus, in caso di cancellazione del servizio, *overbooking* o ritardo alla partenza superiore alle due ore – a prescindere dalla causa che ha originato il disservizio – gli utenti hanno diritto ad una somma di denaro pari al 50% del prezzo del biglietto, congiuntamente al rimborso del biglietto

---

<sup>(72)</sup> Cfr. art. 20, par. 1 e 4, reg. UE n. 1177/2010.

<sup>(73)</sup> Ai sensi dell'art. 17, par. 1, lett. *a*) e *b*), reg. CE n. 1371/2007, il passeggero ha diritto al 25% del prezzo del biglietto in caso di ritardo compreso tra 60 e 119 minuti, ovvero al 50% in caso di ritardo pari o superiore a 120 minuti. In merito all'applicabilità di tale previsione anche alle ipotesi di soppressione del servizio e perdita di una coincidenza, sia consentito il rinvio a PEPE, *op. cit.*, p. 726 ss.

<sup>(74)</sup> Sul punto, cfr. Corte giust. 26 settembre 2013, causa 509/11, *ÖBB-Personenverkehr AG*, in *curia.europa.eu*, punti 37 ss. secondo la quale le imprese ferroviarie non possono essere esonerate dall'obbligo di cui all'art. 17 reg. CE allorché ricorra una delle circostanze indicate nell'art. 32, par. 2, CIV. Allo stesso modo (punti 47 ss. sent. cit.), la Corte ha peraltro escluso che il vettore ferroviario possa liberarsi dal prescritto obbligo facendosi applicazione analogica delle clausole di esonero previste nei regolamenti relativi alle diverse modalità di trasporto (art. 5, par. 3, reg. CE n. 261/2004, in materia di trasporto aereo, e art. 20, par. 1, 2 e 4, reg. UE n. 1177/2010, in materia di trasporto navale). In argomento, per un commento della sent. cit., v. VERNIZZI, *Ritardo nel trasporto ferroviario: la responsabilità dell'impresa tra rimedi restitutori e forza maggiore*, in *Resp. civ. e prev.* 2014, p. 92 ss.; nonché, MONCERI, *Trasporto ferroviario, danni da disservizio e diritto all'indennizzo degli utenti*, in *Dir. pubbl. comparato ed europeo* 2014, p. 282 ss.

medesimo, unicamente laddove il vettore non sia in grado di offrire (e, quindi, non abbia offerto) a ciascun passeggero l'alternativa tra il rimborso e la prosecuzione del viaggio non appena possibile <sup>(75)</sup>.

Sempre con riferimento alle ipotesi di inadempimento o inesatto adempimento del contratto di trasporto espressamente tipizzate a livello europeo, deve inoltre evidenziarsi come la richiamata disciplina faccia espressamente salvo il diritto del passeggero di agire in giudizio – naturalmente ove ne sussistano i presupposti sulla base di altra normativa nazionale o internazionale applicabile – al fine di ottenere il risarcimento dei danni che questi abbia patito in ragione del disservizio concretamente sperimentato <sup>(76)</sup>.

Richiamata l'attenzione su questo specifico aspetto, in via incidentale, si rende opportuna un'ulteriore precisazione, anche al fine di chiarire un equivoco nel quale sembra essere incappata finanche la Corte di giustizia in talune pronunce relative al reg. CE n. 261/2004 e sul quale si tornerà nel prosieguo della presente trattazione <sup>(77)</sup>.

A livello teorico, sembra infatti possibile ritenere che le disposizioni dei regolamenti europei dedicate alle ipotesi di negato imbarco, cancellazione e ritardo del servizio di trasporto, non vadano a incidere direttamente sul regime di responsabilità del vettore sotto il profilo risarcitorio – la cui regolazione è demandata in senso proprio alle normative nazionali o internazionali eventualmente applicabili nel caso concreto – limitandosi piuttosto ad affiancare tale regime, integrando il contenuto del regolamento contrattuale: mediante simili disposizioni, in sostanza, il legislatore europeo avrebbe inteso precisare gli obblighi che, in virtù del contratto di trasporto, sorgono in capo al vettore in quelle peculiari ipotesi in cui si verifichi un disservizio che impedisca l'esatto

---

<sup>(75)</sup> Cfr. art. 19, par. 2, reg. UE n. 181/2011. In merito, v. D'ACUNTO S., *op. cit.*, p. 265, il quale nota come la previsione dell'obbligo di corrispondere un importo pecuniario a carico dell'impresa di trasporto appaia rivestire «il carattere di sanzione per il comportamento non collaborativo e passivo dell'operatore», piuttosto che di conseguenza immediatamente derivante dall'inadempimento del vettore.

<sup>(76)</sup> Cfr. art. 12 reg. CE n. 261/2004; art. 15 reg. CE n. 1371/2007; art. 21 reg. UE n. 1177/2010; art. 22 reg. UE n. 181/2011.

<sup>(77)</sup> Si fa riferimento in particolare a Corte giust. 10 gennaio 2006, causa C-344/04, *Iata e Elfaa*; nonché Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, *Nelson e Tui Travel*. V. *infra* Cap. III, par. 4.

adempimento della prestazione di trasferimento, con l'obiettivo specifico di ridurre, per quanto possibile, i disagi patiti dai viaggiatori.

### *3.4. Il diritto al risarcimento del danno alla persona del passeggero e del pregiudizio sofferto per la perdita o il danneggiamento del bagaglio.*

Quanto al diverso profilo della responsabilità del vettore per i danni alla persona e ai bagagli del passeggero, come già accennato la normativa europea recepisce il contenuto delle Convenzioni di diritto internazionale uniforme esistenti nell'ambito del trasporto aereo, ferroviario e marittimo <sup>(78)</sup>, estendendone il campo di applicazione e introducendo talora delle disposizioni più favorevoli ai passeggeri rispetto a quanto previsto dalla normativa uniforme <sup>(79)</sup>.

In particolare, con riferimento a tali tipologie di trasporto, nel caso di lesioni o di decesso del passeggero, è previsto l'obbligo in capo ai vettori di effettuare – senza esitazioni e in ogni caso al massimo entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente diritto al risarcimento – dei pagamenti anticipati di quelle somme che si rendano eventualmente necessarie al fine di soddisfare le immediate necessità economiche dell'avente diritto al risarcimento, in proporzione al danno da questi subito <sup>(80)</sup>.

In proposito, occorre tuttavia rilevare come il versamento di tale somma non costituisca un implicito riconoscimento di responsabilità da parte dell'impresa di

---

<sup>(78)</sup> Cfr. *supra* par. 2.

<sup>(79)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità*, cit., p. 788 s.

<sup>(80)</sup> In caso di decesso del passeggero, ai sensi dell'art. 5 reg. CE n. 2027/1997, così come modificato dal reg. CE n. 889/2002, nel trasporto aereo l'anticipazione non può essere comunque inferiore all'equivalente in euro di sedicimila diritti speciali di prelievo (dsp) per passeggero [il valore approssimativo di 1 euro è pari a 0,77 dsp (fonte: [www.imf.org/external/npl/fn/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/npl/fn/data/rms_five.aspx), consultato il 30 novembre 2015)], mentre nel trasporto ferroviario (art. 13, par. 2, reg. CE n. 1371/2007) e in quello marittimo (art. 6, par. 1, reg. CE n. 392/2009) non può essere inferiore a ventunomila euro. Un'analogha previsione non è viceversa prevista per il trasporto a mezzo autobus.

trasporto, restando fermi i criteri di imputazione previsti dalla normativa di diritto internazionale uniforme richiamata dai regolamenti europei.

L'importo così versato può inoltre essere detratto da qualsiasi ulteriore somma dovuta dal vettore a titolo di risarcimento, ma non è comunque ripetibile, salvo il caso in cui il danno sia stato provocato o sia dovuto a negligenza o errore del passeggero, ovvero vi sia stato un errore nella identificazione dell'avente diritto al risarcimento <sup>(81)</sup>.

Con riguardo al trasporto per autobus, il reg. UE n. 181/2011 stabilisce che il passeggero ha diritto al risarcimento del danno per morte o lesioni nonché per perdita o danneggiamento del bagaglio in conformità alla legislazione nazionale applicabile, stabilendo altresì che laddove quest'ultima preveda eventuali limiti risarcitori a favore dei vettori, gli stessi non possano essere inferiori ai minimi indicati dal regolamento medesimo <sup>(82)</sup>. Per tale tipologia di trasporto, la disciplina europea non stabilisce obblighi di anticipazione delle somme dovute a titolo di risarcimento danni, imponendo tuttavia al vettore in caso di incidente di prestare un'adeguata assistenza ai passeggeri al fine di soddisfarne le più immediate esigenze pratiche conseguenti all'incidente (ad es. primo soccorso, alloggio, indumenti, etc.) <sup>(83)</sup>.

---

<sup>(81)</sup> Cfr. art. 5, par. 3, reg. CE n. 2027/1997, così come modificato dal reg. CE n. 889/2002; art. 13, par. 3, reg. CE n. 1371/2007; art. 6, par. 2, reg. CE n. 392/2009.

<sup>(82)</sup> Cfr. art. 7, par. 2, lett. *a*) e *b*), reg. UE n. 181/2011.

<sup>(83)</sup> Cfr. art. 8 reg. UE n. 181/2011. L'impresa di trasporto può limitare il costo e la durata dell'alloggio per ciascun passeggero (ottanta euro a notte per un massimo di due notti). L'adempimento da parte del vettore dell'obbligo di assistenza non implica peraltro riconoscimento della propria responsabilità.

### *3.5. Il diritto ad un sistema rapido e accessibile di trattamento dei reclami e alla piena ed efficace applicazione della normativa europea.*

Nella citata Comunicazione del 19 dicembre 2011, la Commissione individua quale ulteriore e fondamentale diritto dei passeggeri la possibilità di usufruire di un sistema di trattamento dei reclami rapido e accessibile nell'ipotesi in cui si verificano violazioni della normativa europea imputabili alle singole imprese di trasporto. Così come il diritto dei medesimi a poter far affidamento su una piena ed efficace applicazione della citata normativa.

In particolare, allo scopo di garantire l'effettività della protezione accordata ai passeggeri, ogni Stato membro è tenuto ad adottare un regime sanzionatorio volto a contrastarne, in maniera proporzionata, efficace e dissuasiva, eventuali violazioni da parte dei vettori <sup>(84)</sup>.

Un ruolo cruciale è poi affidato agli Organismi nazionali di controllo (ONA), designati dai singoli Stati membri, i quali sono chiamati a conoscere e reprimere i casi di mancato adempimento degli obblighi sanciti da ciascun regolamento europeo, irrogando le opportune sanzioni <sup>(85)</sup>.

---

<sup>(84)</sup> Cfr. d.lgs. 27 gennaio 2006, n. 69 recante le disposizioni sanzionatorie per le violazioni relative al reg. CE n. 261/2004; d.lgs. 24 febbraio 2009, n. 24, concernente la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del reg. CE n. 1107/2006; d.lgs. 17 aprile 2014, n. 70 recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni del reg. CE n. 1371/2007; d.lgs. 29 luglio 2015, n. 129 recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni del reg. UE n. 1177/2010; d.lgs. 4 novembre 2014, n. 169 recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni del reg. UE n. 181/2011.

<sup>(85)</sup> Il legislatore nazionale ha individuato nell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) l'organismo di controllo deputato a garantire la corretta applicazione del reg. CE n. 261/2004 (*ex art. 2 d.lgs. n. 69 del 2006*; v. anche l'art. 947, comma 2, c. nav., così come modificato dall'art. 14 d.lgs. 151 del 2006) e del reg. CE n. 1107/2006 (*ex art. 2 d.lgs. n. 24 del 2009*). L'Autorità per la regolamentazione dei trasporti (istituita dall'art. 37 d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, conv. con mod. dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'art. 36 d.l. 24 gennaio 2012, n. 1, conv. con mod. dalla l. 24 marzo 2012, n. 27) è stata viceversa individuata quale organismo responsabile a vigilare sull'effettiva e corretta applicazione del reg. CE n. 1371/2007 (*ex art. 3 d.lgs. n. 70 del 2014*), del reg. UE n. 1177/2010 (*ex art. 3 d.lgs. n. 129 del 2015*) e del reg. UE n. 181/2011 (*ex art. 3 d.lgs. n. 169 del 2014*).

Gli organismi di controllo sono agevolati nello svolgimento dei propri compiti istituzionali, mediante la previsione della possibilità per i viaggiatori di presentare dei reclami direttamente a quest'ultimi, laddove si ritenga che il vettore abbia tenuto un comportamento non conforme a quanto previsto dalla normativa europea.

Naturalmente, posto l'assoluto rilievo che essa ricopre, l'azione dei competenti organismi nazionali non dovrebbe limitarsi unicamente a prendere in esame le segnalazioni ricevute dagli utenti, ma dovrebbe estendersi anche ad autonome iniziative volte ad accertare la conformità alla disciplina europea delle pratiche ordinariamente adottate dalla generalità dei vettori <sup>(86)</sup>.

Fatta eccezione per il reg. CE n. 261/2004, il quale prevede espressamente soltanto la possibilità per gli utenti di inoltrare un reclamo al competente organismo nazionale di controllo, è inoltre generalmente prevista anche la possibilità per il passeggero di rivolgere un reclamo direttamente alle imprese di trasporto cui sia imputata la specifica infrazione <sup>(87)</sup>. I vettori sono dunque tenuti a predisporre un sistema accessibile di trattamento dei reclami, fornendo a quest'ultimi un'adeguata risposta entro predeterminati limiti di tempo e adottando, se del caso, le opportune misure volte a porre rimedio alla denunciata violazione <sup>(88)</sup>.

Sul punto tuttavia si deve ancora rilevare come nei regolamenti relativi alla responsabilità dei vettori aerei e marittimi in caso di incidente, recanti le disposizioni concernenti il diritto al risarcimento del passeggero per danni alla persona e per perdita o danneggiamento dei bagagli, non si rinvenivano specifiche norme volte a disciplinare

---

<sup>(86)</sup> Cfr. D'ACUNTO S., *op. cit.*, p. 278.

<sup>(87)</sup> Si noti peraltro come, ai sensi dell'art. 15 reg. CE n. 1107/2006, la possibilità di presentare un reclamo al competente organismo nazionale di controllo sia subordinata ad un preventivo e infruttuoso richiamo dell'attenzione del gestore aeroportuale o del vettore aereo in merito ad una presunta infrazione del citato regolamento. Allo stesso modo, per quanto concerne il trasporto per vie navigabili e per autobus, rispettivamente, ai sensi dell'art. 25, par. 3, 2° comma, lett. a) e b), reg. UE n. 1177/2010 e dell'art. 28, par. 3, 2° comma, reg. UE n. 181/2011, gli Stati membri possono stabilire che il passeggero, prima di rivolgersi al competente organismo di controllo, presenti un reclamo direttamente al vettore cui è imputata la contestata infrazione.

<sup>(88)</sup> Cfr. art. 27 reg. CE n. 1371/2007; art. 24 reg. UE n. 1177/2010; artt. 26 e 27 reg. UE n. 181/2011.

apposite procedure di reclamo nei confronti delle compagnie di navigazione. Così come, nei medesimi regolamenti, non è neppure prevista l'istituzione degli organismi nazionali espressamente deputati a garantire la corretta applicazione delle prescrizioni ivi contenute.

Indubbiamente, simili carenze si traducono in altrettante lacune che in un certo modo affievoliscono il livello di tutela accordato agli utenti di tali modi di trasporto. Sicché, in una prospettiva futura, vi si dovrà necessariamente porre rimedio a livello normativo, anche nell'ottica di un'eventuale revisione e maggiore armonizzazione dell'*acquis communautaire* in materia di protezione degli interessi dei passeggeri <sup>(89)</sup>.

#### **4. La particolare attenzione per i diritti dei passeggeri disabili e a mobilità ridotta.**

A completamento della panoramica dei diritti riconosciuti agli utenti dei diversi modi di trasporto, merita di essere evidenziato come nell'ambito della disciplina europea una particolare attenzione sia riservata alle esigenze dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta (PMR) <sup>(90)</sup>.

La *ratio* sottesa alle specifiche previsioni concernenti tale categoria di soggetti è sostanzialmente quella di garantire loro la possibilità di usufruire dei servizi di trasporto in condizioni comparabili a quelle degli altri cittadini europei, in linea con quanto previsto dagli artt. 10 Tratt. FUE, 26 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione

---

<sup>(89)</sup> Cfr. D'ACUNTO S., *op. cit.*, p. 275 s.

<sup>(90)</sup> Con l'espressione passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta si intende «qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o *handicap* mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di detta persona», v. art. 2, lett. *a*), reg. CE n. 1107/2006; art. 3, n. 15, reg. CE n. 1371/2007; art. 3, lett. *a*), reg. UE n. 1177/2010; art. 3, lett. *j*), reg. UE n. 181/2011.

europea e 9 della Convenzione ONU del 13 dicembre 2006 sui diritti delle persone con disabilità <sup>(91)</sup>.

In tal senso, dunque, a prescindere dalla tipologia di trasporto considerata, è fatto esplicito divieto al vettore di rifiutare l'accettazione di una prenotazione o di rifiutare l'imbarco di un passeggero unicamente in ragione della sua disabilità o ridotta mobilità. Le imprese di trasporto devono peraltro assicurare l'adozione di norme di accesso non discriminatorie ai propri servizi e l'erogazione dei medesimi senza costi aggiuntivi nei confronti di tale peculiare categoria di utenti <sup>(92)</sup>.

Merita a tal proposito di essere subito rilevato come il diritto al trasporto dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta non sia sancito in maniera del tutto incondizionata.

Fermo il divieto di un rifiuto legato a ragioni di politica commerciale, infatti, i singoli regolamenti consentono ai vettori di rifiutare il trasporto al fine di rispettare puntuali obblighi di sicurezza ovvero allorquando le caratteristiche tecniche del mezzo o dell'infrastruttura di trasporto non rendano fisicamente possibile l'imbarco o il trasporto del passeggero <sup>(93)</sup>. Cionondimeno, in tali ipotesi – fatta eccezione per il comparto ferroviario – è comunque previsto che le imprese di trasporto debbano compiere ogni sforzo ragionevole per proporre al soggetto la cui prenotazione sia stata rifiutata un'alternativa di viaggio accettabile. Così come, nel caso in cui gli sia stato negato l'imbarco, deve essergli offerta l'alternativa tra il rimborso del biglietto e la prosecuzione del viaggio con un servizio alternativo <sup>(94)</sup>.

Ancora, qualora sia strettamente necessario, al fine di superare le ragioni che giustificerebbero un eventuale rifiuto del trasporto, i vettori possono esigere che il

---

<sup>(91)</sup> Cfr. 1° *considerando* reg. CE n. 1107/2006; 10° *considerando* reg. CE n. 1371/2007; 6° *considerando* reg. UE n. 1177/2010; 7° e 8° *considerando* reg. UE n. 181/2011.

<sup>(92)</sup> Cfr. art. 3 reg. CE n. 1107/2006; art. 19 reg. CE n. 1371/2007; art. 7 e 9, par. 1, reg. UE n. 1177/2010; art. 9 e 11, par. 1, reg. UE n. 181/2011.

<sup>(93)</sup> Cfr. art. 4 reg. CE n. 1107/2006; art. 19, par. 2, reg. CE n. 1371/2007; art. 8 reg. UE n. 1177/2010; art. 10 reg. UE n. 181/2011.

<sup>(94)</sup> Cfr. art. 4, par. 1, 2° e 3° comma, reg. CE n. 1107/2006; art. 8, par. 2 e 3, reg. UE n. 1177/2010; art. 10, par 2 e 3, reg. UE n. 181/2011.

passaggero sia accompagnato da un'altra persona in grado di fornirgli l'assistenza necessaria. In tali casi, tuttavia, è espressamente previsto – fatta eccezione per il trasporto aereo e quello ferroviario, ai quali però la regola potrebbe ritenersi estensibile analogicamente – che l'accompagnatore sia trasportato gratuitamente <sup>(95)</sup>.

Si noti peraltro che, laddove l'impresa di trasporto si avvalga di simili eccezioni, ne deve dare adeguata informazione al passeggero, con particolare riguardo alle ragioni che ne giustificano l'applicazione <sup>(96)</sup>.

Accanto a tali previsioni, inoltre, sempre a carico dei vettori sono previsti specifici obblighi informativi <sup>(97)</sup>, così come l'obbligo di fornire gratuitamente adeguata assistenza ai passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta, non solo nella salita e nella discesa dal mezzo di trasporto, ma altresì per l'intera durata del viaggio. In aggiunta, analoghi obblighi di assistenza sono previsti in capo al gestore dell'infrastruttura <sup>(98)</sup>.

Allo scopo di consentire un corretto adempimento di tali obblighi – in tutti i modi di trasporto, ad eccezione di quello ferroviario – è previsto che i vettori e i gestori delle infrastrutture provvedano ad assicurare un'adeguata e costante formazione del proprio personale, sì da metterlo in condizione di poter far fronte alle esigenze di assistenza specificamente manifestate dai singoli passeggeri <sup>(99)</sup>.

In proposito, merita ancora di essere rilevato come al fine di poter godere appieno delle misure di assistenza previste dalla normativa europea sia necessario che il

---

<sup>(95)</sup> Cfr. art. 4, par. 2, reg. CE n. 1107/2006; art. 19, par. 2, reg. CE n. 1371/2007; art. 8, par. 4, reg. UE n. 1177/2010; art. 10, par. 4, reg. UE n. 181/2011.

<sup>(96)</sup> Cfr. art. 4, par. 4, reg. CE n. 1107/2006; art. 20, par. 2, reg. CE n. 1371/2007; art. 8, par. 5, reg. UE n. 1177/2010; art. 10, par. 5, reg. UE n. 181/2011.

<sup>(97)</sup> Cfr. art. 4, par. 3, reg. CE n. 1107/2006; art. 20 reg. CE n. 1371/2007; art. art. 9 reg. UE n. 1177/2011; art. 11 reg. UE n. 181/2011.

<sup>(98)</sup> Cfr. art. 5, 7, 8 e 10 reg. CE n. 1107/2006; art. 22 e 23 reg. CE n. 1371/2007; art. 10 reg. UE n. 1177/2010; art. 13 reg. UE n. 181/2011.

<sup>(99)</sup> Cfr. art.11 reg. CE n. 1107/2006; art. art. 14 reg. UE n. 1177/2010; art. 16 reg. UE n. 181/2011.

passaggero notifichi la sua richiesta di assistenza con un ragionevole preavviso prima dell'inizio del viaggio <sup>(100)</sup>.

In ogni caso, anche laddove sia mancata la preventiva notifica, le imprese e i gestori delle infrastrutture di trasporto devono compiere ogni sforzo ragionevole al fine di fornire l'assistenza necessaria a che possa essere comunque consentito al passeggero con disabilità o a mobilità ridotta di poter viaggiare.

Al fine di consentire l'erogazione delle richieste misure di assistenza, il passeggero deve presentarsi nel luogo della partenza o in altro appositamente convenuto con un certo anticipo rispetto all'orario di partenza previsto – il quale varia a seconda del mezzo di trasporto considerato –, ovvero nell'orario indicatogli dal vettore o dal gestore dell'infrastruttura <sup>(101)</sup>.

Specifiche disposizioni sono infine dettate con riguardo alla responsabilità dell'impresa di trasporto per perdita o danneggiamento delle attrezzature per la mobilità (sedie a rotelle e simili), stabilendosi – ad eccezione che per il trasporto aereo – l'inapplicabilità dei limiti risarcitori eventualmente previsti dalla normativa di settore, sì da garantire al passeggero l'integrale copertura dei costi sostenuti per la riparazione o la sostituzione dell'attrezzatura perduta o danneggiata <sup>(102)</sup>.

## 5. Il «passeggero» quale parte debole del contratto;

Tratteggiato l'attuale quadro normativo delle misure di protezione dei passeggeri, deve notarsi come quest'ultime trovino la propria giustificazione perlopiù sul presupposto della minore forza contrattuale dell'utente del servizio di trasporto che, in

---

<sup>(100)</sup> Di norma tale termine è fissato in 48 ore prima dell'inizio del viaggio. Quest'ultimo è tuttavia ridotto a 36 ore prima nel caso di viaggio in autobus.

<sup>(101)</sup> Cfr. art. 7 reg. CE n. 1107/2006; art. 24 reg. CE n. 1371/2007; art. 11 reg. UE n. 1177/2010; art. 14 reg. UE n. 181/2011.

<sup>(102)</sup> Cfr. art. 12 reg. CE n. 1107/2006; art. 25 reg. CE n. 1371/2007; art. 15 reg. UE n. 1177/2010; art. 17 reg. UE n. 181/2011.

quanto contraente debole <sup>(103)</sup>, risulta meritevole di un'accentuata tutela, in linea con quanto oggi previsto in relazione alla protezione dei consumatori dagli artt. 12 Tratt. FUE e 38 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

Le motivazioni di un simile approccio risultano d'altro canto agevolmente comprensibili, ove si ponga mente all'asimmetria del rapporto contrattuale tra passeggero e vettore, avuto riguardo ad alcune considerazioni di carattere generale che in parte si trovano pure riprodotte in alcune delle Comunicazioni della Commissione europea <sup>(104)</sup>.

A prescindere dalla tipologia del vettore e salvo rare eccezioni, la conclusione del contratto di trasporto si contraddistingue per la necessaria adesione dei viaggiatori ad un regolamento contrattuale predisposto *ex uno latere* dall'impresa di navigazione, risultando quindi tendenzialmente preclusa al singolo la possibilità di incidere in maniera rilevante sul divisato assetto negoziale.

Il passeggero adempie la sua obbligazione mediante il versamento del corrispettivo pattuito per il trasporto in un momento concomitante alla conclusione del contratto, mentre il vettore adempie alla propria obbligazione soltanto in un secondo momento, senza che all'utente sia offerta alcuna garanzia in ordine all'effettivo adempimento, né alcun altro valido strumento in grado di spingere la controparte contrattuale (che si renda eventualmente inadempiente) a fornire la prestazione dovuta.

Al fine di poter usufruire del servizio prescelto, inoltre, i passeggeri sono tenuti ad osservare una serie di obblighi rigorosi (controlli, registrazione, limitazioni in relazione al peso e alle misure dei bagagli, etc.), restando nondimeno esposti al rischio di subire gravi disagi nell'ipotesi in cui si verifichi un imprevisto nell'esecuzione della prestazione

---

<sup>(103)</sup> Cfr. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in BENEDETTI, CARPANETO e QUEIROLO (a cura di), *La tutela dei "soggetti deboli" tra diritto internazionale, dell'unione europea e diritto interno*, Roma 2012, p. 66, il quale mette in luce come «l'inquadramento del passeggero come "parte debole" del contratto di trasporto» sia un approdo relativamente recente, frutto di una progressiva evoluzione normativa avvenuta a livello internazionale ed europeo.

<sup>(104)</sup> Cfr. COM(2005) 46 def., cit., punti 3, 4 e 32.

da parte del vettore, dei quali soltanto raramente quest'ultimo è disposto a farsi concretamente carico.

Merita poi di essere rilevato come, nell'eventualità di un inadempimento ovvero di impossibilità sopravvenuta della prestazione, i tradizionali rimedi sinallagmatici – così come lo stesso rimedio risarcitorio nel caso di imputabilità dell'inadempimento – appaiano inidonei a garantire un'effettiva tutela degli interessi degli utenti, non essendo in grado di sopperire alle più immediate esigenze dei viaggiatori; ciò non soltanto sul piano del diritto nazionale, ma anche su quello del diritto internazionale uniforme (particolarmente sviluppato in un settore a forte vocazione transnazionale come quello dei trasporti, eppure non scevro di significative lacune) <sup>(105)</sup>.

Nello stesso senso, peraltro, può ancora osservarsi come i tempi, i costi e le incertezze legate a un'eventuale azione giudiziaria costituiscano un efficace disincentivo per i passeggeri, i quali nella maggior parte dei casi sono indotti per tale ragione a rinunciare alla prospettiva di far valere le proprie pretese nei confronti del vettore inadempiente.

In tali termini, dunque, il rapporto contrattuale tra impresa di trasporto e passeggero risulta essenzialmente sbilanciato a favore del vettore, ravvisandosi per giunta un'indubbia vulnerabilità degli utenti nell'ipotesi del verificarsi di disservizi nell'esecuzione della prestazione di trasporto.

A tale realtà le Istituzioni europee hanno inteso porre rimedio mediante la predisposizione di una normativa che, come si è già accennato sopra, garantisca in ciascuno dei diversi modi di trasporto uno *standard* minimo di protezione dei diritti dei passeggeri nell'intero territorio dell'Unione.

Tale approccio si è progressivamente sviluppato, acquistando sempre maggiore rilevanza nell'ambito della politica di intervento dell'Unione europea di pari passo con l'emersione e la successiva emancipazione della politica a tutela del consumatore.

---

<sup>(105)</sup> Per una sintetica panoramica della normativa di diritto internazionale uniforme rilevante nel settore dei trasporti, v. LOPEZ DE GONZALO, *The international regime of carriage of passengers*, in *Dir. comm. int.* 2014, p. 677 ss.

Appare infatti innegabile come la maggiore sensibilità dell'Unione verso le esigenze e gli interessi del consumatore e verso il perseguimento di obiettivi sociali, non più soltanto economici, abbia incisivamente influenzato anche l'intervento delle Istituzioni europee nell'ambito del settore dei trasporti <sup>(106)</sup>.

L'adozione dei provvedimenti cui si è fatto più sopra riferimento <sup>(107)</sup>, tuttavia, non è avvenuta in base all'art. 153 Tratt. CE (ora 169 Tratt. FUE), né tantomeno dell'art. 95 (ora art. 114 Tratt. FUE) – che pure ha rappresentato la base giuridica per ampia parte della normativa europea in materia di tutela dei consumatori <sup>(108)</sup> –, bensì in base agli artt. 70-80 del medesimo Trattato (ora 90-100 Tratt. FUE), nel quadro della ricordata politica comune dei trasporti <sup>(109)</sup>, dando così vita ad un sistema integrato di norme, complementare rispetto alla tradizionale disciplina consumeristica <sup>(110)</sup>.

La normativa adottata a protezione degli interessi dei passeggeri, infatti, pur condividendo la comune matrice di quello che abitualmente viene concepito come il diritto europeo dei contratti dei consumatori, si distingue da quest'ultimo non solo per la differente base giuridica rinvenibile nei Trattati istitutivi, ma altresì per la più ampia

---

<sup>(106)</sup> Cfr. KARSTEN, *Passengers, consumers, and travellers*, cit., p. 125; nonché ID., *Travel law*, in TWIGG-FLESNER (a cura di), *The Cambridge Companion to European Union Private Law*, Cambridge 2010, p. 205; ID., *Travel and Tourism*, in BENYON (a cura di), *Services and the EU Citizen*, cit., p. 37. Cfr. anche ZENO-ZENCOVICH, *Il contratto di trasporto aereo e la tutela del consumatore*, in ANTONINI, FRANCHI e MORANDI (a cura di), *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, p. 729 s.

<sup>(107)</sup> V. *supra* par. 2.

<sup>(108)</sup> Cfr. MANCALEONI, *sub* art. 169 Tratt. FUE, in DE CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, II ed., Padova 2013, p. 8.

<sup>(109)</sup> Il ricorso a tale base giuridica è stata peraltro parzialmente criticata in letteratura, cfr. HAANAPPEL, *The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004*, in *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2005, p. 25, secondo cui sarebbe stato preferibile l'impiego dell'art. 114 Tratt. CE come base giuridica dell'intervento dell'Unione europea, essendo il reg. CE n. 261/2004, relativo al trasporto aereo di persone, sostanzialmente volto a tutelare i consumatori. Critico rispetto a tale posizione HAUSMANN, *Europäische Fluggastrechte im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung und großer Verspätung von Flügen*, Jena 2012, p. 40, il quale nota come la legislazione sui diritti dei passeggeri non sia volta alla tutela dei consumatori in senso stretto.

<sup>(110)</sup> Cfr. KARSTEN, *Passengers, consumers, and travellers*, cit., p. 125 ss.; ID., *Travel and Tourism*, cit., p. 38; cfr. anche TONNER, *Zur Zukunft der Passagierrechte: Folgerungen aus dem EU-Weißbuch zum einheitlichen europäischen Verkehrsraum*, in *RRa – ReiseRecht aktuell* 2012, p. 162.

categoria di soggetti cui la stessa trova concreta applicazione, non risultando tra loro sovrapponibili le nozioni di consumatore e di passeggero.

Merita a tal proposito di essere rilevato come nell'ambito della disciplina di diritto derivato europeo non si rinvenga un'esplicita definizione di carattere generale della nozione di «consumatore», variando quest'ultima in relazione all'attività di volta in volta espressamente presa in considerazione. Tale nozione tuttavia – attraverso l'analisi della normativa di settore – può senz'altro ricostruirsi in termini generali, potendosi tendenzialmente qualificare come consumatore la sola persona fisica che agisca per scopi estranei all'attività commerciale, imprenditoriale, artigianale o professionale eventualmente svolta <sup>(111)</sup>.

Allo stesso modo, non si rinviene un'esplicita definizione di carattere generale neppure con riferimento alla nozione di passeggero, la quale resta per lo più presupposta da parte del legislatore europeo. Volendosi fornire in tale sede una possibile definizione di tale categoria, sulla scia di quanto pure affermato in letteratura, in via interpretativa, può qualificarsi come passeggero, indicativamente, la sola persona fisica che abbia concluso (o intenda concludere) un contratto di trasporto con un'impresa di navigazione ovvero che sia (o debba essere) comunque trasportata con il consenso del vettore <sup>(112)</sup>.

In tale ottica, peraltro, è stato pure correttamente e condivisibilmente evidenziato che, nell'ambito e ai fini dell'applicazione della disciplina contenuta nei singoli regolamenti dedicati alle distinte modalità di trasporto di persone, lo scopo del

---

<sup>(111)</sup> Cfr., tra gli altri, KARSTEN, *Passengers, consumers, and travellers*, cit., p. 127 s.; TONNER e FANGEROW, *Directive 2011/83/EU on consumer rights: a new approach to European consumer law?*, in *euvr* 2012, p. 72 s.; SCHÜLLER, *The definition of consumers in EU consumer law*, in DEVENNEY e KENNY (a cura di), *European Consumer Protection. Theory and Practice*, Cambridge 2012, p. 124; TORINO, *I contratti dei consumatori nella prospettiva europea*, in ALPA (a cura di), *I contratti del consumatore*, Milano 2014, p. 73 ss. Sulla nozione di consumatore alla luce del codice del consumo italiano, v. DE CRISTOFARO, *Le discipline settoriali dei contratti dei consumatori*, in *Tratt. dei contr. Roppo, V, Mercati regolati*, Milano 2014, p. 30 ss.

<sup>(112)</sup> Cfr. KARSTEN, *op. ult. cit.*, p. 128 ss. e, in particolare, p. 131.

trasferimento è del tutto irrilevante <sup>(113)</sup>. La ricordata disciplina, infatti, trova applicazione a prescindere dalla circostanza che il trasporto sia legato o meno a ragioni professionali <sup>(114)</sup>, ed ha pertanto una sfera di operatività più ampia rispetto a quella delle direttive UE in materia contrattuale, tradizionalmente adottate a tutela dei consumatori <sup>(115)</sup>.

## 6. (segue) i rapporti con la disciplina a tutela del consumatore.

Quanto precede, si noti bene, non induce certamente a ritenere che la disciplina a protezione dei diritti dei passeggeri debba ritenersi estranea agli obiettivi di tutela del consumatore. Come si è già accennato, infatti, le previsioni in essa contenute condividono inequivocabilmente la medesima matrice di fondo di quelle dettate in modo specifico a tutela dei consumatori.

In tal senso, piuttosto, la regolamentazione a tutela degli interessi dei passeggeri appare quale ulteriore riprova di quella tendenza – autorevolmente messa in luce in dottrina <sup>(116)</sup> – che testimonia lo spostamento dell’attenzione del legislatore europeo «dalla protezione del consumatore alla protezione del cliente».

D’altro canto, se è vero che la nozione di passeggero risulta più ampia rispetto a quella di consumatore, è altrettanto vero che la stessa si attaglia perfettamente anche a

---

<sup>(113)</sup> Cfr. KARSTEN, *op. ult. cit.*, p. 129; nonché ID., *Personenbeförderungsvertrag*, in TAMM e TONNER (a cura di), *Verbraucherrecht*, Baden-Baden 2012, p. 1127.

<sup>(114)</sup> Cfr. LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero nel regolamento CE n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. pubbl. comun.* 2006, p. 221; MECCA, *op. cit.*, p. 1384; ROMEO F., *Il contratto di viaggio. Tutele specifiche e risarcimento del danno*, in *Tratt. Alpa-Patti*, VII, Padova 2011, p. 189 s.; LINDNER e TONNER, *op. cit.*, p. 93; HAUSMANN, *op. cit.*, p. 40; TONNER e FANGEROW, *op. cit.*, p. 73.

<sup>(115)</sup> V. tuttavia la nuova dir. 2015/2302/UE del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che abroga la dir. 90/314/CEE (in G.U.U.E, L 326 del 11.12.2015, p. 1 ss.), la quale introduce la nozione di «viaggiatore», definito come «chiunque intende concludere un contratto o è autorizzato a viaggiare in base a un contratto concluso nell’ambito di applicazione della presente direttiva» (art. 3, n. 6, dir. cit.), senza che assuma alcun rilievo lo scopo ricreativo o professionale del viaggio (cfr. altresì il 7° *considerando* della medesima dir.) .

<sup>(116)</sup> Cfr. ROPPO, *Prospettive del diritto contrattuale europeo. Dal contratto del consumatore al contratto asimmetrico?*, in *Corr. giur.* 2009, p. 267 ss.; cfr. anche LINDNER e TONNER, *op. cit.*, p. 93 s.;

tutti quei soggetti che, a seconda delle circostanze del caso concreto, potrebbero astrattamente essere qualificati come «consumatori». Sicché, come pure emerge chiaramente dai primi *considerando* dei citati regolamenti <sup>(117)</sup>, la disciplina dettata con specifico riguardo al settore dei trasporti, lungi dal privare il passeggero della tutela accordata al consumatore – proteggendo l'utente finale del servizio indipendentemente dallo scopo del trasferimento – mira tra l'altro ad innalzare il livello di tutela dei consumatori <sup>(118)</sup>, i quali d'altronde, nell'odierna realtà socio-economica, costituiscono il *target standard* di clientela delle imprese di navigazione operanti nei diversi modi di trasporto.

Un chiaro indice di quanto affermato può senz'altro ricavarsi dall'osservazione per cui i menzionati regolamenti sono stati inseriti nell'allegato al reg. CE n. 2006/2004, sulla cooperazione tra le autorità nazionali per la tutela dei consumatori, contenente i provvedimenti che – ai fini del regolamento medesimo – devono essere considerati come norme sulla protezione degli interessi dei consumatori.

A ben vedere, dunque, in linea generale, il rapporto intercorrente tra la normativa a protezione degli interessi dei passeggeri e quella a tutela del consumatore in senso stretto sembrerebbe doversi ricostruire in termini di sovrapposizione e di integrazione reciproca, in quanto – sussistendone i relativi presupposti applicativi e salvo specifiche eccezioni – le citate normative sono destinate ad operare parallelamente <sup>(119)</sup>.

---

<sup>(117)</sup> Cfr. 1° *considerando* reg. CE n. 261/2004; 1°, 2° e 3° *considerando* reg. CE n. 1371/2007; 1° e 2° *considerando* reg. UE n. 1177/2010; 1° e 2° *considerando* reg. UE n. 181/2011.

<sup>(118)</sup> L'obiettivo di estendere la tutela dei passeggeri aerei anche agli altri modi di trasporto è, peraltro, espressamente menzionato nell'ambito della Comunicazione della Commissione, «*Strategia della politica dei consumatori 2002-2006*», COM(2002) 208 def., par. 3.1.5.1.

<sup>(119)</sup> Sul rapporto tra contratto di trasporto e normativa europea a tutela del consumatore, v. CELLE, *Contratto di trasporto marittimo e tutela del consumatore*, in *Dir. maritt.* 2006, p. 1103 ss.; ROSAFIO, *Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore*, in *Riv. dir. nav.* 2013, p. 674 ss.

Nell'ambito della disciplina espressamente dettata a tutela del consumatore – con particolare riguardo al contratto di trasporto – vengono essenzialmente in rilievo: la nuova dir. 2015/2302/UE, cit., che ha sostituito e abrogato la dir. 90/314/CEE relativa ai «viaggi tutto compreso»; la recente dir. 2011/83/UE sui diritti dei consumatori che, per quanto qui rileva, ha abrogato la dir. 85/577/CEE, per la tutela dei consumatori in caso di contratti negoziati fuori dei locali commerciali, e la dir. 97/7/CE, riguardante la protezione dei consumatori in materia di contratti a distanza; la dir. 2005/29/CE relativa alle pratiche

Di ciò peraltro sembra potersi trarre un'indiretta conferma dalla rilevanza delle eccezioni espressamente poste dallo stesso legislatore europeo all'applicabilità della disciplina a tutela del consumatore con riferimento proprio al contratto di trasporto, le quali pure potrebbero leggersi in un'ottica di coordinamento delle più volte citate regolamentazioni.

Significativamente, ad es., il 27° *considerando* della recente dir. 2011/83/UE del 25 ottobre 2011 sui diritti dei consumatori <sup>(120)</sup>, distinguendo il trasporto passeggeri dal trasporto merci, afferma che il trasporto di persone dovrebbe essere escluso dall'ambito di applicazione della direttiva, in quanto «già soggetto ad altra legislazione dell'Unione», mentre le disposizioni appositamente dettate a «protezione dei consumatori in caso di tariffe eccessive per l'utilizzo di mezzi di pagamento o in caso di costi occulti» dovrebbero comunque trovare applicazione anche ai contratti afferenti a tale settore. In tal senso, conformemente a quanto affermato nel citato *considerando*, l'art. 3, par. 3, lett. *k*), esclude dall'ambito d'applicazione della dir. 2011/83/UE i contratti aventi ad oggetto servizi di trasporto passeggeri, facendo salva soltanto l'applicabilità degli artt. 8, par. 2, 19 e 22 <sup>(121)</sup>.

---

commerciali sleali tra imprese e consumatori; la dir. 93/13/CEE, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori.

<sup>(120)</sup> La dir. 2011/83/UE è stata recepita nel nostro ordinamento con il d.lgs. 21 febbraio 2014, n. 21, il quale ha modificato la previgente disciplina contenuta nel c.cons. (d.lgs. n. 206 del 2005).

<sup>(121)</sup> Le citate disposizioni contribuiscono ad innalzare il livello di tutela del passeggero-consumatore sotto il profilo della trasparenza tariffaria, soprattutto nell'ipotesi di contratti conclusi via *internet*. Le imprese di trasporto innanzitutto devono fornire al passeggero una serie di informazioni in modo chiaro e comprensibile prima della conclusione del contratto di trasporto (v. art 8 dir. 2011/83/UE). Ai vettori è inoltre espressamente vietato di imporre agli utenti un sovrapprezzo, che superi gli effettivi costi sopportati dal professionista, per l'utilizzo di un particolare strumento di pagamento (carta di credito, bonifico bancario, etc.) (v. art. 19 dir. cit.). Allo stesso modo, infine, è vietata la pratica dei costi occulti, prescrivendosi che per ogni eventuale supplemento di prezzo, legato a servizi di carattere opzionale, il viaggiatore debba prestare il proprio consenso espresso, secondo il modello dell'*opt-in*. In caso contrario, ossia qualora il consenso sia dedotto mediante l'impiego di caselle precompilate, le quali devono essere appositamente deselezionate al fine di rifiutare il servizio aggiuntivo e la conseguente applicazione del sovrapprezzo (c.d. *opt-out*), il passeggero potrà pretendere il rimborso di quanto pagato (cfr. art. 22 dir. cit.).

Analoghe eccezioni peraltro si rinvencono anche nell'ambito delle norme di diritto internazionale privato di derivazione europea, ove la figura del passeggero si sovrappone a quella del consumatore.

L'art. 6, reg. CE n. 593/2008 del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali («*Roma I*»), stabilisce che i criteri individuati in relazione ai contratti conclusi da consumatori (art. 6) non trovano applicazione ai contratti di trasporto diversi dai contratti riguardanti un viaggio «tutto compreso», per i quali valgono viceversa le specifiche previsioni contenute nell'art. 5 reg. cit. <sup>(122)</sup>. A mente del 32° *considerando* del medesimo regolamento, una simile eccezione trova giustificazione in virtù del peculiare carattere dei contratti di trasporto per i quali si rendono necessarie disposizioni specifiche volte a garantire un adeguato livello di tutela dei passeggeri. Tale esigenza, dunque, sembrerebbe giustificare l'introduzione di una disciplina speciale che – almeno nelle intenzioni del legislatore europeo <sup>(123)</sup> –, garantendo un appropriato *standard* di protezione dei passeggeri, rende superflua l'applicazione del regime appositamente stabilito per i consumatori.

L'accennata valutazione, contenuta nel citato 32° *considerando* del reg. *Roma I*, resta tuttavia estranea – in modo apparentemente inspiegabile – al reg. UE n. 1215/2012 del 12 dicembre 2012 («*Bruxelles I bis*»), concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale. Il citato regolamento infatti – così come il previgente reg. CE n. 44/2001 del 22 dicembre 2000 («*Bruxelles I*») – non sembra rivolgere adeguata attenzione agli interessi dei passeggeri. L'opportunità di «tutelare la parte più debole con norme in materia di competenza più favorevoli ai suoi interessi rispetto alle regole generali» è avvertita unicamente con riguardo ai contratti di assicurazione, di consumo e di lavoro (cfr. il 18° *considerando*

---

<sup>(122)</sup> Si noti che il reg. CE n. 593/2008 trova applicazione nell'ipotesi in cui sorga un conflitto di legge, eventualità che – con particolare riguardo al settore dei trasporti – ricorre soltanto allorquando non risulti applicabile una Convenzione di diritto internazionale uniforme ovvero un regolamento europeo (cfr. CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, cit., p. 59 ss.).

<sup>(123)</sup> Sul punto v., tra gli altri, TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 2009, p. 319 ss.; LA MATTINA, *op. cit.*, p. 68 e 79 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *The international regime of carriage of passengers*, cit., p. 675 ss.

del reg. UE n. 1215/2012), mentre i contratti di trasporto, i quali non prevedano prestazioni combinate di trasporto e alloggio per un prezzo globale, sono ancora una volta espressamente esclusi dall'ambito di applicazione delle regole di giurisdizione speciali applicabili ai contratti conclusi dai consumatori (v. art. 17, par. 3, reg. UE n. 1215/2012, nonché, precedentemente, art. 15, par. 3, reg. CE n. 44/2001).

A ben vedere, in realtà, anche l'eccezione da ultimo ricordata sembra poter trovare la propria giustificazione nel carattere peculiare del contratto di trasporto e nella considerazione per cui gli interessi dei passeggeri possono trovare già adeguata protezione sulla base delle regole di competenza speciale previste in materia di contratti di fornitura di servizi, legittimando dunque in tale ambito l'esclusione dell'operatività delle norme dettate a tutela dei consumatori.

Quanto affermato appare tanto più vero a seguito dell'interpretazione dell'art. 5, n. 1), lett. *b*), secondo trattino, reg. CE n. 44/2001 [oggi art. 7, n. 1), lett. *b*), secondo trattino, reg. UE n. 1215/2012] fornita dalla Corte di giustizia con la sentenza *Rehder c. Air Baltic* <sup>(124)</sup>.

In tale occasione, con argomentazioni che possono ritenersi estendibili a ciascuno dei diversi modi di trasporto <sup>(125)</sup>, la Corte ha affermato che «tanto il luogo di partenza

---

<sup>(124)</sup> Cfr. Corte giust. 9 luglio 2009, causa C-204/08, *Rehder c. Air Baltic*, in *curia.europa.eu*, per un commento della sentenza v. SERRANÒ, *Cancellazione del volo e giurisdizione in materia di trasporto aereo: il caso Air Baltic*, in *Riv. int. civ. proc.* 2010, p. 77 ss.

<sup>(125)</sup> In conformità a quanto già affermato con riferimento ai contratti di compravendita di beni con la sentenza *Color Drack* nel caso di più luoghi di consegna di beni all'interno di un unico Stato membro (v. Corte giust. 3 maggio 2007, causa C-386/05, *Color Drack GmbH c. Lexx International Vertriebs GmbH*, in *curia.europa.eu*), la Corte di giustizia, nella causa *Rehder c. Air Baltic*, ha affermato che al fine di individuare il giudice competente a conoscere della controversia in caso di contratti di prestazione di servizi – ove sussistano una pluralità di luoghi di fornitura dei servizi medesimi, anche in diversi Stati membri – occorre individuare il luogo che assicuri il collegamento più stretto tra il contratto in causa e il giudice competente, ossia quello dove, in forza del contratto, deve essere effettuata la fornitura principale dei servizi (cfr. punti 36 ss.). Sulla base di tale presupposto, pertanto, la Corte ha individuato, in relazione al contratto di trasporto aereo, quali luoghi che presentano un collegamento diretto con i servizi la cui fornitura corrisponde all'adempimento degli obblighi derivanti dal contratto medesimo, il luogo della partenza e quello dell'arrivo dell'aeromobile, così come convenuti nel divisato assetto negoziale. Sennonché, costituendo i trasporti aerei per loro stessa natura servizi forniti in maniera indivisibile e unitaria dal luogo di partenza a quello di arrivo, la Corte ha ulteriormente precisato come rispetto a tale tipologia di contratto non sia «possibile enucleare, in

quanto quello di arrivo dell'aeromobile devono essere considerati, allo stesso titolo, luoghi di fornitura principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo». Sicché, laddove trovi applicazione la normativa europea, il giudice competente a conoscere della controversia è quello, a scelta dell'attore, nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aeromobile quali indicati dal contratto.

In ultima analisi, dunque, letto in tali termini, il criterio di individuazione della competenza giurisdizionale applicabile al contratto di trasporto sembrerebbe potersi considerare almeno in parte equivalente a quello previsto in materia di contratti conclusi dai consumatori, essendo così già garantita al passeggero una tutela più intensa rispetto a quella che, viceversa, sarebbe stata offerta al consumatore laddove fosse mancata la specifica previsione oggi contenuta nell'art. 18 reg. UE n. 1215/2012 <sup>(126)</sup>.

Disposizioni di coordinamento tra la disciplina di protezione dei passeggeri e quella dettata a tutela del consumatore si rinvengono poi nell'ambito dei singoli regolamenti concernenti i diversi modi di trasporto con riguardo alla dir. 90/314/CEE, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso», allo specifico fine di lasciare impregiudicati i diritti stabiliti in virtù della richiamata normativa <sup>(127)</sup>. Analogamente, ad ulteriore riprova della complementarità delle citate regolamentazioni, la nuova dir. 2015/2302/UE del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il reg. CE n. 2006/2004 e la dir. 2011/83/UE e che abroga la

---

funzione di un criterio economico, una parte distinta della prestazione che costituisca la prestazione principale e sia fornita in un luogo preciso». Da ciò la Corte ne ha fatto discendere la conclusione per cui il luogo di partenza e quello di arrivo dell'aeromobile devono essere egualmente considerati luoghi di fornitura principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo.

<sup>(126)</sup> A mente della disposizione citata, il consumatore può proporre la propria azione nei confronti della controparte contrattuale innanzi alle «autorità giurisdizionali dello Stato membro in cui è domiciliata tale parte o, indipendentemente dal domicilio dell'altra parte, davanti alle autorità giurisdizionali del luogo in cui è domiciliato il consumatore».

<sup>(127)</sup> Cfr. artt. 3, par. 6, reg. CE n. 261/2004 e 1, par. 4, reg. CE n. 1107/2006; artt. 7 reg. CE n. 392/2009 e 21 reg. UE n. 1177/2010; art. 2, par. 8, reg. UE 181/2011.

dir. 90/314/CEE <sup>(128)</sup>, prevede espressamente, ai sensi dell'art. 14, par. 5, che «qualunque diritto al risarcimento o alla riduzione del prezzo ai sensi della presente direttiva non pregiudica i diritti dei viaggiatori previsti dai regolamenti (CE) n. 261/2004, (CE) n. 1371/2007, (UE) n. 1177/2010 e (UE) n. 181/2011, nonché delle convenzioni internazionali. Il viaggiatore ha diritto di presentare denuncia a norma della presente direttiva e dei citati regolamenti e convenzioni internazionali». Tuttavia, il risarcimento o la riduzione del prezzo concessi ai sensi della direttiva e quelli concessi ai sensi di detti regolamenti e convenzioni internazionali devono essere «detratti gli uni dagli altri per evitare un risarcimento eccessivo», ossia una possibile duplicazione risarcitoria.

Volendo completare il quadro ricognitivo in merito ai possibili rapporti tra la disciplina a tutela dei passeggeri e quella dettata in modo specifico a protezione dei consumatori, al fine di metterne in luce la stretta interconnessione, può senz'altro rilevarsi come un'eventuale condotta delle compagnie di trasporto volta a rendere maggiormente difficoltoso l'esercizio dei diritti riconosciuti dalla normativa europea nei confronti dei passeggeri, così come la violazione degli obblighi di informazione sanciti nell'ambito dei citati regolamenti <sup>(129)</sup>, possano apparire idonei ad integrare delle azioni o omissioni qualificabili come pratiche commerciali sleali ai sensi della dir. 2005/29/CE. Sicché, al fine di contrastare l'inosservanza della disciplina a tutela dei passeggeri, risulterebbero applicabili non solo i procedimenti e le sanzioni previste a livello statale a garanzia dell'effettività dei diritti sanciti dalla normativa europea di settore <sup>(130)</sup>, ma altresì i procedimenti e le misure predisposte dai singoli Stati membri in attuazione degli artt. 11 ss. della citata direttiva <sup>(131)</sup>.

---

<sup>(128)</sup> La nuova direttiva viaggi dovrà trovare adeguato recepimento nell'ordinamento nazionale di ciascuno Stato membro entro il 1° gennaio 2018. Il termine ultimo per l'entrata in vigore della relativa normativa di attuazione è fissato al 1° luglio 2018 (v. art. 28 dir. 2015/2302/UE).

<sup>(129)</sup> Cfr. art. 14 reg. CE n. 261/2004 e art. 4, par. 3, reg. CE n. 1107/2006; artt. 20 e 29 reg. CE n. 1371/2007; artt. 9 e 23 reg. UE n. 1177/2010; artt. 11 e 20 reg. UE 181/2011.

<sup>(130)</sup> V. *supra* nt. 84.

<sup>(131)</sup> La direttiva sulle pratiche commerciali sleali ha trovato attuazione in Italia con il d.lgs. n. 146 del 2007, il quale ha sostituito gli artt. 18-27 c.cons. e introdotto gli artt. 27 *bis*-27 *quater* c.cons. In forza

In tal senso, peraltro, si è espresso anche il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 3897 del 30 giugno 2011, che ha qualificato in termini di pratica commerciale scorretta l'incompleta informazione sul sito *web* della compagnia aerea dei diritti spettanti ai passeggeri ai sensi del reg. CE n. 261/2004 in caso di negato imbarco, cancellazione e ritardo prolungato <sup>(132)</sup>.

La prospettata applicabilità della disciplina relativa alle pratiche commerciali scorrette, dunque, pur tutelando il consumatore in senso stretto, contribuisce indubbiamente ad innalzare il livello di tutela offerto ai passeggeri (siano essi o meno qualificabili come consumatori). Quest'ultima, infatti, aggiungendo un ulteriore incentivo per le imprese di navigazione ad adempiere ai propri obblighi informativi – sì da evitare di incorrere nelle sanzioni previste dalle legislazioni nazionali – favorisce la diffusione della conoscenza dei diritti stabiliti dalla normativa europea tra la generalità degli utenti, garantendone così – almeno a livello teorico – un maggior grado di effettività.

---

dell'art. 27 c.cons. spetta all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCOM) una competenza generale in materia di contrasto delle pratiche commerciali scorrette. Con il provvedimento che vieta la pratica commerciale scorretta, peraltro, ai sensi del 9° comma dell'art. cit., così come recentemente modificato dall'art. 1, 6° comma, lett. *b*), d.lgs. n. 21 del 2014, può essere disposta l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra un minimo di cinquemila euro e un massimo di cinque milioni di euro.

<sup>(132)</sup> C.d.S., sez. VI, 30 giugno 2011, n. 3897, in *F. amm. C.d.S.* 2011, p. 2118, secondo i giudici amministrativi, il viaggiatore ha un sicuro interesse «a conoscere esattamente tutte le condizioni della fase di esecuzione del contratto, ivi compresi i propri diritti per il caso in cui il contratto di trasporto non abbia esecuzione, o non abbia tempestiva esecuzione», risultando l'esatta conoscenza dei diritti nelle evenienze patologiche un «elemento importante per la determinazione all'acquisto del biglietto». Sicché, a prescindere dal fatto che il reg. CE n. 261/2004 preveda solo un dovere di informazione in ambito aeroportuale, «alla luce dei doveri professionali di corretta e completa informazione, derivanti dal codice del consumo», rientra nei doveri di diligenza professionale del vettore aereo – in considerazione della particolare tipologia del servizio reso – anche una adeguata ed esaustiva informazione preventiva dei passeggeri in merito ai diritti ad essi riconosciuti

In generale, sulle pratiche commerciali scorrette in relazione al contratto di trasporto aereo, v. DE FRANCESCHI, *Unlautere Geschäftspraktiken und Luftbeförderungsverträge: Der Fall Ryanair und die Leitlinien der italienischen Rechtsprechung*, in *euwr* 2012, p. 41 ss.; nonché PITTALIS, *Pratiche commerciali scorrette nell'ambito del trasporto passeggeri e acquisto on line*, in *Riv. dir. nav.* 2014, p. 988 ss.

Con riguardo alla disciplina contenuta nella dir. 93/13/CEE concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori <sup>(133)</sup>, viceversa, deve rilevarsi come quest'ultima (pur potendo trovare astrattamente applicazione in relazione al contratto di trasporto) <sup>(134)</sup> appaia in certa misura superata dalla normativa a tutela dei passeggeri, laddove – con specifico riguardo ai profili contrattuali presi in considerazione da ciascun regolamento – è espressamente sancita l'inderogabilità in senso più sfavorevole al passeggero degli obblighi posti a carico dei vettori <sup>(135)</sup>.

Alla luce della previsione per cui i diritti riconosciuti ai passeggeri non possono essere oggetto di limitazioni o rinuncia, «in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto», deve ritenersi che le disposizioni contenute nei citati regolamenti – nella misura in cui sono volte a garantire uno *standard* minimo di tutela dei passeggeri – assumano la natura di norme imperative. Sicché, eventuali pattuizioni (anche oggetto di un ipotetico negoziato individuale tra il vettore e il singolo utente), che siano volte a ridurre il livello di tutela assicurato ai passeggeri, dovranno ritenersi invalide e – pertanto – inefficaci, a prescindere da ogni valutazione circa l'abusività o meno della clausola in questione.

Nondimeno, attesa l'astratta applicabilità della disciplina concernente le clausole abusive anche ai contratti di trasporto conclusi da un consumatore, appare indubbio che, eventuali pattuizioni del tenore di quelle da ultimo menzionate, possano altresì connotarsi in termini di abusività. Di conseguenza, anche rispetto a quest'ultime dovrebbe ammettersi il ricorso ai mezzi previsti dalle legislazioni nazionali d'attuazione

---

<sup>(133)</sup> La dir. 93/13/CEE ha trovato attuazione nel nostro ordinamento con la l. 6 febbraio 1996, n. 52 che ha introdotto nel codice civile gli artt. 1469 *bis*-1469 *sexies*, successivamente trasfusi nel codice del consumo, d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206, artt. 33-38.

<sup>(134)</sup> In argomento cfr., tra gli altri, TULLIO, *Condizioni generali di contratto e clausole vessatorie nella contrattualistica dei trasporti*, in *Dir. trasporti* 1995, p. 730 ss.; LUMINOSO, *Le condizioni generali dei vettori di trasporto marittimo di persone*, in *Resp. civ. prev.* 2000, p. 875 ss.; FIORE, *Il contratto di trasporto e la nozione di consumatore*, in *Dir. trasporti* 2001, p. 177 ss.; ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir. trasporti* 2001, p. 509 ss.; MORANDI, COMENALE PINTO e LA TORRE, *I contratti turistici*, Milano 2004, p. 152 s.; CASANOVA e BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 206 ss.; CARNIMEO, *op. cit.*, p. 46; ZUNARELLI e ROMAGNOLI, *op. cit.*, p. 495 ss.

<sup>(135)</sup> Cfr. artt. 15 reg. CE n. 261/2004 e 13 reg. CE n. 1107/2006; art. 6 reg. CE n. 1371/2007; art. 6 reg. UE n. 1177/2010; art. 6 reg. UE n. 181/2011.

ai sensi dell'art 7 dir. 93/13/CEE al fine di inibire l'impiego di clausole abusive nei contratti stipulati tra un professionista e dei consumatori <sup>(136)</sup>.

Ragionando in tali termini, dunque, ad ulteriore riprova dell'asserita complementarità delle discipline in esame, la protezione degli interessi dei passeggeri si arricchisce di un ulteriore e incisivo tassello, dato da una tutela di tipo collettivo-preventivo, che viceversa risulterebbe in ogni caso esclusa in ragione del mancato inserimento dei regolamenti citati nell'ambito dell'allegato alla dir. 2009/22/CE relativa ai provvedimenti inibitori a tutela degli interessi dei consumatori.

## **7. Delimitazione dei confini della ricerca: il reg. CE n. 261/2004.**

L'emersione di un sistema integrato di norme poste a tutela dei diritti dei passeggeri e la sua diversificazione rispetto al tradizionale approccio di tutela del consumatore stimola particolare interesse non soltanto da un punto di vista squisitamente pratico, essendo tali previsioni normative destinate a incidere sulla vita di milioni di cittadini europei, ma altresì in una prospettiva teorica.

In tal senso, infatti, i regolamenti sui diritti dei passeggeri offrono indubbiamente delle soluzioni giuridiche originali, in certa misura estranee agli ordinamenti nazionali, con le quali l'operatore del diritto deve necessariamente misurarsi nell'ambito della sua opera d'interpretazione al fine di garantire un'applicazione uniforme delle regole introdotte a livello europeo.

L'attività dell'interprete è resa senz'altro maggiormente complessa dall'impiego di termini (spesso imprecisi) e nozioni nuove, le quali talvolta impongono l'adozione di scelte interpretative innovative in linea con l'origine sovranazionale delle norme oggetto d'interpretazione.

---

<sup>(136)</sup> Con riferimento alla normativa italiana, v. gli artt. 37 e 37 *bis* c.cons.

Nel compiere tale operazione, tuttavia, l'interprete non può e non deve abbandonare la tradizionale ambizione di garantire la coerenza del sistema nel quale tali norme si innestano. Pertanto, in una realtà multilivello come quella del settore dei trasporti, caratterizzata dallo stratificarsi di normative internazionali, europee e nazionali, ciò si traduce necessariamente nella esigenza di una più intesa opera di coordinamento che, senza ignorare le interpretazioni fornite ai vari livelli dalla dottrina e dalla giurisprudenza, conduca a un corretto inquadramento dogmatico dei singoli istituti, garantendo al contempo una corretta comprensione degli stessi e una loro effettiva ed uniforme applicazione.

In questa prospettiva, il settore del trasporto aereo e, in particolare, il reg. CE n. 261/2004 in materia di negato imbarco, cancellazione e ritardo prolungato del volo, presentandosi in certa misura quale prototipo del sistema di protezione dei diritti dei passeggeri – rispetto al quale maggiormente dottrina e giurisprudenza hanno avuto modo di confrontarsi – si presta più di ogni altro ad essere oggetto di studio in considerazione delle numerose questioni interpretative emerse in poco più di dieci anni di pratica applicativa, cui sono seguiti altrettanti e particolarmente incisivi interventi della Corte di giustizia.

Recentemente, peraltro, la Commissione europea, dopo aver rilevato in un primo tempo come le autorità nazionali continuino «ad applicare tale normativa in modi diversi, confondendo i passeggeri e i vettori e falsando il libero mercato» <sup>(137)</sup>, ha successivamente ritenuto non più procrastinabile la necessità di pervenire ad una modifica del reg. CE, con l'obiettivo di eliminare le incertezze giuridiche sollevate dall'attuale testo normativo e di ristabilire un corretto equilibrio tra gli interessi dei passeggeri e quelli dei vettori aerei <sup>(138)</sup>.

Un risultato, quest'ultimo, che appare senza dubbio condivisibile e auspicabile, ma che ciononostante – almeno alla luce della proposta di revisione attualmente all'esame

---

<sup>(137)</sup> COM(2011) 898 def., cit.

<sup>(138)</sup> Cfr. la proposta di reg., COM(2013) 130 def., cit.,

delle Istituzioni europee, della quale si terrà adeguatamente conto nel corso dell'analisi – non appare pienamente a portata di mano, restando irrisolte alcune delle più spinose questioni interpretative, in particolare in relazione al coordinamento della normativa europea con la disciplina di diritto internazionale uniforme contenuta nella Convenzione di Montreal del 1999 <sup>(139)</sup>.

Alla luce di tali considerazioni, dunque, appare più che mai attuale l'esigenza di un'adeguata opera di sistematizzazione *in subiecta materia* che, soffermandosi sui quesiti interpretativi sollevati dal dato normativo, possa ambire a precisare per via ermeneutica l'esatta natura e la concreta portata dei diritti garantiti ai passeggeri, così come degli obblighi imposti al vettore aereo.

---

<sup>(139)</sup> Sul punto deve rilevarsi come la Corte di giust., chiamata ad esprimersi su tale specifica problematica, abbia in realtà affermato la piena compatibilità della due normative citate (v. Corte giust. 10 gennaio 2006, causa C-344/04, *Iata e Elfaa*, e Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, *Nelson e TUI travel*), tuttavia, come si avrà modo di rilevare nel prosieguo del presente lavoro (cfr. *infra* Cap. III, par. 4) la soluzione interpretativa adottata dalla Corte non appare pienamente condivisibile nei suoi presupposti, stimolando dunque un ulteriore approfondimento in proposito, volto a ricercare possibili soluzioni alternative.



# IL REG. CE N. 261/2004 TRA INTERVENTI DELLA CORTE DI GIUSTIZIA E PROSPETTIVE DI RIFORMA

**SOMMARIO:** ■ **SEZIONE I. *La tutela del passeggero nel trasporto aereo*** – 1. Premessa. – 2. Il fenomeno dell'*overbooking* e il reg. CEE n. 295/1991. – 3. L'estensione della protezione dei passeggeri aerei: il reg. CE n. 261/2004. – 4. Luci e ombre della disciplina europea. Il problematico coordinamento con la Convenzione di Montreal del 1999. – 5. La proposta di revisione del reg. CE n. 261/2004: il bilanciamento tra la tutela dei passeggeri aerei e gli interessi dei vettori. – 5.1. *Il potenziamento dei diritti dei passeggeri rispetto all'attuale quadro normativo.* – 5.2. *La tutela del passeggero in caso di fallimento del vettore aereo e il potenziamento dei sistemi di controllo atti a garantire l'effettività della normativa europea.* – 6. L'ambito di applicazione della disciplina a tutela dei passeggeri aerei; – 7. (segue) applicabilità del reg. CE n. 261/2004 in caso di acquisto di un pacchetto turistico. – 8. Gli obblighi di informazione. ■ **SEZIONE II. *Le singole fattispecie di mancato o inesatto adempimento del contratto di trasporto aereo disciplinate dalla normativa europea*** – 9. Il negato imbarco. – 10. La cancellazione del volo. – 10.1. *L'esonero del vettore dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria; la preventiva informazione del passeggero in ordine alla cancellazione del volo;* – 10.2. (segue) *la cancellazione del volo dovuta a «circostanze eccezionali» e la necessaria adozione delle «misure del caso».* – 10.3. *Un guasto tecnico all'aeromobile può integrare una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'art. 5, par. 3, reg. CE?* – 10.4. *La proposta di revisione del reg. CE e la cristallizzazione delle «circostanze eccezionali».* – 11. Il ritardo prolungato *alla partenza.* – 12. Il ritardo prolungato *all'arrivo* e il diritto alla compensazione pecuniaria. – 13. Le ulteriori fattispecie tipizzate nell'ambito della proposta di revisione del reg. CE: i ritardi in pista, la modifica dell'orario del volo e la perdita delle coincidenze.

## SEZIONE I

### *La tutela del passeggero nel trasporto aereo*

#### 1. Premessa.

Il mercato dei trasporti aerei è stato a lungo sottratto alle logiche concorrenziali proprie degli altri settori economici, in ragione della riluttanza dei singoli Stati membri a cedere la propria sovranità in un settore considerato strategico per le proprie

economie nazionali <sup>(1)</sup>, complice peraltro l'ambigua formulazione dell'art. 84, par. 2, Tratt. CEE (oggi art. 100 Tratt. FUE) <sup>(2)</sup>.

Soltanto a partire dalla seconda metà degli anni ottanta, grazie ad una serie di pronunce della Corte di Giustizia CEE <sup>(3)</sup>, con cui è stata sancita l'applicabilità delle regole sulla concorrenza anche ai servizi aerei, si è dato il via ad un graduale processo di liberalizzazione del settore. Quest'ultimo, articolato in tre fasi successive <sup>(4)</sup>, ha trovato compimento nel 1992, con l'adozione del c.d. «terzo pacchetto», contenente misure volte a disciplinare alcuni aspetti del comparto aeronautico, come l'accesso dei vettori alle rotte intracomunitarie, il rilascio delle licenze di esercizio e la determinazione delle tariffe per il trasporto di passeggeri e di merci <sup>(5)</sup>.

La progressiva apertura del mercato a nuove compagnie, come i vettori *low cost*, ha prodotto non solo un aumento dell'offerta, con la creazione di nuove rotte e il moltiplicarsi dei collegamenti su quelle già esistenti, ma soprattutto ha fatto sì che gli utenti potessero beneficiare di un sensibile abbassamento delle tariffe del trasporto

---

<sup>(1)</sup> Cfr. TUO, *Il trasporto aereo nell'Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne. Diritto internazionale e disciplina comunitaria*, Torino 2008, p. XVI.

<sup>(2)</sup> V. *supra* Cap. I, par. 1.

<sup>(3)</sup> Cfr. Corte giust. 4. aprile 1974, causa C-167/73, *Commissione c. Repubblica Francese*; Corte giust. 22 maggio 1985, causa C-13/83, *Parlamento c. Consiglio*; nonché, in particolare, Corte giust. 30 aprile 1986, cause riunite C-209-213/84, *Ministère public c. Asjes e a.* (c.d. *Nouvelles Frontières*).

<sup>(4)</sup> Sul processo di liberalizzazione dei traffici aerei in ambito europeo v., tra gli altri, HUTTUNEN, *The Development of the Air Transport Policy of the European Union from the Point of View of the Consumer: From the Creation of the International Market to the Regulation of Consumer Rights Proper*, in BENYON (a cura di), *Services and the EU Citizen*, Oxford - Portland 2013, p. 10 ss.; TUO, *op. cit.*, p. 164 ss.; ZUNARELLI e PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, in ZUNARELLI (a cura di), *Il diritto del mercato del trasporto*, Padova 2008, p. 23 ss.; SIA, *La disciplina dei servizi aerei*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, p. 100 ss.; PELLEGRINO, *La massificazione del trasporto aereo*, in BERGANTINO, CARLUCCI, CIRÀ, MARCUCCI e MUSSO (a cura di), *I sistemi di trasporto nell'area del mediterraneo: infrastrutture e competitività*, Milano 2013, p. 22 ss.

<sup>(5)</sup> I provvedimenti normativi contenuti nel c.d. «terzo pacchetto» sono stati abrogati e trasfusi nel reg. CE n. 1008/2008, sul quale v. BOCCHESI, *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, in *Dir. trasporti* 2009, p. 307 ss.; SIA, *op. cit.*, p. 103;

aereo, il quale da servizio elitario si è trasformato in servizio di massa, con un ampliamento del *target* della potenziale clientela <sup>(6)</sup>.

L'aumento della concorrenza, tuttavia, se da un lato ha determinato il prodursi di innegabili effetti positivi, dall'altro, ha spinto le compagnie aeree a focalizzare la propria attenzione su una gestione efficiente dei costi, sì da massimizzare le opportunità di guadagno, facendo passare gli interessi dei passeggeri ben più che in secondo piano <sup>(7)</sup>.

Si sono così moltiplicate le ipotesi di ritardo prolungato alla partenza (spesso imputabili a carenze organizzative delle compagnie aeree), di cancellazione dei voli, in alcuni casi dovute a ragioni commerciali – quali, ad es., l'esiguo numero di posti prenotati per la singola tratta, tale da rendere economicamente non conveniente l'esecuzione del volo – e di negato imbarco dei passeggeri, quest'ultimo frequentemente originato dalla vendita di un numero di biglietti maggiore rispetto a quello dei posti effettivamente disponibili sull'aeromobile (c.d. *overbooking/overselling*).

La presa d'atto di tale realtà e la frequenza del verificarsi di tali fenomeni, che determinava altresì una perdita di competitività complessiva del settore sotto il profilo dell'affidabilità, rispetto agli altri modi di trasporto, hanno indotto le Istituzioni europee a ritenere non più rinviabile l'introduzione di una serie di norme minime, comuni a tutti gli Stati membri, che – rafforzando a livello europeo la tutela degli interessi dei passeggeri – potessero al contempo contribuire «a garantire il mantenimento della qualità dei servizi offerti dai vettori aerei in un contesto di maggiore concorrenza» <sup>(8)</sup>.

---

<sup>(6)</sup> Cfr. HUTTUNEN, *op. cit.*, p. 15; ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Milano 2008, p. 19 ss.; CARNIMEO, *La tutela del passeggero nell'era dei vettori low cost*, Bari 2012, p. 11 ss.

<sup>(7)</sup> Sul punto, cfr. PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 157, secondo il quale «la risposta normativa ai disservizi ai danni dell'utente è una implicita ammissione che il regime della concorrenza non è stato in grado di assicurare la tutela del passeggero».

<sup>(8)</sup> Così il 4° *considerando* del reg. CEE n. 295/1991.

Il primo provvedimento adottato a tal fine è stato il reg. CEE n. 295 del 4 febbraio 1991, con cui si sono introdotte «norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea» <sup>(9)</sup>. Successivamente, in considerazione dei rilevanti limiti del citato regolamento, il legislatore europeo è tornato a disciplinare la materia, ampliando la tutela dei passeggeri aerei, con il reg. CE n. 261 dell'11 febbraio 2004 – attualmente in fase di revisione <sup>(10)</sup> –, «che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato», il quale ha abrogato e sostituito il reg. CEE del 1991.

## 2. Il fenomeno dell'*overbooking* e il reg. CEE n. 295/1991.

L'origine del fenomeno dell'*overbooking* viene tradizionalmente ricondotta al diverso e collegato fenomeno del c.d. *no-show*, ossia all'esistenza di una percentuale statistica di passeggeri che, per le ragioni più svariate, pur essendo muniti di una prenotazione confermata su di un determinato volo, non si presentano all'imbarco <sup>(11)</sup>.

---

<sup>(9)</sup> Sul reg. CEE n. 295/1991 v., tra gli altri, GIRARDI, *Recenti sviluppi della regolamentazione dell'overbooking ed applicazione degli schemi di indennizzo per mancato imbarco*, in *Diritto dei trasporti* 1992, p. 420 ss.; BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per overbooking*, in *Dir. trasporti* 1993, II, p. 313 s.; ID., *Contratto di trasporto aereo*, in *Tratt. Cicu-Messineo*, XXVI, Milano 2001, p. 752 ss.; FANARA, *L'overbooking*, in SILINGARDI e ZENO-ZENCOVICH (a cura di), *La tutela del turista*, Napoli 1993, p. 148; COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano 1999, p. 167 ss.; DEIANA, *Responsabilità del vettore per negato imbarco e ritardo*, in DEIANA (a cura di), *Atti del Convegno Aeroporti e responsabilità, Cagliari, 24-25 ottobre 2003*, Cagliari 2005, p. 116 ss.; FRAGOLA, *Turismo e tutela del consumatore nella prospettiva europea-comunitaria: responsabilità del vettore aereo e disciplina dell'«overbooking» in caso di negato imbarco*, in PERLINGERI e CATERINI (a cura di), *Il diritto dei consumi*, vol. III, Napoli 2005, p. 247 ss.

<sup>(10)</sup> V. *infra* par. 5 ss.

<sup>(11)</sup> Cfr. SILINGARDI, *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, Padova 1984, p. 218; GUERRIERI, *Overbooking, overselling and denial of boarding*, in *Annals of Air and Space Law* 1989, p. 191 s.; GIRARDI, *Riflessi giuridici dell'overbooking nel trasporto aereo di linea*, in *Dir. trasporti* 1988, II, p. 169; VERDE, *La prenotazione nel traffico passeggeri marittimo ed aereo*, in *Dir. trasporti* 1991, I, p. 26; BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per overbooking*, cit., p. 313 s.; FANARA, *op. cit.*, p. 148; XERRI

Occorre notare, a tal proposito, come – specie in passato – tale prassi sia stata, in una certa misura, favorita dalla propensione delle compagnie aeree ad offrire alla propria clientela la possibilità di acquistare biglietti flessibili (o aperti), utilizzabili cioè nell’arco di un determinato periodo di validità temporale, consentendo al cliente di poter cancellare o modificare liberamente la propria prenotazione su uno specifico volo, senza alcuna limitazione o penalità <sup>(12)</sup>.

A fronte, dunque, del rischio di effettuare voli non a pieno carico, con conseguente pregiudizio economico e di immagine per le compagnie aeree <sup>(13)</sup>, queste ultime hanno fatto ricorso alla pratica dell’*overbooking*, la quale si sostanzia nell’accettazione di un numero di prenotazioni superiore a quello dei posti effettivamente disponibili sul singolo aeromobile.

Tale discutibile operazione <sup>(14)</sup> è sostanzialmente posta in essere sulla base di calcoli statistici che, prendendo in considerazione una serie di variabili <sup>(15)</sup>, consentono al vettore di prevedere – con una certa approssimazione – il numero dei passeggeri che, pur muniti di prenotazione confermata su quel determinato volo, non si presenteranno all’imbarco.

---

SALAMONE, *Definizione e prassi di sovrapprenotazione o overbooking*, in BUSTI e SANTUARI, *Attività alberghiera e di trasporto nel pacchetto turistico all inclusive: le forme di tutela del turista-consumatore*, Trento 2006, p. 141; TURCO BULGHERINI, voce *Negato imbarco*, in DEIANA (a cura di) *Diritto della navigazione*, Milano 2010, p. 261.

<sup>(12)</sup> Cfr. HAANAPPEL, *The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004*, in *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2005, p. 27; v. anche BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino 2013, p. 193, la quale evidenzia come tale possibilità sia ancor oggi riconosciuta sebbene la stessa sia «resa meno attraente per il passeggero» mediante una maggiorazione del costo d’acquisto di questa tipologia di biglietti.

<sup>(13)</sup> Cfr. GUERRIERI, *op. cit.*, p. 192; GIRARDI, *op. cit.*, p. 170; TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 9; ROMEO F., *Overbooking, cancellazione del volo e ritardo prolungato alla luce del regolamento CE n. 261/2004*, in *Studium Iuris* 2005, p. 706.

<sup>(14)</sup> Cfr. BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 314.

<sup>(15)</sup> Cfr. FANARA, *op. loc. ult. cit.*, il quale riferisce come il vettore accetti «le prenotazioni in eccedenza seguendo la “curva delle prenotazioni”», la quale «è realizzata tenendo conto dell’ora del volo, della giornata, dell’epoca dell’anno e di tutti gli altri fattori temporali e delle circostanze che possono influire sull’indice di occupazione effettiva di un certo volo».

Chiaramente, poiché il calcolo statistico compiuto dalle compagnie aeree non fornisce una certezza assoluta circa il numero dei *no show passengers* <sup>(16)</sup>, laddove tale previsione si riveli inesatta «per eccesso», il vettore aereo non potrà soddisfare tutte le richieste di accesso al servizio, dando così luogo al fenomeno del negato imbarco (*bumping*) <sup>(17)</sup>, il quale costituisce causa di conseguenti disagi e possibili perdite economiche per gli ignari passeggeri cui è impedita la partenza con il volo originariamente prenotato.

Da un lato, guardando al fenomeno dell'*overbooking/overselling* <sup>(18)</sup> in prospettiva giuseconomica, parte della dottrina tende a configurare tale pratica come una «prassi necessitata» <sup>(19)</sup>, della quale, tra l'altro, si avvantaggerebbero non solo le compagnie aeree, ma anche la generalità degli utenti <sup>(20)</sup>. Mediante il ricorso alla pratica dell'*overbooking*, infatti, si ha indubbiamente un ampliamento dell'offerta del numero dei posti disponibili su ciascuna tratta, il che consente al potenziale passeggero di poter comunque prenotare un posto su un aeromobile che, diversamente, laddove non si tenesse conto del fenomeno del *no show*, risulterebbe sulla carta *full booked* <sup>(21)</sup>. Inoltre, il fatto che le compagnie aeree ricorrano alla sovrapprenotazione dei singoli voli,

---

<sup>(16)</sup> Cfr. COMENALE PINTO, *op. cit.*, p. 160.

<sup>(17)</sup> Cfr. TULLIO, *op. cit.*, p. 10.

<sup>(18)</sup> In dottrina si tende ad evidenziare come, a seguito della generalizzata adozione da parte dei vettori del sistema del *Ticketing Time Limit* (TTL), in forza del quale si procede ad annullare quelle prenotazioni cui non faccia seguito l'acquisto del biglietto entro un predeterminato periodo di tempo, la pratica dell'*overbooking* si sarebbe trasformata in *overselling* (cfr. GIRARDI, *Recenti sviluppi della regolamentazione dell'overbooking*, cit., p. 418; BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cir., p. 483), per cui sembrerebbe più corretto parlarne in tali termini; nello stesso senso si esprime BRIGNARDELLO, *op. loc. ult. cit.*, la quale ritiene che il fenomeno in argomento configuri, più che un'ipotesi di sovrapprenotazione, «una vera e propria “sovra Vendita”».

<sup>(19)</sup> GIRARDI, *op. ult. cit.*, p. 415; ID., *Riflessi giuridici dell'overbooking*, cit., p. 173; *contra* BUSTI, *La responsabilità del vettore*, cit., p. 315. Sul punto cfr. anche DEIANA, *Riflessioni sulla sovrapprenotazione nel trasporto aereo*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 30, il quale avverte: «giudicare la sovrapprenotazione come l'unica alternativa alla penale per *no show* è [...] operazione culturalmente rischiosa perché potrebbe condurre a valutare la pratica come lecita, seppur fortemente anomala».

<sup>(20)</sup> Cfr. SILINGARDI, *op. cit.*, p. 218 s.; v. anche IZZI, *La tutela della persona nel caso di overbooking. I limiti di ammissibilità del danno da noia*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 224, secondo cui il fenomeno dell'*overbooking* «sebbene astrattamente ingiusto, realizza una migliore allocazione delle risorse per l'intera collettività».

<sup>(21)</sup> Cfr. DEIANA, *op. cit.*, p. 28 s.

consente alle stesse di contenere i costi, massimizzando al contempo i ricavi di ogni singolo volo, senza dover ricorrere ad un aumento delle proprie tariffe <sup>(22)</sup>.

Dall'altro lato, tuttavia, adottando un punto di vista squisitamente giuridico, deve riconoscersi che, nel caso in cui il vettore sia costretto a negare l'imbarco ad uno o più passeggeri muniti di prenotazione confermata, in ragione dell'avvenuta sovrapprenotazione del volo, il comportamento della compagnia aerea integra – innegabilmente – un'ipotesi di illecito contrattuale <sup>(23)</sup>, alternativamente configurabile in termini di inadempimento totale (qualora al passeggero non sia offerta la riprotezione su un volo successivo, o qualora il passeggero non abbia più interesse a ricevere la prestazione, tenuto conto del differente orario di partenza e di arrivo a destinazione tra il volo originariamente prenotato e quello sostitutivo offerto dalla compagnia aerea) ovvero di inesatto adempimento (allorquando il passeggero sia trasferito su un altro volo, ma in una classe inferiore a quella acquistata, o il volo sostitutivo arrivi a destinazione con un ritardo giuridicamente apprezzabile rispetto all'orario d'arrivo previsto per quello sul quale gli è stato rifiutato l'imbarco) <sup>(24)</sup>.

Inevitabilmente, dunque, attuando la pratica dell'*overbooking* e accettando consapevolmente l'eventualità di dover negare l'imbarco ad uno o più passeggeri, muniti di regolare biglietto, le compagnie aeree si espongono al rischio di non poter adempiere (o di non poter adempiere esattamente) la propria obbligazione, dando così luogo ad un inadempimento contrattuale <sup>(25)</sup>, con il conseguente obbligo di risarcire gli

---

<sup>(22)</sup> Cfr., per tutti, FANARA, *op. cit.*, p. 149 s., il quale nota come l'*overbooking* miri peraltro «a favorire la crescita e la economicità del trasporto aereo, assicurando contemporaneamente la massima flessibilità del sistema di prenotazione».

<sup>(23)</sup> Cfr. COMENALE PINTO, *op. cit.*, p. 161; ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasporti* 2000, p. 622; TULLIO, *op. loc. ult. cit.*; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 195.

<sup>(24)</sup> Così. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., p. 484; cfr. anche TULLIO, *op. cit.*, p. 10 s.

<sup>(25)</sup> Cfr. Trib. Firenze, sez. III, 12 marzo 2007, con nota di FRATTAGLI, *Responsabilità del vettore aereo per overbooking*, in *Il Foro Toscano* 2007, p. 166 ss.

Configurandosi l'*overbooking* come una prassi volontaria della compagnia aerea, in letteratura si esclude, a ragione, l'ammissibilità per il vettore di una prova liberatoria da responsabilità per negato imbarco, cfr. BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 753.

eventuali danni che il passeggero possa provare di aver subito in ragione del mancato imbarco sul volo prenotato.

Per far fronte al rischio di vedersi obbligate a pagare ingenti somme a titolo di risarcimento danni, le principali imprese di navigazione aerea, da un lato, hanno posto in essere una serie di accorgimenti volti a ridurre il più possibile il ricorso a tale pratica <sup>(26)</sup>, dall'altro, hanno inserito nelle proprie condizioni generali di trasporto degli schemi di compensazione per negato imbarco (c.d. *denied boarding compensation scheme*), nel chiaro intento di ridurre l'eventuale contenzioso dinnanzi all'autorità giudiziaria <sup>(27)</sup>.

In tali schemi venivano stabilite le procedure seguite dalla compagnia aerea al fine di alleviare le conseguenze del negato imbarco, prevedendosi inoltre per il passeggero lasciato a terra, il quale non potesse essere riavviato in tempi brevi su un altro volo, la possibilità di accettare una somma di denaro a titolo di riparazione, a prescindere dall'entità e dalla prova stessa del pregiudizio subito, rinunciando come contropartita ad agire in giudizio nei confronti del vettore inadempiente <sup>(28)</sup>.

La predisposizione di tali schemi di compensazione era rimessa alla libera volontà delle singole compagnie aeree. Di conseguenza, se da un lato i passeggeri non godevano talora di alcun sistema di tutela, dall'altro lato le misure volte a far fronte alle conseguenze derivanti dal negato imbarco per sovrapprenotazione del volo risultavano fortemente disomogenee, variando da vettore a vettore.

Alla luce di tale situazione, considerata la gravità e la diffusione del fenomeno dell'*overbooking* <sup>(29)</sup>, la Commissione europea ha quindi presentato una proposta di regolamento, ispirata agli schemi di compensazione volontariamente predisposti dalle

---

<sup>(26)</sup> Cfr. FANARA, *op. cit.*, p. 148; TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in TRANQUILLI-LEALI e ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano 2011, p. 385 s.; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 197 ss.

<sup>(27)</sup> Cfr. BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 755; XERRI SALAMONE, *op. cit.*, p. 147; TURCO BULGHERINI, *op. ult. cit.*, p. 262.

<sup>(28)</sup> Sul punto v. GIRARDI, *Recenti sviluppi della regolamentazione dell'overbooking*, cit., p. 421 ss., il quale offre una sintetica panoramica dei diversi schemi predisposti dai vettori aerei.

<sup>(29)</sup> Cfr. ANTONINI, *op. cit.*, p. 622; DEIANA, *Responsabilità del vettore per negato imbarco e ritardo*, cit., p. 115.

compagnie aeree, la quale ha portato all'adozione del reg. CEE n. 295/1991 <sup>(30)</sup>, volto a disciplinare i casi di negato imbarco di passeggeri muniti di valido biglietto con prenotazione confermata su un volo di linea sovrapprenotato, in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, indipendentemente dallo Stato in cui ha sede il vettore aereo, dalla nazionalità del passeggero e dal luogo di destinazione del volo (art. 1).

Con l'adozione del reg. CEE n. 295/1991 si è inteso, da un lato, superare le divergenze esistenti nelle prassi seguite dai vettori e, dall'altro, garantire – nel quadro di una normativa uniforme – una maggiore tutela dei passeggeri ai quali fosse ingiustificatamente negato l'imbarco <sup>(31)</sup>, senza per questo vietare *tout court* il ricorso alla pratica dell'*overbooking* da parte dei vettori <sup>(32)</sup>.

A tal proposito, merita di essere precisato come quest'ultima osservazione non porti necessariamente a ritenere, come pure è stato sostenuto, che l'intervento del legislatore europeo abbia in qualche modo legittimato <sup>(33)</sup> la prassi della vendita di biglietti in sovrannumero, rendendola addirittura lecita e, pertanto, sottratta alla disciplina dell'inadempimento contrattuale <sup>(34)</sup>. Il legislatore, infatti, nel tentativo di contenere, per quanto possibile, il ricorso a tale pratica da parte dei vettori aerei, si è limitato a stabilire una serie di misure volte ad attenuare le conseguenze pregiudizievoli per gli utenti del servizio aereo <sup>(35)</sup> nel caso di volo *overbooked* e conseguente mancato imbarco degli stessi.

---

<sup>(30)</sup> Sul contenuto della proposta presentata dalla Commissione, il quale risulta diverso rispetto al testo finale del regolamento, v. GIRARDI, *op. ult. cit.*, p. 420 ss.; BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 756 s.

<sup>(31)</sup> Cfr. CAVALLI e DONDI, *Il regolamento CEE sull'Overbooking nei trasporti aerei*, in *Dir. comun. e scambi int.* 1991, p. 429; XERRI SALAMONE, *op. cit.*, p. 149.

<sup>(32)</sup> Cfr. FANARA, *op. cit.*, p. 150.

<sup>(33)</sup> Cfr. FRANCESCHELLI, *Turismo e trasporto aereo (da passeggero a passeggero turista)*, in FOLCHI, COMENALE PINTO, LA TORRE, MORANDI e TRANQUILLI-LEALI (a cura di), *XXXIV Jornadas latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial*, Padova 2010, p. 546; v. anche CARNIMEO, *op. cit.*, p. 78. *Contra* Giud. pace Cagliari 15 maggio 2002 n. 731, con nota di FARCI, *Overbooking nel trasporto aereo: i diritti dei passeggeri*, in *Riv. giur. sarda* 2004, p. 184.

<sup>(34)</sup> Cfr. COMENALE PINTO, *op. cit.*, p. 161; DEIANA, *Riflessioni sulla sovrapprenotazione*, cit., p. 30; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 195.

<sup>(35)</sup> Cfr. DEIANA, *op. ult. cit.*, p. 31.

L'intervento del legislatore europeo, se da un lato ha avuto il pregio di fornire un quadro normativo uniforme relativo alle condizioni di prenotazione e ammissione ai voli da parte delle compagnie aeree, riducendo così i rischi di distorsioni nella concorrenza fra le stesse <sup>(36)</sup> e favorendo, seppure in minima parte <sup>(37)</sup>, una riduzione del fenomeno dell'*overbooking*, dall'altro lato, si è rivelato inadeguato sotto il profilo della tutela dei passeggeri aerei, ciò soprattutto in ragione del suo ristretto ambito di applicazione <sup>(38)</sup>.

Dedicato esclusivamente alla disciplina del fenomeno del negato imbarco su un volo di linea sovraprenotato in partenza da un aeroporto europeo, il regolamento CEE n. 295/1991, in primo luogo, non prendeva in considerazione le ipotesi di ritardo prolungato alla partenza e di cancellazione del volo, il cui verificarsi è indubbiamente fonte di notevoli disagi per i passeggeri aerei del tutto analoghi a quelli causati dalle ipotesi di mancato imbarco. In secondo luogo, i passeggeri che viaggiavano su voli *charter*, o su voli di linea operati da vettori europei in partenza da un aeroporto situato in un Paese terzo e diretti in un aeroporto situato nel territorio dell'Unione europea, non beneficiavano di alcun tipo di protezione.

Simili considerazioni, insieme alla constatazione che il numero di viaggiatori cui era negato l'imbarco continuava ad essere «eccessivamente elevato», così come il numero degli utenti il cui volo era cancellato senza preavviso o subiva ritardi <sup>(39)</sup>, hanno indotto il legislatore europeo a ridisegnare la disciplina posta a tutela dei diritti dei passeggeri aerei <sup>(40)</sup>, abbandonando il ristretto ambito prospettico che, invece, aveva caratterizzato l'adozione del reg. CEE n. 295/1991 <sup>(41)</sup>.

---

<sup>(36)</sup> Cfr. FANARA, *op. cit.*, p. 156.

<sup>(37)</sup> Cfr. DEIANA, *op. loc. ult. cit.*

<sup>(38)</sup> Cfr. ROMEO F., *Il contratto di viaggio. Tutele specifiche e risarcimento del danno*, in *Tratt. Alpa-Patti*, VII, Padova 2011, p. 185 ss.; EHLERS e MÜLLER-ROSTIN, *Regulation (EC) 261/2004*, in HOBE, VON RUCKTESCHELL e HEFFERNAN (eds.), *Cologne Compendium on Air Law in Europe*, Köln 2013, p. 1052; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 5 s.

<sup>(39)</sup> Così il 3° *considerando* del reg. CE n. 261/2004.

<sup>(40)</sup> Cfr. PIRAS, *op. cit.*, p. 156.

<sup>(41)</sup> Sul punto cfr. la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, «*Protezione dei passeggeri del trasporto aereo nell'Unione europea*», COM(2000) 365 def.

### 3. L'estensione della protezione dei passeggeri aerei: il reg. CE n. 261/2004.

L'adozione del reg. CE n. 261/2004 <sup>(42)</sup> ha segnato, inequivocabilmente, un apprezzabile avanzamento nella tutela degli utenti del trasporto aereo <sup>(43)</sup>.

Rispetto al reg. CEE n. 295/1991, infatti, il nuovo reg. ha un ambito di applicazione sensibilmente più ampio, comprendendo non solo i voli di linea, ma anche i voli *charter*, inclusi i servizi di trasporto aereo venduti nell'ambito di un pacchetto turistico «tutto compreso», facendo così venir meno, tra l'altro, una distinzione dal chiaro profilo discriminatorio, ove si consideri come i passeggeri in caso di disservizi del trasporto aereo subiscono identici disagi, quale che sia la caratteristica del volo considerato <sup>(44)</sup>.

In aggiunta a tale novità, si è anche ampliato l'ambito oggettivo della disciplina posta a tutela del passeggero, la quale prende in considerazione non più soltanto il mancato imbarco per sovrapprenotazione del volo, ma più in generale il fenomeno del negato imbarco, sganciato dal *deliberate overbooking*, insieme con le ulteriori e diverse ipotesi del ritardo prolungato alla partenza e della cancellazione del volo <sup>(45)</sup>. Con una discutibile pronuncia, peraltro, la Corte di giustizia ha esteso ulteriormente l'ambito di

---

<sup>(42)</sup> Il nuovo regolamento è entrato in vigore il 17 febbraio 2005. Tra i primi commenti v., senza pretesa di completezza, 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 ss.; ID., *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. turismo* 2004, p. 205 ss.; WOUTERS, *A New European Regulation 261/2004 on compensation and assistance in the event of denied boarding, cancellation or long delay of flights, extends the rights of air passengers*, in *European transport law* 2004, p. 151 ss.; MORELLO, *La nuova disciplina dell'overbooking nel regolamento CE n. 261/2004*, in *Contr. e impr./Europa* 2004, p. 1273 ss.; FRAGOLA, *Prime note sul regolamento CE n. 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di "overbooking" aereo*, in *Dir. comun. e scambi int.* 2005, p. 129 ss.; DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005; HAANAPPEL, *The New EU Denied Boarding Compensation Regulation*, cit., p. 22 ss.; ROMEO F., *Overbooking, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, cit., p. 709 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero nel regolamento CE n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. pubbl. comun.* 2006, p. 213 ss.; ARNOLD, *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights*, in *Air and Space Law* 2007, p. 93 ss.

<sup>(43)</sup> Cfr. ROMEO F., *Il contratto di viaggio*, cit., p. 187 s.

<sup>(44)</sup> Cfr. ROMEO F., *sub reg. Ce n. 261/2004*, in DE CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, Padova 2013, p. 1489.

<sup>(45)</sup> V. *infra* sez. II, par. 9 ss.

applicazione del reg. CE, ricomprendendovi altresì la fattispecie del ritardato arrivo a destinazione <sup>(46)</sup>.

Per quanto concerne, invece, il sistema di protezione offerto ai passeggeri, a fronte del verificarsi di una disfunzione nella prestazione del servizio di trasporto, nei termini di negato imbarco, cancellazione o ritardo alla partenza del volo, il nuovo regolamento risulta essenzialmente strutturato sulla falsariga del reg. CEE n. 295/1991, con l'imposizione a carico del vettore aereo di una serie di obblighi da adempiersi nei confronti di tutti gli utenti coinvolti, a prescindere da un'esplicita richiesta in tal senso da parte dei singoli <sup>(47)</sup>.

Mediante un «macchinoso» sistema di richiami incrociati <sup>(48)</sup>, che certo non agevolano la lettura complessiva del regolamento, al passeggero è riconosciuto, innanzitutto, il diritto di ottenere a sua scelta il rimborso del biglietto <sup>(49)</sup>, oppure il riavviamento, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile, ovvero in

---

<sup>(46)</sup> Cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon*, in *curia.europa.eu*. V. *infra* sez. II, par. 12.

<sup>(47)</sup> Cfr. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli 2006, p. 178; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, *passim*, in particolare, p. 205. Nella giurisprudenza di merito, con riferimento all'ipotesi della cancellazione di un volo, v. Trib. Catania 20 marzo 2008, in *Dir. trasporti* 2009, p. 211 ss. V. altresì le conclusioni dell'Avvocato generale SHARPSTON, 28 giugno 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez*, in *curia.europa.eu*, punto 62.

Qualora il vettore non adempia spontaneamente, il passeggero può adire la autorità giudiziaria al fine di veder tutelati i diritti riconosciutigli dalla normativa europea. Il tribunale competente è quello, a scelta dell'attore, nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o di arrivo del volo, così come indicati nel contratto di trasporto (cfr. Corte giust. 9 luglio 2009, causa C-204/08, *Rehder c. Air Baltic Corporation*, punti 41 ss., con nota di SERRANÒ, *Cancellazione del volo e giurisdizione in materia di trasporto aereo: il caso Air Baltic*, in *Riv. int. civ. proc.* 2010, p. 77 ss.). Mancando un'espressa previsione nel testo del reg. CE, il termine entro cui deve essere promossa la relativa azione è determinato in base alle regole di ciascuno Stato membro (cfr. Corte giust. 22 novembre 2012, causa C-139/11, *Cuadrench Moré*, punti 23 ss.).

<sup>(48)</sup> Cfr. ROSSI DAL POZZO, *op. cit.*, p. 188.

<sup>(49)</sup> Il rimborso del biglietto deve aver luogo entro sette giorni, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato dal passeggero, e comprende sia le parti di viaggio non effettuate, sia quelle già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero. Sul punto, v. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 71 ss.

una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità dei posti (art. 8)<sup>(50)</sup>.

Indipendentemente dalla scelta compiuta dal passeggero, questi ha comunque diritto di ricevere anche una «compensazione pecuniaria» (art. 7, par. 1), salvo che nel caso di partenza ritardata<sup>(51)</sup>, ovvero qualora la cancellazione del volo sia stata comunicata al passeggero con adeguato preavviso (art. 5, par. 1, lett. c), oppure sia dovuta a circostanze eccezionali (art. 5, par. 3). L'importo della compensazione è parametrato sulla distanza chilometrica della tratta aerea (calcolata secondo il metodo della rotta ortodromica), utilizzando come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario originariamente previsto<sup>(52)</sup>.

---

<sup>(50)</sup> In argomento, v. BEACH SERRAT, *Re-routing under the Air Passenger's Rights Regulation*, in *Air and Space Law* 2011, p. 441 ss.; FACCO, in LO BIANCO, VERNIZZI, MELONI, GAGGIA, FACCO, SICHETTI e CORAIN, *Le sanzioni amministrative per violazione dei diritti degli utenti-passeggeri*, in CAGNAZZO, TOSCHEI e POZZI (a cura di) *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino 2012, p. 572 ss., in particolare, p. 582 ss. L'attuale formulazione dell'art. 8, lett. b) e c), in conformità alle altre versioni linguistiche del regolamento, se da un lato potrebbe indurre a ritenere che la riprotezione del passeggero debba aver luogo mediante l'impiego di un aeromobile, pena il venir meno della comparabilità delle condizioni di trasporto, dall'altro lato, mediante il generico riferimento al diritto del passeggero al «riavviamento», sembra lasciare aperta la possibilità che quest'ultimo possa aver luogo anche con mezzi di trasporto alternativi all'aereo, come treno, autobus, taxi (cfr. BROBERG, *Air Passengers' Rights in the European Union: The Air Carriers' Obligations vis-à-vis their Passengers under Regulation 261/2004*, in *Journal of Business Law* 2009, p. 731 s.; nonché, ID., *Unexpected turbulence: on the application of the Denied Boarding Regulation to exceptional situation*, in ALEMANNI (a cura di), *Governing Disasters. The Challenges of Emergency Risk Regulation*, Cheltenham - Northampton 2011, p. 205). In tal senso, tra l'altro, si è espressa anche la Commissione europea, seppur nell'ambito di un documento informale del 17 febbraio 2008, v. *Information Document of Directorate General for Energy and Transport – Answer to the questions on the application of Regulation 261/2004*, consultabile in [ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/neb/questions\\_answers.pdf\\_reg\\_2004\\_261.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/neb/questions_answers.pdf_reg_2004_261.pdf), Question 22, p. 11.

<sup>(51)</sup> Nel caso di ritardo prolungato alla partenza il reg. CE non fa riferimento al diritto alla compensazione pecuniaria di cui all'art. 7. Sul punto v., tuttavia, Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., la quale ha riconosciuto tale diritto ai passeggeri anche nel caso di ritardato arrivo a destinazione, e ciò (v. Corte giust. 26 febbraio 2013, causa C-11/11, *Air France*, in [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)) a prescindere dal fatto che il volo sia partito in ritardo ai sensi dell'art. 6 reg. CE – le cui soglie temporali rilevano, dunque, solo al fine dell'attivazione delle misure di protezione ivi richiamate (artt. 8 e 9 Reg. CE) – quanto piuttosto dal fatto che il viaggiatore giunga alla propria destinazione finale con un ritardo pari o superiore a tre ore rispetto all'orario originariamente programmato. V. *infra* sez. II, par. 12.

<sup>(52)</sup> L'ammontare della compensazione pecuniaria, dunque, sembrerebbe essere parametrato sulla base della distanza chilometrica rispetto alla «destinazione finale» del passeggero, la quale è definita dall'art. 2, lett. h), come «la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di

Qualora la scelta del passeggero sia quella di essere imbarcato su un volo alternativo, inoltre, sono stabilite delle soglie di ritardo, variabili a seconda del tipo e della lunghezza della tratta aerea, entro le quali il vettore può ridurre del 50% l'ammontare della compensazione (art. 7, par. 2).

Contestualmente a tali misure, nell'attesa della partenza del volo ritardato o di essere imbarcati su un volo alternativo, i passeggeri – a prescindere dalla causa che ha dato luogo al disservizio <sup>(53)</sup> – hanno diritto di ricevere gratuitamente cibi e bevande «in congrua relazione alla durata dell'attesa», nonché la sistemazione in albergo a spese della compagnia aerea, unitamente al trasporto da e verso l'aeroporto, qualora si rendano necessari uno o più pernottamenti, ovvero un ulteriore soggiorno rispetto a quello previsto dal passeggero <sup>(54)</sup>. In aggiunta a queste forme di assistenza e, come pare

---

coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo». Sulle problematiche sollevate dall'art. 7 con riferimento all'ipotesi di voli in coincidenza, v. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 66 s., la quale mette in luce come «se dalla lettura della norma è chiaro quale debba essere il punto finale, rischia di rimanere invece incerta l'individuazione del punto iniziale allorquando ci si trovi in presenza di voli in coincidenza». L'Autrice, osservando che, attraverso il contratto di trasporto, il vettore si impegna, *ex art. 1678 c.c.*, a trasferire il passeggero da un luogo ad un altro, senza che assuma rilevanza il modo operativo in cui tale trasferimento viene posto in essere, ritiene che l'ammontare della compensazione pecuniaria debba essere calcolato in funzione dell'intero percorso di viaggio, a prescindere dal fatto che il disservizio si sia verificato o meno nella fase iniziale del viaggio, ovvero in uno scalo intermedio. *Contra*, nel senso che debba farsi riferimento alla singola porzione di volo non eseguita, STAUDINGER, *Internationale Zuständigkeit und Anwendbarkeit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 bei Zwischenlandungen*, in *RRa - ReiseRecht aktuell* 2010, p. 154 ss.; nello stesso senso anche CHATZIPANAGIOTIS, *The Notion of "Flight" under Regulation (EC) no. 261/2004*, in *Air and Space Law* 2012, p. 254, il quale evidenzia come «in determining the compensation due to passengers, the Regulation does not mention the "final destination", but "the last destination at which the denial of boarding or cancellation will delay the passenger's arrival after the scheduled time". This indicates that the "final destination" is not always decisive – the "last destination" may not always coincide with the "final destination"».

<sup>(53)</sup> Cfr. Corte giust. 31 gennaio 2013, causa C-12/11, *McDonagh*, in *curia.europa.eu*, punto 39; v. anche Cass. civ., sez. III, 10 giugno 2015, n. 12088.

<sup>(54)</sup> Nell'ottemperare agli obblighi di assistenza nei confronti dei passeggeri vittima di una disfunzione dell'esecuzione del servizio di trasporto aereo, il vettore deve prestare «particolare attenzione ai bisogni delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei bambini non accompagnati» (art. 9, par. 3). In via generale, inoltre, l'art. 11 stabilisce che il vettore, nell'adempiere agli obblighi sanciti dalla normativa europea, deve dare precedenza a tali soggetti, precisando che gli stessi hanno il diritto di ricevere «al più presto» l'assistenza di cui all'art. 9. Ulteriori disposizioni relative alla tutela dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta sono previste dal reg. CE n. 1107/2006, sul quale v., tra gli altri, STUCCHI, *Trasporto aereo e disabilità: maggior tutela da Bruxelles*, in *Dir. turismo* 2007, p. 139 ss.; LUONGO, *Persons with Disabilities and Their Right to Fly*, in

possibile ritenere, indipendentemente dalla scelta operata in ordine al rimborso del biglietto o al riavviamento su un diverso volo, il passeggero ha diritto a due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica (art. 9, par. 2).

Inoltre, a prescindere dall'eventuale verificarsi di un disservizio che determini il trasferimento del passeggero su un altro volo e, quindi, anche nell'ipotesi in cui questi sia imbarcato effettivamente sul volo prescelto, ma in una classe diversa da quella originariamente prenotata, è stabilito che nel caso di sistemazione in una classe superiore a quella corrispondente al biglietto acquistato (c.d. *upgrading*) il vettore non possa esigere alcun pagamento supplementare. Diversamente, qualora il passeggero sia sistemato in una classe inferiore (c.d. *downgrading*), il vettore è tenuto a rimborsare una percentuale del biglietto variabile a seconda della lunghezza chilometrica della tratta aerea considerata (così, *ex art. 10*) <sup>(55)</sup>.

A margine di tali notazioni, merita di essere rilevato che il pagamento della compensazione pecuniaria e l'ottemperanza degli obblighi di assistenza da parte della compagnia aerea non liberano quest'ultima dall'eventuale responsabilità per i danni sofferti dal passeggero, in ragione dell'inadempimento o inesatto adempimento del contratto di trasporto <sup>(56)</sup>.

L'art. 12, infatti, fa salvo il diritto del passeggero ad ottenere un eventuale «risarcimento supplementare» <sup>(57)</sup>, sulla base delle regole nazionali o internazionali che disciplinano la responsabilità del vettore aereo <sup>(58)</sup>, dal quale il giudice adito – ai sensi

---

*Air and Space Law* 2009, p. 149 ss.; VIEGAS, *Passengers with Reduced Mobility in the European Union: Legal Issues Regulation (EC) No. 1107/2006 of 5 July 2006*, in *Air and Space Law* 2013, p. 47 ss.; CARNIMEO, *op. cit.*, p. 116 ss.

<sup>(55)</sup> Sul punto, v. HAANAPPEL, *Compensation for Denied Boarding, Flight Delays and Cancellations Revisited*, in *ZLW - Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2013, p. 50 s.

<sup>(56)</sup> Sulla natura della compensazione pecuniaria e degli obblighi di assistenza, v. *infra* Cap. III, par. 5 ss.

<sup>(57)</sup> La previsione contenuta nel primo paragrafo dell'art. 12 non trova applicazione nei confronti dei passeggeri che, nel caso di negato imbarco, abbiano volontariamente rinunciato alla prenotazione in cambio di benefici ad essi accordati dalla compagnia aerea, *ex art. 4, par. 1, reg. CE*, su cui v. *infra* sez. II, par. 9.

<sup>(58)</sup> Cfr. ROSAFIO, *Overbooking, cancellazione*, *cit.*, p. 207; ROMEO F., *Il contratto di viaggio*, *cit.*, p. 191.

del testo attualmente vigente – «può» detrarre il risarcimento concesso ai sensi della normativa europea <sup>(59)</sup>.

A differenza del reg. CEE n. 295/1991, l'attuale normativa mantiene distinte le figure del vettore contrattuale e del vettore operativo <sup>(60)</sup>, individuando in quest'ultimo il soggetto tenuto all'adempimento delle misure di protezione volte ad alleviare i disagi patiti dai passeggeri <sup>(61)</sup>.

Come evidenziato in letteratura, non si tratta di una scelta casuale, trovando essa giustificazione nell'esigenza di garantire un'effettiva tutela del passeggero, la quale meglio può essere garantita dal vettore che effettua materialmente il trasporto <sup>(62)</sup>.

Naturalmente, la scelta del legislatore europeo presuppone che il passeggero sia informato dell'identità del vettore che materialmente effettuerà il trasferimento <sup>(63)</sup>, in

---

<sup>(59)</sup> Sul punto, v. *infra* Cap. IV.

<sup>(60)</sup> Il vettore contrattuale è il vettore con cui l'utente ha concluso il contratto di trasporto, mentre il vettore operativo, *ex art. 2, lett. b)*, è il vettore che realizza effettivamente il trasferimento del passeggero (o che avrebbe dovuto realizzarlo: sul punto, v. CHATZIPANAGIOTIS, *op. cit.*, p. 246 s.), sia che ciò avvenga nell'esecuzione di un contratto concluso con il passeggero stesso, sia che il vettore effettui il trasporto per conto di un'altra persona, fisica o giuridica (*tour operator* o altro vettore aereo), che abbia concluso un contratto con tale passeggero.

<sup>(61)</sup> Cfr. TRANQUILLI-LEALI, *Il trasporto di persone*, in RIGUZZI e ANTONINI (a cura di), *Trasporti e turismo*, Torino 2008, p. 342.

<sup>(62)</sup> Nel caso di conclusione di accordi commerciali tra le compagnie aeree, in virtù dei quali un vettore si impegna dietro corrispettivo a trasportare passeggeri di un'altra compagnia, sarà con tutta probabilità il vettore operativo e non il vettore contrattuale a disporre, nell'aeroporto ove si è verificato il disservizio, di un'adeguata organizzazione in grado di far fronte ai disagi subiti dai passeggeri. Cfr. PIRAS, *op. cit.*, p. 161; PIRRUPATO, *Possibili convergenze tra il diritto dei passeggeri del trasporto aereo ed il diritto dei consumatori nell'ambito del processo di revisione del consumer acquis*, in PERLINGIERI e CATERINI (a cura di), *Il diritto dei consumi*, IV, Napoli 2009, p. 260; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 24. Ai sensi dell'art. 13, reg. CE n. 261/2004, viene in ogni caso fatto salvo il diritto del vettore aereo operativo di rivalersi nei confronti di eventuali responsabili, per ottenere quanto versato al passeggero a titolo di compensazione pecuniaria e quanto eventualmente speso per ottemperare agli obblighi di assistenza previsti dal citato regolamento.

<sup>(63)</sup> Sul punto si noti come il soggetto che conclude il contratto di trasporto con il passeggero è tenuto, ai sensi dell'art. 11 del reg. CE n. 2111/2005, a comunicare a quest'ultimo l'identità del vettore che realizzerà effettivamente il trasferimento, immediatamente al momento della conclusione del contratto, laddove essa sia nota, ovvero non appena la stessa sia stata accertata. Un'analoga previsione è contenuta peraltro nell'art. 943 c. nav., ove è altresì stabilito che «in caso di mancata informazione, il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto, il rimborso del biglietto e il risarcimento dei danni» da questi eventualmente subiti.

modo tale che questi sia a conoscenza del soggetto cui rivolgersi qualora si verifichi una disfunzione nell'esecuzione del contratto di trasporto <sup>(64)</sup>.

Accanto a tali previsioni, il reg. CE n. 261/2004 ha introdotto inoltre un'ulteriore e rilevante novità rispetto alla precedente disciplina, la quale contribuisce senz'altro ad innalzare il livello di tutela offerto al passeggero. Ai sensi dell'art. 15, infatti, viene espressamente stabilita l'inderogabilità degli obblighi posti a carico del vettore e, quindi, dei diritti riconosciuti agli utenti vittime di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato, i quali «non possono essere oggetto di restrizioni o rinuncia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto».

Per effetto di tale disposizione, pertanto, eventuali clausole confliggenti con la normativa europea, che la compagnia aerea dovesse inserire nelle proprie condizioni generali di contratto, così come pure le eventuali pattuizioni cui dovessero addivenire le parti nella conclusione del divisato assetto negoziale, nell'ipotesi più unica che rara di un contratto di trasporto preceduto da trattative individuali, saranno colpite da nullità <sup>(65)</sup> e sostituite di diritto dalle previsioni contenute nel reg. CE <sup>(66)</sup>.

Allo scopo di assicurare l'effettività della tutela predisposta a favore dei viaggiatori, il legislatore europeo si è poi preoccupato di predisporre delle apposite disposizioni volte

---

<sup>(64)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 25 ss.

<sup>(65)</sup> Cfr. ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 75. Si esprime in termini di nullità anche GAGGIA, *Osservazioni sulle novità introdotte dal regolamento CE 261/04 in tema di ritardo nel trasporto aereo di persone*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 296; nel senso dell'inefficacia delle clausole derogatorie, v. ROSAFIO, *Overbooking, cancellazione*, cit., p. 211.

<sup>(66)</sup> Le disposizioni del reg. CE, infatti, nella misura in cui sono volte a garantire uno *standard* minimo di tutela dei passeggeri, assumono la natura di norme imperative in grado di conformare il contenuto del regolamento contrattuale. Sull'applicabilità del sistema delineato dagli artt. 1419, 2° comma, e 1339 c.c. anche in relazione alla disciplina europea, v. LIVI, *L'integrazione del contratto*, in LIPARI (a cura di), *Trattato di diritto privato europeo, III, L'attività e il contratto*, II ed., Padova 2003, p. 397 ss. e, in particolare, p. 419 s.; CASTRONOVO e MAZZAMUTO, *Manuale di diritto privato europeo, II, Proprietà Obbligazioni Contratti*, Milano 2007, p. 316; MACARIO, *sub art. 1374 c.c.*, in NAVARRETTA e ORESTANO (a cura di), *Dei contratti in generale*, in *Comm. Gabrielli*, Torino 2011, p. 703.

a garantire che quest'ultimi siano pienamente informati in merito ai diritti loro riconosciuti in caso di negato imbarco, cancellazione e ritardo prolungato del volo <sup>(67)</sup>.

L'esigenza che i passeggeri siano informati correttamente, attraverso modalità di comunicazione chiare e trasparenti, risulta del resto di prioritaria importanza <sup>(68)</sup>, consentendo ai singoli di conoscere ed esercitare efficacemente i propri diritti <sup>(69)</sup>. Laddove, al contrario, mancando tale informazione, il passeggero resta maggiormente esposto a possibili abusi da parte delle compagnie aeree, non di rado inclini a disattendere la normativa europea al fine di contenere i costi di gestione dell'impresa <sup>(70)</sup>.

---

<sup>(67)</sup> Cfr. art. 14, reg. CE n. 261/2004, il quale obbliga il vettore a provvedere «affinché al banco di registrazione (*check-in*) sia affisso in modo chiaramente visibile e leggibile per i passeggeri, un avviso» contenente l'invito a rivolgersi al banco accettazione o alla porta di imbarco per ottenere il testo che elenca i diritti del passeggero, in materia di compensazione pecuniaria e di assistenza, nel caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo del volo di almeno due ore. Il secondo paragrafo dello stesso articolo, stabilisce invece che, qualora si verifichi una delle succitate ipotesi, il vettore aereo è tenuto a consegnare ad ogni passeggero coinvolto «un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza», nonché «le informazioni occorrenti per prendere contatto con l'organismo nazionale designato dall'art. 16».

Sul punto deve tuttavia rilevarsi come tali disposizioni non trovino sempre concreta applicazione da parte dei vettori (cfr. FRAGOLA, *op. ult. cit.*, p. 135; DEMARCHI, *Ritardo e cancellazione del volo: i diritti del passeggero tra normativa comunitaria e regole civilistiche sull'inadempimento*, in DEMARCHI, *I diritti del consumatore e la nuova class action*, Torino 2010, p. 166 s.), con indubbio pregiudizio per l'effettività stessa della normativa europea (cfr. CORONA, *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*, in *Dir. trasporti* 2012, p. 206).

Cfr. altresì C.d.S., sez. VI, 30 giugno 2011, n. 3897, in *F. amm. C.d.S.* 2011, p. 2118, il quale ha qualificato in termini di pratica commerciale scorretta l'incompleta indicazione sul sito *web* della compagnia aerea dei diritti spettanti ai passeggeri ai sensi del reg. CE n. 261/2004 in caso di negato imbarco, cancellazione e ritardo prolungato (v. *amplius supra* Cap. I, par. 6).

<sup>(68)</sup> Cfr. ROMEO F., *op. ult. cit.*, p. 190.

<sup>(69)</sup> Cfr. il 20° *considerando* del reg. CE n. 261/2004.

<sup>(70)</sup> Si noti come, al fine di dissuadere le compagnie aeree dal porre in essere un comportamento teso a eludere l'applicazione della disciplina a tutela dei diritti dei passeggeri, il legislatore europeo ha espressamente demandato, *ex art. 16*, ai singoli Stati membri il compito di vigilare sull'osservanza delle disposizioni contenute nel reg. CE n. 261/2004, mediante la designazione di un organismo nazionale a ciò deputato e l'adozione di apposite sanzioni «effettive, proporzionate e dissuasive» per le violazioni compiute dai vettori operanti sul proprio territorio. In argomento e sul regime sanzionatorio adottato dall'Italia con il d.lgs. n. 69 del 2006, v. GIORDO, *Trasporto aereo: sanzioni amministrative per la violazione della normativa comunitaria a tutela dei passeggeri*, in *Contr. e impr./Europa* 2007, p. 567 ss.; PELLEGRINO, *Il contratto di trasporto aereo e la sanzione amministrativa*, in CAGNAZZO, TOSCHEI e POZZI (a cura di) *Le sanzioni in materia di trasporto*, cit., p. 328 ss.; LO BIANCO, VERNIZZI, MELONI, GAGGIA, FACCO, SICHETTI e CORAIN, *Le sanzioni amministrative per violazione dei diritti degli utenti-passeggeri*, cit., p. 518 ss.

#### 4. Luci e ombre della disciplina europea. Il problematico coordinamento con la Convenzione di Montreal del 1999.

L'aspetto di maggior rilievo del reg. CE n. 261/2004 può senz'altro individuarsi nell'estensione del sistema di protezione dei passeggeri alle ipotesi di cancellazione e ritardo prolungato del volo, insieme all'ampliamento dei casi concretamente riconducibili nell'ipotesi del negato imbarco, che a differenza del passato non è più collegata in modo specifico al verificarsi del fenomeno dell'*overbooking/overselling* <sup>(71)</sup>.

Tale novità, insieme con le altre che si sono evidenziate nel precedente paragrafo, circa l'ampliamento del campo di applicazione del regolamento e il rafforzamento della tutela accordata agli utenti, rappresentano indubbiamente i punti di forza dell'attuale disciplina europea. Accanto ad essi, tuttavia, non mancano coni d'ombra e difficoltà interpretative in grado di vanificarne l'effettiva portata, pregiudicando almeno in parte il concreto raggiungimento dello scopo avuto di mira dal legislatore.

La formulazione non sempre chiara e spesso lacunosa del dato normativo, infatti, oltre a dare luogo a un'interpretazione e un'applicazione difforme del regolamento nei vari Stati membri, fornisce alle compagnie aeree un utile alibi per disattendere le disposizioni, ciò a scapito dei passeggeri, i quali a loro volta, in ragione di un testo

---

In merito alla portata del ruolo devoluto agli organismi nazionali (ONA) responsabili dell'applicazione del reg. CE n. 261/2004, v. le conclusioni dell'Avvocato generale BOT, 14 gennaio 2016, cause riunite C-145/15 e C-146/15, *Ruijsenaars e Jansen*, in *curia.europa.eu*, punti 20 ss., secondo cui l'art. 16 reg. CE dev'essere interpretato nel senso che un organismo nazionale, «investito del reclamo individuale di un passeggero aereo, non può adottare misure coercitive nei confronti del vettore aereo interessato al fine di costringerlo a corrispondere la compensazione pecuniaria che sarebbe dovuta al passeggero» ai sensi del reg. medesimo.

<sup>(71)</sup> V. *infra* par. 9. Il legislatore, nel dettare la definizione di negato imbarco, ha eliminato il riferimento alla causa per cui il vettore rifiuta di trasportare il passeggero, estendendo in tal modo la portata della fattispecie, alla quale dunque è attribuito «un ampio significato che copre l'insieme delle ipotesi in cui un vettore rifiuta di trasportare un passeggero», cfr. Corte giust. 4 ottobre 2012, causa C-22/11, *Finnair*; Corte giust. 4 ottobre 2012, causa C-321/11, *Rodríguez Cachafeiro*. Sul punto v., anche, ZAMPONE, *op. cit.*, p. 78; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 39.

normativo dal significato non sempre accessibile, non sono in grado di avere piena ed effettiva consapevolezza dei diritti loro riconosciuti dalla disciplina europea <sup>(72)</sup>.

Le compagnie aeree, dal canto loro, ritenendosi fortemente pregiudicate dalle novità introdotte in ambito europeo, non hanno perso occasione per contestarne i contenuti, non soltanto nel corso dell'*iter* legislativo, attraverso un'intensa attività di *lobbying*, ma anche in seguito alla promulgazione stessa del reg. CE n. 261/2004, mediante la presentazione di un ricorso volto a denunciare, sotto diversi aspetti, l'invalidità dell'intero impianto normativo, ancor prima che questo entrasse effettivamente in vigore <sup>(73)</sup>.

In particolare, la *International Air Transport Association* (IATA) e l'*European Low Fares Airline Association* (ELFAA) hanno contestato la validità dell'art. 6 del reg. CE, dedicato al fenomeno del ritardo prolungato alla partenza, adducendone la presunta incompatibilità con la disciplina di diritto internazionale uniforme, dedicata alla medesima fattispecie e contenuta nella Convenzione di Montreal del 1999, per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale <sup>(74)</sup>, il cui art.

---

<sup>(72)</sup> Cfr. BROBERG, *Air Passengers' Rights*, cit., p. 728. Sul punto v., anche, la Comunicazione del 4 aprile 2007 della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione e agli effetti del reg. CE n. 261/2004, COM(2007) 168 def.

<sup>(73)</sup> Cfr. *Domanda di pronuncia pregiudiziale, Causa C-344/04*, in G.U.U.E., C 251 del 9.10.2004, p. 8, e la successiva pronuncia Corte giust. 10 gennaio 2006, causa C-344/04, *Iata e Elfaa*, su cui v., tra gli altri, FRAGOLA, *Convenzione di Montreal e norme comunitarie sull'«overbooking»: la Corte di giustizia riconosce la legittimità dei principi «chiave» dell'ordinamento comunitario*, in *Dir. comun. e scambi int.* 2006, p. 51 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo «Regolamento overbooking»*, in *Dir. turismo* 2006, p. 165 ss.; ZORZI GIUSTINIANI, *Disagi nel trasporto aereo e forme minime di tutela: la Corte conferma la validità del regolamento CE n. 261/2004*, in *Dir. pubbl. comparato ed eur.* 2006, p. 880 ss.; ST CLAIR BRADLEY, *Case C-344/04, The Queen ex parte International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association v. Department for Transport, Judgment of the Court (Grand Chamber) of 10 January 2006*, in *Common Market Law Review* 2006, p. 1101 ss.

<sup>(74)</sup> Sulla Convenzione di Montreal del 1999 in generale, v. tra gli altri ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasporti* 2000, p. 7 ss.; COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. maritt.* 2000, p. 798 ss.; ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal 1999*, in ANTONINI, FRANCHI e MORANDI (a cura di), *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, p. 581 ss.; CIARDO, *Responsabilità nel trasporto aereo. Mutamenti di equilibri fra passeggero e vettore*, in *NLCC* 2004, p. 383 ss.; TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli 2006; ANCIS, *Il contratto di trasporto aereo*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, cit., p. 910 ss.

29 pone, tra l'altro, una riserva di esclusività in relazione all'azione di risarcimento danni esperibile nei confronti del vettore aereo <sup>(75)</sup>.

Sebbene la questione sia stata affrontata e risolta dalla Corte di giustizia, non può negarsi che, avendo l'Unione europea aderito alla Convenzione di Montreal <sup>(76)</sup> e ponendosi la relativa disciplina in una posizione gerarchica sovraordinata rispetto alla normativa di diritto europeo derivato <sup>(77)</sup>, il fatto che entrambi i testi prendano espressamente in considerazione il fenomeno del ritardo pone, indubbiamente, un complesso problema di coordinamento, il quale deve essere necessariamente risolto sul piano interpretativo, a meno di voler concludere nel senso dell'invalidità del reg. CE <sup>(78)</sup>.

Proprio sotto questo profilo, tuttavia, la citata pronuncia della Corte di giustizia si rivela ampiamente insoddisfacente in quanto, nel far salva la compatibilità dei due testi normativi <sup>(79)</sup>, ha adottato una costruzione interpretativa, ribadita anche recentemente <sup>(80)</sup>, che non appare del tutto condivisibile nei suoi presupposti, prestando il fianco a non poche critiche da parte della dottrina <sup>(81)</sup>.

---

<sup>(75)</sup> Sul punto, v. WEGTER, *The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention*, in *Air and Space Law* 2006, p. 134 ss.; nonché DEMPSEY e JOHANSSON, *Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in international Air Carriage*, in *Air and Space Law* 2010, p. 208 ss.

<sup>(76)</sup> L'allora Comunità europea ha aderito alla Convenzione di Montreal con la Decisione del Consiglio 2001/539/CE del 5 aprile 2001, in G.U.C.E., L 194 del 18.7.2001, p. 38.

<sup>(77)</sup> Sul punto, v. GATTINARA, *La questione pregiudiziale di validità rispetto al diritto internazionale pattizio secondo la sentenza IATA*, in *Studi sull'integrazione europea* 2006, p. 355 ss.

<sup>(78)</sup> V. *infra* Cap. III, par. 4.

<sup>(79)</sup> Cfr. Corte giust. 10 gennaio 2006, causa C-344/04, cit., punto 43 ss.

<sup>(80)</sup> Cfr. Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, *Nelson e Tui Travel*, punti 46 ss., su cui v. SANDRINI, *La compatibilità del regolamento (CE) n. 261/2004 con la Convenzione di Montreal del 1999 in una recente pronuncia della Corte di giustizia*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 2013, p. 93 ss.; cfr., anche, Corte giust. 22 novembre 2012, causa C-139/11, cit., punti 28 e 32.

<sup>(81)</sup> Cfr., tra gli altri, WEGTER, *op. cit.*, p. 143 ss.; CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, in *Dir. trasporti* 2006, p. 868; TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasporti* 2009, p. 368; STEPHEN DEMPSEY e JOHANSSON, *op. cit.*, p. 219; RADOŠEVIĆ, *CJEU's Decision in Nelson and Others in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention*, in *Air and Space Law* 2013, p. 103; SANDRINI, *op. cit.*, p. 107 ss.; sul punto v., anche, VADALÀ, *Gli interventi della Corte di giustizia Ue nell'interpretazione del reg. Ce n. 261/2004 a tutela del passeggero aereo*, in *Riv. dir. nav.* 2011, p. 764 ss.; nonché, in una diversa

A ciò, deve aggiungersi come la questione inerente l'esatta individuazione dei rapporti tra la normativa europea e quella di diritto internazionale uniforme si ponga oggi, agli occhi dell'interprete, con maggiore forza ed evidenza, rispetto al tempo in cui il reg. CE è stato adottato, grazie ad una serie di "infelici" interventi interpretativi della Corte di giustizia <sup>(82)</sup> che, invece di apportare chiarezza su questo specifico punto, hanno creato ulteriori dubbi circa la compatibilità delle due normative <sup>(83)</sup>, dubbi niente affatto fugati dalla proposta di modifica del reg. CE <sup>(84)</sup>.

Complessivamente, nello svolgimento del proprio compito istituzionale, i giudici europei hanno spesso adottato un approccio ermeneutico vistosamente sbilanciato a favore dei passeggeri, volto ad assicurare loro un effettivo ed elevato livello di protezione. In tal senso, si è valorizzato all'estremo l'obiettivo perseguito dal legislatore, così come desumibile in particolare dal 1° *considerando* del reg. CE n. 261/2004, anche a costo di ricorrere a vere e proprie acrobazie interpretative, al fine poi di ricondurre a sistema l'intero quadro normativo.

Non può tuttavia negarsi che le pronunce della Corte di giustizia abbiano avuto un ruolo fondamentale nell'interpretazione del regolamento, contribuendo in buona misura a definire l'esatta portata e i limiti di applicazione delle disposizioni in esso contenute.

Di fatto la stessa proposta di modifica del reg. CE n. 261/2004, presentata dalla Commissione europea il 13 marzo 2013, recepisce in parte le indicazioni fornite dalla Corte di Lussemburgo, con l'obiettivo dichiarato di migliorare la qualità della tutela

---

prospettiva, PRASSL, *The european Union and the Montreal Convention: A New Analytical Framework*, in *Issues in Aviation Law and Policy* 2013, p. 404 ss.

<sup>(82)</sup> Si fa riferimento a Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon*; Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, cit.; Corte giust. 26 febbraio 2013, causa C-11/11, cit.; v. *infra* sez. II, par. 12.

<sup>(83)</sup> Cfr. LAWSON e MARLAND, *The Montreal Convention 1999 and the Decisions of the ECJ in the Cases of IATA and Sturgeon – in Harmony or Discord?*, in *Air and Space Law* 2011, p. 99 ss. Sul punto, tuttavia, v. Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, cit., la quale fa comunque salva la compatibilità tra la Convenzione di Montreal e il reg. CE, così come interpretato nella sentenza *Sturgeon*.

<sup>(84)</sup> V. *infra* sez. II, par. 12.

offerta ai passeggeri, colmando le lacune presenti nell'attuale testo normativo e superandone le ambiguità ed incoerenze.

Merita peraltro di essere rilevato come, nel formulare la propria proposta di revisione, la Commissione dimostri un approccio diametralmente opposto a quello adottato dai giudici europei. Infatti, nel tentativo di addivenire ad un equo bilanciamento fra gli interessi delle parti in gioco, il processo di modifica del reg. CE, mira a garantire non solo l'adeguatezza delle misure di protezione dei passeggeri, ma anche la loro sostenibilità sotto il profilo economico per le stesse compagnie aeree.

## **5. La proposta di revisione del reg. CE n. 261/2004: il bilanciamento tra la tutela dei passeggeri aerei e gli interessi dei vettori.**

Tornata ad esprimersi sull'applicazione del regolamento europeo nel 2011, la Commissione, rilevando il permanere delle medesime criticità già precedentemente riscontrate <sup>(85)</sup>, ha in tale occasione riconosciuto l'opportunità di riconsiderare alcune delle misure di protezione attualmente in vigore, precludendo ad una possibile riforma del reg. CE <sup>(86)</sup>.

Una scelta quest'ultima ormai quasi ineludibile, viste anche le critiche avanzate da più parti nei confronti del citato regolamento, le cui opzioni di fondo sono state peraltro messe a dura prova nel corso dell'eruzione del vulcano islandese, avvenuta nell'aprile del 2010 <sup>(87)</sup>.

---

<sup>(85)</sup> Già nel 2007, la Commissione europea aveva evidenziato le problematiche emerse sul piano applicativo con riferimento al reg. CE n. 261/2004, v. *supra* nt. 72.

<sup>(86)</sup> Cfr. la Comunicazione del 11 aprile 2014 della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio relativa all'applicazione del reg. CE n. 261/2004, COM(2011) 174 def.

<sup>(87)</sup> L'enorme nube di ceneri sprigionatasi su gran parte dell'Europa ha determinato, per un prolungato periodo di tempo, la totale chiusura dello spazio aereo europeo, con la conseguente cancellazione di numerosi voli e rilevanti disagi per gli utenti, costretti a dover rivedere i propri programmi di viaggio. Sul punto, cfr. BROBERG, *Unexpected turbulence*, cit., p. 201 ss.; v., anche, BERNARD, *The volcanic ash crisis and EU air passenger rights*, in ALEMANNI (a cura di), *Governing*

Innegabilmente, se in una simile circostanza la disciplina a tutela dei passeggeri non avesse trovato applicazione, come invece è avvenuto, migliaia di passeggeri si sarebbero trovati a dover fronteggiare da soli le difficoltà derivanti dall'impossibilità di usufruire del servizio di trasporto originariamente prenotato, così come avveniva prima dell'introduzione a livello europeo del reg. CE n. 261/2004. I disagi patiti dagli utenti sarebbero stati di gran lunga superiori, rispetto a quelli che, inevitabilmente, si sono comunque verificati a seguito di un evento naturale dalle imprevedibili proporzioni e di portata del tutto eccezionale.

Tuttavia, accanto a quest'indubbio aspetto positivo, non può farsi a meno di notare come l'intero costo di protezione dei passeggeri, per l'intera durata del fenomeno, sia stato addossato unicamente alle compagnie aeree, le quali, oltre ai mancati guadagni derivanti dall'impossibilità di eseguire i voli programmati, hanno dovuto anche far fronte alle ulteriori spese connesse all'adozione delle misure di assistenza previste dalla normativa europea <sup>(88)</sup>.

Proprio quest'ultimo dato, in particolare, ha spinto la Commissione a riconoscere come, in simili circostanze, alcune delle misure di protezione previste dal reg. CE, in particolare il diritto dei passeggeri a ricevere – senza alcuna limitazione – l'assistenza di cui all'art. 9, possono tradursi in costi eccessivamente onerosi per il comparto dell'aviazione civile. Un settore, si aggiunga, già duramente provato dalla crisi economica degli ultimi anni, che ha determinato un'inevitabile riduzione degli utili per la maggior parte delle imprese di trasporto aereo <sup>(89)</sup>, specialmente per quanto riguarda le compagnie tradizionali, chiamate a dover fronteggiare anche l'incalzante concorrenza delle compagnie *low cost*.

Per tali ragioni, si è dunque prospettata la possibilità di riconsiderare alcune delle scelte poste a fondamento del reg. CE, in modo da alleviare parzialmente la posizione

---

*Disasters*, cit., p. 212 ss.; ABEYRATNE, *Responsibility and Liability Aspects of the Icelandic Volcanic Eruption*, in *Air and Space Law* 2010, p. 281 ss.

<sup>(88)</sup> Sul punto, v. RAGONA, HANSSTEIN e MAZZOCCHI, *The financial impact of the volcanic ash crisis on the European airline industry*, in ALEMANNI (a cura di), *Governing Disasters*, cit., p. 27 ss.

<sup>(89)</sup> Cfr. ABEYRATNE, *op. cit.*, p. 291.

dei vettori, continuando allo stesso tempo a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri <sup>(90)</sup>.

In tale ottica, a seguito di una prima fase di consultazione pubblica fra le parti interessate, nel marzo del 2013, la Commissione europea ha presentato una proposta di revisione del reg. CE <sup>(91)</sup>.

Su tali basi, il 5 febbraio 2014 il Parlamento europeo ha adottato in prima lettura la sua posizione in merito alle modifiche proposte al reg. CE, apportando alcuni emendamenti di particolare rilievo al testo della proposta <sup>(92)</sup>, ora al vaglio del Consiglio per la sua eventuale approvazione definitiva, la quale tuttavia difficilmente avverrà in prima lettura.

Tra le principali novità, particolare rilevanza assume indubbiamente lo sforzo compiuto nel senso di rendere maggiormente accessibile il reg. CE, attraverso una più adeguata enucleazione del significato dei concetti chiave in esso contenuti. Un approccio quest'ultimo che si è reso necessario al fine di ridurre, per quanto possibile, il rischio di contrasti interpretativi, fin troppo frequenti nell'attuale realtà operativa,

---

<sup>(90)</sup> Cfr. il par. 2.5 della citata Comunicazione, v. *supra* nt. 86. Cfr. altresì CORREIA, *Air Passengers' Rights, "Extraordinary Circumstances", and General Principles of EU Law: Some Comments After the McDonagh Case*, in *Aviation Law and Policy* 2014, p. 258, il quale nota come «the lessons learned from the Eyjafjallajökull eruption offer a great support to the limitation of airlines' obligations, because they reveal that the burden suffered in such extraordinary situations can be disproportionate and unfair».

<sup>(91)</sup> Cfr. proposta di reg. 13 marzo 2013, COM(2013) 130 def., che modifica il citato reg. CE n. 261/2004, nonché il reg. CE n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto di passeggeri e dei loro bagagli. Per un'analisi del testo presentato dalla Commissione europea, v., tra i primi commenti, KEILER, *Der Vorschlag für eine Änderung der Fluggastrechte-VO – Eine Analyse aus wissenschaftlicher Sicht*, in *RRA - ReiseRecht aktuell* 2013, p. 163 ss.; ARNOLD, *EU Air Passenger Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97*, in *Air and Space Law* 2013, p. 403 ss.; PRASSL, *Reforming Air Passenger Rights in the European Union*, in *Air and Space Law* 2014, p. 59 ss.; v. anche PIERALLINI, *Regulation 261/2004 - Passengers' Right to Compensation in Case of Flight Delay. Looking for a Fair Balance of Interests. The Role of the Court of Justice of the EU and the Risk to Waste a Chance for Reform*, in MENDES DE LEON (a cura di), *From Lowlands to High Skies: A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air Law. Essays in Honour of John Balfour*, Leiden 2013, p. 131 ss.

<sup>(92)</sup> Cfr. ris. Parlamento europeo del 5 febbraio 2014, COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD).

garantendo così una più efficace e uniforme applicazione della disciplina nei diversi Stati membri.

Sicuro apprezzamento merita senz'altro il fatto che la proposta di modifica miri a colmare le attuali lacune del reg. CE, sostanzialmente arricchendo il novero dei diritti che la disciplina europea riconosce ai passeggeri aerei <sup>(93)</sup>. È infatti innegabile come, nonostante gli sforzi della dottrina e i tentativi di inquadramento operati dalla giurisprudenza di merito, l'ipotesi in cui il passeggero non riesca ad imbarcarsi sul volo successivo in connessione non appare agevolmente riconducibile, nell'attuale quadro normativo, a nessuna delle fattispecie espressamente prese in considerazione dal reg. CE, dando luogo ad una lacuna nel sistema di protezione dei passeggeri, difficilmente superabile per via interpretativa <sup>(94)</sup>.

In tal senso, pertanto, non può non accogliersi con favore il fatto che, accanto all'espressa introduzione del diritto alla compensazione pecuniaria nel caso di ritardo

---

<sup>(93)</sup> Cfr. PRASSL, *op. ult. cit.*, p. 67.

<sup>(94)</sup> In dottrina, v. BRIGANDELLO, *op. ult. cit.*, p. 42, la quale, almeno con riferimento all'ipotesi in cui i voli siano eseguiti dalla medesima compagnia aerea, qualifica in termini di negato imbarco la perdita della coincidenza da parte del passeggero causata dal ritardo accumulato dal primo volo.

In realtà, deve notarsi come la qualifica di negato imbarco non appaia del tutto pertinente, mancando in tali ipotesi un effettivo rifiuto di trasportare il passeggero da parte del vettore aereo operativo. Tuttavia, deve ammettersi – così come rilevato dalla dottrina appena citata – che ragionando in tal senso, in simili ipotesi, il passeggero risulterebbe privo di protezione, almeno sotto forma di tutela standardizzata, restando comunque possibile l'azione di risarcimento danni per inadempimento del vincolo contrattuale, la quale risulta pur sempre ammessa *ex art. 12* del reg. CE n. 261/2004. Alla luce dello scopo sotteso all'adozione del reg. CE – così come sancito nel 1° *considerando* – la definizione di negato imbarco, contenuta nell'art. 2, lett. j), potrebbe essere interpretata estensivamente, nel senso di ritenere che tale fattispecie ricorra ogniqualvolta il mancato imbarco dipenda da qualsiasi atto o fatto imputabile alla compagnia aerea e, quindi, pure nel caso in cui appunto il passeggero non riesca ad imbarcarsi sul volo successivo in connessione, a causa del ritardo del volo precedente, imputabile al vettore stesso. In tale ottica, nella giurisprudenza di merito, v. Giud. pace Civitavecchia 21 luglio 2009, con nota di LIBERATOSCIOLI, *Reg. (CE) n. 261/2004: nozioni, distinzioni e danni «supplementari»*, in *Riv. it. dir. tur.* 2011, 3, p. 92 ss., secondo cui, la perdita di una coincidenza imputabile esclusivamente alla negligenza del vettore aereo, il quale abbia omesso di valutare la congruità del margine di tempo a disposizione del passeggero tra i voli in connessione, equivale al mancato imbarco, per cui il passeggero ha diritto alla compensazione, *ex art. 7* reg. CE n. 261/2004, non potendosi a questi imputare alcuna responsabilità, non essendo egli riuscito a imbarcarsi sul volo successivo esclusivamente a causa del ritardo del primo volo, eseguito dalla medesima compagnia. *Contra*, v. la giurisprudenza del *Bundersgerichtshof* (BGH) citata da GIESBERTS e KLEVE, *Compensation for Passengers in the Event of Flight Delays*, in *Air and Space Law* 2010, p. 300.

prolungato all'arrivo, in linea con quanto affermato (seppur discutibilmente) dalla Corte di giustizia nella sentenza *Sturgeon* <sup>(95)</sup>, venga prevista l'esplicita declinazione dei diritti dei passeggeri nel caso di modifica del programma di volo che si verifichi attraverso l'anticipazione o la posticipazione dell'orario di partenza, ovvero nell'ipotesi in cui questi abbiano perso una coincidenza a causa del ritardo o della modifica dell'orario del volo precedente <sup>(96)</sup>.

Insieme a queste e ad altre modifiche, volte a incrementare la tutela offerta agli utenti del servizio di trasporto aereo <sup>(97)</sup>, si pongono poi una limitata serie di previsioni che vanno nella direzione opposta, ossia a favore delle compagnie aeree, nel più volte ricordato tentativo di bilanciare gli interessi di quest'ultime con l'esigenza di garantire un adeguato sistema di protezione dei passeggeri <sup>(98)</sup>.

In tale ottica, viene innanzitutto prevista un'estensione della sfera dei soggetti interessati dall'applicazione del reg. CE, mediante un più stretto coinvolgimento del gestore aeroportuale. Quest'ultimo non solo sarà tenuto a garantire, insieme al vettore operativo, un'appropriata informazione degli utenti del servizio di trasporto aereo in merito ai loro diritti, ma dovrà anche assicurare, nelle ipotesi di emergenza in cui si verifichino contestualmente più disservizi su una molteplicità di voli, l'opportuno coordinamento di tutti i soggetti che operano nell'aeroporto al fine di ridurre l'impatto di tali avvenimenti sui passeggeri <sup>(99)</sup>.

---

<sup>(95)</sup> Cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit.; v. *infra* sez. II, par. 12.

<sup>(96)</sup> V. *infra* sez. II, par. 13.

<sup>(97)</sup> V. *infra* par. 5.1.

<sup>(98)</sup> Cfr. PIERALLINI, *op. cit.*, p. 132.

<sup>(99)</sup> La proposta di revisione del reg. CE, così come modificata dalla ris. del Parlamento europeo del 5 febbraio 2014, prevede che nei casi di cancellazioni o ritardi molteplici dei voli che bloccano un numero significativo di passeggeri nell'aeroporto, comprese le ipotesi di fallimento o di revoca delle licenze di esercizio di una compagnia aerea, il gestore aeroportuale deve garantire il coordinamento degli utenti aeroportuali (vettori, società di *handling*, etc.) al fine di ridurre al minimo i disagi patiti dai passeggeri.

Negli aeroporti con un consistente bacino d'utenza, inoltre, viene espressamente imposta la preventiva predisposizione di adeguati piani d'emergenza <sup>(100)</sup>, in grado di coordinare in situazioni di particolare gravità l'azione di tutti gli utenti aeroportuali, al fine di garantire informazioni e assistenza adeguate ai passeggeri bloccati in aeroporto.

Sebbene attraverso tali piani d'emergenza i vettori non potranno, per espressa previsione normativa, ridurre i loro obblighi così come definiti dal regolamento, è indubbio che l'esistenza degli stessi alleggerirà in maniera consistente la posizione delle compagnie aeree.

Attraverso la distribuzione fra più soggetti degli effetti negativi derivanti dall'eventuale verificarsi di circostanze eccezionali su vasta scala, infatti, quest'ultime non saranno più chiamate a fronteggiare da sole i costi e i disagi provocati da simili calamità naturali, come invece accaduto nell'aprile del 2010 con l'eruzione del vulcano islandese.

Un'ulteriore novità a vantaggio dei vettori aerei risiede nella ridefinizione e limitazione di alcune delle misure di protezione predisposte dal reg. CE.

Innanzitutto, viene stabilito che, qualora il passeggero opti per il riavviamento «non appena possibile» verso la destinazione finale, *ex art. 8, lett. b)*, questi avrà senz'altro diritto alla compensazione pecuniaria, ma la compagnia aerea sarà tenuta al suo versamento, esclusivamente, *una sola volta*, anche nel caso in cui durante la riprotezione dovessero verificarsi ulteriori cancellazioni, ovvero la perdita di una o più coincidenze. Aspetto che nel testo vigente poteva, quantomeno, apparire dubbio <sup>(101)</sup>.

---

<sup>(100)</sup> I piani d'emergenza dovranno essere adottati unicamente in quegli aeroporti dell'Unione con un transito annuo di almeno un milione e mezzo di passeggeri, per almeno tre anni consecutivi. Tali piani d'emergenza devono essere predisposti in cooperazione fra il gestore aeroportuale e coloro che operano nell'aeroporto, con la partecipazione delle competenti autorità nazionali, regionali o locali. Negli aeroporti più piccoli il gestore aeroportuale dovrà comunque adottare ogni misura ragionevole per coordinare le operazioni di assistenza e informazione degli utenti coinvolti in simili disservizi.

<sup>(101)</sup> Sulla cumulabilità delle misure di protezione previste dal reg. CE nell'ipotesi in cui si verifichi più di un disservizio in relazione al medesimo viaggio, v. BROBERG, *Air Passengers' Rights*, cit., p. 729. Cfr., altresì, BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 207 ss.

In secondo luogo, si assiste ad un ridimensionamento delle forme di assistenza di cui all'art. 9, le quali sono attualmente dovute in via automatica, nel momento stesso in cui si verifica il disservizio, senza alcun limite temporale o economico e, soprattutto, indipendentemente dal motivo che impedisce al vettore di adempiere alla propria prestazione <sup>(102)</sup>.

In linea generale, fatta eccezione per il caso del negato imbarco di passeggeri non consenzienti, viene introdotta una soglia di tempo minima, pari a due ore, entro la quale il vettore non è tenuto a prestare alcuna assistenza ai passeggeri, scattando il relativo obbligo unicamente laddove la compagnia aerea non sia in grado di offrire una rapida riprotezione agli utenti che, a causa del disservizio, siano rimasti bloccati in aeroporto.

Alla luce dell'esperienza applicativa del reg. CE, si è in particolare ritenuto opportuno riconoscere alle compagnie aeree la possibilità di limitare, dopo un certo periodo di tempo, l'offerta di assistenza ai passeggeri, per quanto concerne la loro sistemazione in albergo <sup>(103)</sup> nelle ipotesi in cui si verificano delle circostanze eccezionali di lunga durata che impediscano l'esecuzione del volo.

Stando al testo approvato dal Parlamento europeo, nell'ipotesi in cui sia possibile dimostrare che il disservizio è dovuto al verificarsi di circostanze eccezionali e che la cancellazione, il ritardo nella partenza o la modifica dell'orario del volo non si sarebbero comunque potuti evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del

---

<sup>(102)</sup> Sul punto, cfr. Corte giust. 31 gennaio 2013, causa C-12/11, cit., punti 30 ss., la quale – con riferimento alla chiusura dello spazio aereo europeo, nell'aprile del 2010, a seguito dell'eruzione del vulcano islandese *Eyjafjallajökull* – non solo ha escluso la configurabilità di una categoria di eventi «particolarmente eccezionali» tali da liberare il vettore aereo anche dagli obblighi di assistenza, di cui all'art. 9 reg. CE n. 261/2004, ma ha anche affermato l'impossibilità di interpretare le disposizioni del citato regolamento nel senso che tali obblighi subiscano limitazioni di carattere temporale o pecuniario (v. punto 40 della sent. cit.). In argomento, v. CORREIA, *op. cit.*, p. 245 ss., in particolare, p. 255 ss.

<sup>(103)</sup> Analoghe limitazioni sono attualmente previste per quanto riguarda il trasporto per vie navigabili (v. art. 17, par. 2, reg. UE n. 1177/2010) e per il trasporto con autobus (v. art. art. 21, par. 1, lett. b), reg. UE n. 181/2011).

caso, il vettore aereo potrà limitare la complessiva durata della sistemazione in albergo ad un massimo di cinque pernottamenti <sup>(104)</sup>.

La scelta se applicare o meno una simile limitazione è rimessa totalmente alla discrezionalità del singolo vettore, il quale deve comunque fornire ai passeggeri informazioni in merito agli alloggi disponibili dopo i cinque pernottamenti, nel caso in cui si renda necessario un ulteriore periodo di attesa prima di poter usufruire del riavviamento, ai sensi dell'art. 8.

Parallelamente, viene prevista la possibilità che l'utente provveda autonomamente alla propria sistemazione in albergo, stabilendosi che, in tal caso, il vettore può limitare l'eventuale rimborso delle spese sostenute dal passeggero ad un importo pari a 125 euro per notte <sup>(105)</sup>. In ogni caso, l'obbligo del vettore aereo di offrire agli utenti una sistemazione in albergo non viene meno. La compagnia aerea, infatti, è comunque tenuta a formulare una offerta in tal senso al passeggero, il quale poi sarà libero di accettarla o meno.

Laddove poi il vettore non adempia a questo specifico obbligo, ovvero non sia stato in grado di offrire una sistemazione alberghiera, la limitazione prevista dal nuovo art. 9, par. 4, non trova applicazione e, quindi, la compagnia aerea torna ad essere

---

<sup>(104)</sup> Nel progetto originario della Commissione europea veniva diversamente previsto che il diritto alla sistemazione in albergo potesse essere limitata, contestualmente, ad un massimo di tre pernottamenti e ad una spesa massima per passeggero pari a cento euro per notte. Tale costruzione non è stata accolta dal Parlamento europeo, così come pure è stata respinta l'ipotesi di esonerare da tale obbligo il vettore nel caso di un volo a corto raggio – salvo che si trattasse di volo in coincidenza – effettuato con un aeromobile con una capacità pari o inferiore a 80 posti a sedere

<sup>(105)</sup> Tali limitazioni, tendenzialmente, non dovrebbero trovare applicazione nei confronti di passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta e loro accompagnatori, di bambini non accompagnati, di donne in stato di gravidanza, o comunque di utenti che necessitano di specifica assistenza medica. La particolare esigenza di tutela di tale categoria di passeggeri appare evidente, giustificando dunque la diversità di disciplina nei loro riguardi e una maggiore attenzione da parte dei vettori per le specifiche necessità di quest'ultimi. Tale eccezione, tuttavia, viene condizionata al fatto che i singoli passeggeri abbiano preventivamente notificato almeno 48 ore prima della partenza le loro specifiche condizioni o direttamente al vettore operativo, o all'organizzatore del pacchetto turistico nel quale sia stato inserito il singolo volo, oppure al rivenditore dal quale abbiano acquistato il biglietto. In ogni caso, la comunicazione effettuata dal passeggero, qualora sia acquistato un viaggio di andata e ritorno, coprirà nella sua interezza non solo la prima tratta, ma anche quella di ritorno, rendendo quindi superflua una sua eventuale ripetizione.

illimitatamente responsabile dei costi sopportati dal passeggero. Analogamente a quanto previsto, in via generale, in relazione all'ipotesi in cui il vettore sia direttamente responsabile del disservizio.

### *5.1. Il potenziamento dei diritti dei passeggeri rispetto all'attuale quadro normativo.*

Come si è detto, nell'ambito del procedimento di revisione del reg. CE la maggiore attenzione verso le esigenze dell'aviazione civile si coniuga imprescindibilmente con il rafforzamento del livello di tutela dei passeggeri, i quali nell'immediato futuro potrebbero vedere sensibilmente accresciuti i propri diritti nei confronti dei vettori aerei.

L'espressa previsione del diritto alla compensazione pecuniaria nel caso in cui il volo giunga in ritardo a destinazione <sup>(106)</sup>, così come l'esplicita declinazione dei diritti che spettano al passeggero nell'ipotesi in cui si verifichi la perdita di una coincidenza <sup>(107)</sup>, rappresentano infatti solo alcuni dei profili di novità contenuti nella proposta di modifica del reg. CE.

In tale ottica, ulteriore aspetto di interesse concerne l'introduzione di un'esplicita limitazione alla generalizzata applicazione delle politiche commerciali di contrasto al fenomeno del *no show*. Quest'ultime, infatti, seppur volte a limitare comportamenti potenzialmente opportunistici da parte degli utenti, si rivelano spesso eccessivamente penalizzanti nei confronti degli stessi passeggeri, i quali sono sanzionati, per il mancato utilizzo di uno dei voli compresi nel medesimo biglietto, con la perdita dell'intera prenotazione originariamente effettuata.

A tal proposito, ritenendo che la perdita del prezzo pagato per la tratta non utilizzata costituisca già una sanzione adeguata nei confronti del passeggero, mediante la proposta

---

<sup>(106)</sup> V. *infra* sez. II, par. 12.

<sup>(107)</sup> V. *infra* sez. II, par. 13.

di revisione viene introdotto un generale divieto alla c.d. *no show policy* con particolare riferimento all'ipotesi in cui il passeggero abbia acquistato, con un unico biglietto, un viaggio di andata e ritorno verso una determinata destinazione.

Nelle condizioni generali di contratto i vettori aerei potranno continuare a stabilire particolari limitazioni per i passeggeri, rispetto all'uso consequenziale dei voli ricompresi nella medesima tratta, ma non potranno prevedere analoghe restrizioni con riferimento all'utilizzo di un eventuale viaggio di ritorno che sia stato acquistato con il medesimo biglietto.

Sostanzialmente, le compagnie aeree non potranno più annullare il titolo di viaggio dei propri clienti, negando loro la possibilità di usufruire della tratta di ritorno, qualora questi non abbiano utilizzato quella di andata, ovvero non abbiano pagato un eventuale sovrapprezzo al fine di riservarsi tale possibilità. Pertanto, anche in tali ipotesi, qualora il passeggero non sia fatto salire a bordo dell'aeromobile prenotato, troveranno integrale applicazione le regole relative al fenomeno del negato imbarco.

In aggiunta a tali previsioni, inoltre, considerando come la variazione degli orari del volo, operata *ex uno latere* dal vettore aereo, possa avere il medesimo impatto sugli utenti in termini di disagi, rispetto alle ipotesi di ritardo del volo, ovvero di negato imbarco, la proposta di modifica stabilisce esplicitamente l'equiparazione di simili eventi quanto agli effetti, riconoscendo a seconda dei casi analoghi diritti in capo ai passeggeri <sup>(108)</sup>.

In altri termini, la possibilità per le compagnie aeree di operare una riprogrammazione del volo, anticipandone o posticipandone la partenza, non viene negata *tout court*, ma è sostanzialmente proceduralizzata in modo tale da limitare al minimo le possibili ripercussioni negative sugli utenti, stabilendosi in primo luogo l'obbligo per il vettore di provvedere ad informare con un adeguato preavviso i propri clienti e, in secondo luogo, il diritto di quest'ultimi a invocare le forme di protezione riconosciute ai sensi del reg. CE. Risulterà così possibile, ad es., invocare la tutela

---

<sup>(108)</sup> V. *infra* sez. II, par. 13.

predisposta con riguardo al fenomeno del negato imbarco, anche nell'ipotesi in cui il singolo passeggero non sia riuscito a salire a bordo del volo prenotato, a causa dell'anticipazione dell'orario di partenza originariamente fissato, che non gli sia stata comunicata almeno ventiquattro ore prima. Ugualmente, sempre a titolo esemplificativo, potrà invocarsi la tutela prevista per il ritardo all'arrivo, ovvero per la perdita di una coincidenza, qualora tali eventi siano derivati da una modifica dell'orario del volo, unilateralmente operata dal vettore.

Sul punto può osservarsi come l'operazione compiuta dal legislatore della novella, sebbene sia senz'altro condivisibile nella sostanza, risulti in realtà priva di un'effettiva logica sistematica, la quale avrebbe forse dovuto, più opportunamente, suggerire di riunire in un apposito articolo le singole ipotesi di modifica dell'orario del volo, senza procedere dunque ad una loro parcellizzazione nelle attuali disposizioni del reg. CE, ciò se non altro al fine di facilitare l'accessibilità alla relativa disciplina. Basti pensare che, ad es., per prendere piena cognizione delle misure poste a protezione del passeggero nel caso di anticipazione dell'orario della partenza occorrerà consultare gli artt. 4 e 6, rispettivamente dedicati ai fenomeni del negato imbarco e del ritardo, che certo non richiamano immediatamente alla mente la fattispecie da ultimo considerata.

Spostando l'attenzione sulla disciplina dei rimedi predisposti dal reg. CE, si rinvengono poi ulteriori prospettive di cambiamento che, diversamente dalle modifiche relative alle forme di assistenza di cui all'art. 9, cui si è fatto riferimento nel precedente paragrafo, vanno senz'altro a vantaggio degli utenti del trasporto aereo, meglio precisando taluni aspetti che nell'attuale quadro normativo potrebbero essere variamente intesi, dando luogo a dubbi interpretativi.

Da un lato, nell'ambito della proposta di revisione, viene previsto che, nel caso in cui si verifichi un disservizio e il passeggero scelga di essere riprotetto, quest'ultimo abbia diritto di ricevere una sola volta la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7, anche qualora dovessero ripresentarsi ulteriori disagi o interruzioni del viaggio. Dall'altro lato, viene eliminata la previsione contenuta nell'attuale par. 2 dell'art. 7.

Sicché, anche laddove il vettore riesca a trasferire i passeggeri presso la destinazione prescelta con un ritardo contenuto (vale a dire, entro i limiti attualmente stabiliti dalla citata disposizione), questi non potrà comunque operare alcuna riduzione dell'ammontare della compensazione pecuniaria, che viceversa resta unicamente parametrato alla lunghezza della tratta aerea (*ex art. 7, par. 1*) <sup>(109)</sup>.

Contestualmente, vengono riformulate le modalità di versamento della compensazione a favore degli aventi diritto, escludendo quale metodo di pagamento lo strumento dei contanti e prediligendo, viceversa, gli strumenti di pagamento elettronico <sup>(110)</sup>. Al di là di questo aspetto di carattere meramente pratico, di particolare rilievo risulta la precisazione per cui la compagnia aerea potrà adempiere a tale obbligo anche mediante l'attribuzione ai passeggeri di «altri benefici, non monetari, di valore almeno equivalente» a quello della compensazione pecuniaria previsto per il caso concreto (ad es., attraverso l'emissione di *voucher* o buoni viaggio utilizzabili dal passeggero senza alcuna limitazione di tempo).

Tale possibilità, già riconosciuta dall'attuale testo normativo, continuerà ad essere subordinata alla condizione che, sul punto, sia intervenuto uno specifico accordo con il passeggero interessato. Ad ogni modo, diversamente dal testo attualmente in vigore, il quale fa genericamente riferimento a un «previo accordo firmato dal passeggero», la proposta di revisione stabilisce espressamente che tale accordo deve essere confermato da un documento sottoscritto dal passeggero, ulteriormente puntualizzando che lo stesso può essere concluso esclusivamente dopo che si siano verificati gli eventi che fanno sorgere il relativo diritto alla compensazione.

Una precisazione quest'ultima che appare indubbiamente condivisibile. In tal modo, infatti, viene ad escludersi esplicitamente non solo la validità di un'eventuale clausola

---

<sup>(109)</sup> La proposta di revisione del reg. CE n. 261/2004, semplifica l'attuale formulazione dell'art. 7, par. 1, stabilendo il diritto dei passeggeri di ricevere una compensazione pari a: 300 euro, per tutte le tratte inferiori o pari a 2.500 km; 400 euro, per tutte le tratte comprese tra 2.500 e 6.000 km; 600 euro, per tutte le tratte pari o superiori a 6.000 km.

<sup>(110)</sup> Il vettore aereo, d'intesa con ciascun utente coinvolto dal disservizio, potrà effettuare il pagamento mediante bonifico bancario, rimborso sulla carta di credito o versamento sul conto corrente indicato dal passeggero avente diritto.

inserita nelle condizioni generali di contratto, ma anche la possibilità che il vettore possa far firmare al passeggero un documento attestante l'accettazione di benefici alternativi alla compensazione pecuniaria, eventualmente già al momento della prenotazione del volo e, quindi, prima che questi abbia potuto valutarne l'effettiva convenienza anche, e soprattutto, alla luce dei disagi patiti nel caso concreto.

Per quanto riguarda, invece, il diritto al rimborso del prezzo o alla riprotezione, *ex* art. 8, il legislatore europeo si preoccupa, innanzitutto, di chiarire l'attuale formulazione della disposizione e di specificare espressamente che la scelta tra il rimborso o la prosecuzione del viaggio deve essere compiuta dall'utente e non dal vettore, il quale tra l'altro non può pretendere il pagamento di eventuali oneri aggiuntivi.

Con riferimento alla riprotezione, ne viene esplicitamente introdotta la nozione, nell'ambito dell'art. 2, reg. CE, nei termini di «offerta di un trasporto alternativo, senza supplemento di prezzo, che consente al passeggero di raggiungere la sua destinazione finale».

Contemporaneamente, all'art. 8 sono aggiunti ulteriori paragrafi attraverso cui, in primo luogo, viene precisato che, previo accordo con il passeggero, il volo con cui gli è offerto di proseguire il viaggio – così come il volo di ritorno al punto di partenza, nel caso in cui quest'ultimo abbia optato per il rimborso del prezzo – non solo può aver luogo anche attraverso l'utilizzo dei servizi di un altro vettore e prevedere una rotta diversa da quella originariamente programmata, ma può anche non consistere in un vero e proprio volo, potendo infatti essere a tal scopo utilizzati anche altri mezzi di trasporto alternativi all'aeromobile.

Merita di essere notato come quest'ultima puntualizzazione assuma peculiare rilievo chiarendo, per via normativa, il dubbio sollevato dall'attuale formulazione dell'art. 8 in merito alle modalità attraverso cui il vettore può esattamente adempiere al obbligo ivi

prescritto <sup>(111)</sup>, ammettendosi così definitivamente il ricorso a mezzi alternativi, come treno, nave, autobus.

Tale facoltà, riconosciuta in via generale alle compagnie aeree, si traduce poi nel diritto per il passeggero di proseguire il viaggio con un altro vettore aereo, ovvero con altri mezzi di trasporto, allorquando questi abbia optato per la riprotezione verso la propria destinazione finale «non appena possibile», ai sensi dell'art. 8, par. 1, lett. *b*).

L'obiettivo perseguito è chiaramente quello di garantire che, in tali ipotesi, a seconda della disponibilità e a condizione che esistano alternative ragionevoli e comparabili, agli utenti coinvolti dal disservizio sia offerta la più rapida riprotezione possibile, senza che quest'ultima possa essere condizionata alle effettive capacità organizzative della singola compagnia aerea.

In tal senso, pertanto, viene stabilito che laddove il vettore operativo non sia in grado di effettuare il trasferimento con i propri velivoli, consentendo ai passeggeri rimasti a terra di raggiungere la meta desiderata con un ritardo massimo di otto ore rispetto all'orario d'arrivo originariamente previsto, questi dovrà fare necessariamente ricorso ai servizi offerti dalle altre compagnie aeree, ovvero dagli altri operatori attivi nei diversi modi di trasporto <sup>(112)</sup>.

Cionondimeno, ciascun utente resterà comunque libero di rifiutare l'offerta di viaggiare con mezzi di trasporto alternativi a quello aereo, conservando, anche in tale ipotesi, nell'attesa della successiva riprotezione, il diritto di ricevere l'assistenza di cui all'art. 9 <sup>(113)</sup>.

---

<sup>(111)</sup> V. *supra* nt. 50.

<sup>(112)</sup> Successivamente al verificarsi dell'impedimento all'esecuzione della prestazione, così come originariamente concordata, e precisamente entro i trenta minuti successivi all'orario di partenza previsto, la compagnia aerea sarà tenuta a comunicare anticipatamente ai passeggeri se provvederà o meno, nel rispetto della riferita tempistica, ad eseguire il riavviamento con i propri mezzi di trasporto.

<sup>(113)</sup> Sebbene la disposizione contenuta nella proposta di revisione del reg. CE, così come attualmente formulata, nulla dica in merito agli effetti del rifiuto opposto dal passeggero in relazione all'eventuale offerta di proseguire il proprio viaggio usufruendo dei servizi di un'altra compagnia aerea, ovvero mediante un volo avente un diverso itinerario, rispetto a quello originariamente prenotato, sembra possibile ritenere che, anche in tali casi, non verranno meno gli obblighi di assistenza previsti dall'art. 9. Una simile conclusione, tra l'altro, è suggerita dal fatto che il presupposto imprescindibile, perché la

Attraverso la proposta di modifica, inoltre, viene esplicitamente chiarito che nel caso in cui il vettore operativo non si attivi nei termini indicati dal reg. CE, sottoponendo ai passeggeri coinvolti nel disservizio una soluzione alternativa che consenta loro di proseguire il viaggio «non appena possibile», i singoli utenti potranno provvedere autonomamente alla propria riprotezione, acquistando un altro biglietto aereo ovvero altri servizi di trasporto, chiedendone poi il rimborso alla compagnia aerea <sup>(114)</sup>.

Infine, viene in parte confermato quanto già attualmente previsto con riferimento al caso in cui il vettore aereo offra al passeggero, come possibile alternativa, l'imbarco su di un volo avente come destinazione un aeroporto diverso da quello originariamente prenotato.

In tali ipotesi, raggiunto l'accordo con i singoli utenti in merito alla variazione dell'itinerario del volo, le compagnie aeree continueranno obbligatoriamente a doversi far carico delle spese di trasferimento necessarie affinché il passeggero, in un secondo momento, possa comunque raggiungere la destinazione finale inizialmente prescelta <sup>(115)</sup>, senza per questo dover affrontare costi aggiuntivi.

Come l'attuale testo normativo, tuttavia, anche la proposta di revisione non prende esplicitamente in considerazione il caso in cui a essere modificato non sia l'aeroporto d'arrivo, bensì quello di partenza.

---

riprotezione possa aver luogo attraverso le modalità cui si è fatto riferimento, è individuato proprio nell'accordo intervenuto con il singolo passeggero, per cui, a rigor di logica, non sembra possibile ricollegare effetti negativi ad una sua eventuale mancanza. Ragionando diversamente, si verrebbe a creare un'implicita costrizione, nei confronti del soggetto che si intende tutelare, ad accettare sempre e comunque l'offerta avanzata dal vettore aereo, così da non perdere gli ulteriori benefici previsti dal regolamento, ciò anche quando, ad es., quest'ultima dovesse risultare di gran lunga inferiore allo *standard* qualitativo originariamente acquistato dal passeggero.

<sup>(114)</sup> Il tenore letterale della disposizione, contenuta nella proposta di modifica, induce a escludere verosimilmente che il medesimo diritto sia riconosciuto al passeggero anche nel caso in cui questi rifiuti l'offerta che, viceversa, sia stata concretamente formulata dal vettore operativo nel rispetto delle prescrizioni contenute nello stesso reg. CE.

<sup>(115)</sup> L'attuale previsione contenuta nell'art. 8, par. 3, stabilisce che il vettore aereo operativo sia tenuto a farsi carico delle spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione, «o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero». Quest'ultimo inciso, che pure era presente nel testo della proposta di modifica presentato dalla Commissione, è stato tuttavia eliminato da un emendamento del Parlamento europeo.

Nonostante l'indubbia analogia di simili ipotesi, al legislatore europeo sembra essere sfuggita l'opportunità di stabilire espressamente, anche in tal caso, l'obbligo per il vettore aereo di tenere indenne il passeggero dalle eventuali spese che questi sia costretto ad affrontare al fine di raggiungere il diverso aeroporto di partenza.

Da una simile omissione discende un'irrazionale diversità di disciplina tra due ipotesi sostanzialmente sovrapponibili, per cui non parrebbe certo inopportuno auspicare un "ravvedimento operoso" del legislatore europeo nelle successive fasi del procedimento di modifica del reg. CE. Malgrado ciò, può senz'altro rilevarsi come, seppure tale intervento correttivo non dovesse aver luogo, non potrebbe comunque escludersi *a priori* la possibilità di un'applicazione analogica della disposizione prima richiamata, in modo tale da raggiungere il medesimo risultato di porre a carico del vettore aereo le eventuali spese di trasferimento, che il passeggero sia costretto a dover affrontare al fine di spostarsi da un aeroporto all'altro. D'altro canto, la stessa proposta di revisione del reg. CE, nella sua attuale formulazione, introduce nell'art. 9 un ulteriore paragrafo, il quale in un'ottica sistematica potrebbe essere utilmente richiamato a sostegno dell'interpretazione da ultimo prospettata.

La nuova disposizione, infatti, verrebbe a stabilire che nel caso in cui il passeggero abbia optato per il rimborso del prezzo, ovvero per la riprotezione in una data successiva di suo gradimento, pur non potendo beneficiare delle forme di assistenza previste dall'art. 9, par. 1, avrà comunque diritto all'integrale rimborso delle spese, effettivamente dimostrabili, sostenute per gli spostamenti compiuti da e verso l'aeroporto, al fine di usufruire della tratta aerea poi concretamente rimasta inutilizzata. Sicché, se anche in tali casi deve essere il vettore aereo a farsi carico delle spese affrontate dal passeggero in ragione del verificarsi del disservizio, la medesima regola *a fortiori* non potrebbe non ritenersi applicabile anche nell'ipotesi qui presa in considerazione.

## *5.2. La tutela del passeggero in caso di fallimento del vettore aereo e il potenziamento dei sistemi di controllo atti a garantire l'effettività della normativa europea.*

Un'ulteriore e importante novità introdotta grazie all'intervento del Parlamento europeo concerne, infine, l'esplicita previsione di un'apposita tutela dei passeggeri aerei nei casi di fallimento del vettore o di revoca delle licenze di esercizio di quest'ultimo <sup>(116)</sup>.

In linea di principio, il reg. CE, nella sua attuale formulazione, potrebbe trovare senza dubbio applicazione anche in simili ipotesi. Sennonché, nella pratica, ciò risulta di difficile realizzazione, determinandosi una completa paralisi delle attività della compagnia aerea interessata e, conseguentemente, il venir meno della stessa effettività del sistema di protezione predisposto a favore degli utenti, i quali oltre a subire gravi disagi e fastidi, corrono il rischio di restare privi di qualsiasi forma di protezione <sup>(117)</sup>. Basti pensare come, in una situazione di grave dissesto finanziario, il vettore aereo potrebbe non essere concretamente in grado di fornire adeguata assistenza ai propri passeggeri, così come di organizzarne la riprotezione mediante voli alternativi o altri mezzi di trasporto <sup>(118)</sup>.

Nell'ambito della proposta di revisione del reg. CE, viene innanzitutto stabilito a chiare lettere che, al verificarsi di simili eventi, tutti gli utenti – anche quelli che eventualmente non abbiano ancora iniziato il proprio viaggio – hanno diritto di ricevere il rimborso del prezzo del biglietto e, nell'ipotesi di voli in coincidenza, anche un volo di ritorno al punto di partenza iniziale, laddove il disservizio si sia verificato in uno scalo intermedio.

---

<sup>(116)</sup> Cfr. ris. Parlamento europeo del 5 febbraio 2014 (v. *supra* nt. 92), emendamenti n. 68 e 69.

<sup>(117)</sup> Sul punto v. la Comunicazione del 18 marzo 2013 della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato europeo economico e sociale e al Comitato delle Regioni, «*Protezione dei passeggeri in caso di insolvenza di una compagnia aerea*», COM(2013) 129 def.

<sup>(118)</sup> Cfr. PANTAZI, *Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union*, in *Air and Space Law* 2010, p. 417; STEPLER e VOGLER, *Airline Insolvency Protection: A Justified Form of Relief or the Next Level of 'Consumerism'?*, in *Air and Space Law* 2012, p. 362 s.

Ad ogni modo, a ciascun passeggero dovrà essere comunque garantita anche la possibilità di raggiungere la meta desiderata. Pertanto, in alternativa al rimborso, questi potrà sempre optare per la riprotezione verso la destinazione finale, ai sensi dell'art. 8, fermo il diritto di ricevere l'assistenza di cui all'art. 9.

In ragione di una simile previsione, considerando la già rilevata gravità della situazione nella quale potrebbe trovarsi la singola compagnia aerea, che eventualmente versi in stato d'insolvenza, e le conseguenti incertezze in relazione all'effettiva attuazione delle prescrizioni contenute nel reg. CE, in via preventiva, viene posto a carico dei vettori l'obbligo di fornire adeguata prova in merito all'adozione di tutte le misure necessarie a far sì che sia comunque garantita – pure in ipotesi di grave dissesto economico – l'effettività dei diritti dei passeggeri, ciò eventualmente mediante la sottoscrizione di un'apposita assicurazione, ovvero l'istituzione di un fondo di garanzia che possa sopperire alle eventuali mancanze della compagnia stessa <sup>(119)</sup>.

A tal proposito, venendo a concludere da ultimo questa prima panoramica relativa alle principali novità che al termine del procedimento di revisione del reg. CE potrebbero andare a incidere sulla disciplina attualmente in vigore (salvo ovviamente eventuali modifiche in corso d'opera), non può farsi a meno di osservare come particolare attenzione sia dedicata, tra l'altro, proprio alla predisposizione e al potenziamento di un adeguato sistema di controllo che garantisca nel complesso l'effettività della normativa europea.

In capo alle compagnie aeree, in primo luogo, viene posto l'obbligo di elaborare e mettere in atto delle procedure idonee ad adempiere in modo efficace alle prescrizioni contenute nel reg. CE, in particolare nei casi di disservizi su larga scala o fallimento.

Ciascun vettore aereo dovrà quindi individuare, in ciascun aeroporto, un proprio referente, al quale attribuire la responsabilità di fornire informazioni affidabili ai

---

<sup>(119)</sup> Una simile soluzione è stata peraltro suggerita in letteratura da BROBERG, *Unexpected turbulence*, cit., p. 208.

passaggeri e di adottare in modo immediato le misure che si rendano necessarie al fine di garantire loro un'adeguata protezione.

Le procedure così elaborate da ciascuna compagnia dovranno poi essere comunicate agli organismi nazionali di applicazione (ONA) dello stato di rilascio della licenza di esercizio e alla Commissione europea, mediante la presentazione di un apposito «documento di conformità», il quale tra l'altro dovrà essere rivisto e aggiornato con una cadenza triennale.

Sempre in tale ottica, inoltre, mentre da un lato viene definito con maggiore chiarezza il ruolo degli ONA, chiamati a vigilare con attenzione sull'osservanza del reg. CE, perseguendone eventuali trasgressioni. Dall'altro lato, accanto ad una serie di disposizioni volte ad aumentare la consapevolezza dei propri diritti da parte degli utenti, viene introdotta una specifica procedura per la presentazione dei reclami, accompagnata alla creazione di un apposito organismo deputato alla loro gestione, così da agevolare la risoluzione degli eventuali contrasti che potrebbero sorgere tra i passeggeri e i vettori aerei <sup>(120)</sup>.

Infine, allo scopo di incentivare ulteriormente il rispetto del reg. CE da parte delle compagnie aeree, oltre alla possibilità per gli ONA di irrogare sanzioni a carico dei vettori che si rendano responsabili di singole violazioni, viene prevista anche la periodica pubblicazione, sul sito *web* della Commissione europea, di un elenco dei vettori aerei che, nel corso di un anno solare, abbiano violato sistematicamente le prescrizioni contenute nel regolamento.

---

<sup>(120)</sup> Al momento della prenotazione i singoli utenti devono essere informati sulle procedure di gestione dei reclami, sulle modalità di presentazione degli stessi e sugli organismi deputati alla composizione extragiudiziale delle controversie. Salva in ogni caso la possibilità per i passeggeri di adire l'autorità giudiziaria, ai sensi della proposta di modifica approvata in prima lettura dal Parlamento europeo, verificatasi una presunta violazione del reg. CE, gli utenti coinvolti nel disservizio potranno presentare un reclamo direttamente al vettore aereo, il quale sarà tenuto a fornirgli una risposta completa entro il termine di due mesi. Qualora le istanze presentate dal passeggero non dovessero essere accolte dalla compagnia aerea, questi potrà rivolgersi ad un organismo di risoluzione extragiudiziale delle controversie, che dovrà pronunciarsi entro il termine di tre mesi dalla presentazione del reclamo.

Tale soluzione, tra le altre, suscita sicuro apprezzamento in quanto idonea, almeno in linea teorica, a produrre un concreto rafforzamento dell'effettività della tutela predisposta a favore dei passeggeri. Sembra infatti possibile ritenere che, al fine di evitare il rischio di una pubblicità negativa, la quale potrebbe condurre alla perdita di potenziale clientela, i vettori aerei saranno naturalmente indotti ad omologarsi alle prescrizioni contenute nel reg. CE, astenendosi quantomeno dal porre in essere una condotta deliberatamente contraria alle stesse.

## **6. L'ambito di applicazione della disciplina a tutela dei passeggeri aerei;**

Così evidenziati i tratti salienti dell'attuale quadro normativo e delle sue possibili prospettive di revisione, pare opportuno a questo punto delineare meglio il campo di applicazione della disciplina a tutela dei passeggeri aerei, tenendo peraltro conto delle modifiche che potrebbero derivare, anche con riferimento a tale specifico aspetto, a seguito del definitivo accoglimento della proposta di modifica del reg. CE.

Innanzitutto, ai sensi dell'art. 3, par. 1, il reg. CE n. 261/2004 trova attualmente applicazione, non solo ai passeggeri di un volo in partenza da un aeroporto europeo, ma anche a quelli in partenza da un Paese terzo e diretti in un aeroporto situato nel territorio dell'Unione europea <sup>(121)</sup>. Tuttavia, quest'ultima ipotesi viene circoscritta al caso in cui ad effettuare il volo sia un vettore europeo <sup>(122)</sup> e i passeggeri in questione

---

<sup>(121)</sup> Con riferimento alle ipotesi di voli diretti con scali tecnico-operativi e di voli in coincidenza, cfr. CHATZIPANAGIOTIS, *op. cit.*, p. 248 e 251 ss. Sul punto, v. anche BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 15 ss. Cfr., altresì, l'*Information Document of Directorate General for Energy and Transport – Answer to the questions on the application of Regulation 261/2004*, 17 febbraio 2008, cit., Question 4, p. 5, il quale chiarisce come il reg. CE non trovi applicazione nell'ipotesi in cui il negato imbarco, la cancellazione o il ritardo si verificano, in caso di voli in coincidenza, durante uno scalo intermedio che abbia luogo in un aeroporto situato nel territorio di un Paese terzo, allorquando il viaggio sia iniziato in un aeroporto dell'UE e abbia come tappa successiva un aeroporto situato nel territorio di un Paese extraUE.

<sup>(122)</sup> Il reg. CE n. 261/2004 fa riferimento al «vettore comunitario», il quale viene identificato, *ex art. 2, lett. c)*, nel «vettore aereo munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro» in conformità alle disposizioni in vigore nell'Unione europea sul rilascio delle licenze ai vettori aerei. L'art.

non abbiano diritto a benefici o ad una compensazione pecuniaria e assistenza nel Paese terzo, i quali siano di contenuto analogo, se non superiore, agli *standard* fissati dalla normativa europea <sup>(123)</sup>.

Con la sentenza *Emirates Airlines* del 10 luglio 2008, la Corte di giustizia ha ulteriormente precisato che, al fine di determinare l'operatività o meno delle misure di protezione previste a favore dei passeggeri, occorre avere riguardo non tanto al contratto di trasporto, quanto al singolo volo, inteso come unitaria operazione di trasporto, realizzata da un vettore aereo, secondo un predefinito itinerario, nell'ambito del quale è possibile distinguere il punto di partenza iniziale dal luogo di destinazione finale.

Tale considerazione rileva in quanto, anche nel caso in cui un viaggio di andata e ritorno sia stato oggetto di un unico contratto, concluso con la medesima compagnia aerea, al fine di determinare l'applicabilità o meno del regolamento europeo devono essere sempre tenute distinte le diverse unità di trasporto, concretamente identificabili nel singolo caso specifico. Sicché, in simili ipotesi, anche qualora i passeggeri siano inizialmente partiti da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, deve escludersi che le disposizioni del reg. CE possano trovare applicazione nei confronti di un vettore extraeuropeo, laddove si verifichi un disservizio nell'esecuzione del volo di ritorno, in partenza da un aeroporto situato al di fuori del territorio dell'Unione <sup>(124)</sup>.

---

attualmente rinvia al reg. CEE n. 2407/92 del 23 luglio 1992, oggi abrogato e sostituito dal reg. CE n. 1008/2008. La proposta di modifica del reg. CE, in tal senso, provvede ad aggiornare il testo della disposizione, correggendo e aggiornando il rinvio normativo.

<sup>(123)</sup> Cfr. ROSSI DAL POZZO, *op. cit.*, p. 189; nonché le osservazioni di BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 10. Sul punto, v. altresì Corte giust. 17 settembre 2015, causa C-257/14, *van der Lans c. KLM*, punti 27 ss., la quale ha escluso che la mera possibilità per il passeggero di usufruire di simili benefici possa, di per sé, giustificare l'inapplicabilità del reg. CE n. 261/2004. Spetta al giudice nazionale verificare se le finalità delle misure di protezione previste nel Paese terzo rispondano alle medesime finalità e risultino equivalenti a quelle previste dal reg. CE.

Per una panoramica sui diritti riconosciuti ai passeggeri aerei al di fuori dei confini dell'Unione europea, v. CORREIA e ROUISSI, *Global, Regional and National Air Passenger Rights – Does the Patchwork Work?*, in *Air and Space Law* 2015, p. 132 ss.

<sup>(124)</sup> Cfr. Corte giust. 10 luglio 2008, causa C-173/07, *Emirates Airlines*, punti 28 ss., con nota di BIANCHINI, *Sull'ambito di applicazione del reg. (CE) n. 261/2004 su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, in *Dir. trasporti* 2009, p. 157 ss. Sul punto, cfr., da ultimo, VAN DER

Sul punto, l'attuale proposta di revisione sembra confermare quanto affermato dalla Corte di giustizia, lasciando peraltro impregiudicata la parziale esclusione dei vettori extraeuropei dalla sfera di operatività del reg. CE.

Una rilevante novità concerne, invece, la limitazione della sfera di operatività del regolamento ai passeggeri che siano trasportati mediante aeroplani a velatura fissa motorizzata <sup>(125)</sup>.

Estendendo l'ambito oggettivo del reg. CE anche alle ipotesi di perdita di una coincidenza, infatti, viene introdotta un'eccezione a tale limitazione, stabilendosi che le prescrizioni a favore del passeggero relative a tale specifica fattispecie trovino applicazione non solo nel caso in cui sia offerta la riprotezione con mezzi alternativi, ma anche qualora sia stato esplicitamente pattuito che una parte del viaggio debba essere eseguita con altri mezzi di trasporto o in elicottero, a condizione però che quest'ultimi siano stati specificamente indicati nel contratto.

In tali ipotesi, essendo individuato nel vettore aereo il soggetto responsabile dell'applicazione del regolamento per l'intera tratta, ai passeggeri sarà garantito il medesimo *standard* di protezione per l'intera durata del proprio trasferimento, indipendentemente dalla tipologia del mezzo utilizzato, elidendosi così il rischio che questi possano essere indotti in confusione rispetto ai diritti concretamente loro riconosciuti, posta la diversità di disciplina oggi esistente tra i diversi modi di trasporto.

Proprio in tal senso, una simile previsione potrebbe essere intesa come un primo passo, seppur embrionale, verso l'uniformazione dei diversi regimi di tutela, in linea con l'ambizioso proposito manifestato dalla Commissione europea con il Libro bianco del 2011 <sup>(126)</sup> di addivenire all'adozione di un regolamento unitario, atto a garantire un

---

BRUGGEN, *Delayed and cancelled flights in European civil aviation: the CJEU is experiencing some turbulence (part 1: "flight")*, in *euvr* 2014, p. 233 ss.

<sup>(125)</sup> Resta attualmente escluso dall'ambito di applicazione del reg. CE n. 261/2004 il trasporto di passeggeri mediante l'uso di elicotteri.

<sup>(126)</sup> Cfr. Libro bianco del 28 marzo 2011, «*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*», COM(2011) 144 def., all. I, par. 4.5, punto 21.

elevato e uniforme livello di protezione per i passeggeri nei diversi modi di trasporto (127).

Tornando ad analizzare le disposizioni relative all'ambito di applicazione del reg. CE n. 261/2004, deve notarsi come, affinché le misure in esso predisposte possano trovare attuazione, in linea generale, è richiesto che i passeggeri siano dotati di una prenotazione confermata e – tranne nel caso di cancellazione del volo, ovvero, secondo la proposta di revisione, nel caso di modifica dell'orario o di perdita di una coincidenza – si siano presentati all'accettazione secondo le modalità stabilite e all'ora indicata per iscritto dal vettore o, in mancanza di questa, almeno quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza. A quest'ultima ipotesi viene, poi, equiparato il caso in cui i passeggeri siano stati trasferiti, indipendentemente dalla motivazione, da un volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo (art. 3, par. 2).

Così come il previgente reg. CEE n. 295/1991, anche l'attuale non trova applicazione nei confronti di quei passeggeri che viaggiano gratuitamente o a una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico (art. 3, par. 3) (128). Rispetto a tali ipotesi, si assiste sostanzialmente ad una sorta di deresponsabilizzazione della compagnia aerea, la quale non sarà tenuta ad osservare alcuna delle prescrizioni contenute nel reg. CE (129).

Diversamente, il sistema di protezione predisposto dal reg. CE trova piena applicazione nei confronti di quei passeggeri che usufruiscono di vantaggi o di un biglietto omaggio emesso nell'ambito di un programma commerciale di fidelizzazione della clientela (*Frequent Flyer* o simili).

---

(127) Sul punto, cfr. ARNOLD, *op. ult. cit.*, p. 412; PRASSL, *op. ult. cit.*, p. 67.

(128) Nel caso in cui al vettore aereo sia stato pagato il prezzo normale del biglietto, ai fini dell'applicazione del regolamento, risulterà del tutto irrilevante che il passeggero abbia ricevuto quest'ultimo in regalo, ad es., da un parente o come premio di una lotteria, cfr. BROBERG, *op. loc. ult. cit.*

(129) A seguito dell'intervento del Parlamento europeo, la proposta di modifica ricomprende in tale fattispecie anche il trasporto di bambini di età inferiore ai due anni, per i quali non sia stato prenotato un posto separato rispetto a quello acquistato dall'accompagnatore.

## 7. (segue) applicabilità del reg. CE n. 261/2004 in caso di acquisto di un pacchetto turistico.

Concludendo la disamina in merito alla sfera di operatività del reg. Ce n. 261/2004, deve ancora osservarsi come quest'ultimo trovi applicazione anche nelle ipotesi in cui il volo sia inserito nell'ambito di un pacchetto turistico.

A mente dell'art. 3, par. 6, infatti, il reg. CE n. 261/2004 lascia impregiudicati i diritti stabiliti dalla dir. 90/314/CEE <sup>(130)</sup>, oggi sostituita dalla dir. 2015/2302/UE <sup>(131)</sup>.

In letteratura, tale disposizione è stata generalmente intesa nel senso che il passeggero possa usufruire della tutela prevista dal reg. CE e agire poi, allo stesso tempo, nei confronti del *tour operator* al fine di ottenere il risarcimento del danno ulteriore, *ex art. 12* reg. CE, sulla base della disciplina relativa all'inadempimento dei contratti aventi ad oggetto servizi turistici, oppure, al contrario, scegliere di azionare direttamente i rimedi che gli sono riconosciuti nei confronti dell'organizzatore di viaggi e dell'intermediario dal quale ha acquistato il pacchetto turistico, ai sensi della citata direttiva e delle relative normative nazionali d'attuazione <sup>(132)</sup>.

---

<sup>(130)</sup> La dir. 90/314/CEE ha trovato attuazione nel nostro ordinamento con il d.lgs. n. 111 del 1995. La relativa disciplina è stata successivamente trasfusa nel codice del consumo, artt. 82 ss., d.lgs. n. 206 del 2005, recentemente abrogati e sostituiti dagli art. 32 ss. del d.lgs. n. 79 del 2011, recante il c.d. codice del turismo, sul quale v., tra gli altri, DE CRISTOFARO, *La disciplina dei contratti aventi ad oggetto «pacchetti turistici» nel «codice del turismo» (d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79): profili di novità e questioni problematiche*, in *Studium iuris* 2011, p. 1143 ss. e p. 1282 ss.; SANTAGATA, *La nuova disciplina dei contratti del turismo organizzato nel codice del turismo «dimidiato»*, in *NLCC* 2012, p. 1105 ss.; TINCANI, *La responsabilità dell'organizzatore di viaggi nell'ultima disciplina nazionale*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 6, p. 5 ss.; VENCHIARUTTI, *I contratti del turismo organizzato nel codice del turismo*, in ALPA (a cura di), *I contratti del consumatore*, Milano 2014, p. 1169 ss.

<sup>(131)</sup> V. la dir. 2015/2302/UE del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il reg. CE n. 2006/2004 e la dir. 2011/83/UE e abroga la dir. 90/314/CEE, in G.U.U.E., L 326 dell'11.12.2015, p. 1 ss.

<sup>(132)</sup> Cfr. PIRAS, *op. cit.*, p. 162 s.; PIRRUPATO, *op. cit.*, p. 260 s.; BEVILACQUA, *Gli impedimenti all'esecuzione del trasporto aereo di persone*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, p. 1082 s.

In tal senso, la normativa a tutela dei passeggeri aerei si pone in un rapporto di sostanziale complementarietà rispetto alla disciplina in materia di servizi turistici, andando a integrare il sistema di protezione previsto a favore del turista-consumatore <sup>(133)</sup>.

L'ultimo periodo dell'art. 3, par. 6, stabilisce peraltro che il reg. CE non si applica nel caso in cui il pacchetto turistico sia annullato oppure – stando alla riformulazione compiuta nella proposta di modifica – sia ritardato, per motivi diversi dalla cancellazione o dal ritardo del volo.

In tali ipotesi, l'inadempimento del contratto di viaggio non è connesso a un disservizio collegato al mezzo di trasporto aereo, pertanto a favore del turista-consumatore potranno trovare applicazione unicamente i rimedi previsti dalla normativa in materia di viaggi organizzati.

In tutti gli altri casi, invece, le due discipline saranno destinate a trovare contestuale applicazione. Sicché, il passeggero potrà rivolgersi a sua scelta tanto al vettore, quanto al *tour operator* sulla base della rispettiva disciplina applicabile <sup>(134)</sup>.

Nell'ipotesi in cui il volo sia inserito all'interno di un pacchetto turistico, il viaggiatore potrà quindi fare senz'altro affidamento sia sulle misure di protezione previste dal reg. CE n. 261/2004, sia su quelle stabilite dalla normativa in materia di contratti turistici.

Sembra tuttavia ragionevole ritenere che, in relazione ad un determinato evento, il passeggero non possa cumulare i diritti derivanti da entrambi i provvedimenti normativi, laddove gli stessi siano volti a tutelare il medesimo interesse <sup>(135)</sup>.

Ovviamente, qualora la compagnia aerea si renda inadempiente agli obblighi che il reg. CE pone a suo carico, il viaggiatore potrà comunque rivolgere le proprie pretese risarcitorie nei confronti dell'organizzatore di viaggi o dell'intermediario, essendo

---

<sup>(133)</sup> Sul punto, cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 145.

<sup>(134)</sup> Cfr. art. 14, par. 5, dir. 2015/2302/UE.

<sup>(135)</sup> Cfr., in tal senso, la Proposta di modifica del reg. CE n. 261/2004, COM(2013) 130 def., cit., la quale, nel riformulare il disposto dell'art. 3, par. 6, si preoccupa opportunamente di esplicitare, in maniera più chiara, i rapporti intercorrenti fra le due diverse normative.

quest'ultimi i responsabili dell'esatta esecuzione dei servizi turistici dedotti nel contratto di viaggio (v. art. 13, par. 1, dir. 2015/2302/UE) <sup>(136)</sup>.

A tal proposito, deve tuttavia escludersi che il passeggero possa invocare i rimedi previsti dal reg. CE n. 261/2004 direttamente nei confronti dell'intermediario e del *tour operator*, eccezion fatta per quanto espressamente previsto nell'ambito della disciplina dedicata ai contratti di viaggio <sup>(137)</sup>.

Il destinatario degli obblighi stabiliti dal reg. CE è infatti esplicitamente individuato, ai sensi dell'art. 3, par. 5 del reg. cit., nel solo «vettore aereo operativo», ossia nella compagnia aerea che materialmente adempie (o avrebbe dovuto adempiere) la prestazione di trasferimento dedotta nel contratto.

Conseguentemente, deve ritenersi che il viaggiatore non possa automaticamente avvalersi nei confronti dell'intermediario e dell'organizzatore di viaggi della compensazione pecuniaria prevista ai sensi dell'art. 7 reg. CE, trovando applicazione in tali ipotesi la disciplina generale in materia di risarcimento del danno <sup>(138)</sup>.

Cionondimeno, qualora il passeggero abbia ottenuto dal vettore aereo il versamento della citata compensazione pecuniaria ed abbia poi agito nei confronti del *tour operator*

---

<sup>(136)</sup> V. art. 43 c. tur., attuativo dell'art. 5, par. 1, dir. 90/314/CEE.

<sup>(137)</sup> Nel caso in cui una parte dei servizi turistici (come ad es. il servizio di trasporto aereo) non possa essere fornita secondo quanto pattuito nel contratto di viaggio, il *tour operator* sarà in ogni caso tenuto ad offrire al viaggiatore, senza supplementi di prezzo a suo carico, una soluzione alternativa che consenta di proseguire il programma di viaggio (v. art. 13, par. 5, dir. 2015/2302/UE; nonché l'art. 41, par. 4, c. tur., attuativo dell'art. 3, par. 7, dir. 90/314/CEE). La nuova direttiva in materia di pacchetti turistici stabilisce inoltre che nel caso in cui non sia possibile assicurare il rientro del viaggiatore come pattuito nel contratto, a causa di circostanze inevitabili e straordinarie, l'organizzatore è tenuto a sostenere i costi dell'alloggio per un periodo non superiore a tre notti per viaggiatore. Tale periodo, peraltro, viene esteso a quello più lungo eventualmente previsto dalla specifica disciplina a tutela dei passeggeri concretamente applicabile al mezzo di trasporto dedotto nel contratto di viaggio (cfr. art. 13, par. 7, dir. 2015/2302/UE). Nel caso del trasporto aereo, dunque, stando almeno all'attuale formulazione del reg. CE n. 261/2004, il *tour operator* sarà tenuto a sostenere i costi dell'alloggio, senza alcuna limitazione temporale, sino a che non si renda possibile l'effettivo rientro del viaggiatore (cfr. art. 9 reg. CE; nonché Corte giust. 31 gennaio 2013, causa C-12/11, cit., punto 40). In ogni caso, la prescritta limitazione temporale non trova applicazione nei riguardi dei viaggiatori a mobilità ridotta, dei loro accompagnatori, delle donne in stato di gravidanza, dei minori non accompagnati e dei viaggiatori bisognosi di assistenza medica specifica, ove l'organizzatore abbia ricevuto comunicazione delle loro particolari esigenze almeno 48 ore prima dell'inizio del viaggio organizzato (cfr. art. 13, par. 8, dir. 2015/2302/UE).

<sup>(138)</sup> Cfr. PIRAS, *op. cit.*, p. 163.

o dell'intermediario al fine di far valere l'inadempimento o l'inesatto adempimento del servizio di trasporto compreso nel pacchetto turistico, l'importo ricevuto dovrà comunque essere detratto dal complessivo ammontare del risarcimento eventualmente riconosciutogli in sede giudiziale. Così come peraltro oggi esplicitamente statuito dall'art. 14, par. 5, dir. 2015/2302/UE.

## **8. Gli obblighi di informazione.**

Al fine di assicurare l'effettività della tutela accordata ai passeggeri aerei è essenziale che quest'ultimi siano correttamente informati in relazione ai diritti loro riconosciuti dalla normativa europea.

In tale ottica, il reg. CE n. 261/2004, nella sua attuale formulazione, prevede a carico del solo vettore aereo operativo una serie di obblighi di informazione nei confronti dei passeggeri, affinché questi, resi edotti in relazione ai propri diritti, possano di conseguenza esercitarli efficacemente <sup>(139)</sup>.

Nello stesso senso, la proposta di revisione del reg. CE introduce un sostanzioso rafforzamento di tale obbligo, la cui portata viene tra l'altro estesa anche in capo al gestore aeroportuale.

In una prospettiva diacronica, dunque, prima di approfondire l'analisi della disciplina predisposta a tutela dei passeggeri con riferimento alle singole ipotesi di inadempimento del contratto di trasporto aereo tipizzate dal reg. CE, appare opportuno evidenziare anche in relazione a questo specifico aspetto le possibili modifiche che potrebbero essere apportate all'attuale testo normativo.

Innanzitutto, nella sua nuova formulazione l'art. 14 non ha più come unico destinatario il vettore aereo operativo, ma anche il soggetto incaricato di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali. Questi dovranno congiuntamente garantire che

---

<sup>(139)</sup> V. art. 14 reg. CE n. 261/2004 nel testo attualmente vigente.

alla porta d'imbarco e nella zona di registrazione – in cui rientrano il banco d'accettazione e i terminali automatici – sia affisso un avviso contenente l'invito a rivolgersi al banco per il *check-in*, ovvero alla porta di imbarco, per ottenere il testo che elenca i diritti del passeggero, in materia di compensazione pecuniaria e di assistenza nel caso di negato imbarco, di cancellazione e di partenza ritardata o anticipata di almeno due ore, rispetto all'orario indicato sul biglietto del volo <sup>(140)</sup>.

Qualora poi si verifichi concretamente una di tali ipotesi, la compagnia aerea deve darne informazione ad ogni singolo passeggero, quanto prima, tramite un avviso scritto, o in formato elettronico, contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria e di assistenza.

Attraverso tale comunicazione, il vettore deve inoltre informare gli utenti anche dei possibili mezzi di trasporto alternativi a quello aereo, nonché fornirgli le informazioni relative all'indirizzo della compagnia aerea cui inviare un eventuale reclamo, insieme con l'indicazione delle modalità per prendere contatto con l'organismo nazionale incaricato della composizione extragiudiziale delle eventuali controversie, che possano sorgere fra passeggeri e vettori in merito a presunte violazioni del reg. CE.

Indipendentemente e in aggiunta a tale obbligo, viene ulteriormente stabilito che la compagnia aerea, in ogni comunicazione diretta a informare i passeggeri in relazione alla cancellazione, ovvero al ritardo o alla modifica dell'orario del volo da questi originariamente prenotato, deve esplicitamente far riferimento ai diritti loro riconosciuti dalla normativa europea.

Il gestore aeroportuale, dal canto suo, oltre a garantire che le informazioni generali relative ai diritti dei passeggeri siano esposte in modo chiaro e visibile all'interno dell'aeroporto, deve anche provvedere ad assicurare, sulla base delle informazioni

---

<sup>(140)</sup> Sul punto, con riferimento all'attuale formulazione dell'art. 14, par. 1, che non fa riferimento ai terminali automatici e alla porta d'imbarco, v. le osservazioni di DEMARCHI, *op. cit.*, p. 166, il quale sottolinea la scarsa efficacia di simili avvisi per quei passeggeri che, effettuando il *check-in* attraverso il sito *web* della compagnia aerea, o tramite *call-center*, ovvero ancora mediante l'utilizzo delle colonnine per il *check-in* automatico, difficilmente transitano per il banco d'accettazione dell'aeroporto, trovandosi quindi nell'impossibilità di conoscerne il relativo contenuto.

ricevute dai vettori aerei, che tutti i passeggeri presenti nello scalo siano informati in merito ai propri diritti e in relazione ai motivi del disservizio in concreto verificatosi. Inoltre, nel caso in cui la compagnia aerea abbia interrotto inaspettatamente le operazioni di volo, come ad es. nel caso di fallimento o revoca della licenza di esercizio, è sempre compito del gestore aeroportuale garantire ai passeggeri un'adeguata informazione in merito ai diritti loro riconosciuti in tali circostanze.

In aggiunta, oltre ad essere specificato l'imprescindibile dovere delle compagnie aeree di fornire agli utenti informazioni trasparenti e chiaramente leggibili, viene previsto anche l'ulteriore obbligo per i vettori di istituire un «punto di contatto» presso ciascun aeroporto in cui gli stessi operano, in modo tale che i passeggeri possano ricevere da personale qualificato adeguata assistenza in caso di disservizi, nonché le necessarie informazioni sui propri diritti e sulle procedure per la presentazione dei reclami, i quali potranno tra l'altro essere presentati anche direttamente presso tali sportelli <sup>(141)</sup>.

La *ratio* della previsione testé citata è quella di assicurare in ciascun aeroporto una presenza costante di personale autorizzato delle imprese di navigazione aerea, che sia in grado di prestare l'opportuna assistenza agli utenti che dovessero trovarsi in difficoltà, riducendo il rischio che questi siano abbandonati a se stessi, senza un preciso punto di riferimento.

Infine, viene ulteriormente stabilito che, nel caso di cancellazione del volo o di ritardo alla partenza, il vettore operativo è tenuto a fornire ai passeggeri coinvolti adeguate informazioni in merito al disservizio, indicando esplicitamente la causa dello stesso, non appena questa sia stata individuata e, in ogni caso, non oltre trenta minuti dopo l'orario di partenza originariamente fissato.

Al fine di garantire l'adempimento degli obblighi d'informazione, nell'ambito della proposta di modifica viene previsto peraltro che qualora il passeggero non abbia acquistato il biglietto direttamente dal vettore operativo, ma da un soggetto terzo a ciò

---

<sup>(141)</sup> Le compagnie aeree, attraverso tali «punti di contatto», dovranno assicurare una presenza costante del proprio personale o di eventuali soggetti terzi appositamente incaricati, garantendo così la possibilità a tutti i passeggeri di poter fruire effettivamente di tale servizio di assistenza.

autorizzato, dovrà essere quest'ultimo a fornire alla compagnia aerea i dati necessari per poter contattare l'utente in caso di necessità <sup>(142)</sup>.

Perché simili informazioni possano essere trasferite al vettore, è necessario che il passeggero abbia espressamente prestato il proprio consenso <sup>(143)</sup>, nel rispetto della dir. 95/46/CE in materia di trattamento dei dati personali.

Qualora tale consenso non sia prestato, ovvero nel caso in cui si dimostri l'esistenza di un sistema ugualmente efficace, alternativo al trasferimento del recapito dell'utente al vettore aereo, quest'ultimo potrà adempiere ai propri obblighi d'informazione attraverso lo stesso soggetto che ha venduto il biglietto, il quale dovrà assicurare nei confronti del passeggero interessato la tempestiva e corretta trasmissione delle informazioni ricevute dalla compagnia aerea.

## SEZIONE II

### *Le singole fattispecie di mancato o inesatto adempimento del contratto di trasporto aereo disciplinate dalla normativa europea.*

#### **9. Il negato imbarco.**

Delineati, anche in una prospettiva diacronica, gli aspetti generali della normativa europea a tutela dei passeggeri aerei, può ora essere analizzato nello specifico il concreto atteggiarsi delle diverse misure di protezione, in relazione alle singole ipotesi di inadempimento del contratto di trasporto aereo, così come espressamente tipizzate nel

---

<sup>(142)</sup> I recapiti dei passeggeri non potranno essere utilizzati dalla compagnia aerea per scopi di promozione commerciale, ma esclusivamente al fine di ottemperare agli obblighi di informazione che le deriveranno dal novellato reg. CE. In aggiunta a tale divieto, viene anche stabilito espressamente un termine massimo di conservazione di simili dati, fissato in 72 ore dal completamento dell'esecuzione del contratto di trasporto, entro il quale il vettore aereo dovrà in ogni caso procedere alla loro cancellazione.

<sup>(143)</sup> Il passeggero potrà prestare il consenso al trasferimento dei propri dati al vettore aereo, soltanto attraverso una scelta esplicita in tal senso, secondo il modello dell'*opt-in*.

reg. CE n. 261/2004, dando conto anche in tale sede delle possibili modifiche che potrebbero derivare all'esito del pendente procedimento di revisione.

Prendendo le mosse dalla fattispecie del negato imbarco, tradizionalmente legata al fenomeno dell'*overbooking*, in via preliminare può osservarsi come, nel ridisegnarne la disciplina, il legislatore europeo abbia eliminato ogni riferimento al fenomeno della sovrapprenotazione. In tal modo, ne è stata ampliata la nozione <sup>(144)</sup>, consentendo all'interprete di ricondurre in essa – seppur con talune eccezioni – ogni ipotesi in cui il vettore aereo, con un atto unilaterale, opponga ad uno o più passeggeri il rifiuto di trasportarli su di un determinato volo, per il quale gli stessi dispongano di un valido biglietto e di una prenotazione confermata <sup>(145)</sup>.

---

<sup>(144)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO e ROSAFIO, *Il contratto di trasporto aereo di persone*, in MORANDI, *I contratti del trasporto, I, Trasporto aereo e marittimo*, Bologna 2013, p. 41 ss.; cfr. altresì le già citate Corte giust. 4 ottobre 2012, causa C-22/11, punti 20 ss.; e Corte giust. 4 ottobre 2012, causa C-321/11 punti 23 ss., nonché la nota di commento di VERNIZZI, *Precisazioni e (ulteriori) significativi ampliamenti della nozione di «negato imbarco»*, in *Resp. civ. e prev.* 2013, p. 795 ss.

<sup>(145)</sup> Ai sensi dell'art. 2, lett. j), la fattispecie del negato imbarco viene definita come il rifiuto del vettore di trasportare uno o più passeggeri su di un determinato volo (sebbene questi ne abbiano diritto, essendosi presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni previste dal vettore aereo o comunque entro quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza del volo), salvo il caso in cui vi siano «ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati». In tal modo, il legislatore ha operato di fatto un'evidente delimitazione delle ipotesi rilevanti ai fini del regolamento. Stante la clausola di salvezza posta a sugello di tale nozione, infatti, sembra possibile circoscrivere in concreto il campo di applicazione dell'art. 4 ai soli casi in cui una simile misura interdittiva sia posta in essere dalla compagnia aerea, per ragioni non connesse con la condotta o la persona del passeggero cui sia rifiutato l'accesso all'aeromobile. Si pensi, ad es., al caso in cui: non sia possibile identificare il passeggero in quanto privo di documento d'identità ovvero questo sia contraffatto; il passeggero sia in possesso di un biglietto alterato o rubato; ovvero ancora il passeggero si rifiuti di rispettare i regolamenti del vettore per il trasporto di specifiche tipologie di bagagli, ovvero questi sia particolarmente molesto nei confronti del personale di bordo o di altri passeggeri, trovandosi per giunta in uno stato di alterazione psico-fisica dovuto all'assunzione di alcool o di sostanze psicotrope (cfr. ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo*, cit. ., p. 57 ss.; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 41 ss.; INGRATOCCI, *La responsabilità del vettore aereo per inesecuzione della prestazione*, in TRANQUILLI-LEALI e ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano 2011, p. 174; EHLERS e MÜLLER-ROSTIN, *op. cit.*, p. 1058 s.; v. anche le Conclusioni dell'Avvocato generale BOT, 19 aprile 2012, causa C-22/11, *Finnair*, in *curia.europa.eu*; nonché la relazione introduttiva alla proposta di reg. 21 dicembre 2001, COM(2001) 784 def., punto 18).

In relazione alla riconosciuta possibilità per la compagnia aerea di rifiutare legittimamente l'imbarco al passeggero, qualora ad es. a causa di un errore ortografico non vi sia corrispondenza tra il nominativo riportato sul documento d'identità e quello indicato al momento della prenotazione, appare rilevante la novità contenuta nell'ambito della proposta di modifica del reg. CE, ove viene riconosciuto, fino a

L'art. 4 del reg. CE pone, innanzitutto, in capo al vettore aereo un obbligo operativo, stabilendo che questi, «qualora possa ragionevolmente prevedere» di dover negare l'imbarco su un proprio volo, è tenuto a verificare *in primis* la presenza di passeggeri (c.d. volontari) che siano disposti a rinunciare alla propria prenotazione, in cambio di benefici da concordarsi espressamente tra il vettore e i singoli utenti (par. 1) <sup>(146)</sup>.

Soltanto una volta esaurita la fase di ricerca dei volontari, la quale abbia dato esito negativo o comunque insufficiente, al vettore aereo è riconosciuta la possibilità di negare l'imbarco a passeggeri non consenzienti (par. 2), con conseguente e integrale applicazione dell'articolato sistema di misure di protezione del passeggero, cui si è fatto precedentemente riferimento <sup>(147)</sup>.

L'articolo testé citato precisa, inoltre, che nel caso in cui uno o più passeggeri rinuncino spontaneamente a essere imbarcati sul volo, oltre ai benefici concordati con la compagnia aerea, questi avranno in ogni caso diritto di scegliere, alternativamente, tra il rimborso del biglietto e il riavviamento su un volo successivo, ai sensi dell'art. 8 del reg. CE. Tuttavia, non viene specificato quale debba essere la natura e il contenuto dei benefici che il vettore deve riconoscere ai volontari. In dottrina si è correttamente evidenziato come quest'ultimi potrebbero essere simili alle misure previste dalla stessa disciplina europea, sebbene – perché possano efficacemente indurre taluno dei passeggeri a rinunciare alla propria prenotazione – gli stessi dovrebbero essere

---

quarantotto ore prima della partenza del volo, il diritto degli utenti di modificare (almeno una volta e senza costi aggiuntivi) eventuali errori ortografici nella prenotazione, relativi all'indicazione del nominativo di uno o più passeggeri inclusi nel medesimo contratto di trasporto, che ove non adeguatamente corretti potrebbero, appunto, autorizzare il negato imbarco da parte del vettore aereo.

<sup>(146)</sup> La norma mira a ridurre il numero dei passeggeri cui sia rifiutato l'imbarco contro la propria volontà e, di conseguenza, i disagi che gli stessi sono costretti a subire in ragione di una misura disposta unilateralmente dal vettore. Attraverso il ricorso ai volontari, infatti, le compagnie aeree possono essere in grado di individuare quei passeggeri che, non avendo particolare interesse a conservare la propria prenotazione, siano disposti a rinunciarvi in cambio di talune concessioni, reputate dagli stessi adeguate a compensare la frustrazione del proprio diritto di essere imbarcati sul volo inizialmente prenotato. Cfr. ZAMPONE, *op. cit.*, p. 56; PIRAS, *op. cit.*, p. 183; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 199 ss.

<sup>(147)</sup> V. *supra* sez. I, par. 3.

quantomeno, ma non necessariamente, più appetibili rispetto a quanto riconosciuto ai passeggeri non consenzienti <sup>(148)</sup>.

Alla luce dell'attuale quadro normativo, non è chiaro se il passeggero possa o meno accettare dei benefici (*id est* una compensazione pecuniaria e delle misure di assistenza) dal contenuto inferiore rispetto a quanto stabilito ai sensi della normativa europea. In relazione a tale dubbio interpretativo, invero, non sembra possibile escludere aprioristicamente un'eventuale soluzione affermativa <sup>(149)</sup>.

Ai sensi dell'art. 1, il reg. CE n. 261/2004 stabilisce i diritti minimi garantiti agli utenti del trasporto aereo nel caso di negato imbarco che, specificamente, coinvolga passeggeri *non consenzienti*, i quali cioè subiscono contro la propria volontà la decisione del vettore di non imbarcarli sul volo originariamente prenotato. Inoltre, è sempre e solo nei confronti di questi ultimi che l'art. 4, par. 3, pone a carico della compagnia aerea l'obbligo di versare la compensazione pecuniaria e di adottare le necessarie misure volte a ridurre i disagi da questi subiti in ragione del mancato utilizzo del volo prescelto.

In virtù di simili previsioni, dunque, potrebbe ragionevolmente ritenersi che nel caso di rinuncia volontaria all'imbarco, non trovi applicazione neppure la previsione dettata dall'art. 15, in virtù della quale gli obblighi nei confronti dei passeggeri non possono essere oggetto di restrizioni o rinuncia. Pertanto, il passeggero che spontaneamente rinunci alla propria prenotazione, *ex art.* 4, par. 1, ben potrebbe accettare, ad es., una compensazione pecuniaria il cui ammontare sia inferiore a quello che, nel caso specifico, gli spetterebbe ai sensi dell'art. 7.

Cionondimeno, poiché l'intervento europeo nel settore del trasporto aereo mira a garantire «un elevato livello di protezione per i passeggeri» <sup>(150)</sup> – *tout court* considerati – presupposto naturale di tale argomentazione è che il passeggero sia stato

---

<sup>(148)</sup> Cfr. ROSAFIO, *Il negato imbarco*, cit., p. 475; LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE e TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano 2013, p. 462; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 200.

<sup>(149)</sup> Cfr. FRAGOLA, *Prime note sul regolamento CE n. 261/2004*, cit., p. 133.

<sup>(150)</sup> V. il 1° *considerando* del reg. CE n. 261/2004.

correttamente informato (*ex art. 14*) circa i propri diritti ai sensi dal reg. CE, così da poter compiere una scelta effettiva e consapevole in merito ad una loro eventuale rinuncia. Diversamente, il passeggero che abbia accettato un accordo a lui sfavorevole potrà, in ogni caso, agire in giudizio al fine di ottenere dalla compagnia aerea il risarcimento del danno conseguente al mancato rispetto degli obblighi informativi.

Tale lettura d'altro canto sembra essere confermata dal secondo paragrafo dell'art. 15, il quale dispone, tra l'altro, che nel caso in cui il passeggero non sia stato correttamente informato dei suoi diritti e abbia perciò accettato una compensazione inferiore a quella prevista dal regolamento, questi «ha comunque diritto di avviare le necessarie procedure dinanzi ai tribunali od organi competenti per ottenere una compensazione integrativa»<sup>(151)</sup>.

Per quanto qui d'interesse, ammettendo l'eventualità che il passeggero (a fronte del riconoscimento di altri e non meglio precisati benefici) possa essere poi di fatto abbandonato a se stesso nell'attesa della riprotezione, privo cioè di qualsiasi forma di assistenza e ristoro, *ex art. 9*, merita di essere segnalato come la proposta di revisione del reg. CE risulti senz'altro maggiormente apprezzabile nel testo fatto proprio dal Parlamento europeo, rispetto a quanto invece inizialmente proposto dalla Commissione.

Nella sua versione originaria, infatti, la proposta di modifica lasciava impregiudicato il quadro appena delineato, preoccupandosi piuttosto di chiarire che il diritto all'assistenza di cui all'art. 9 avrebbe dovuto trovare applicazione nei confronti dei passeggeri non consenzienti, che avessero scelto di essere riprotetti «non appena possibile», *ex art. 8*, par. 1, lett. *b*), unicamente allorquando il riavviamento avesse avuto luogo almeno due ore dopo l'orario di partenza inizialmente programmato.

Diversamente, reputando iniqua una dilazione temporale delle misure di assistenza nei confronti di quei passeggeri che – di fatto – subiscono il provvedimento

---

<sup>(151)</sup> Sul punto v. PIRAS, *op. cit.*, p. 184, il quale rileva che «non è chiaro se a titolo di sanzione si stabilisca l'obbligo di pagare una somma pari alla compensazione ordinaria, o venga meno l'intero accordo transattivo».

interdittivo, quale vera e propria scelta unilaterale del vettore aereo, il Parlamento europeo ha ritenuto più opportuno riformulare il primo par. dell'art. 4.

Nella disposizione così modificata, viene dunque ad essere espressamente puntualizzato che: le compagnie aeree sono tenute a fornire, anche nei confronti dei passeggeri c.d. volontari, un'adeguata informazione in relazione ai diritti loro riconosciuti ai sensi del reg. CE; inoltre, laddove scelgano di essere riprotetti ai sensi dell'art. 8, questi ultimi hanno diritto all'assistenza di cui all'art 9, qualora l'orario di partenza concordato sia posticipato di almeno due ore rispetto a quello del volo originariamente prenotato.

Nella parte finale della disposizione, viene altresì aggiunta l'ulteriore precisazione per cui le misure di protezione fissate dagli artt. 8 e 9 si sommano ai benefici autonomamente concordati tra passeggero e vettore aereo, i quali quindi non possono essere integralmente sostituiti dalle prime.

Tornando al testo attualmente in vigore, può ancora osservarsi come l'art. 4 parrebbe porre a carico del vettore aereo, in qualsiasi caso, l'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria laddove il passeggero sia lasciato a terra contro la propria volontà. Sicché la compagnia aerea non potrebbe esonerarsi da tale obbligo neppure nell'ipotesi in cui la decisione di rifiutare il trasporto non derivi da una propria scelta o responsabilità.

In realtà, partendo dalla nozione di negato imbarco contenuta nell'art. 2, lett. j), del reg. CE <sup>(152)</sup>, una simile conclusione deve considerarsi, almeno in parte, senz'altro errata.

Qualora infatti il mancato imbarco si giustifichi in ragione della violazione degli obblighi di cooperazione che gravano sull'utente del servizio, così come nel caso in cui ricorra – con specifico riferimento al passeggero nei cui confronti è adottato il provvedimento interdittivo – un altro dei motivi esemplificativamente richiamati dall'art. 2, lett. j), è indubbio che il vettore aereo vada esente da responsabilità e,

---

<sup>(152)</sup> V. *supra* nt. 145.

quindi, dall'obbligo non solo di pagare la compensazione pecuniaria, ma anche di prestare la dovuta assistenza (*ex art. 8 e 9*), non rientrandosi in tali casi in un'ipotesi di negato imbarco rilevante ai fini della normativa europea <sup>(153)</sup>.

Merita di essere inoltre rilevato come un'ulteriore (ma alquanto dubbia) delimitazione della portata applicativa della disciplina relativa al negato imbarco parrebbe potersi desumere dall'*incipit* dell'art. 4 reg. CE.

Effettivamente, l'attuale formulazione dell'articolo testé citato – che peraltro non viene modificata dalla più volte citata proposta di revisione del reg. CE – subordinando l'operatività delle misure di protezione alla condizione che il vettore *possa ragionevolmente prevedere* di dover negare l'imbarco a uno o più passeggeri su di un determinato volo, sembrerebbe escludere dal suo campo d'applicazione quelle ipotesi che, non ricadendo nella sfera di controllo del vettore, non potrebbero essere imputate a una sua responsabilità <sup>(154)</sup>. Si pensi, ad. es., al caso in cui una compagnia aerea, a causa di un atto di sabotaggio compiuto pochi minuti prima dell'avvio delle operazioni di imbarco, si veda costretta, pur di non cancellare il volo, a sostituire l'aeromobile con un altro velivolo di minore capienza e, quindi, a dover rifiutare l'imbarco a taluni dei passeggeri originariamente prenotati.

Argomentando in tal senso, tuttavia, data l'asserita inapplicabilità dell'art. 4 e, quindi, delle misure di protezione dei passeggeri, nel caso in cui il negato imbarco abbia avuto luogo per ragioni che si pongono al di fuori della sfera di controllo del vettore, si giungerebbe alla paradossale conclusione che il passeggero, al quale neppure

---

<sup>(153)</sup> Cfr. INGRATOCCI, *op. cit.*, p. 174, nota 40; EHLERS e MÜLLER-ROSTIN, *op. cit.*, p. 1058; nonché le Conclusioni dell'Avvocato generale BOT, 19 aprile 2012, causa C-22/11, cit.

<sup>(154)</sup> In tal senso, v. ZAMPONE, *op. cit.*, p. 78 s., secondo cui l'ambito di applicazione della norma sarebbe limitato solo «a quelle ipotesi in cui il disservizio (negato imbarco), in quanto prevedibile, sia comunque imputabile o a circostanze di fatto che il vettore sarebbe in grado di prevenire, o ad una condotta del vettore della quale, in proiezione prospettica, lo stesso è in grado di valutare le conseguenze a danno della corretta operatività del volo». Sul punto, cfr. anche ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano 2007, p. 290 s., la quale mette in luce come «la circostanza che da parte della normativa comunitaria sia espressamente individuato il negato imbarco nel rifiuto [...] del vettore di imbarcare il passeggero, sembrerebbe accreditare l'assunto che la tutela prevista dal Regolamento non operi quando tale fattispecie derivi da una causa non ascrivibile al vettore medesimo»; analogamente, INGRATOCCI, *op. cit.*, p. 178.

può imputarsi la causa del disservizio, sia privato di qualsiasi forma di tutela, in palese contrasto con l'obiettivo perseguito dal reg. CE.

Inevitabilmente, dunque, un simile risultato interpretativo non appare suscettibile di sicura condivisione. Allo stesso tempo, però, deve rilevarsi che se di norma il negato imbarco dipende da una scelta arbitraria del vettore, talora lo stesso può trovarsi nella condizione di non poter agire altrimenti <sup>(155)</sup>, per cui l'obbligo di versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri coinvolti dal disservizio, almeno in tali casi, potrebbe risultare eccessivamente pregiudizievole per la compagnia aerea.

Ciononostante, non sembrerebbe possibile giungere ad una diversa conclusione, neppure operando un parallelismo tra le diverse ipotesi del negato imbarco e della cancellazione del volo.

La previsione contenuta nell'art. 5, par. 3, in forza della quale il vettore non è tenuto a pagare alcuna compensazione nel caso in cui riesca a dimostrare che l'annullamento del volo è dovuto a circostanze che si pongono al di fuori della propria sfera di controllo, rappresenta infatti un'eccezione a quella che viceversa pare porsi come regola generale nell'ambito del sistema delineato dal reg. CE, risultando conseguentemente insuscettibile di applicazione analogica.

Non può peraltro ritenersi – neppure in via interpretativa – che nel caso di negato imbarco dovuto a cause imprevedibili, non diversamente evitabili e, quindi, non imputabili alla compagnia aerea, quest'ultima sia esonerata soltanto dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria, fermo restando, invece, l'obbligo del vettore di offrire ai passeggeri l'alternativa tra il rimborso del prezzo del biglietto e la riprotezione ai sensi dell'art. 8, oltre ovviamente all'assistenza necessaria ad alleviarne i disagi, *ex art.* 9.

D'altra parte, sebbene attraverso una simile interpretazione si riesca ad aggirare l'effetto paradossale di lasciare privo di qualsiasi tutela il passeggero vittima di negato

---

<sup>(155)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 206.

imbarco, essa rappresenterebbe comunque un'inammissibile forzatura del dato normativo.

La formulazione letterale del terzo paragrafo dell'art. 4, infatti, non consente una simile operazione, la quale dunque non può ritenersi ammissibile.

Di conseguenza, deve necessariamente concludersi nel senso che, nell'ipotesi di negato imbarco, il vettore è tenuto al pagamento della compensazione pecuniaria anche nei casi di impedimenti astrattamente riconducibili nell'ambito della definizione di circostanze eccezionali <sup>(156)</sup>.

In tali ipotesi, peraltro, non rientra, né potrebbe rientrarvi <sup>(157)</sup>, il caso in cui la compagnia aerea rifiuti l'imbarco ai passeggeri regolarmente prenotati su un determinato volo, adducendo come giustificazione la necessità di riproteggere quelli di un volo precedente, il quale sia stato cancellato a causa del verificarsi di una circostanza eccezionale (nella specie lo sciopero del personale aeroportuale) <sup>(158)</sup>. Del resto, in simili casi, pur volendo sostenere che il vettore abbia agito nell'apprezzabile intento di limitare i disagi degli utenti del volo cancellato, la scelta di imbarcare questi ultimi su voli successivi già completi e, quindi, la conseguente necessità di dover rifiutare l'imbarco ad altri passeggeri ivi regolarmente prenotati, non può considerarsi dovuta ad una causa esterna alla sfera di controllo del vettore, il quale ben potrebbe agire diversamente, meglio gestendo la riorganizzazione dei voli ed evitando così il prodursi di ulteriori disagi in capo ad altri ignari passeggeri.

---

<sup>(156)</sup> Cfr. Corte giust. 4 ottobre 2012, causa C-22/11, cit., la quale in *obiter dictum* ha escluso che il vettore aereo possa essere esonerato dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria nel caso di negato imbarco connesso a circostanze eccezionali, osservando come né l'art. 2, lett. j), né l'art. 4, a differenza dell'art. 5 con riferimento all'ipotesi di cancellazione del volo, prevedano una simile possibilità.

<sup>(157)</sup> *Contra* BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 206 s.

<sup>(158)</sup> Cfr. Corte giust. 4 ottobre 2012, causa C-22/11, cit.

## 10. La cancellazione del volo.

Ai sensi dell'art. 2, lett. l) del reg. CE n. 261/2004, la cancellazione del volo è «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto» <sup>(159)</sup>.

Tale definizione, in realtà assai scarna, se confrontata con quella di negato imbarco (*ex art. 2, lett. j*) consente di cogliere l'esatto discrimine tra le due diverse ipotesi di mancata effettuazione del trasporto aereo, così come concepite e tipizzate nell'ambito del reg. CE.

Da un lato, il negato imbarco si caratterizza come un atto unilaterale che la compagnia aerea pone in essere nei confronti di uno o più passeggeri (individuati, di fatto, arbitrariamente dallo stesso vettore), frustrando così il diritto del singolo a essere trasportato su quel determinato volo, il quale viene tuttavia effettuato rispetto agli altri utenti prenotati. Dall'altro lato, invece, la cancellazione del volo, pur costituendo sempre un atto unilaterale del vettore, coinvolge la generalità degli utenti, determinando oggettivamente il venir meno del servizio nella sua interezza <sup>(160)</sup>, giacché non viene posta in essere affatto l'operazione di trasporto cui si riferiva la prenotazione.

La distinzione fra negato imbarco e cancellazione del volo non ha rilievo esclusivamente teorico, discendendone sul piano pratico una concreta differenziazione di disciplina <sup>(161)</sup>.

---

<sup>(159)</sup> Alla luce della definizione di cancellazione del volo fornita dal Reg. CE n. 261/2004 e considerando come quest'ultimo miri a tutelare gli interessi dei passeggeri, mediante la predisposizione di una serie di misure volte a ridurre i disagi che gli stessi possono subire in ragione del verificarsi del disservizio, non dovrebbero esserci dubbi nel ritenere che il vettore possa legittimamente cancellare, ove lo ritenga opportuno, un volo sul quale non sia stata ancora effettuata alcuna prenotazione, cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 42 s.; v. anche DEMARCHI, *op. cit.*, p. 162.

<sup>(160)</sup> Cfr. ZAMPONE, *op. cit.*, p. 62 s.

<sup>(161)</sup> Nel caso di mancato imbarco il vettore non può esonerarsi dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria, neppure nell'ipotesi in cui il provvedimento interdittivo sia dovuto «a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso», possibilità che, in questi termini, è invece prevista nel caso di cancellazione del volo, *ex art. 5, par. 3*.

Quest'ultima, nell'ottica del legislatore europeo, sembrerebbe giustificarsi astrattamente sulla base del presupposto per cui il negato imbarco – diversamente dall'annullamento del volo, il quale con maggiore frequenza può derivare da cause non imputabili al vettore – si presenta sempre, o quantomeno nella stragrande maggioranza dei casi, nei termini di un atto volontario, posto in essere arbitrariamente dalla compagnia aerea. Sicché, in tali casi, i passeggeri risulterebbero meritevoli di un più elevato grado di tutela, rispetto alle altre possibili ipotesi di disfunzione del servizio di trasporto aereo <sup>(162)</sup>.

Con specifico riferimento all'ipotesi della soppressione del volo, dunque, si è prevista in via generale l'integrale applicazione dell'articolato sistema di misure di protezione posto a tutela dei passeggeri <sup>(163)</sup>, prevedendosi al contempo alcune eccezioni all'obbligo di versare una compensazione pecuniaria, *ex art. 7* <sup>(164)</sup>. Cionondimeno, anche in tali ipotesi, resta fermo l'obbligo per la compagnia aerea di offrire ai propri passeggeri la scelta tra il rimborso del biglietto o il riavviamento (*ex art. 8*), nonché le forme di assistenza volte a lenire i disagi derivanti dalla mancata effettuazione del volo: ciò *a prescindere* dalla ragione della cancellazione e, quindi, anche nel caso di circostanze eccezionali <sup>(165)</sup>.

Merita a tal proposito di essere segnalato come, in realtà, nella sua attuale formulazione, l'art. 5, par. 1, lett. *b*), lasci alquanto perplessi.

Nel caso di negato imbarco, il richiamo operato dall'art. 4, par. 3, all'art. 9 – alla luce di un'interpretazione sistematica, e considerato il tenore letterale di quest'ultima disposizione – può essere inteso nel senso che il passeggero ha diritto di ricevere l'assistenza ivi prevista (sotto forma di cibi, bevande e sistemazione alberghiera)

---

<sup>(162)</sup> Cfr. CORONA, *op. ult. cit.*, p. 871, nt. 13, la quale mette in luce come, nel caso di negato imbarco, «la colpa del vettore è *in re ipsa*», mentre nel caso di cancellazione del volo, quest'ultima è soltanto «presunta», ammettendosene la prova contraria, mediante la dimostrazione del ricorrere di una circostanza eccezionale, *ex art. 5, par. 3, reg. CE n. 261/2004*.

<sup>(163)</sup> V. *supra* sez. I, par. 3.

<sup>(164)</sup> V. *infra* par. 10.1 ss.

<sup>(165)</sup> Cfr. Corte giust. 31 gennaio 2013, causa C-12/11, cit., punti 30 ss. Sul punto v., anche, BERNARD, *op. cit.*, p. 214 s.

soltanto: *a)* nel caso in cui abbia scelto di proseguire il proprio viaggio mediante la riprotezione, ai sensi dell'art. 8, ovvero *b)* allorquando, nell'ipotesi di un trasferimento effettuato attraverso più voli in coincidenza, il disservizio si sia verificato in un aeroporto intermedio e questi abbia optato per il rimborso del prezzo del biglietto, con conseguente obbligo del vettore di garantirgli un volo di ritorno verso il punto di partenza.

Nel caso di cancellazione del volo, la lett. *b)* dell'art. 5, par. 1, opera invece una distinzione tra le diverse misure di assistenza disciplinate dall'art. 9, il cui significato non risulta molto chiaro.

Ad ogni modo, può senz'altro osservarsi come la regola generale sia indubbiamente quella per cui le forme di assistenza previste dall'art. 9 trovano applicazione solo nel caso in cui il passeggero, al fine di raggiungere la destinazione finale del proprio viaggio ovvero fare ritorno nel luogo di partenza iniziale, sia costretto ad un'ulteriore e obbligata attesa in aeroporto.

In una simile prospettiva, dunque, evitando di avvallare in questa sede risultati interpretativi paradossali, troppo sbilanciati a favore dei passeggeri ovvero addirittura in contrasto con lo scopo avuto di mira dal legislatore europeo, sembra possibile ritenere che la previsione contenuta nell'art. 5, par. 1, lett. *b)* <sup>(166)</sup>, sia semplicemente volta ad esplicitare quanto già desumibile dall'art. 9, ossia che le forme di assistenza ivi previste non trovano tutte immediata applicazione nel caso di riavviamento su un volo diverso da quello originariamente prenotato. Pertanto, il vettore dovrà fornire una sistemazione

---

<sup>(166)</sup> L'attuale formulazione della citata disposizione è il frutto di una pessima traduzione in italiano del reg. CE. Infatti, all'espressione «quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è *rinvitato di almeno un giorno* rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato», si contrappone nella versione inglese dell'art. 5, par. 1, lett. *b)*, reg. CE n. 261/2004, l'espressione «when the reasonably expected time of departure of the new flight *is at least the day after* the departure as it was planned for the cancelled flight».

alberghiera ai propri passeggeri unicamente nel caso in cui si rendano necessari uno o più pernottamenti inizialmente non preventivati <sup>(167)</sup>.

Sul punto, la proposta di revisione del reg. CE risulta sicuramente migliorativa, elidendo in radice ogni possibile dubbio interpretativo.

Mediante la semplificazione del dettato della lett. *b)* dell'art. 5, par. 1, infatti, nella sua nuova formulazione la norma citata si limita a puntualizzare che, nel caso di cancellazione del volo, al passeggero è offerta l'assistenza di cui all'art. 9, allorquando la riprotezione abbia luogo a distanza di almeno due ore rispetto all'orario originariamente fissato per la partenza.

Al fine di consentire all'interprete l'immediata percezione dei diritti spettanti ai viaggiatori nel caso di annullamento del volo ed evitare così le possibili complicazioni derivanti dal complesso meccanismo di rimandi incrociati, viene ad essere riscritta anche la lett. *a)* dell'art. 5, par. 1, inserendo, accanto al rinvio all'art. 8, l'esplicita menzione del diritto del passeggero di operare la scelta fra il rimborso del prezzo e la prosecuzione del proprio viaggio.

L'intento del legislatore europeo risulta indubbiamente apprezzabile, soprattutto in un'ottica di miglioramento dell'accessibilità del regolamento, se non fosse che la nuova formulazione appare alquanto imprecisa e foriera di possibili dubbi interpretativi (ciò, tra l'altro, anche a seguito dell'intervento del Parlamento europeo), non rispecchiando fedelmente il contenuto dell'art. 8.

Stabilendosi che, in caso di cancellazione del volo, al passeggero è offerta la scelta «tra il rimborso, il proseguimento del viaggio mediante riprotezione o il viaggio a un'ora successiva dello stesso giorno o in una data successiva» potrebbe sorgere il dubbio che si sia voluta introdurre una sorta di alternativa tra la «riprotezione» e il

---

<sup>(167)</sup> Tale lettura parrebbe, inoltre, essere confermata dal successivo art. 6, dedicato al fenomeno del ritardo, il quale nella sua attuale formulazione riproduce la medesima costruzione sintattica della disposizione che qui si commenta: v. *infra* par. 11.

«viaggio a un'ora o in una data successiva», differenza che – come è stato segnalato anche dai primi commentatori <sup>(168)</sup> – risulta difficilmente comprensibile.

Ragionevolmente, dunque, deve escludersi una simile lettura, intendendo piuttosto la nuova (quanto infelice) formulazione dell'art. 5, par. 1, lett. *a*), in linea con quanto previsto dall'art. 8, nel senso che al passeggero è offerta la scelta «tra il rimborso e il proseguimento del viaggio mediante riprotezione non appena possibile o in una data successiva».

Proprio in tale prospettiva, peraltro, sarebbe senz'altro auspicabile che la citata disposizione venga meglio formulata, prima dell'approvazione definitiva della proposta di revisione del reg. CE.

#### ***10.1. L'esonero del vettore dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria: la preventiva informazione del passeggero in ordine alla cancellazione del volo;***

Tornando ad osservare l'attuale dato normativo, restano ancora da analizzare le ipotesi in cui la compagnia aerea è esonerata dall'obbligo di versare una compensazione pecuniaria nel caso di cancellazione del volo.

A tal proposito, merita di essere notato come il legislatore europeo abbia escluso tale obbligo, innanzitutto, nel caso in cui i passeggeri siano stati informati dell'annullamento del volo *i)* almeno due settimane prima, oppure *ii)* nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima, ovvero ancora *iii)* meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto per il volo cancellato.

Affinché poi il vettore possa andare esente dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria, nell'ipotesi *sub ii)* è necessario che ai passeggeri sia offerto un volo alternativo, il cui orario di partenza sia anticipato, rispetto a quello annullato, non più

---

<sup>(168)</sup> Cfr., con riferimento alla proposta di revisione del reg. CE presentata dalla Commissione europea, ARNOLD, *op. ult. cit.*, p. 414.

di due ore, e il cui arrivo a destinazione avvenga meno di quattro ore dopo l'orario di arrivo originariamente previsto. Nell'ipotesi *sub iii*), allo stesso modo, è invece necessario che agli stessi sia offerto un volo alternativo, il cui orario di partenza sia anticipato non più di un'ora e il cui arrivo a destinazione sia ritardato meno di due ore rispetto all'orario del volo cancellato.

Anche in questo caso, la formulazione della disposizione non appare particolarmente felice <sup>(169)</sup>.

Se è sicuramente vero, da un lato, che la *ratio* della disposizione è quella di incentivare i vettori a comunicare, con un adeguato anticipo, la cancellazione del volo ai propri passeggeri <sup>(170)</sup>, dall'altro lato non può farsi a meno di notare come questo non paia essere l'obiettivo ultimo della norma, la quale infatti – così come l'impianto generale del reg. CE n. 261/2004 – è volta a ridurre i disagi subiti dai passeggeri a causa del verificarsi di disservizi nell'esecuzione del servizio di trasporto. Così come tra l'altro sembrerebbe lasciar intendere anche il secondo paragrafo dell'art. 5, il quale prevede, opportunamente, che la compagnia aerea, insieme con la comunicazione dell'annullamento del volo, informi il passeggero anche delle eventuali possibili alternative di trasporto per poter raggiungere la propria destinazione finale.

Ragionando ipoteticamente, può senz'altro rilevarsi come attraverso l'anticipata comunicazione dell'annullamento del volo gran parte dei disagi e dei danni, che astrattamente potrebbero derivare in capo agli utenti prenotati sul volo cancellato,

---

<sup>(169)</sup> Come pure evidenziato in letteratura, l'impiego della congiunzione «e» lascerebbe intendere che la fattispecie presa in considerazione, sia unicamente il caso in cui agli utenti di un volo cancellato venga offerto un volo alternativo, il quale (a seconda dei casi) parta con un anticipo di due ore (o di un'ora) e contestualmente arrivi a destinazione con un ritardo massimo di quattro (o di due) ore, il che apparirebbe astrattamente ipotizzabile soltanto laddove la compagnia aerea effettui la riprotezione dei passeggeri del volo cancellato, mediante uno o più voli in coincidenza (cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 155 s.). In realtà, questa sembra essere solo una delle ipotesi che ricadono nell'ambito di applicazione della norma qui considerata, dovendosi senz'altro ritenere che il vettore sia liberato dall'obbligo di pagare la compensazione, qualora questi informi i propri passeggeri della cancellazione del volo, ad es., cinque giorni prima della prevista partenza e, contestualmente, offra loro un volo alternativo, senza alcuno scalo intermedio, il cui decollo e il cui arrivo a destinazione sia programmato, rispettivamente, un'ora dopo l'orario di partenza e quello di arrivo originariamente previsto per il volo annullato.

<sup>(170)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 155.

potrebbero essere in qualche modo evitati, diversamente da quanto invece accadrebbe laddove una simile informazione non venisse in alcun modo fornita <sup>(171)</sup>. Proprio in tale ottica, il margine di preavviso della cancellazione si pone in un rapporto inversamente proporzionale rispetto all'obbligo del vettore di fornire ai passeggeri una valida alternativa, che gli consenta di non modificare oltremodo i propri piani di viaggio, né sotto il profilo dell'anticipazione della partenza, né sotto quello del successivo arrivo a destinazione <sup>(172)</sup>.

Quanto considerato, dunque, condurrebbe a ritenere che l'obiettivo del legislatore europeo nel disciplinare le diverse finestre temporali, entro le quali il vettore può cancellare il volo senza incorrere nell'obbligo di dover versare agli utenti coinvolti la compensazione pecuniaria, sia finalizzata, in ultima analisi, proprio ad evitare che l'annullamento del volo comporti eccessivi disagi agli utenti.

In virtù di tali argomentazioni, potrebbe allora concludersi nel senso di ritenere che l'art. 5, par. 1, lett. c), esoneri il vettore dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria, nelle ipotesi in cui questi abbia provveduto a informare i passeggeri con un preavviso inferiore alle due settimane, offrendo contestualmente loro un volo alternativo (punti *ii* e *iii*), ciò tuttavia con la previsione di una duplice limitazione, operante sia alternativamente che cumulativamente.

Alla compagnia aerea viene così riconosciuta la possibilità di sostituire il volo annullato con un altro volo, la cui partenza sia anticipata e/o il cui orario d'arrivo a

---

<sup>(171)</sup> Il passeggero infatti, preavvisato con adeguato anticipo, potrà senz'altro evitare di recarsi in aeroporto, oppure vi si potrà recare al diverso orario comunicatogli dal vettore, ovvero in alternativa potrà riorganizzare diversamente il proprio programma di viaggio.

<sup>(172)</sup> Se, da un lato, può presumersi che il passeggero, cui sia stata comunicata la cancellazione del volo con un preavviso di almeno due settimane, verosimilmente, sia in grado di rivedere il proprio programma di viaggio, non rendendosi pertanto necessario porre in capo alla compagnia aerea l'obbligo stringente di offrire un'alternativa di trasporto che non si discosti eccessivamente da quella originariamente concordata. Allo stesso modo, può ritenersi che l'utente cui tale informazione sia stata fornita con un preavviso di pochi giorni, con tutta probabilità, sia maggiormente vincolato al suo piano di viaggio, rendendosi quindi in tal caso necessario che il vettore si adoperi affinché i disagi da questi patiti siano quanto più possibile contenuti, mediante l'offerta di un volo alternativo, i cui orari di partenza e di arrivo si discostino di poco da quelli originariamente previsti.

destinazione sia ritardato, rispetto all'orario originariamente previsto, entro i limiti predeterminati dalla citata disposizione <sup>(173)</sup>

Leggendo la norma in tal senso, di conseguenza, non dovrebbero esservi dubbi <sup>(174)</sup> nel ritenere che il vettore vada esente dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria ogni qual volta, ad es., abbia comunicato la cancellazione del volo un giorno prima della prevista partenza – ricadendosi dunque nell'ipotesi *sub iii*) – e abbia offerto al passeggero la possibilità di essere trasportato nel luogo di destinazione finale, con un ritardo massimo inferiore alle due ore, salva in ogni caso la possibilità per la compagnia aerea di anticipare la partenza al massimo di un'ora rispetto a quella originariamente prevista.

Se tutto ciò risulta senz'altro vero, in relazione all'opportunità riconosciuta al vettore di anticipare la partenza del volo, resta da comprendere quale sia il limite entro cui questi possa avvantaggiarsene. Sul punto, la disposizione resta silente, sollevando più di una perplessità in relazione all'opportunità della scelta legislativa così compiuta.

Riconoscere alla compagnia aerea la possibilità di offrire ai propri utenti una partenza anticipata, andando così esente dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria, anche nel caso in cui la cancellazione sia stata comunicata il giorno stesso (o addirittura solo alcune ore prima) della prevista partenza, non sembra in realtà garantire

---

<sup>(173)</sup> Da un lato, è esclusa la possibilità che il volo annullato sia sostituito, nell'ipotesi *sub ii*), con un altro volo la cui partenza sia anticipata più di due ore, e nell'ipotesi *sub iii*), più di un'ora rispetto all'orario originariamente previsto. Dall'altro lato, è escluso che la compagnia aerea possa offrire ai propri passeggeri, nell'ipotesi *sub ii*), un volo alternativo il cui orario d'arrivo a destinazione sia ritardato di quattro o più ore, e nell'ipotesi *sub iii*), di due o più ore, rispetto all'orario di arrivo previsto per il volo cancellato.

In tal senso sembrerebbe deporre anche la sentenza della Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, *Nelson*, punto 31, ove viene affermato che l'art. 5, par. 1, lett. c), punto *iii*) «attribuisce al vettore aereo un certo margine di discrezionalità nel proporre un volo alternativo al passeggero di un volo cancellato [...]. Tuttavia, anche se il vettore si avvale pienamente *di entrambe le possibilità che gli vengono concesse* dalla suddetta disposizione, vale a dire quella che gli consente di anticipare di un'ora la partenza del predetto passeggero e di differire il suo arrivo di meno di due ore, la durata complessiva del volo alternativo proposto non deve essere, in ogni caso, pari o superiore a tre ore rispetto alla durata prevista del volo annullato» (*corsivo aggiunto*).

<sup>(174)</sup> Utilizza una formula dubitativa, invece, BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 156.

un'effettiva protezione dei viaggiatori <sup>(175)</sup>. Merita infatti di essere ancora segnalato come in tali casi il vettore vada esente dall'obbligo di pagare la compensazione, quale che sia la ragione sottesa alla cancellazione del volo, rilevando unicamente il dato oggettivo dell'avvenuta comunicazione al passeggero della mancata esecuzione del contratto di trasporto nei termini originariamente pattuiti <sup>(176)</sup>.

La norma esaminata, dunque, sembra porre una sorta di presunzione di assenza di danni e/o disagi in capo ai passeggeri, cui sia preventivamente fornita l'informazione in merito alla cancellazione del volo, facendo così venir meno l'esigenza di prevedere un meccanismo automatizzato di compensazione degli stessi.

Certo, qualche dubbio potrebbe sempre porsi con riferimento al caso limite che potrebbe verificarsi allorquando il vettore non solo effettui la comunicazione con un brevissimo margine di preavviso, ma si avvalga anche della facoltà di anticipare la partenza del volo.

Ad ogni modo, deve comunque evidenziarsi come tale previsione non pregiudichi il diritto degli utenti vittima del disservizio di agire nei confronti della compagnia aerea. Sussistendone i presupposti, infatti, sulla base di altra normativa applicabile, nazionale o internazionale, il passeggero è comunque legittimato (*ex art. 12 reg. CE*) ad adire le competenti autorità giudiziarie al fine di ottenere il risarcimento dei danni che questi abbia eventualmente subito, in virtù di quello che – ove non ricorra una circostanza eccezionale *ex art. 5, par. 3* – è e resta un illecito contrattuale, non risultando, a seconda

---

<sup>(175)</sup> Si consideri infatti come, nelle ipotesi considerate, il passeggero potrebbe non essere in grado di raggiungere per tempo l'aeroporto, perdendo così il diritto di ricevere la compensazione di cui all'art. 7.

<sup>(176)</sup> Cfr. ZAMPONE, *op. cit.*, p. 80. Nella generalità dei casi, almeno teoricamente, tale avviso evita il prodursi di quei disagi e danni che dall'annullamento del volo potrebbero derivare in capo all'utente del servizio, se questi, non essendo stato adeguatamente informato, si recasse comunque in aeroporto, convinto di dover essere imbarcato su un volo che, invece, non sarà effettuato (cfr. INGRATOCCI, *op. cit.*, p. 177 s.). Naturalmente, così come previsto dal quarto paragrafo dell'art. 5, grava sul vettore operativo l'onere di provare che il passeggero sia stato informato dell'annullamento del volo nei termini prescritti.

Sebbene la norma nulla dica in relazione alle modalità con cui tale comunicazione deve essere posta in essere, in letteratura non sembrano esservi incertezze nel ritenere che questa debba essere effettuata nei confronti di ciascun passeggero, singolarmente inteso, attraverso adeguati mezzi di comunicazione (cfr. ZAMPONE, *op. loc. ult. cit.*; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 156 s.) che non solo garantiscano l'effettiva informazione degli utenti, ma al contempo consentano alla compagnia aerea di preconstituersi un adeguato mezzo di prova per un eventuale giudizio (cfr. DEMARCHI, *op. cit.*, p. 176).

dei casi, adempiuta ovvero esattamente adempiuta la prestazione inizialmente dedotta in contratto <sup>(177)</sup>.

A margine delle considerazioni qui svolte, deve constatarsi tuttavia come la proposta di revisione del reg. CE non apporti sul punto alcuna innovazione rispetto al vigente quadro normativo, lasciando sostanzialmente aperte le medesime questioni interpretative. Nell'ottica di migliorare l'accessibilità della disciplina, sarebbe stata senz'altro apprezzabile una semplificazione dell'attuale costruzione dell'art. 5, par. 1, lett. c), mediante una sua complessiva riconsiderazione.

In tal senso, guardando alle successive fasi del procedimento di revisione del reg. CE, potrebbe allora suggerirsi l'eliminazione dell'attuale distinzione posta dai punti *ii*) e *iii*), i quali potrebbero essere sostituiti con la generica previsione per cui il vettore è esonerato dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria, allorquando comunichi la cancellazione del volo meno di due settimane prima della programmata partenza, offrendo contestualmente ai viaggiatori l'opportunità di raggiungere la propria destinazione finale con un ritardo contenuto (ad. es., due ore). In aggiunta, al fine di garantire l'effettività della tutela predisposta a tutela dei passeggeri, potrebbe poi introdursi un limite di tempo (ad. es., ventiquattro ore prima della partenza) entro il quale il vettore deve necessariamente comunicare la cancellazione del volo, qualora intenda avvalersi della possibilità di offrire al passeggero una soluzione alternativa che preveda una partenza anticipata rispetto all'orario originariamente programmato, così da superare le perplessità poc'anzi manifestate.

---

<sup>(177)</sup> In tale prospettiva, peraltro, non sembra possibile affermare che una simile lettura determini una disparità di trattamento tra i passeggeri (*contra*, v. CORONA, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*, in *Dir. trasporti* 2009, p. 811 s.), e ciò anche nell'ipotesi limite di cancellazione del volo *in extremis*, ossia soltanto alcune ore prima della partenza, essendo la compensazione pecuniaria volta a risarcire in via forfettaria disagi e danni (sotto forma di perdita di tempo, *stress* e simili) che, seppur presuntivamente, sono patiti soltanto dall'utente cui non sia stata data alcuna informazione in merito alla cancellazione del volo, né sia stata offerta alcuna valida alternativa nei termini prescritti dalla normativa europea, costringendolo così ad una prolungata attesa nello scalo aeroportuale (cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 157 s.).

## 10.2. (segue) la cancellazione del volo dovuta a «circostanze eccezionali» e la necessaria adozione delle «misure del caso».

Un'ulteriore ipotesi di esonero del vettore dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria risiede nella dimostrazione, da parte della compagnia aerea, del fatto che la cancellazione del volo «è dovuta al verificarsi di circostanze eccezionali che non si sarebbero potute comunque evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso» (ex art. 5, par. 3, reg. CE) <sup>(178)</sup>.

L'interpretazione di tale previsione ha creato non poche difficoltà. La mancanza di un'espressa definizione del concetto di «circostanze eccezionali» ha fatto sì che ne restassero sfumati gli esatti confini, legittimando sostanzialmente le compagnie aeree ad invocare l'esimente con un ampio margine di discrezionalità, così da sottrarsi facilmente all'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria, mediante l'allegazione di eventi ostativi all'esecuzione del volo, soltanto presuntivamente riconducibili nell'ambito di tale nozione <sup>(179)</sup>.

Nel silenzio della disciplina vigente, sul punto è intervenuta la Corte di giustizia, la quale, con la sentenza *Wallentin-Hermann*, ha fornito un'interpretazione restrittiva della disposizione in esame, stabilendo che possono assumere il carattere di circostanze eccezionali unicamente quelle connesse a un evento che non attiene al normale

---

<sup>(178)</sup> L'art. 5, par. 3, reg. CE fa esclusivo riferimento all'ipotesi della cancellazione del volo. Tuttavia, la Corte di giustizia, riconoscendo il diritto al versamento della compensazione pecuniaria anche a quei passeggeri che subiscono un ritardo prolungato all'arrivo pari o superiore a tre ore, ha contestualmente esteso l'applicazione della disposizione in esame anche all'ipotesi di ritardato arrivo a destinazione, cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punto 69. V. *infra* par. 12.

<sup>(179)</sup> La stessa esemplificazione contenuta nei *considerando* del regolamento (v. 14° e 15° *considerando*) – chiarendo che simili circostanze possono ricorrere nei casi di instabilità politica, di condizioni meteorologiche incompatibili con il decollo o l'atterraggio dell'aeroplano, di rischi per la sicurezza, di improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza, di scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo, ovvero di decisioni di gestione del traffico aereo che interferiscano con l'esecuzione del volo – non è in grado di concretizzare adeguatamente, anche a causa della sua genericità, il significato dell'espressione impiegata dal legislatore, lasciando spazio a possibili divergenze interpretative.

esercizio dell'attività di navigazione aerea e che sfugge all'effettivo controllo del vettore, per la sua natura o per la sua origine <sup>(180)</sup>.

Ad ogni modo, pur potendosi ricondurre un determinato accadimento nell'ambito della nozione di circostanze eccezionali, ai sensi dell'art. 5 par. 3, il vettore non è per ciò stesso liberato dall'obbligo di prestare la compensazione ai passeggeri coinvolti dal disservizio. A tal fine, infatti, assume specifica importanza il diverso, ma connesso, concetto di «misure del caso» <sup>(181)</sup>, la cui adozione da parte della compagnia aerea è comunque non sufficiente ad evitare il verificarsi della circostanza eccezionale e, conseguentemente, la cancellazione del volo.

Tale requisito, secondo i giudici di Lussemburgo, deve essere inteso nel senso che la compagnia aerea è tenuta a dimostrare come, «anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale e di risorse finanziarie», la stessa non sarebbe stata in grado di evitare che le circostanze eccezionali comportassero la cancellazione del volo, se non a pena di acconsentire a sacrifici tecnicamente ed economicamente insopportabili <sup>(182)</sup>

In tali termini, dunque, seguendo l'interpretazione fornita dalla Corte di giustizia <sup>(183)</sup>, la disposizione in esame sembrerebbe sostanzialmente far riferimento ad un evento che, ponendosi al di fuori della sfera di controllo del vettore, gli impedisce di adempiere alla prestazione, escludendo al contempo la possibilità di ravvisare in capo a quest'ultimo eventuali profili di imputabilità dell'impossibilità dell'adempimento e, quindi, di responsabilità della compagnia aerea.

---

<sup>(180)</sup> Cfr. Corte giust. 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, punto 23, in *curia.europa.eu*; v., anche, Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punti 70 ss; nonché, da ultimo, Corte giust. 17 settembre 2015, causa C-257/14, cit., punto 36.

<sup>(181)</sup> Sul punto, cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 164 ss.

<sup>(182)</sup> Cfr. Corte giust. 22 dicembre 2008, causa C-549/07, cit., punti 40-43.

<sup>(183)</sup> Cfr., da ultimo, anche Corte giust. 31 gennaio 2013, causa C-12/11, cit., punto 29, ove viene affermato chiaramente come possono essere ricondotte nell'ambito della nozione di circostanze eccezionali «tutte le circostanze che sfuggono al controllo del vettore aereo, indipendentemente dalla loro natura e gravità».

Proprio sulla base di tale considerazione, appare allora condivisibile l'opinione di quella parte della dottrina secondo cui le circostanze eccezionali sarebbero riconducibili nell'ambito delle ipotesi di impossibilità sopravvenuta della prestazione dovuta a cause non imputabili al vettore <sup>(184)</sup>, le quali estinguono l'obbligazione e risolvono il contratto (artt. 1256 e 1463 c.c.).

Ragionando in tal modo, di conseguenza, la compagnia aerea si libererebbe dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria nelle medesime ipotesi in cui, in via generale, *ex art. 1218 c.c.*, il debitore si libera dalla responsabilità per inadempimento. Vale a dire, in tutti quei casi in cui l'adempimento della prestazione risulti impossibile, a causa di una circostanza impeditiva non prevedibile e non superabile con lo sforzo ragionevolmente esigibile dal debitore, in relazione all'interesse creditorio e alla stregua dell'ordinaria diligenza, parametrata all'attività professionalmente svolta dal vettore. Non solo, quindi, nei casi di impossibilità assoluta e oggettiva della prestazione, ma anche di concreta inesigibilità della stessa.

In tal senso, la compagnia aerea – una volta individuata esattamente la causa impeditiva dell'adempimento, non imputabile a sua colpa – sarà tenuta non solo a dimostrare di aver adottato, con riferimento al caso concreto, adeguate misure di prevenzione, sulla base delle pertinenti regole tecniche, ma anche di aver fatto quando legittimamente ci si poteva attendere, secondo l'ordinaria diligenza, per rimuovere l'impedimento, non essendole richiesto di affrontare sacrifici tecnicamente ed economicamente insopportabili <sup>(185)</sup>.

---

<sup>(184)</sup> Così DI PALMA, *Responsabilità del vettore aereo nel caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero*, in *Danno e resp.* 2009, p. 834. Sul punto cfr., anche, CIMMINO, *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*, in *G. it.* 2010, p. 306; nonché INGRATOCCI, *op. cit.*, p. 180.

<sup>(185)</sup> Nell'ambito della nozione di «circostanze eccezionali» possono, dunque, ricondursi l'ipotesi di sciopero dei controllori di volo e del personale della società di gestione dello scalo aeroportuale (v. Cass. civ., sez. III, 10 giugno 2015, n. 12088; nonché Trib. Roma 10 gennaio 2012, in *Pluris*; cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 162, la quale nota peraltro come lo sciopero dei dipendenti del vettore aereo possa assurgere a circostanza eccezionale soltanto laddove sia posto in essere con modalità anomale, senza alcun preavviso, risultando impossibile per la compagnia aerea l'impiego di altro personale ovvero l'imbarco dei passeggeri su un altro aeromobile in base ad accordi commerciali con

Pertanto, ad assumere rilevanza ai fini dell'esonero del vettore dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria sembra essere, in ultima analisi, il comportamento complessivamente tenuto dalla singola compagnia aerea, prima e dopo il verificarsi della circostanza eccezionale <sup>(186)</sup>, in linea con il canone generale della diligenza professionale, *ex art. 1176, 2° comma, c.c.*

Nella stessa ottica sembra porsi, tra l'altro, anche una successiva pronuncia della Corte di giustizia <sup>(187)</sup>, dove si è sostanzialmente puntualizzato che il vettore è, in ogni caso, tenuto a pianificare preventivamente e in modo adeguato le proprie risorse, in

---

altri vettori), nonché le ipotesi di divieto di volo imposto da una decisione dell'Autorità di controllo del traffico aereo (cfr. Corte giust. 31 gennaio 2013, causa C-12/11, cit., punti 26 ss., in relazione alla chiusura dello spazio aereo dovuta all'eruzione del vulcano islandese avvenuta nell'aprile del 2010; nonché, nella nostra giur. di merito, cfr. Giud. pace Bari 29 ottobre 2014, con nota di CAVANNA, *Le cause di esonero del vettore aereo da responsabilità per il ritardo*, in *Riv. it. dir. tur.* 2015, 13, p. 55 ss., che ha ritenuto non imputabile alla compagnia aerea la ritardata partenza dovuta «all'improvviso e imprevedibile atterraggio di emergenza di un aereo di altro vettore presso l'aeroporto di Fiumicino e alle [conseguenti] decisioni delle Autorità aeroportuali», volte a consentire la messa in sicurezza e il ripristino delle piste di atterraggio e decollo).

Costituiscono altresì circostanze eccezionali senz'altro le avverse condizioni ambientali e meteorologiche che impediscano l'esecuzione del volo (come ad es. forti e improvvise nevicature; fitti banchi di nebbia, alluvioni, terremoti, incendi etc.: cfr. DI PALMA, *op. cit.*, p. 835, nonché nella giur. di merito, Trib. Torino, sez. III, 31 marzo 2009, con nota di CLARONI, *La responsabilità dell'organizzatore di viaggi per ritardo o cancellazione del volo da parte del vettore aereo*, in *Riv. it. dir. tur.* 2011, 3, p. 69 ss.). Analogamente, potrebbe ritenersi sussistente una circostanza eccezionale anche nel caso in cui la partenza sia impedita dalla carente manutenzione delle piste da parte della società di gestione aeroportuale (in tal senso, v. BRIGNARDELLO, *op. loc. ult. cit.*, la quale critica la decisione di senso diametralmente opposto adottata da Giud. pace Salerno 6 agosto 2009, in *Dir. trasporti* 2010, p. 477 ss., secondo cui la presenza di una buca sulla pista non costituirebbe una circostanza eccezionale essendo i vettori continuamente chiamati a far fronte a problemi tecnici connessi con il funzionamento delle piste medesime).

Sulla riconducibilità del verificarsi di un guasto tecnico all'aeromobile nell'ambito della nozione di «circostanze eccezionali», v. *infra* par. 10.3.

<sup>(186)</sup> Sul punto, cfr. CORONA, *op. ult. cit.*, p. 813 s.

<sup>(187)</sup> Corte giust. 12 maggio 2011, causa C-294/10, *Eglitis*, in *curia.europa.eu*, su cui v. STUCCHI, *La corte di giustizia interviene nuovamente in tema di cancellazione del volo*, in *Dir. maritt.* 2012, p. 858 ss. Nel caso di specie, il volo era stato cancellato dopo un iniziale ritardo dovuto alla chiusura dello spazio aereo, causato da un *blackout* energetico che ha impedito il funzionamento dei *radar* e dei sistemi di navigazione aerea. La controversia, relativa alla sussistenza o meno del diritto dei passeggeri a ricevere la compensazione pecuniaria, *ex art. 7 reg. CE n. 261/2004*, è sorta in quanto, ripristinato dopo alcune ore il normale funzionamento della strumentazione elettronica, la compagnia aerea non ha comunque provveduto a eseguire il trasferimento, essendo nel frattempo cessato l'orario di lavoro autorizzato per l'equipaggio di tale volo.

modo tale da poter dare eventualmente esecuzione alla propria prestazione, una volta venuta meno la causa ostativa dell'adempimento <sup>(188)</sup>.

Ragionando per principi generali, posto che non di rado le circostanze eccezionali si presentano sotto forma di impedimenti tendenzialmente di natura transitoria, riconducibili nell'ambito delle ipotesi di impossibilità temporanea della prestazione, deve escludersi che in tali casi la compagnia aerea si liberi automaticamente dalla propria obbligazione e, conseguentemente, anche dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria, ai sensi del reg. CE. Il vettore, casomai – laddove il verificarsi della circostanza eccezionale non risulti prevedibile ed evitabile alla stregua dell'ordinaria diligenza –, non sarà responsabile dell'eventuale ritardo nell'adempimento, ammesso poi che quest'ultimo si renda possibile entro un termine ragionevole (arg. ex art. 1256, 2° comma, c.c.).

Del resto, risulta altrettanto evidente che un «vettore ragionevole», ossia dotato di normale avvedutezza, debba essere in grado di organizzare la propria attività, in maniera tale da escludere che ogni minimo ritardo, conseguente al verificarsi di una circostanza straordinaria dal carattere transitorio, possa tradursi *de facto* in una cancellazione del volo <sup>(189)</sup>.

In altre parole, il vettore aereo – che voglia andare esente dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria – deve tenere in debito conto il rischio del verificarsi di una circostanza straordinaria che, pur impedendo l'esecuzione del volo secondo le modalità temporali originariamente previste, non escluda irreversibilmente la possibilità di un adempimento tardivo, provvedendo pertanto a organizzare di conseguenza le proprie risorse, in termini di mezzi e di personale, sino al limite giustificabile dell'inesigibilità di

---

<sup>(188)</sup> Indubbiamente, come pure è stato rilevato in letteratura (cfr. LIARDO, *Cancellazione del volo e compensation: l'obbligo di organizzazione del vettore in caso di circostanze eccezionali*, in *Dir. trasporti* 2012, p. 174 e 179), tale affermazione non si traduce automaticamente in un obbligo per la compagnia aerea di eseguire il volo sempre e comunque, «costi quel che costi», posto che al vettore non possono essere richiesti sacrifici economicamente o tecnicamente insopportabili (Corte giust. 12 maggio 2011, causa C-294/10, cit., punto 35), che vadano cioè al di là di quanto si possa da questi legittimamente pretendere, tenuto conto anche di tutte le peculiarità che caratterizzano il settore aeronautico.

<sup>(189)</sup> Cfr. Corte giust. 12 maggio 2011, causa C-294/10, cit., punti 27 e 28.

uno sforzo tecnico o di un aggravio economico per la stessa intollerabile, avuto anche riguardo all'interesse del passeggero-creditore <sup>(190)</sup>.

In ogni caso, con la sentenza *Eglitis*, la Corte di giustizia ha correttamente escluso la possibilità di determinare astrattamente, sulla base dell'art. 5, par. 3, ovvero dell'art. 6, par. 1, un margine di tempo minimo, applicabile in via generalizzata, entro il quale il vettore debba essere comunque in grado di eseguire la propria prestazione. A tal proposito, è stato ulteriormente ribadito che spetta al giudice di merito, sulla base di un giudizio effettuato *ex post*, valutare l'idoneità della condotta del vettore nel singolo caso specifico <sup>(191)</sup>, tenendo conto anche delle possibili complicazioni successive al venir meno della circostanza eccezionale, nei limiti in cui queste siano prevedibili e calcolabili, come ad es. le difficoltà relative alla riassegnazione degli *slot*, l'accessibilità dell'aeroporto di destinazione, compresa la sua eventuale chiusura durante alcune ore notturne <sup>(192)</sup>.

### 10.3. *Un guasto tecnico all'aeromobile può integrare una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'art. 5, par. 3, reg. CE?*

Come rilevato nel precedente paragrafo, i problemi interpretativi posti dall'attuale formulazione dell'art. 5, par. 3, reg. CE, sono per lo più legati alla nozione di «circostanze eccezionali» e derivano essenzialmente dal fatto che il legislatore europeo non ha fornito un'adeguata definizione dell'esimente prevista a favore delle compagnie aeree, lasciando all'interprete il compito di individuare le ipotesi in essa concretamente riconducibili.

---

<sup>(190)</sup> Cfr. LIARDO, *op. cit.*, p. 179.

<sup>(191)</sup> Sul punto v. ORRÙ, *La nozione di «circostanze eccezionali» nell'ambito del Reg. (CE) n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 5, p. 29; nonché BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 169, i quali avvertono del rischio che, in mancanza di criteri più stringenti ai fini della valutazione dell'adeguatezza delle misure adottate dalle compagnie aeree, possa giungersi ad una sostanziale divergenza di applicazione dell'art. 5, par. 3, reg. CE, a seconda dell'ordinamento nazionale in cui è incardinato il singolo organo giudicante.

<sup>(192)</sup> Cfr. Corte giust. 12 maggio 2011, causa C-294/10, *cit.*, punti 30 ss.

Una scelta quest'ultima che appare senz'altro opinabile, in quanto suscettibile di arrecare pregiudizio all'uniforme applicazione del regolamento nell'ambito dei diversi Stati membri <sup>(193)</sup>.

Si noti, infatti, come all'interprete sia affidato il compito di concretizzare il contenuto di una clausola generale che, per quanto non eccessivamente elastica, si presta comunque, per sua natura, ad una lettura restrittiva o estensiva, a seconda delle più o meno consapevoli scelte assiologiche compiute dal soggetto chiamato a dare effettiva applicazione alla disciplina in esame.

È quanto accade ad. es. con riguardo alla possibilità di ricondurre nell'alveo della nozione di «circostanze eccezionali» l'ipotesi in cui si verifichi un problema tecnico all'aeromobile. Quest'ultima è senz'altro una delle cause invocate con maggiore frequenza dalle compagnie aeree al fine di giustificare la cancellazione di un volo <sup>(194)</sup>. Tuttavia, se da un lato non può certo ritenersi che la stessa costituisca di per sé una circostanza eccezionale, potendo essa derivare anche da negligenza o imperizia del vettore aereo, allo stesso tempo, non sembrerebbe neppure possibile escludere *a priori* che un simile evento, per la sua natura o la sua origine, possa porsi al di fuori della sfera di controllo della compagnia aerea.

In tal senso, con la citata sentenza *Wallentin-Hermann*, dopo aver escluso che la sopravvenienza di un problema tecnico all'aeromobile possa in ogni caso essere qualificata in termini di «circostanza eccezionale», pur essendo questa astrattamente riconducibile nell'ambito delle «improvvisate carenze del volo sotto il profilo della sicurezza», menzionate nel 14° *considerando* del reg. CE <sup>(195)</sup>, la Corte di giustizia ha

---

<sup>(193)</sup> Cfr. CARNIMEO, *op. cit.*, p. 86 s., il quale auspica l'introduzione di un'elencazione tassativa di eventi riconducibili nell'ambito della nozione di circostanze eccezionali.

<sup>(194)</sup> Cfr. SCHMID, *May a Technical Fault with an Aircraft be Considered as 'Extraordinary Circumstances' in the Meaning of the Regulation (EC) No 261/2004?*, in *Air and Space Law* 2007, p. 377.

<sup>(195)</sup> Cfr. Corte giust. 22 dicembre 2008, causa C-549/07, cit., punto 24. V. altresì MILNER, *Regulation EC 261/2004 and "Extraordinary Circumstances"*, in *Air and Space Law* 2009, p. 215 ss.; nonché, in senso critico, ARNOLD e MENDES DE LEON, *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!*, in *Air and Space Law* 2010, p. 107.

sostanzialmente rimesso al giudice nazionale il compito di verificare se, per la sua natura o la sua origine, un guasto tecnico possa assurgere a idonea giustificazione dell'inadempimento della compagnia aerea, ai sensi dell'art. 5, par. 3.

Cionondimeno, osservando come l'elevato grado di avanzamento tecnologico degli aeromobili ponga costantemente i vettori di fronte alla necessità di risolvere problematiche di questo genere, i giudici di Lussemburgo hanno altresì precisato che un eventuale guasto scoperto nel corso di un normale controllo di *routine*, ovvero emerso a causa di una carente manutenzione dell'aeromobile, non può costituire causa di esonero del vettore dall'obbligo di corrispondere la compensazione pecuniaria <sup>(196)</sup>.

Appare evidente, infatti, che nel primo caso la compagnia aerea dovrebbe organizzare la propria attività in modo tale da essere in grado di far fronte alla possibile scoperta di un problema meccanico <sup>(197)</sup>, provvedendo alla riparazione del guasto, ovvero – nei casi più gravi – a reperire un aeromobile sostitutivo, in modo tale da non farsi cogliere impreparata al sorgere di simili evenienze <sup>(198)</sup>.

Nel secondo caso, invece, appare indubbiamente censurabile il comportamento tenuto dal vettore, il quale negligenzemente omette di eseguire i necessari controlli di manutenzione. Sicché questi non potrebbe certo ritenersi esente da responsabilità nell'ipotesi in cui si verifichi un guasto che impedisca il successivo decollo dell'aeromobile.

---

<sup>(196)</sup> Cfr. CGCE, 22 dicembre 2008, causa C-549/07, cit., punto 24.

<sup>(197)</sup> Cfr. CROON, *Placing Wallentin-Hermann in Line with Continuing Airworthiness A possible Guide for Enforcers of EC Regulation 261/2004*, in *Air and Space Law* 2011, p. 3, il quale nota come la possibile scoperta di un problema tecnico, nel corso delle procedure ordinarie di controllo e manutenzione dei velivoli, sia senz'altro configurabile come «an essential element of the normal activity of an air carrier».

<sup>(198)</sup> Eccessivo appare in ogni caso quanto affermato da Trib. Mondovì 22 maggio 2008, in *Resp. civ. e prev.* 2009, p. 402, secondo cui la compagnia aerea, al fine di esonerarsi dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria, dovrebbe tra l'altro provare di aver sempre a disposizione un aeromobile di riserva. Come rilevato in letteratura, infatti, porre in capo alle compagnie aeree un simile obbligo significherebbe mettere a dura prova la tenuta finanziaria delle stesse, pregiudicando sostanzialmente l'economia dell'intero settore, cfr. VERNIZZI, *Brevi considerazioni in materia di ritardo nel trasporto aereo di persone, contenuto della prova liberatoria a carico del vettore e danno non patrimoniale*, in *Resp. civ. e prev.* 2009, p. 418; STUCCHI, *op. ult. cit.*, p. 864; nonché BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 169.

Tali considerazioni inducono a ritenere senza dubbio condivisibile l'affermazione dei giudici europei, la quale tuttavia non sembra suscettibile di una più ampia generalizzazione, nel senso di escludere *tout court* la possibilità di ricondurre il verificarsi di un problema tecnico nel solco della nozione di «circostanze eccezionali».

D'altronde, la stessa Corte di giustizia, procedendo nel proprio ragionamento, ha correttamente precisato come taluni problemi tecnici potrebbero comunque essere fatti rientrare nell'ambito di tale nozione, come ad es. potrebbe senz'altro ritenersi nel caso di vizi derivanti da atti di sabotaggio o terrorismo, ovvero di vizi occulti di fabbricazione dell'aeromobile, che ne mettano a rischio la navigazione, resi noti dal costruttore o da una competente autorità per la sicurezza aerea, poco prima della partenza <sup>(199)</sup>.

Cionondimeno, non sembrerebbe ammissibile escludere – se non mediante una valutazione operata *ex post* e in relazione alle specificità del singolo caso concreto – la possibilità di ricondurre entro la nozione di «circostanze eccezionali» anche ulteriori ipotesi di guasti tecnici, che, per quanto non assolutamente straordinari – ponendosi dunque al di fuori delle ipotesi esemplificativamente richiamate nella sentenza *Wallentin-Hermann* –, si caratterizzino per la loro assoluta imprevedibilità e inevitabilità da parte della compagnia aerea <sup>(200)</sup>.

---

<sup>(199)</sup> Cfr. Corte giust. 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, punto 26.

<sup>(200)</sup> Cfr. CORONA, *op. ult. cit.*, p. 812 s., la quale evidenzia come la valutazione del comportamento che poteva ragionevolmente pretendersi dal vettore possa assumere concreta rilevanza ai fini della qualificazione dell'evento come eccezionale; cfr. anche DI PALMA, *op. cit.*, p. 836; CIMMINO, *op. cit.*, p. 307; BALFOUR, *The "Extraordinary Circumstances" Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia*, in *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2009, p. 230 s.; EHLERS e MÜLLER-ROSTIN, *op. cit.*, p. 1061; CROON, *op. cit.*, p. 4 s.; nonché ID., *'If You Do Not Know Where You Are Going, You Will End Up Somewhere Else': Update on the Continuing Discussion on Technical Problems and Passenger Rights*, in *Air and Space Law* 2015, p. 331 ss.

Sul punto v., inoltre, le conclusioni dell'Avvocato generale SHARPSTON, 27 settembre 2007, causa C-396/06, *Kramme*, in *curia.europa.eu*, punto 61, la quale ritiene che possano essere considerati circostanze eccezionali unicamente quei problemi che non sono «di un tipo che di norma si verifichi periodicamente su tutti gli aeromobili e/o su un particolare tipo di aeromobile»; in senso adesivo, v. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 161. La Corte di giustizia, tuttavia, nella citata sentenza *Wallentin-Hermann* (punti 35 ss.), esclude che la ripetizione nel tempo di problemi tecnici possa assumere rilevanza al fine di affermare il ricorrere o meno di una circostanza eccezionale, risultando necessaria una valutazione specifica da parte del giudice nazionale, alla luce delle concrete risultanze di causa.

A tal proposito, merita di essere rilevato come risultino senza dubbio comprensibili le preoccupazioni di quanti, al fine di evitare comportamenti opportunistici da parte delle compagnie aeree, siano per questo inclini ad accogliere una lettura maggiormente restrittiva, rispetto a quanto qui sostenuto, in relazione alla pronuncia della Corte di giustizia. Tuttavia, sembra possibile ritenere che nell'intendere in tal senso l'insegnamento dei giudici europei, non debbano esservi in realtà particolari remore.

D'altronde, non può certo dirsi che, così facendo, si avvantaggino le imprese di navigazione aerea a discapito della tutela dei passeggeri, offrendo alle prime un comodo *escamotage* attraverso cui sottrarsi all'obbligo di versare la compensazione pecuniaria.

Le stesse infatti sarebbero pur sempre tenute a dimostrare, in relazione al caso di specie, l'insuperabilità della circostanza eccezionale se non al costo di sacrifici tecnicamente ed economicamente insopportabili che esulano dallo sforzo di diligenza ad esse richiesto, non essendo peraltro sufficiente – secondo quanto statuito dalla Corte di giustizia – la prova di aver rispettato i requisiti minimi di manutenzione dell'aeromobile <sup>(201)</sup>.

Certamente, tenendo conto anche delle condizioni ambientali in cui operano i vettori aerei, non potrebbe considerarsi ricompreso nell'ambito della nozione di circostanze eccezionali un guasto tecnico che derivi dall'usura della strumentazione, potendosi ritenere questo genere di problemi come attinenti al normale esercizio dell'attività di navigazione aerea, i quali devono essere tenuti in debito conto dal vettore nell'organizzazione della propria attività professionale alla stregua della normale diligenza. D'altro canto, la probabilità e, quindi, la prevedibilità di un problema tecnico aumenta in misura direttamente proporzionale all'aumentare delle ore di volo sostenute da un determinato aeromobile.

Tuttavia, qualora la compagnia aerea riesca concretamente a dimostrare che il malfunzionamento dell'aeromobile non è collegato all'usura della strumentazione

---

<sup>(201)</sup> Cfr. Corte giust. 22 dicembre 2008, causa C-549/07, cit., punto 43. In argomento, v. le considerazioni critiche svolte da CROON, "Wallentin-Hermann" and a Safe Flight. In *Aviation there are No Minimum Rules on Maintenance*, in *ZLW - Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2012, p. 609 ss.

tecnica, quanto piuttosto al fatto di un terzo ovvero ad altra causa che si ponga al di fuori della propria sfera di controllo, dovrebbe concludersi nel senso di ritenere esistente una «circostanza eccezionale». A maggior ragione, allorquando sia effettivamente dimostrato che un simile problema tecnico non possa essere in alcun modo previsto ed evitato nel corso dei regolari controlli di manutenzione o delle ispezioni pre-volo.

È in tal senso che appare criticabile la conclusione cui è pervenuta, da ultimo, la Corte di giustizia nella causa *van der Lans c. KLM*, laddove sembrerebbe escludere la possibilità per il vettore di dimostrare che il guasto è dovuto ad un vizio occulto di fabbricazione di uno dei componenti del velivolo, se tale difetto non sia stato reso noto dal costruttore o da una competente autorità per la sicurezza aerea in relazione ad una determinata tipologia di aeromobili <sup>(202)</sup>.

Nella medesima occasione, la Corte ha peraltro affermato che un problema tecnico, sorto improvvisamente, il quale non sia imputabile a una carenza di manutenzione, né sia emerso nel corso di un regolare controllo, non può essere fatto rientrare nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'art. 5, par. 3, reg. CE.

Secondo i giudici di Lussemburgo, il verificarsi di un guasto, provocato dalla prematura difettosità di alcuni componenti della strumentazione dell'aeromobile, per quanto costituisca un evento inaspettato, è comunque «inerente al normale esercizio dell'attività» del vettore, poiché le compagnie aeree sono «sistematicamente» chiamate a far fronte a problemi tecnici improvvisi <sup>(203)</sup>.

Una simile conclusione tuttavia non sembra del tutto convincente. Sul piano logico, infatti, non risulta affatto comprensibile come possa sostenersi che la prevenzione di questo genere di guasti non sfugga all'effettivo controllo del vettore aereo, specie se il malfunzionamento dipende da un vizio occulto di fabbricazione dell'aeromobile.

---

<sup>(202)</sup> Cfr. Corte giust. 17 settembre 2015, causa C-257/14, cit., in *curia.europa.eu*, punti 39 e 40; v. anche VAN DER WIJNGAART, *Case Note: van der Lans v. KLM and 'Extraordinary Circumstances'*, in *Air and Space Law* 2016, p. 61.

<sup>(203)</sup> Cfr. Corte giust. 17 settembre 2015, causa C-257/14, cit., punto 41.

Razionalmente, per la sua intrinseca anormalità, una simile ipotesi – ove debitamente comprovata – si potrebbe ritenere viceversa astrattamente riconducibile nell’ambito della nozione in esame, lasciando al giudice nazionale il compito di valutare la ragionevolezza del comportamento tenuto dalla compagnia aerea nella fase antecedente e in quella successiva al verificarsi della circostanza eccezionale, al fine di stabilire se questa possa o meno essere esonerata dall’obbligo di versare la compensazione pecuniaria. E ciò peraltro in linea con quanto affermato dalla medesima Corte nella causa *Wallentin-Hermann* <sup>(204)</sup>.

Senz’altro più condivisibile è invece quanto affermato in una precedente pronuncia della Corte di giustizia con riguardo ad un problema tecnico dovuto all’urto di una scaletta mobile d’imbarco contro l’aeromobile <sup>(205)</sup>.

Nel caso di specie, si è correttamente escluso che un simile evento possa essere qualificato come circostanza eccezionale. Ciò in quanto l’impiego di simili scalette (così come dei connettori mobili c.d. *finger*, in uso negli aeroporti di più grandi dimensioni) è imprescindibile al fine di consentire l’imbarco e lo sbarco dei passeggeri, sicché il loro utilizzo può essere considerato inerente al normale esercizio dell’attività del vettore aereo.

D’altro canto, il danneggiamento dell’aeromobile a causa di un’errata manovra della scaletta d’imbarco non può neppure considerarsi come un evento al di fuori della sfera di controllo della compagnia aerea. Queste ultime, infatti, per la gestione dei servizi a terra strumentali all’adempimento dell’obbligazione di trasporto si affidano tendenzialmente a società di *handling*, del cui operato sono chiamate a rispondere direttamente nei confronti dei passeggeri.

---

<sup>(204)</sup> Cfr. Corte giust. 22 dicembre 2008, causa C-549/07, cit., punto 42, secondo cui «spetta al giudice del rinvio verificare se, nelle circostanze della causa principale, il vettore aereo in questione abbia adottato le misure idonee alla situazione, ossia quelle che, al verificarsi delle circostanze eccezionali di cui abbia stabilito l’esistenza, rispondevano, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il detto vettore».

<sup>(205)</sup> Corte giust., ord., 14 novembre 2014, causa C-394/14, *Siewert c. Condor Flugdienst GmbH*, in *curia.europa.eu.*, punti 19 ss.

Di conseguenza, poiché la società incaricata della movimentazione delle scalette di imbarco dell'aeroporto assume la qualifica di preposto o ausiliario del vettore aereo, un'eventuale mancanza o inadempienza ad essa concretamente imputabile non potrebbe integrare il c.d. fatto del terzo, che costituendo «circostanza eccezionale» risulterebbe pure astrattamente idoneo ad esonerare da responsabilità la compagnia aerea.

#### *10.4. La proposta di revisione del reg. CE e la cristallizzazione delle «circostanze eccezionali».*

Venendo ora ad analizzare le prospettive di revisione del quadro normativo appena tratteggiato, in via preliminare, può innanzitutto rilevarsi come le riflessioni sin qui svolte si sarebbero potute mantenere ferme anche in relazione alla proposta di revisione del reg. CE, così come originariamente formulata dalla Commissione europea. Laddove, attraverso l'espressa definizione del concetto di «circostanze eccezionali» veniva ad essere recepito, sostanzialmente, il principio affermato dalla Corte di giustizia nella sentenza *Wallentin-Hermann*, riconducendosi nell'ambito della richiamata nozione quelle «circostanze 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». In aggiunta, veniva poi ad essere introdotta, in un allegato al reg. CE, un'elencazione a carattere esemplificativo di eventi atti ad integrare o meno la richiamata nozione, con l'esplicito intento di facilitare l'opera dell'interprete nell'individuazione, nel singolo caso specifico, delle circostanze idonee a esonerare la compagnia aerea.

Tutto ciò premesso, deve tuttavia prendersi atto del fatto che il Parlamento europeo ha giudicato insoddisfacente la soluzione proposta dalla Commissione, rimaneggiando

non solo la definizione di «circostanze eccezionali», ma anche la stessa elencazione contenuta nell'allegato al reg. CE, cui è stata addirittura attribuita natura *tassativa*.

La definizione di «circostanze eccezionali» viene riformulata nel senso che possono qualificarsi come tali quelle circostanze che sfuggono al controllo del vettore aereo nel normale esercizio della sua attività «ed esulano dagli obblighi imposti dalle pertinenti norme di sicurezza», precisandosi poi ulteriormente che «ai fini del presente regolamento, sono circostanze eccezionali esclusivamente quelle di cui all'allegato 1»<sup>(206)</sup>. Quest'ultimo, infine, viene fatto oggetto a sua volta di una consistente rimodulazione, con l'eliminazione della distinzione tra circostanze che sono da considerarsi senz'altro straordinarie e quelle che invece non possono considerarsi tali<sup>(207)</sup>.

Da un lato, mediante la riformulazione della nozione generale di «circostanze eccezionali», si è inteso evitare che una compagnia aerea, pur avendo agito correttamente (osservando cioè scrupolosamente le normative vigenti in materia di sicurezza e manutenzione dei velivoli), possa cionondimeno correre il rischio di vedersi imposto l'obbligo di versare una compensazione pecuniaria. Dall'altro lato, al fine di garantire un più elevato livello di certezza giuridica, se n'è sensibilmente circoscritto il significato, mediante la previsione del carattere tassativo dell'elencazione contenuta nell'allegato al reg. CE, la quale diviene così parte integrante della nozione stessa, andandone sostanzialmente a puntualizzare il relativo contenuto.

---

<sup>(206)</sup> Ulteriore novità contenuta nella proposta di modifica del reg. CE concerne la precisazione per cui il vettore può invocare una circostanza eccezionale a giustificazione del proprio inadempimento unicamente nel caso in cui questa si ripercuota sul volo concretamente soppresso o su quello precedente operato dallo stesso aeromobile. La compagnia aerea, inoltre, è tenuta a fornire a ciascun passeggero, in forma scritta, adeguata prova della concreta esistenza delle circostanze eccezionali. Sebbene la norma nulla dica in proposito, ragionevolmente, deve ritenersi che tale comunicazione deve avvenire in modo circostanziato, sì da consentire una verifica *ex post* della motivazione addotta a giustificazione della cancellazione del volo. Inoltre, nel caso in cui il vettore disattenda tale prescrizione, viene prevista come sanzione a suo carico, l'obbligo di versare comunque la compensazione, *ex art. 7*, anche qualora ricorra effettivamente una circostanza eccezionale.

<sup>(207)</sup> La presenza di due distinti elenchi non appariva certo criticabile, consentendo anzi una migliore comprensione da parte dell'interprete delle ipotesi riconducibili o meno nell'ambito della nozione di «circostanze eccezionali», in particolare con riferimento all'ipotesi del verificarsi di un problema tecnico (cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 163).

Proprio tale costruzione, dunque, lascia trasparire in tutta la sua evidenza la contraddizione nella quale sembrerebbe essere incorso il Parlamento europeo. Infatti, se è vero che, con specifico riferimento al verificarsi di guasti tecnici che impediscano l'esecuzione del volo, le ipotesi in cui gli stessi possono qualificarsi in termini di «circostanze eccezionali» sono circoscritte *esclusivamente* a quelle indicate nell'allegato al reg. CE <sup>(208)</sup>, è altrettanto vero che, al di fuori di queste ipotesi, a nulla varrà per la compagnia aerea dimostrare di essersi puntualmente e diligentemente attenuta alle pertinenti prescrizioni in materia di sicurezza e di manutenzione dei veicoli. Pertanto, pure nel caso in cui si verifichi un problema meccanico che non avrebbe potuto essere comunque accertato nel corso dei normali controlli di manutenzione, il vettore aereo sarà inevitabilmente tenuto al versamento della compensazione pecuniaria, anche laddove nessuna responsabilità gli possa essere concretamente imputata.

In tal modo, dunque, parrebbe configurarsi a carico del vettore aereo una vera e propria ipotesi di responsabilità oggettiva. Ove così fosse, si tratterebbe di una scelta, in fin dei conti, eccessivamente punitiva nei confronti delle imprese di navigazione aerea, rispetto alla quale risulterebbe forse preferibile una soluzione meno rigida, considerando, tra l'altro, che la posizione dei passeggeri risulta adeguatamente tutelata mediante l'applicazione delle ulteriori misure di protezione, la cui attivazione non è pregiudicata dal ricorrere o meno di una circostanza eccezionale <sup>(209)</sup>.

---

<sup>(208)</sup> I guasti tecnici possono essere riguardati come «circostanze eccezionali» allorché siano «direttamente causati da un difetto di fabbricazione nascosto, riconosciuto ufficialmente come tale dal produttore o da un'autorità competente, emerso durante i controlli di manutenzione precedenti al volo o dopo la messa in servizio dell'aeromobile, che pregiudica la sicurezza del volo»; ovvero, come pure sembra possibile ricavare mediante una lettura sistematica dell'elencazione, allorché gli stessi siano conseguenza dei «danni causati dall'impatto con volatili» (c.d. *bird strike*), oppure da «atti di sabotaggio o di terrorismo».

<sup>(209)</sup> Attraverso la proposta di modifica del reg. CE viene, tra l'altro, puntualizzato espressamente – nell'ambito dell'art. 5, par. 3 – che, seppure in presenza di circostanze eccezionali non sia dovuto il pagamento della compensazione pecuniaria, il vettore non è esonerato dall'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri ai sensi dell'art. 5, par. 1, lett. *b*). Nel compiere tale precisazione, tuttavia, viene omesso l'espresso richiamo alla lett. *a*), concernente il diritto dei passeggeri di scegliere tra il rimborso del prezzo e il riavviamento, non appena possibile o a una data successiva di suo gradimento. In relazione a quest'ultimo rilievo, non è facile dire se si sia trattato di una scelta consapevole o piuttosto di una svista del legislatore. In ogni caso, non sembra che dall'omesso richiamo possa desumersi con certezza

Si aggiunga, inoltre, che ammettere la possibilità di ricondurre nell'ambito della nozione di «circostanze eccezionali» anche l'ipotesi in cui si presenti un guasto tecnico al velivolo, che in ragione della sua imprevedibilità e inevitabilità sfugga ai normali controlli di manutenzione, non implicherebbe necessariamente, come si è già rilevato più sopra con riferimento alla disciplina vigente, un più agevole ricorso all'esimente da parte delle compagnie aeree a discapito della tutela degli utenti. D'altronde, la stessa proposta di revisione del reg. CE, rimodellando il testo del terzo paragrafo dell'art. 5, individua nella cancellazione del volo l'evento che, in definitiva, deve essere evitato mediante l'adozione delle «misure del caso».

Perché dunque il vettore aereo possa andare esente da responsabilità e, quindi, dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria, dovranno necessariamente risultare soddisfatti due distinti requisiti: il verificarsi di una circostanza qualificabile come eccezionale e l'adozione di tutte quelle misure che ragionevolmente ci si può attendere siano adottate dal c.d. «vettore modello» al fine di evitare (il ritardo o) la cancellazione del volo. Di conseguenza, e in via ipotetica, non sarebbe comunque sufficiente la semplice allegazione del verificarsi di un problema meccanico non riscontrato, né astrattamente riscontrabile, nel corso dei prescritti controlli di *routine*, ciò in quanto la compagnia aerea dovrebbe anche essere in grado di dimostrare l'impossibilità di provvedere ad una pronta riparazione del guasto, se non al costo di compiere sacrifici economicamente o tecnicamente insopportabili, in linea con quanto affermato dalla Corte di giustizia nella sentenza *Eglītis* <sup>(210)</sup>.

---

l'intenzione di escludere il diritto per il passeggero di scegliere, anche in tali ipotesi, tra il rimborso del biglietto e la riprotezione, ciò naturalmente a meno di voler ammettere un'irrazionale diminuzione di tutela nei confronti dei viaggiatori, in contraddizione con lo scopo del reg. CE. Proprio per tale ragione, appare senz'altro auspicabile che nella disposizione così novellata sia inserito anche il riferimento alla lett. *a*), se non altro, almeno al fine di evitare possibili dubbi interpretativi in merito alla permanenza o meno di tale diritto in capo ai passeggeri al ricorrere di una circostanza eccezionale.

<sup>(210)</sup> Cfr. Corte giust. 12 maggio 2011, causa C-294/10, cit., punto 35.

## 11. Il ritardo prolungato *alla partenza*.

Passando ad analizzare la fattispecie di ritardo tipizzata dal legislatore europeo, in prima battuta, occorre premettere come, nell'ambito del reg. CE attualmente vigente, non sembra essere presa espressamente in considerazione l'ipotesi del ritardato arrivo a destinazione del passeggero, se non al fine della determinazione dell'ammontare della compensazione pecuniaria (*ex art. 7, par. 2*) per le ipotesi di negato imbarco e di cancellazione del volo <sup>(211)</sup>.

L'art. 6, infatti, si occupa esplicitamente, come si avrà modo di notare, della particolare ipotesi di ritardo alla partenza <sup>(212)</sup>, collegando ad essa una serie di misure volte ad alleviare i disagi subiti dai passeggeri in attesa del successivo decollo del volo.

Sempre in via di premessa, occorre ulteriormente sottolineare come mancando nella normativa in materia di navigazione aerea, sia nazionale che internazionale, una definizione di ritardo, l'individuazione di tale nozione è stata tradizionalmente elaborata dalla dottrina di settore e dalla giurisprudenza in un'ottica di favore rispetto alle compagnie aeree (*c.d. concezione oggettiva del ritardo*) <sup>(213)</sup>.

Allo stesso modo, nel disciplinare la peculiare ipotesi di ritardo espressamente presa in considerazione dal reg. CE, il legislatore europeo del 2004 sembra aver accolto la

---

<sup>(211)</sup> L'orario di arrivo effettivo a destinazione assume rilievo, inoltre, nel caso di cancellazione del volo, ai fini dell'esclusione o meno del diritto alla compensazione pecuniaria, *ex art. 5, par. 1, lett. c)*. Sul punto, v. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., p. 170 s.

<sup>(212)</sup> Cfr., da ultimo, VADALÀ, *op. cit.*, p. 734; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 45; EHLERS e MÜLLER-ROSTIN, *op. cit.*, p. 1064; BALFOUR, *Air Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*, in *Air and Space Law* 2010, p. 74.

<sup>(213)</sup> Considerando la natura particolarmente complessa delle operazioni di volo, in letteratura, si è affermata la tendenza a ritenere che lievi ritardi nell'esecuzione della prestazione di trasferimento debbano essere comunque tollerati dal passeggero, salvo il caso in cui le parti abbiano provveduto espressamente a specificare nel divisato assetto contrattuale un termine vincolante per l'adempimento della prestazione di trasferimento. Di conseguenza, secondo tale orientamento, il vettore non risponderebbe del ritardato arrivo a destinazione, se non nel caso in cui il tempo medio di percorrenza, necessario a coprire una specifica tratta con un determinato tipo di velivolo e calcolato sulla base degli orari pubblicati dalle compagnie aeree, sia stato superato in maniera considerevole. Cfr., anche per i necessari riferimenti alle altre tesi elaborate dalla dottrina, BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., p. 176 ss., in particolare, p. 184; MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, Torino 2008, p. 119 e 188. V., inoltre, TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, cit., p. 16 ss.

medesima impostazione, attribuendo rilevanza – ai fini dell’attivazione delle misure di tutela dei passeggeri <sup>(214)</sup> – esclusivamente a quei ritardi che superino una determinata soglia di ore, predeterminata in relazione alla lunghezza della tratta aerea del singolo volo, ed escludendo in tali ipotesi l’obbligo del vettore di versare la compensazione pecuniaria di cui all’art. 7 <sup>(215)</sup>, diversamente da quanto previsto per i casi di cancellazione e di negato imbarco <sup>(216)</sup>.

In forza dell’art. 6, dunque, qualora il vettore possa ragionevolmente prevedere <sup>(217)</sup> che il volo sarà ritardato, rispetto all’orario di partenza previsto, rispettivamente, di due o più ore, per le tratte aeree pari o inferiori ai 1.500 km, ovvero di tre o più ore, per quelle comprese tra 1.500 e 3.500 km, oppure di quattro o più ore, per tutti gli altri casi, questi dovrà prestare a tutti i passeggeri, che siano presenti in aeroporto nel rispetto dei termini previsti dall’art. 3, par. 2, l’assistenza prevista ai sensi dell’art. 9 (fornendo loro gratuitamente cibi, bevande, etc.).

La scelta del legislatore di collegare, proporzionalmente alla lunghezza della tratta, diverse soglie di ritardo rilevanti ai fini dell’attivazione delle misure di tutela, appare alquanto discutibile osservando come, almeno in linea di principio, i disagi che i passeggeri sono costretti a subire in ragione della ritardata partenza del proprio volo

---

<sup>(214)</sup> Cfr. GAGGIA, *op. cit.*, p. 281 ss.

<sup>(215)</sup> V., tuttavia, Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punto 54 ss.

<sup>(216)</sup> Per le ragioni sottese alle scelte compiute dal legislatore europeo, v. la relazione introduttiva alla proposta di reg. 21 dicembre 2001, COM(2001) 784 def., punto 23. Cfr. anche GAGGIA, *op. cit.*, p. 288, nt. 10; MASUTTI, *op. cit.*, p. 208 s.

<sup>(217)</sup> L’impiego nella formulazione dell’art. 6 dell’avverbio «*ragionevolmente*» collegato alla previsione da parte del vettore del ritardo nella partenza del volo, sembra lasciare intendere che la compagnia aerea nel fornire le misure di assistenza, previste dal reg. CE, sia tenuta ad attivarsi non appena possa risultare chiaro – in relazione al caso concreto e secondo una valutazione improntata agli ordinari canoni di diligenza, parametrati all’attività professionale svolta dal vettore (*ex art. 1375 c.c.*) – che la partenza del volo sarà ritardata oltre le soglie temporali indicate dalla normativa europea. Sul punto, cfr. BROBERG, *op. ult. cit.*, p. 734, il quale ritiene, tra l’altro, che nel caso in cui la compagnia aerea non riesca a dimostrare la fondatezza dell’eventuale errata previsione «(too) optimistic», la stessa «must be obliged to provide economic compensation to all the affected passengers equivalent to what these passengers could have claimed under Regulation, had the air carrier duly complied with its obligations».

possono ritenersi astrattamente identici <sup>(218)</sup>, a prescindere dalla distanza chilometrica che li separa dalla meta desiderata.

A tal proposito, potrebbe forse obiettarsi che un ritardo, ad es. di due ore, può essere teoricamente recuperato o quantomeno ridotto nel corso del volo, in particolare sulle lunghe tratte, potendo quindi determinare un ritardo all'arrivo contenuto entro termini tali da escludere, secondo la ricordata concezione oggettiva del ritardo, la conseguente responsabilità del vettore <sup>(219)</sup>. Tuttavia, a una simile obiezione potrebbe altrettanto agevolmente controbattersi che se è vero, che il reg. CE si pone su un piano diverso da quello della responsabilità vettoriale <sup>(220)</sup>, e se è altrettanto vero, che le misure previste da tale normativa sono volte ad attenuare i disagi che gli utenti possono presumibilmente subire a causa della permanenza forzata nel perimetro dell'aeroporto, in attesa che il vettore li trasferisca presso il luogo di destinazione così come pattuito,

---

<sup>(218)</sup> Naturalmente, tale considerazione risulta essere diametralmente opposta se ci si pone nell'ottica concreta e soggettiva dei singoli utenti, in quanto un ritardo anche di una semplice mezz'ora può arrecare maggiori o minori disagi a seconda del passeggero preso in considerazione. Cfr. LEE e WHEELER, *Air Carrier Liability for Delay: a Plea to Return to International Uniformity*, in *Journal of Air Law and Commerce* 2012, p. 45.

<sup>(219)</sup> La valutazione della rilevanza del ritardo nel caso concreto è rimessa all'equo apprezzamento del giudice adito. Sul punto deve osservarsi come, poiché nel trasporto aereo la rapidità del trasferimento assume un rilievo del tutto peculiare, in ragione del fatto che è proprio questa specifica caratteristica che determina nel passeggero la scelta di tale modalità di trasporto (cfr. BOTTI, *Brevi appunti in tema di tutela del passeggero nel caso di ritardo o di cancellazione del volo*, in ANTONINI, FRANCHI e MORANDI (a cura di), *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., p. 607; MASUTTI, *op. cit.*, p. 107 e 116), il giudice adito, nel valutare la rilevanza del ritardo, non potrà fare a meno di considerare gli orari indicati dal vettore per l'esecuzione del volo, rapportando gli stessi all'interesse che quest'ultimi rivestono per il passeggero (sul punto cfr. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. e prev.* 2000, p. 458, il quale mette in luce come «la mancata osservanza degli orari schedulati riportati negli orari ufficiali delle aerolinee non appare un elemento così marginale come la concezione oggettiva vorrebbe far credere», sicché la stessa andrebbe «in parte riconsiderata, valorizzando maggiormente il ruolo che l'osservanza degli orari riveste per l'utente passeggero»). Il più delle volte, infatti, la prestazione di trasferimento risulta essere strumentalmente collegata ad un ben determinato piano di viaggio (cfr. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 102), per cui il margine di tolleranza del ritardo, con conseguente esclusione della responsabilità del vettore, deve essere contenuto in maniera tale da non pregiudicare in modo inaccettabile, secondo il canone generale della buona fede (art. 1375 c.c.), la legittima aspettativa del passeggero ad essere trasferito a destinazione in tempi ragionevoli.

<sup>(220)</sup> In tal senso, v. ROSAFIO, *Overbooking, cancellazione*, cit., p. 209, la quale sottolinea come lo scopo del regolamento «semberebbe quello di riconoscere una determinata tutela al passeggero al verificarsi della fattispecie contemplata e non di incidere sul regime di responsabilità del vettore».

non si comprende perché un ritardo di due ore su una determinata tratta debba essere valutato diversamente dal medesimo ritardo su una tratta diversa, anche se più lunga.

Alla luce di tali considerazioni, pertanto, risulta senz'altro condivisibile la scelta operata nell'ambito della proposta di revisione del reg. CE di eliminare tale differenziazione, subordinando, piuttosto, indipendentemente dalla lunghezza della tratta aerea del volo interessato, l'attivazione delle misure di protezione, di cui ai par. 1, lett. *a*), e 2 dell'art. 9, al verificarsi di un ritardo di almeno due ore.

Con riferimento all'attuale testo normativo, merita ancora di essere segnalato come, anche in caso di ritardo prolungato alla partenza, così come per il caso di cancellazione del volo, sia previsto l'obbligo per la compagnia aerea di fornire gratuitamente ai propri passeggeri una sistemazione alberghiera, congiuntamente ai necessari trasferimenti da e verso l'aeroporto (*ex art. 9, lett. b e c*), nelle ipotesi in cui si possa ragionevolmente prevedere che l'orario di partenza sia «rinviato di almeno un giorno» rispetto all'orario originariamente previsto.

Rispetto a tale disposizione valgono le medesime valutazioni svolte analizzando la disciplina dedicata all'ipotesi della cancellazione del volo <sup>(221)</sup>, risultando palesemente in contrasto con la *ratio* sottesa alla normativa europea l'idea di sostenere che gli utenti debbano prima attendere ventiquattro ore in aeroporto, per poi poter sperare di essere trasferiti in una camera d'albergo <sup>(222)</sup>. Conseguentemente, pare senza dubbio possibile ritenere che tale previsione debba essere intesa, in linea con le altre versioni linguistiche del regolamento, nel senso che il passeggero ha diritto di ricevere una sistemazione in albergo ogniqualvolta si renda necessario un pernottamento, così come del resto fatto apparentemente palese dalla formulazione dell'art. 9, ossia ogni qualvolta in ragione della causa che ha dato luogo al ritardo sia prevedibile, secondo l'ordinaria diligenza, che la partenza del volo debba essere posticipata al giorno successivo, rispetto a quello originariamente previsto.

---

<sup>(221)</sup> Cfr. *supra* par. 10.

<sup>(222)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 174 s.

Proprio in relazione a tale specifica previsione, la proposta di modifica del reg. CE, nel testo emendato dal Parlamento europeo, si rivela idonea a superare i prospettati dubbi interpretativi, chiarendo che le misure di protezione stabilite dalle lett. *b)* e *c)* dell'art. 9, par. 1, trovano applicazione ogniqualvolta si verifichi un ritardo di almeno tre ore che includa anche delle ore notturne.

In aggiunta alle misure cui si è appena fatto riferimento, a favore del passeggero è inoltre riconosciuto il diritto di risolvere il contratto di trasporto, sulla base di una valutazione legale della gravità dell'inadempimento <sup>(223)</sup> – inteso nella sua accezione obiettiva, come mancato soddisfacimento dell'interesse del passeggero-creditore avuto riguardo a quanto originariamente pattuito nel divisato assetto negoziale –, che alla luce del quadro normativo vigente appare forse eccessivamente sbilanciata a vantaggio delle compagnie aeree <sup>(224)</sup>.

In letteratura tale scelta è stata criticata sul presupposto che anche un semplice ritardo di un'ora può rendere inutile la prestazione di trasferimento, avuto riguardo all'interesse del passeggero a raggiungere il luogo di destinazione prescelto <sup>(225)</sup>.

Effettivamente, pur astruendo dai singoli casi concreti, il legislatore avrebbe forse fatto meglio a differenziare la valutazione della gravità dell'inadempimento, collegando opportunamente a diverse soglie di ritardo, parametrize alla lunghezza della tratta aerea

---

<sup>(223)</sup> In tal senso, cfr. MASUTTI, *op. cit.*, p. 205; CORONA, *La tutela del passeggero in caso di ritardo alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia CE*, in *Riv. giur. sarda* 2011, p. 609; diversamente, v. MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in *Contr. e impr./Europa*, 2005, p. 921.

<sup>(224)</sup> Ai sensi dell'attuale formulazione dell'art. 6, par. 1, lett. *iii)*, infatti, il passeggero può chiedere e ottenere soltanto il rimborso del prezzo pagato per il biglietto di passaggio – congiuntamente ad un volo verso il punto di partenza iniziale (*ex art. 8, par. 1, lett. a)*), ove questo si renda necessario, come ad es. nel caso in cui il ritardo si sia verificato, in uno scalo intermedio, con riguardo al volo successivo in connessione – unicamente a fronte di un ritardo di *almeno cinque ore*. Sebbene la norma non lo precisi, non è tuttavia escluso che, anche nell'ipotesi di ritardo prolungato alla partenza, il vettore possa spontaneamente offrire ai propri passeggeri la riprotezione su un diverso volo (in tal senso, v. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 176).

<sup>(225)</sup> Cfr. PIRAS, *op. cit.*, p. 176; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 177.

del singolo volo considerato, il diritto del passeggero di risolvere il contratto di trasporto <sup>(226)</sup>.

Una simile prospettiva, tuttavia, non sembra essere accolta dal legislatore europeo, il quale attraverso la più volte ricordata proposta di modifica dell'attuale regolamento ha previsto semplicemente un abbassamento a tre ore della soglia di ritardo che legittima il passeggero a risolvere il contratto di trasporto, optando per il rimborso del prezzo del biglietto, *ex art. 8, par. 1, lett. a)*. Senonché, deve ancora notarsi come, differentemente dall'attuale formulazione del primo paragrafo dell'art. 6, nella proposta di revisione del reg. CE viene opportunamente eliminato l'esplicito rinvio alla lett. *a)* dell'art. 8, par. 1, sostituito da un generico rinvio al paragrafo da ultimo citato. In tal modo, dunque, per espressa previsione normativa, il passeggero potrà chiedere ed ottenere dal vettore, in alternativa al rimborso del prezzo, anche la prosecuzione del viaggio mediante riprotezione.

Merita infine di essere rilevato che contrariamente a quanto sostenuto da parte della dottrina, il reg. CE non tende certo a legittimare l'eventuale partenza ritardata, escludendo così la configurabilità della conseguente responsabilità del vettore nelle ipotesi in cui il ritardo resti al disotto delle soglie temporali indicate dall'art. 6 <sup>(227)</sup>.

Una simile conclusione appare desumibile dallo stesso art. 12, il quale deve essere inteso nel senso che le disposizioni contenute nel reg. CE non pregiudicano il diritto

---

<sup>(226)</sup> Se, da un lato, tale costruzione non appare ragionevolmente fondata al fine di determinare l'attivazione delle misure di assistenza previste a favore dei passeggeri coinvolti nel disservizio. Dall'altro lato, lo stesso non potrebbe dirsi con riferimento alle ipotesi in cui al passeggero sia riconosciuto il potere di risolvere il contratto, per giunta *ipso iure*, a fronte della violazione delle modalità temporali di esecuzione della prestazione di trasferimento, così come pattuite nel divisato assetto contrattuale. D'altronde, soprattutto nelle tratte di lunga percorrenza, un eventuale ritardo alla partenza, specie se contenuto, può essere agevolmente recuperato – se non totalmente, almeno in parte – nel corso della navigazione, potendo così determinare in potenza un ritardato arrivo a destinazione, astrattamente non idoneo a pregiudicare, secondo un criterio oggettivo, l'interesse del passeggero a ricevere la prestazione. In tali ipotesi, dunque, si giustificerebbe un più ampio margine di rilevanza del ritardo, come ad es. quello individuato dal legislatore europeo, mentre negli altri casi, al contrario, lo stesso dovrebbe essere ridotto proporzionalmente al ridursi delle distanze del trasferimento, risultando oggettivamente e potenzialmente più alta, nelle brevi tratte, l'incidenza del ritardo sull'economia del contratto di trasporto aereo.

<sup>(227)</sup> Diversamente, v. MAGGILOLO, *op. cit.*, p. 917.

del passeggero ad ottenere, sulla base di una normativa nazionale o internazionale, il risarcimento degli eventuali danni, che questi provi di aver subito in ragione di uno qualsiasi dei disservizi considerati nell'ambito della normativa europea <sup>(228)</sup>. Del resto, ulteriori e diverse interpretazioni di quest'ultima norma non sembrerebbero plausibili <sup>(229)</sup>.

Allo stesso modo, come già si è fatto cenno, nel caso di ritardo, né dall'attuale formulazione dell'art. 6, né da un'interpretazione sistematica del regolamento nel suo complesso, può desumersi il diritto dei passeggeri ad ottenere il pagamento di una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo <sup>(230)</sup>. Nondimeno, i giudici della quarta sezione della Corte di giustizia sono giunti comunque ad una diversa conclusione <sup>(231)</sup>, forzando così il dato letterale e andando sostanzialmente a sostituirsi al legislatore <sup>(232)</sup>.

## 12. Il ritardo prolungato *all'arrivo* e il diritto alla compensazione pecuniaria.

Prima di riprendere le conclusioni cui sono giunti i giudici di Lussemburgo nella sentenza *Sturgeon* (un vero e proprio esempio di *judge-made law*), peraltro corroborate dalle successive pronunce della Corte <sup>(233)</sup>, deve osservarsi come la mancata previsione del diritto alla compensazione nel caso di partenza ritardata del volo, e più in generale nel caso di ritardato arrivo a destinazione dei passeggeri, sia stata valutata

---

<sup>(228)</sup> Cfr. Corte giust. 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez*, in *curia.europa.eu*, punti 37 e 38.

<sup>(229)</sup> V., tuttavia, MAGGIOLO, *op. cit.*, p. 922.

<sup>(230)</sup> Cfr. THIJSEN, *The Montreal Convention, EU Regulation 261/2004, and the Sturgeon Doctrine: How to Reconcile the Three?*, in *Issues in Aviation Law and Policy* 2013, p. 437 s.

<sup>(231)</sup> Cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punto 54 ss.

<sup>(232)</sup> Cfr. KARSTEN, *Travel and Tourism*, in BENYON (a cura di), *Services and the EU Citizen*, cit., p. 42.

<sup>(233)</sup> Cfr. Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, cit.; Corte giust. 26 febbraio 2013, causa C-11/11, cit.

negativamente da parte della dottrina, la quale ha giudicato «eccessivamente blanda» la tutela approntata dal reg. CE con riferimento a tale specifica ipotesi <sup>(234)</sup>.

Inoltre, proprio in ragione di tale differenziazione nella disciplina delle singole fattispecie concrete di disservizio del trasporto aereo, si è posta in particolare l'esigenza di individuare l'esatto discrimine tra l'ipotesi del ritardo alla partenza e quella della cancellazione <sup>(235)</sup>.

Attenendosi ad un'interpretazione letterale del testo del reg. CE, infatti, le compagnie aeree avrebbero potuto essere potenzialmente indotte ad aggirare la normativa europea, pur di evitare il versamento della compensazione pecuniaria, mascherando la soppressione del volo attraverso la sua qualificazione in termini di semplice ritardo alla partenza <sup>(236)</sup>.

A tal riguardo, nella sentenza *Sturgeon*, la Corte di giustizia ha affermato in modo risoluto che «i voli cancellati e i voli ritardati costituiscono due categorie di voli ben distinte», il cui tratto distintivo risiede nel mancato rispetto o meno da parte del vettore della «programmazione originaria» del volo considerato <sup>(237)</sup>, nozione quest'ultima presupposta, ma non opportunamente esplicitata dai giudici europei, con il rischio di creare ulteriori incertezze sul punto <sup>(238)</sup>.

Astrattamente, sembrerebbe possibile parlare di cancellazione nel caso in cui una combinazione degli elementi idonei ad identificare in maniera obiettiva un preciso e

---

<sup>(234)</sup> Cfr. MASUTTI, *op. cit.*, p. 210 ss.; cfr. altresì ROSSI DAL POZZO, *op. cit.*, p. 200 s.; ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., p. 293, nt. 260.

<sup>(235)</sup> Cfr. RIESENHUBER, *Interpretation and Judicial Development of EU Private Law – The Example of the Sturgeon-Case* –, in *European Review of Contract Law* 2010, p. 388; CARNIMEO, *op. cit.*, p. 91 ss.

<sup>(236)</sup> Cfr. BROBERG, *op. ult. cit.*, p. 730.

<sup>(237)</sup> Cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punto 33.

<sup>(238)</sup> Cfr. ARNOLD e MENDES DE LEON, *op. cit.*, p. 96. Analizzando attentamente il testo della sentenza, sembra possibile ricavarne l'intento di agganciare la distinzione fra ritardata partenza e cancellazione ad un criterio quanto più possibile oggettivo, connesso alla specifica prestazione cui è tenuto il vettore e, contestualmente, scisso dalle vicissitudini dei singoli passeggeri, ai quali ipoteticamente potrebbe anche essere offerta *uti singuli* la riprotezione su altri voli, senza che tale comportamento implichi, per ciò stesso, nei loro confronti la qualificazione del volo in termini di cancellazione. In tal senso, cfr. ancora ARNOLD e MENDES DE LEON, *op. cit.*, p. 97; v. anche BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 48 s.; nonché HAANAPPEL, *op. ult. cit.*, p. 43; *contra* CHATZIPANAGIOTIS, *op. cit.*, p. 251.

determinato volo venga ad essere mutata in maniera rilevante, sì da escludere la corrispondenza del volo effettuato a quello originariamente prenotato <sup>(239)</sup>. Circostanza che, in linea di principio, secondo quanto affermato dalla stessa Corte di giustizia, risulterebbe senz'altro integrata nell'ipotesi in cui *tutti* i passeggeri siano trasportati su altri voli, programmati dal vettore aereo indipendentemente da quello per il quale gli utenti avevano effettuato la loro prenotazione <sup>(240)</sup>.

Coerentemente, così come successivamente precisato dalla stessa Corte, nella sentenza *Sousa Rodríguez* <sup>(241)</sup>, deve configurarsi in termini di cancellazione anche il caso in cui il volo sia inizialmente decollato, ma non abbia poi concretamente raggiunto la sua destinazione finale, facendo invece rientro nell'aeroporto di partenza, con conseguente trasbordo dei passeggeri su altri voli già pianificati a prescindere dal primo <sup>(242)</sup>.

Al contrario, invece, il volo dovrebbe essere considerato come semplicemente ritardato quando sia soltanto l'orario della partenza ad essere posticipato, restando invariati tutti gli altri elementi del programma di viaggio, così come previamente stabiliti dal vettore <sup>(243)</sup>, a nulla rilevando neppure il fatto che nelle more del ritardo sia mutata la compagine dei passeggeri effettivamente trasportati, potendo taluni di essi

---

<sup>(239)</sup> Cfr. le Conclusioni dell'Avvocato generale SHARPSTON, 2 luglio 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon*, in *curia.europa.eu*, punti 68 ss.

<sup>(240)</sup> Cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punto 36.

<sup>(241)</sup> Corte giust. 13 ottobre 2011, causa C-83/10, cit., punti 25 ss.; sul punto v. anche VERNIZZI, *La Corte di giustizia ed un caso di volo interrotto*, in *Resp. civ. e prev.* 2012, p. 99 ss.; PITARRESI, *Risarcimento del danno da volo cancellato: nota a Corte eur. giust. C-83/10*, in *Eur. e dir. priv.* 2013, p. 597 ss.

<sup>(242)</sup> Tale precisazione è stata tra l'altro recepita anche nella proposta di revisione del reg. CE, provvedendosi ad integrare in termini analoghi la nozione di cancellazione del volo, contenuta nell'art. 2, lett. d).

<sup>(243)</sup> Sul punto, cfr. STUCCHI, *La Corte di giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo*, in *Dir. maritt.* 2011, p. 110, il quale nota come, dal punto di vista operativo, la Corte «non fornisce validi parametri per facilitare il passeggero/consumatore nella qualificazione del proprio volo come “cancellato” o “ritardato”, dal momento che non può avere accesso ai sistemi elettronici di programmazione dei voli».

aver rinunciato al volo ritardato, ovvero aver accettato l'offerta di un volo alternativo <sup>(244)</sup>.

Nel compiere tale distinzione, condivisibilmente, i giudici europei hanno inoltre ulteriormente precisato che, ai sensi del reg. CE, non è possibile qualificare come cancellato un volo ritardato, anche nell'ipotesi in cui la durata del ritardo dovesse risultare particolarmente significativa <sup>(245)</sup>.

Giunti a questo punto, può senz'altro osservarsi come il risultato ermeneutico cui sarebbe approdata la Corte, se non si fosse spinta oltre, non avrebbe inciso in maniera rilevante sul piano della tutela del passeggero. Infatti, a fronte di una sua prolungata e forzata permanenza in aeroporto dovuta al rinvio della partenza del proprio volo – causa di fastidi e disagi analoghi a quelli sperimentabili nel caso di negato imbarco e cancellazione del volo, cui faccia seguito la riprotezione su un volo alternativo – il passeggero non avrebbe comunque avuto diritto ad alcuna compensazione pecuniaria (*ex art. 6*), salvo in ogni caso il diritto di adire le competenti autorità giudiziarie al fine di ottenere l'eventuale risarcimento del danno subito in ragione del ritardo (*ex art. 12*).

Un risultato quest'ultimo che, agli occhi dei giudici europei, non è apparso suscettibile di sicuro apprezzamento, soprattutto alla luce della finalità del reg. CE <sup>(246)</sup>. Aggrappandosi ad un refuso presente nel 15° *considerando* – frutto dei successivi emendamenti all'originaria proposta di regolamento, operati nel corso del frastagliato *iter* legislativo <sup>(247)</sup> – la Corte ha ritenuto che non possa affermarsi *a priori* ciò che,

---

<sup>(244)</sup> Cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punti 38 s.

<sup>(245)</sup> Una simile conclusione, del resto, parrebbe essere obbligata (diversamente, prima della citata pronuncia della Corte di giustizia, BROBERG, *op. loc. ult. cit.*). Allo stato dell'arte, infatti, nel testo del regolamento europeo non è ravvisabile alcun elemento che possa indurre a far ritenere che il legislatore abbia inteso equiparare alla cancellazione del volo il ritardo nella partenza, il quale si protragga in maniera esorbitante o addirittura oltre una determinata soglia. Pertanto, al fine di poter capovolgere tale affermazione, risulterebbe essenziale un intervento normativo in tal senso (cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 48), del quale tuttavia non sembra esservi traccia, neppure nella proposta di modifica attualmente al vaglio delle Istituzioni europee.

<sup>(246)</sup> Cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punti 41 ss.

<sup>(247)</sup> Sul punto, cfr. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. trasporti* 2010, p. 125 s.; v., anche, SANDRINI, *op. cit.*, p. 101.

invece, pare evidente dal testo del regolamento (oltre che dagli stessi lavori preparatori), ossia che i passeggeri dei voli ritardati non godono del diritto alla compensazione e non possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati al fine del riconoscimento di tale diritto <sup>(248)</sup>.

Giudicando assimilabili le situazioni in cui vengono a trovarsi le due tipologie di utenti, specie allorquando ai passeggeri di voli cancellati sia proposto di partire con un volo alternativo, *ex art. 5, par. 1, lett. c), punto iii)*, e osservando come in entrambi i casi i passeggeri subiscono una perdita di tempo irreversibile, la Corte di giustizia si è spinta ad affermare che non sussiste «alcuna considerazione oggettiva idonea a giustificare» un'eventuale disparità di disciplina rispetto ai passeggeri vittima di voli ritardati <sup>(249)</sup>.

Su tali basi, dunque, stando ad un'interpretazione letterale della parte dispositiva del regolamento, quest'ultimo sarebbe risultato contrario al principio della parità di trattamento, sicché la Corte – al fine di evitare un effetto siffatto <sup>(250)</sup> – facendo leva proprio sul 15° *considerando*, ha stabilito che, in realtà, la disciplina europea attribuisce il diritto alla compensazione pecuniaria, *ex art. 7*, anche ai passeggeri di voli ritardati <sup>(251)</sup>.

Tale diritto, tuttavia, non sorgerebbe per effetto del superamento dei limiti temporali indicati dall'art. 6, con riferimento al ritardo alla partenza, bensì per effetto

---

<sup>(248)</sup> Cfr. RIESENHUBER, *op. cit.*, p. 392; ARNOLD e MENDES DE LEON, *op. cit.*, p. 100 s.; BALFOUR, *op. ult. cit.*, p. 73.

<sup>(249)</sup> Cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punti 50 ss. *Contra* RIESENHUBER, *op. cit.*, p. 404 ss; RADOŠEVIĆ, *op. cit.*, p. 107 s.

<sup>(250)</sup> In dottrina, si evidenzia come la Corte, una volta appurato che le disposizioni del reg. CE contrastavano con il principio della parità di trattamento, avrebbe dovuto dichiararne l'invalidità «rather than providing a somewhat twisted interpretation», così ARNOLD e MENDES DE LEON, *op. cit.*, p. 104; nello stesso senso, cfr. anche BALFOUR, *op. loc. ult. cit.*; EHLERS e MÜLLER-ROSTIN, *op. cit.*, p. 1070. *Contra* 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* 2013, p. 34 s.

<sup>(251)</sup> A detta dei giudici europei, l'interpretazione fornita al punto 61 della sentenza *Sturgeon*, risulterebbe conforme al 15° *considerando*, con il quale il legislatore avrebbe appunto inteso collegare la nozione di «ritardo prolungato» al diritto alla compensazione pecuniaria, cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punto 62.

del *ritardato arrivo a destinazione* pari o superiore alle tre ore <sup>(252)</sup>, fatta comunque salva la possibilità per il vettore di liberarsi dal relativo obbligo, dimostrando che il ritardo è dovuto ad una circostanza eccezionale <sup>(253)</sup>.

Tralasciando la divisibilità o meno dell'obiettivo di politica del diritto perseguito dalla Corte, è indubbio che la stessa avrebbe potuto sforzarsi maggiormente nel cercare una soluzione alternativa a quella che poi è stata adottata <sup>(254)</sup>, per giunta mediante un'operazione ermeneutica assai discutibile, sia sul piano logico che metodologico, come ampiamente evidenziato dalle numerose reazioni critiche scaturite in letteratura <sup>(255)</sup>.

Nonostante la fragilità degli argomenti addotti a sostegno della propria ricostruzione, la Corte di giustizia non è ritornata sui propri passi e, con la sentenza *Nelson e Tui Travel* <sup>(256)</sup>, ha confermato la validità dell'interpretazione fornita nella

---

<sup>(252)</sup> Ai fini del sorgere del diritto alla compensazione, la Corte non opera alcuna distinzione in relazione alla lunghezza della tratta del singolo volo ritardato, stabilendo unicamente che, nell'ipotesi in cui il volo non rientri nella previsione dell'art. 7, par. 2, lett. *a)* e *b)*, l'importo della compensazione pecuniaria può essere ridotto del 50 %, ai sensi della lett. *c)* del medesimo art., allorché il ritardo non superi le quattro ore.

<sup>(253)</sup> Cfr. Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punto 69.

<sup>(254)</sup> Cfr. CORONA, *op. ult. cit.*, p. 128 s.

<sup>(255)</sup> Tra gli altri, si segnalano in particolare, CORONA, *op. ult. cit.*, p. 123 ss.; ID, *La tutela del passeggero in caso di ritardo*, cit., p. 611 ss.; RIESENHUBER, *op. cit.*, p. 384 ss.; ARNOLD e MENDES DE LEON, *op. cit.*, p. 91 ss.; BALFOUR, *op. ult. cit.*, p. 73 ss.; THIJSEN, *op. cit.*, p. 438 ss. La Corte non solo introduce una vera e propria disciplina di fonte giurisprudenziale, prendendo in considerazione un'ipotesi, quella del ritardato arrivo, che il legislatore europeo non aveva inteso regolare, se non ad es. ai limitati fini della determinazione del *quantum* della compensazione pecuniaria (*ex art. 7, par. 2*), ma non riesce neppure ad eliminare la presunta disparità di trattamento che la stessa aveva individuato e posto alla base del proprio ragionamento. Ai sensi dell'art. 5, par. 1, lett. *c)*, punto *iii)*, infatti, al passeggero di un volo cancellato, che sia stato informato *in extremis*, ossia soltanto alcune ore prima della partenza, spetterà comunque la compensazione pecuniaria, anche qualora questi giunga ipoteticamente a destinazione con un ritardo pari o superiore a due ore rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto (cfr. BALFOUR, *op. ult. cit.*, p. 74; v., anche, SANDRINI, *op. cit.*, p. 103). Al contrario, invece, il passeggero di un volo ritardato, secondo quanto affermato nella sentenza *Sturgeon*, potrà reclamare lo stesso diritto soltanto nel caso in cui il suo volo giunga a destino con un ritardo pari o superiore alle tre ore.

Un giudizio positivo rispetto alla citata sentenza è espresso, invece, da VAN DAM, *Air Passenger Rights after Sturgeon*, in *Air and Space Law* 2011, p. 259 ss.; GARBEN, *op. cit.*, p. 15 ss., in particolare, p. 35.

<sup>(256)</sup> Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, cit.

causa *Sturgeon*, dichiarandone tra l'altro la compatibilità con la Convenzione di Montreal del 1999 <sup>(257)</sup>.

In conclusione, dunque, suggellato in un filone giurisprudenziale che ha definitivamente sancito il distacco tra il testo del regolamento e l'interpretazione fornite dai giudici europei <sup>(258)</sup>, deve constatarsi, con una certa rassegnazione <sup>(259)</sup>, che il ritardo all'arrivo è sottoposto a un regime normativo analogo a quello dettato in tema di cancellazione del volo.

Il livello di tutela dei passeggeri, in tal modo, risulta senz'altro innalzato, perdendo peraltro rilevanza la questione legata alla distinzione tra cancellazione del volo e ritardata partenza, posto che il vettore sarà comunque tenuto a versare la compensazione pecuniaria, a meno che non riesca a trasferire a destinazione i passeggeri entro la soglia temporale indicata dalla Corte di giustizia <sup>(260)</sup>. Diversamente, qualche sicuro svantaggio lo subiscono le compagnie aeree, esposte al rischio di maggiori esborsi, che tuttavia – come è facile immaginare – potranno essere scaricati sugli stessi passeggeri, mediante un aumento del costo dei biglietti.

Certo, come ribadito dalla Corte nella sentenza *Nelson e Tui Travel*, «l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi quindi i passeggeri del trasporto aereo, è idonea a giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici» <sup>(261)</sup>. Cionondimeno, se questo appare indubbiamente vero, quando tali conseguenze derivano da previsioni legislative

---

<sup>(257)</sup> Cfr. *infra* Cap. III, par. 4.

<sup>(258)</sup> Cfr. Corte giust. 26 febbraio 2013, causa C-11/11, cit, ove la Corte ha ulteriormente precisato come, ferma la possibilità per il vettore di provare il ricorrere di una circostanza eccezionale, idonea ad esonerarlo dal relativo obbligo, il diritto alla compensazione pecuniaria a favore dei passeggeri sorge in caso di ritardo all'arrivo pari o superiore a tre ore, rispetto all'orario originariamente previsto, indipendentemente dal fatto che il volo considerato sia o meno partito in ritardo, ai sensi dell'art. 6 del reg. CE; nonché, recentemente, Corte giust. 4 settembre 2014, causa C-452/13, *Germanwings GmbH*, in *curia.europa.eu*, la quale ha puntualizzato come la nozione di «orario di arrivo», utilizzata per determinare l'entità del ritardo subito dai passeggeri di un volo, indica il momento in cui si apre almeno uno dei portelloni dell'aeromobile, consentendo lo sbarco dei passeggeri.

<sup>(259)</sup> Cfr. CORREIA, *op. cit.*, p. 275 s.

<sup>(260)</sup> Cfr. GIESBERTS e KLEVE, *op. cit.*, p. 293 ss., in particolare, p. 298.

<sup>(261)</sup> Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, cit., punto 81.

elaborate dagli organi democratici a ciò deputati, in conformità ai principi generali dell'Unione europea, primo fra tutti il principio di proporzionalità, resta pur sempre da chiedersi se possa accettarsi, allo stesso tempo, un'identica conclusione con riferimento alle conseguenze derivanti da un'interpretazione manipolativa del dato normativo, promanante da un organo giurisdizionale, non legittimato a produrre nuovo diritto.

Il quesito da ultimo avanzato, con il suo carico di gravose implicazioni, in ogni caso, perde parzialmente rilevanza a fronte delle prospettive di revisione della disciplina europea <sup>(262)</sup>.

L'attuale proposta di modifica del reg. CE, infatti, amplia considerevolmente il contenuto dell'art. 6, ricomprendendovi, quali fattispecie tra loro autonome e distinte, tanto il ritardo alla partenza, quanto il ritardo all'arrivo, prendendo altresì espressamente in considerazione la peculiare ipotesi dei «ritardi in pista» (c.d. *tarmac delay*) <sup>(263)</sup>.

In linea con quanto affermato dalla Corte di giustizia, viene dunque sancito esplicitamente nel corpo del reg. CE il diritto dei passeggeri di ricevere una compensazione pecuniaria nel caso di ritardato arrivo a destinazione <sup>(264)</sup>. A seconda della tipologia e della lunghezza della tratta aerea del volo considerato, sono fissate delle soglie temporali – sensibilmente ridotte a seguito dell'intervento del Parlamento europeo – che legittimano i passeggeri a pretendere nei confronti del vettore aereo operativo il pagamento della compensazione <sup>(265)</sup>.

---

<sup>(262)</sup> Cfr. PRASSL, *op. ult. cit.*, p. 63

<sup>(263)</sup> V. *infra* par. 13.

<sup>(264)</sup> Nell'ambito dell'art. 2, alla lett. *γ-bis*), viene introdotta la definizione di ritardo all'arrivo, quale differenza tra l'orario indicato sul biglietto del passeggero e quello effettivo di arrivo del volo, con l'ulteriore puntualizzazione per cui deve considerarsi come un'ipotesi di ritardo all'arrivo anche il caso in cui l'aeromobile inizialmente decollato, sia stato costretto a rientrare nell'aeroporto di partenza, per poi infine decollare nuovamente e raggiungere la propria destinazione finale. Allo stesso modo, viene poi precisato che rientra nell'ambito della medesima fattispecie anche l'ipotesi in cui il volo sia deviato e, ciononostante, raggiunga la propria destinazione finale, ovvero un aeroporto nelle vicinanze di quest'ultima.

<sup>(265)</sup> Secondo l'attuale formulazione della proposta di modifica del reg. CE, i passeggeri hanno diritto di ricevere la compensazione pecuniaria nel caso in cui questi giungano a destinazione: *a)* con tre o più ore di ritardo rispetto all'orario originariamente previsto, per le tratte aeree fino a 2.500 km; *b)* con

Così come per l'ipotesi della cancellazione del volo, anche con riguardo a tale specifica fattispecie viene previsto l'esonero della compagnia aerea allorché il ritardo sia dovuto a circostanze eccezionali, che si ripercuotono sul volo ritardato o sul volo precedente eseguito mediante l'impiego del medesimo aeromobile.

In ogni caso, il ricorrere di una circostanza eccezionale non fa venir meno l'obbligo per il vettore di prestare ai passeggeri l'assistenza a terra, di cui all'art. 9<sup>(266)</sup>. Inoltre, perché la compagnia aerea possa andare esente dall'obbligo di versare la citata compensazione pecuniaria, sarà comunque necessario che questa fornisca *per iscritto* ai passeggeri coinvolti dal disservizio la prova dell'esistenza di un evento riconducibile nell'ambito dell'elencazione di circostanze eccezionali, contenuta nell'allegato al reg. CE, restandovi viceversa obbligata, in mancanza di tale specifica comunicazione, indipendentemente dalla causa che ha originato il ritardo.

Merita a tal proposito di essere notato che più di un'incertezza potrebbe sorgere proprio con riferimento alla concreta individuazione dell'evento che, nel caso specifico, ha materialmente causato il ritardato arrivo a destinazione.

Il ritardo nell'esecuzione di una prestazione complessa, com'è quella del trasporto aereo di passeggeri, infatti, il più delle volte ha origine da una pluralità di fattori in concorso tra loro. Di conseguenza, come pure segnalato da parte della dottrina<sup>(267)</sup>, potrà darsi il caso in cui non risulti possibile stabilire con certezza se un determinato

---

cinque o più ore di ritardo, per tutte le tratte UE superiori a 2.500 km e per le tratte da e verso Paesi terzi tra i 2.500 km e i 6.000 km; c) con un ritardo pari o superiore alle sette ore, per le tratte da e verso Paesi terzi superiori a 6.000 km. Il progetto di modifica presentato dalla Commissione europea prevedeva, invece, rispettivamente una soglia di ritardo pari a cinque, nove e dodici o più ore.

<sup>(266)</sup> Laddove il ritardato arrivo a destinazione sia conseguenza di un ritardo alla partenza di almeno due ore, dovuto al verificarsi di una circostanza eccezionale (si pensi, ad es., al caso in cui la partenza sia ritardata per consentire la riparazione di un guasto meccanico, causato dall'impatto dell'aeromobile con dei volatili, c.d. *bird strike*, il quale sia avvenuto durante la fase di atterraggio del volo precedente a quello ritardato), il vettore non sarà tenuto al versamento della compensazione pecuniaria qualora siano superate le soglie di ritardo all'arrivo rilevanti ai fini del reg. CE, ma sarà comunque obbligato ad attivarsi al fine di garantire agli utenti la possibilità di usufruire delle misure di assistenza stabilite dall'art. 9 (cibi e bevande, sistemazione alberghiera, etc.).

<sup>(267)</sup> Cfr., ARNOLD, *op. ult. cit.*, p. 419

ritardo sia o meno causato da una circostanza eccezionale, potendo quest'ultima concorrere con altri eventi non riconducibili nell'ambito di tale nozione <sup>(268)</sup>.

Sembra allora legittimo chiedersi se, affinché il vettore possa liberarsi dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria, questi debba necessariamente dimostrare che il ritardo è interamente ed esclusivamente dovuto ad una circostanza eccezionale, oppure se gli sia sufficiente provare che, prima della partenza o durante il volo, si è verificata una circostanza eccezionale che ha determinato un considerevole prolungamento dei tempi di esecuzione della prestazione, tale da determinare il raggiungimento della soglia di ritardo rilevante ai fini del reg. CE, atta a legittimare la richiesta, ad opera dei passeggeri, del versamento della compensazione di cui all'art. 7

Tra le due opzioni interpretative, sembra senz'altro preferibile la seconda <sup>(269)</sup>, se non altro al fine di non aggravare eccessivamente la posizione del vettore, in un'ottica di equo bilanciamento tra gli interessi delle compagnie aeree e degli utenti. Tuttavia, la formulazione letterale della nuova disposizione non consente di escludere *de plano* una diversa interpretazione, la quale potrebbe trovare comunque legittimazione alla luce dello scopo del reg. CE, che resta pur sempre quello di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri.

Proprio per tale ragione, volendosi evitare complicazioni sul piano operativo e garantire una maggiore uniformità nell'applicazione della previsione normativa, risulta senz'altro auspicabile – essendo di fatto ancora possibile – un'esplicita puntualizzazione, in un senso o nell'altro, da parte del legislatore della novella, sì da dirimere qualsiasi possibile dubbio in merito a tale questione <sup>(270)</sup>.

---

<sup>(268)</sup> Con riferimento all'attuale quadro normativo, così come interpretato dalla Corte di giustizia nella sentenza *Sturgeon*, cfr. ARNOLD e MENDES DE LEON, *op. cit.*, p. 103; GIESBERTS e KLEVE, *op. cit.*, p. 296 s.; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 188 s.

<sup>(269)</sup> In senso analogo, a seguito della sentenza *Sturgeon*, cfr. GIESBERTS e KLEVE, *op. cit.*, p. 297 ss.; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 188.

<sup>(270)</sup> Cfr. ARNOLD, *op. ult. cit.*, p. 419.

### 13. Le ulteriori fattispecie tipizzate nell'ambito della proposta di revisione del reg. CE: i ritardi in pista, la modifica dell'orario del volo e la perdita delle coincidenze.

Si è già osservato come il reg. CE n. 261/2004 abbia segnato un considerevole avanzamento nella protezione dei diritti dei passeggeri aerei, rispetto a quanto precedentemente previsto nel reg. CEE n. 295/1991 <sup>(271)</sup>. A tal proposito occorre tuttavia rimarcare come, anche a seguito dell'adozione di tale strumento normativo, il sistema di tutela non sia risultato affatto esaustivo. Quest'ultimo, infatti, si limita a disciplinare in via generale le principali e più comuni fattispecie di inadempimento del contratto di trasporto, senza prendere in considerazione tutte le possibili e ipotizzabili cause di disagio per i passeggeri, lasciando prive di disciplina ipotesi significative come, ad es., la perdita di un volo in coincidenza imputabile al vettore aereo.

Non stupisce dunque come l'esperienza operativa, maturata nell'arco di un decennio, abbia inevitabilmente fatto emergere l'esigenza di estendere l'ambito oggettivo del regolamento, al fine di addivenire ad una complessiva ottimizzazione della disciplina di protezione dei passeggeri aerei, sì da garantirne un effettivo ed elevato livello di tutela degli stessi: ottica entro cui si muove appunto l'attuale proposta di revisione del reg. CE <sup>(272)</sup>.

Con quest'ultima, infatti, non viene solo presa espressamente in considerazione la fattispecie del ritardato arrivo a destinazione – mediante l'esplicito riconoscimento del diritto dei passeggeri alla compensazione pecuniaria, in linea con quanto affermato dalla Corte di Giustizia –, ma viene altresì introdotta nell'ambito dell'art. 6 un'apposita disciplina con riguardo alla peculiare ipotesi del *ritardo in pista* (c.d. *tarmac delay*) <sup>(273)</sup>,

---

<sup>(271)</sup> V. *supra* par. 3.

<sup>(272)</sup> Cfr. PRASSL, *op. ult. cit.*, p. 67, il quale afferma tra l'altro che «a notable feature of the reform proposal is a fully-fledged suite of passenger rights».

<sup>(273)</sup> Con l'espressione «ritardi in pista» – ai sensi della proposta di revisione del reg. CE, così come emendata dal Parlamento europeo – viene individuato: prima della partenza del volo, «il tempo di permanenza a terra dell'aeromobile tra la fine dell'imbarco dei passeggeri e l'orario di decollo

ossia di quel ritardo che si verifichi prima del decollo, ovvero successivamente all'atterraggio dell'aeromobile.

Sebbene tale specifica fattispecie possa dar luogo ad un'ipotesi di ritardo alla partenza, ovvero anche di ritardo all'arrivo <sup>(274)</sup>, determinando così la conseguente attivazione delle pertinenti misure di protezione, la stessa presenta un peculiare connotato che ne giustifica la differenziazione e l'autonoma disciplina, rispetto a quelle poc'anzi menzionate.

In tali ipotesi, infatti, i passeggeri si trovano sostanzialmente limitati nella propria libertà di movimento, restando di fatto bloccati sull'aeromobile una volta che, prima della partenza, si siano concluse le operazioni di imbarco, ovvero, giunti a destino, non sia loro consentita la discesa dal velivolo e l'accesso ai locali dell'aeroporto. Proprio quest'aspetto rende, dunque, più pregnante l'esigenza di tutela dei passeggeri, sì da garantirgli che dal disservizio possa derivare loro il minor incomodo possibile.

Rispetto a tale fattispecie l'attuale reg. CE non detta alcuna specifica prescrizione nei confronti del vettore aereo, il quale resta quindi libero di adottare le misure che ritiene più opportune al fine di alleviare i disagi patiti dai propri utenti. La proposta di modifica, invece, introduce anche riguardo a tale peculiare ipotesi una specifica disciplina atta a stabilire uno *standard* minimo cui le diverse compagnie aeree dovranno necessariamente adeguarsi.

Nel caso in cui il ritardo in pista si protragga oltre un'ora, il vettore aereo operativo dovrà offrire gratuitamente l'accesso ai servizi igienici e all'acqua potabile, assicurare l'adeguato riscaldamento o raffreddamento della cabina passeggeri e garantire ove necessario l'assistenza medica. Qualora poi il ritardo superi le due ore <sup>(275)</sup>, a meno che non sussistano motivi di sicurezza che impediscono all'aeromobile di abbandonare la

---

dell'aeromobile»; successivamente all'arrivo a destinazione, «il tempo trascorso tra il contatto dell'aeromobile con il suolo e l'inizio delle operazioni di sbarco dei passeggeri».

<sup>(274)</sup> Cfr. quanto recentemente statuito da Corte giust. 4 settembre 2014, causa C-452/13, cit.

<sup>(275)</sup> Nel testo originario della proposta di revisione, così come avanzata dalla Commissione europea, il termine era fissato a cinque ore: tale scelta ha suscitato più d'una critica tra i primi commentatori, cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 179 s.

propria posizione sulla pista, quest'ultimo dovrà essere ricondotto alla porta d'imbarco o in altra zona consona a consentire lo sbarco dei passeggeri. Contestualmente, nell'eventualità in cui il ritardo alla partenza sia tale da superare le tre ore, i passeggeri avranno altresì diritto alle medesime forme di protezione stabilite in via generale dall'art. 6, par. 1, cui viene fatto esplicito rinvio.

Un'ulteriore fonte di disagio per i passeggeri, cui è dedicata un'apposita disciplina nell'ambito della proposta di revisione del reg. CE, viene individuata nella modifica dell'orario del volo, unilateralmente operata dal vettore aereo operativo.

Partendo dal presupposto che dalla riprogrammazione del volo, cui consegue l'anticipazione o la posticipazione della partenza originariamente prevista, scaturiscono in capo ai passeggeri effetti sfavorevoli paragonabili a quelli derivanti, rispettivamente, dalle ipotesi di negato imbarco, ovvero di ritardo del volo, il legislatore europeo ha introdotto, all'interno degli articoli dedicati alle fattispecie da ultimo richiamate, delle apposite disposizioni volte ad estenderne la relativa disciplina anche alle diverse ipotesi di variazione dell'orario del volo.

Con riferimento alla fattispecie del negato imbarco, ne viene innanzitutto modificata la relativa nozione – contenuta nella lett. j) dell'art. 2 del reg. CE n. 261/2004 – sì da ricomprendervi anche l'ipotesi in cui il passeggero non riesca ad imbarcarsi sul volo prenotato, a causa dell'anticipata partenza di quest'ultimo, operata *ex uno latere* da parte del vettore aereo operativo. In conformità a tale modifica, nell'art. 4 del reg. CE viene inserito un ulteriore paragrafo, nel quale si statuisce che la disciplina relativa al mancato imbarco trova applicazione anche allorquando il passeggero, nonostante si sia presentato puntualmente in aeroporto *ex art. 3, par. 2*, non riesca a salire a bordo dell'aeroplano, essendo quest'ultimo decollato inaspettatamente prima dell'orario di partenza indicato al momento della conclusione del contratto.

La medesima disciplina, inoltre, trova applicazione pure nel caso in cui il vettore abbia preventivamente informato il passeggero dell'anticipazione del volo meno di ventiquattro ore prima della partenza originariamente prevista <sup>(276)</sup>.

Nello stesso senso, il primo paragrafo dell'art. 6 è riformulato in modo tale da equiparare, quanto agli effetti, l'ipotesi della posticipazione dell'orario di partenza del volo a quella del ritardo.

In ragione di tale rimaneggiamento, quindi, nel caso in cui l'orario di partenza sia posticipato di almeno due ore, i passeggeri avranno diritto alle misure di protezione stabilite dall'art. 9, par. 1, lett. *a*), e par. 2. Se invece la posticipazione della partenza del volo sia di almeno tre ore e includa delle ore notturne, questi avranno diritto anche all'assistenza sancita nelle lett. *b*) e *c*) dell'art. 9, par. 1, mentre nel caso in cui l'orario di decollo del volo originariamente prenotato sia differito oltre le tre ore, ai passeggeri dovrà essere offerta *ex art.* 8 la scelta fra il rimborso del prezzo del volo e la prosecuzione del viaggio mediante riprotezione.

Allo stesso modo, introducendo esplicitamente il diritto dei passeggeri alla compensazione pecuniaria anche nel caso di ritardato arrivo a destinazione, la proposta di modifica del reg. CE estende la portata di tale diritto anche all'ipotesi in cui il vettore, operando una variazione degli orari di partenza o di arrivo del volo, causi un ritardo all'arrivo rispetto all'orario inizialmente indicato <sup>(277)</sup>. Le compagnie aeree, tuttavia, non saranno tenute ad operare un simile versamento, laddove abbiano provveduto a comunicare ai passeggeri la riprogrammazione degli orari di volo con un preavviso di almeno quindici giorni prima della partenza.

Nel medesimo articolo, peraltro, viene introdotto un nuovo paragrafo *1-bis* dedicato all'ipotesi in cui la compagnia aerea, anziché posticipare, anticipi più di tre ore l'orario del volo, riconoscendo al passeggero il diritto di scegliere alternativamente tra il

---

<sup>(276)</sup> In tal caso, grava sul vettore aereo l'onere di provare l'adeguato e tempestivo preavviso nei confronti del passeggero che non sia riuscito ad imbarcarsi a causa della modifica dell'orario di partenza.

<sup>(277)</sup> Per le soglie che legittimano il passeggero ad invocare il diritto alla compensazione pecuniaria nel caso di ritardato arrivo a destinazione, v. *supra* nota 265.

rimborso del prezzo del biglietto e la prosecuzione del viaggio mediante riprotezione, *ex* art. 8, par. 1, lett. *a*) e *b*) <sup>(278)</sup>.

Proprio la collocazione di tale disposizione nell'ambito dell'art. 6, dedicato al ritardo, con cui la fattispecie da ultimo presa in esame poco o nulla sembra avere in comune, parrebbe suggerire in realtà l'opportunità di riunire in un apposito articolo la specifica disciplina connessa alle singole ipotesi di riprogrammazione dell'orario del volo. Ottica entro la quale, auspicabilmente, potrebbe senz'altro muoversi il legislatore europeo nelle successive fasi del procedimento di revisione del reg. CE.

Infine, merita di essere rilevato come la proposta di modifica prenda espressamente in considerazione l'ipotesi in cui, nel caso di un'unitaria operazione di trasporto compiuta attraverso una serie di più voli in connessione, il passeggero non riesca ad imbarcarsi sul volo in coincidenza a causa del ritardo o della modifica dell'orario del volo precedente <sup>(279)</sup>, ponendo così rimedio ad una grave lacuna del testo attualmente vigente.

Gli obblighi di riprotezione e di assistenza scaturenti dal reg. CE vengono posti a carico della compagnia aerea che esegue il primo volo in connessione, il cui ritardo o la cui riprogrammazione si pone in concreto quale causa della perdita del successivo volo in coincidenza <sup>(280)</sup>.

---

<sup>(278)</sup> In aggiunta, e in linea con quanto previsto dal novellato art. 8, viene poi ribadito che, qualora tale scelta non sia concretamente offerta, ciascun utente potrà comunque provvedere autonomamente all'organizzazione della prosecuzione del proprio viaggio, chiedendo successivamente al vettore aereo inadempiente il rimborso delle relative spese.

<sup>(279)</sup> In letteratura (cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 209 ss.) si è correttamente evidenziato che, attraverso la nuova previsione (art. 6 *bis*) contenuta nella proposta di modifica del reg. CE, il legislatore europeo ha inteso tutelare i passeggeri in caso di perdita di una coincidenza soltanto nell'ipotesi in cui i distinti voli in connessione risultino ricompresi nell'ambito di un unico contratto di trasporto (indipendentemente dal fatto che gli stessi siano poi eseguiti dalla medesima compagnia aerea ovvero da più vettori legati da un accordo di cooperazione commerciale). Pertanto, il passeggero che autonomamente, ossia mediante la conclusione di distinti contratti di trasporto, abbia acquistato più voli al fine di raggiungere la meta desiderata, non potrà in ogni caso invocare i diritti di cui al nuovo art. 6 *bis* reg. CE.

<sup>(280)</sup> Nel testo della proposta di modifica originariamente presentato dalla Commissione europea, gli obblighi di riprotezione e di assistenza erano posti a carico del vettore operante la coincidenza in partenza dallo scalo intermedio. La soluzione adottata dal Parlamento europeo, ponendo tali obblighi a carico del vettore che esegue il volo precedente a quello in connessione su cui il passeggero non riesce

Il vettore è innanzitutto tenuto ad offrire al viaggiatore il riavviamento verso la destinazione finale ai sensi dell'art. 8, lett. *b*), fornendo inoltre le misure di assistenza di cui all'art. 9, par. 1, lett. *a*) (spuntini, bevande, etc.), allorquando sia prevista un'attesa nello scalo intermedio di almeno due ore prima che il passeggero possa proseguire il proprio viaggio.

Nel caso in cui poi la riprotezione sia prevista tre ore dopo l'orario di partenza della mancata coincidenza e, in tale lasso di tempo, siano ricomprese anche ore notturne, la compagnia aerea che ha causato la perdita del volo in connessione è altresì tenuta a fornire al passeggero l'assistenza di cui all'art. 9, lett. *b*) e *c*) (ossia un alloggio per il pernottamento e il relativo *transfer* da e verso l'aeroporto).

L'obbligo di versare la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7, grava anch'esso sulla medesima compagnia, ove naturalmente il passeggero ne maturi il relativo diritto (vale a dire raggiungendo in ritardo la propria destinazione finale), purché il ritardato arrivo nell'aeroporto intermedio sia pari ad almeno novanta minuti rispetto all'orario originariamente previsto.

---

ad imbarcarsi, appare maggiormente condivisibile. Quest'ultimo infatti, potendo astrattamente prevedere che, in ragione del ritardo o della modifica dell'orario del volo, uno o più utenti non saranno in grado di raggiungere lo scalo intermedio in tempo utile per poter usufruire del successivo volo in connessione, è senz'altro in grado di poter organizzare la riprotezione dei medesimi, meglio di quanto potrebbe il secondo vettore – essendo peraltro a conoscenza del presumibile orario di arrivo effettivo nell'aeroporto di transito – assicurando loro dunque le opportune misure di assistenza.

## *Capitolo III*

# *LA NATURA DEI RIMEDI DI CUI AL REG. CE E IL COORDINAMENTO CON LA CONVENZIONE DI MONTREAL*

**SOMMARIO:** 1. Le ragioni del possibile conflitto tra la Convenzione di Montreal del 1999 e il reg. CE n. 261/2004. – 2. Il campo di applicazione della Convenzione di Montreal. Negato imbarco e cancellazione del volo tra inadempimento e ritardo. – 3. La disciplina di diritto internazionale uniforme in materia di ritardo. – 4 Il necessario coordinamento tra il reg. CE e la Convenzione di Montreal: la lettura proposta dalla Corte di giustizia e le critiche avanzate dalla dottrina. – 5. Una possibile alternativa ermeneutica: la natura dei rimedi di cui al reg. CE n. 261/2004. – 5.1. *L'insufficienza delle soluzioni proposte in dottrina.* – 5.2. *Il reg. CE come disciplina delle condizioni di trasporto delle compagnie aeree.* – 5.3. *L'obbligo di offrire l'alternativa tra il rimborso e il riavviamento ai sensi dell'art. 8 e gli obblighi di assistenza di cui all'art. 9 reg. CE.* – 5.4. *L'obbligo di versare la compensazione pecuniaria (ex art. 7 reg. CE).*

### **1. Le ragioni del possibile conflitto tra la Convenzione di Montreal del 1999 e il reg. CE n. 261/2004.**

Analizzato nel dettaglio *de iure condito* (e *de iure condendo*) il concreto atteggiarsi delle misure di protezione dei passeggeri in relazione alle singole fattispecie di inadempimento del contratto di trasporto aereo espressamente tipizzate nell'ambito della disciplina europea, resta ora da affrontare un ulteriore quesito interpretativo sollevato dal reg. CE n. 261/2004 – cui si è già avuto modo di far cenno nel corso della trattazione <sup>(1)</sup> – il quale, quantomeno in una prospettiva teorica, merita particolare attenzione, ancorché sul punto sia intervenuta a più riprese la Corte di giustizia.

La questione in merito alla compatibilità del reg. CE con la Convenzione di Montreal del 1999, per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, nasce essenzialmente dal rilievo per cui, da un lato, entrambi i testi normativi prendono espressamente in considerazione la fattispecie del ritardo aereo, mentre dall'altro lato la disciplina di diritto internazionale uniforme pone una riserva di

---

<sup>(1)</sup> V. *supra* Cap. II, sez. I, par. 4.

esclusività in relazione all'azione di risarcimento danni esperibile nei confronti del vettore aereo con riguardo ai danni contemplati dalla medesima Convenzione <sup>(2)</sup>.

In sostanza, poiché l'art. 29 della Conv. di Montreal stabilisce che ogni azione di risarcimento danni può essere esperita «unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione», escludendo al contempo ogni «riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio», le misure predisposte dal reg. CE n. 261/2004 sembrano porsi – almeno *prima facie* – in contrasto con una simile previsione. A maggior ragione laddove si consideri che, avendo l'Unione europea aderito alla Conv. di Montreal <sup>(3)</sup>, le norme in essa contenute si pongono in una posizione gerarchicamente sovraordinata rispetto al diritto europeo derivato (*ex art. 300, par. 7, Tratt. CE, ora art. 216, par. 2, Tratt. FUE*) <sup>(4)</sup>.

I dubbi interpretativi in merito alla compatibilità dei citati testi normativi, peraltro, si sono ulteriormente accentuati in conseguenza dell'affermarsi del non condivisibile filone giurisprudenziale inaugurato con la sentenza *Sturgeon* <sup>(5)</sup>. Il riconoscimento del diritto del passeggero alla compensazione pecuniaria anche nel caso di ritardato arrivo a destinazione del volo ha infatti reso maggiormente evidente il possibile conflitto tra le due normative, le quali in tal modo vengono apertamente a sovrapporsi.

Come si vedrà meglio analizzando la disciplina di diritto internazionale uniforme in materia di ritardo, mentre quest'ultima riconosce al vettore in via generale una limitazione del *quantum debetur* (*ex art. 22 Conv. Montreal*), nonché la possibilità di

---

<sup>(2)</sup> Sull'estensione del c.d. principio di esclusività della Convenzione di Montreal, v. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli 2006, p. 278 ss.; ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova 2013, p. 453 s.; cfr. anche CORREIA e ROUSSI, *Global, Regional and National Air Passenger Rights – Does the Patchwork Work?*, in *Air and Space Law* 2015, p. 127.

<sup>(3)</sup> V. la Decisione del Consiglio 2001/539/CE, in G.U.C.E., L 194 del 18.7.2001, p. 38.

<sup>(4)</sup> Sulla prevalenza degli accordi internazionali conclusi dall'Unione sul diritto europeo derivato, v. *ex plurimis* Corte giust. 10 settembre 1996, causa C-61/94, *Commissione c. Germania*, punto 52; Corte giust. 1° aprile 2004, causa C-286/02, *Bellio F.lli s.r.l.*, punto 33; Corte giust. 10 gennaio 2006, causa C-344/04, *Iata ed Elfaa*, punto 35; Corte giust. 3 giugno 2008, causa C-308/06, *Intertanko*, punto 42; Corte giust. 16 luglio 2015, causa C-612/13 P, *ClientEarth c. Commissione*, punto 33.

<sup>(5)</sup> Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon*, su cui v. *supra* Cap. II, sez. II, par. 12.

andare esente da responsabilità fornendo la prova liberatoria di cui all'art. 19 Conv. cit., il reg. CE pone a carico del vettore l'obbligo di offrire al passeggero l'alternativa tra il rimborso del biglietto e il trasporto alternativo (*ex art. 8 reg. CE*), così come l'obbligo di prestargli le necessarie misure di assistenza ai sensi dell'art. 9, a prescindere dalla concreta imputabilità del disservizio alla compagnia aerea e senza che sia previsto per tali misure alcun limite temporale o economico <sup>(6)</sup>. Inoltre, sebbene il versamento della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 reg. CE sia condizionato (*ex art. 5, par. 3*) alla mancata dimostrazione da parte del vettore del ricorrere di una circostanza eccezionale «che non si sarebbe potuta comunque evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso» – e sebbene tale clausola di esonero, accogliendo l'interpretazione più sopra proposta <sup>(7)</sup>, potrebbe pure apparire assimilabile a quella prevista dall'art. 19 Conv. Montreal <sup>(8)</sup> – il riconoscimento di tale diritto al passeggero indipendentemente dalla dimostrazione dell'*an* e del *quantum* del danno concretamente sofferto parrebbe astrattamente porsi in contrasto con il divieto di *punitive or non-compensatory damages* posto dall'art. 29 della citata Convenzione.

Prima di passare ad analizzare la soluzione adottata dalla Corte di giustizia al fine di far salva la compatibilità del reg. CE con la disciplina di diritto internazionale uniforme, mettendone peraltro in evidenza i rilievi critici sollevati dalla dottrina – i quali giustificano il permanere dell'interesse rispetto alla questione qui soltanto introdotta –, pare opportuno tratteggiare la disciplina contenuta nella Convenzione di Montreal, così da poter cogliere sin da subito gli esatti termini del possibile conflitto di tale normativa con quella di origine europea.

---

<sup>(6)</sup> Cfr. Corte giust. 31 gennaio 2013, causa C-12/11, *McDonagh*, in *curia.europa.eu*, punti 30 ss.

<sup>(7)</sup> Cfr. *supra* Cap. II, sez. II, par. 10.2.

<sup>(8)</sup> Cfr. peraltro il 14° *considerando* del reg. CE n. 261/2004. *Contra* TULLIO, *Interventi interpretativi della corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasporti* 2009, p. 373; v. anche CORONA, *La tutela del passeggero in caso di ritardo alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia CE*, in *Riv. giur. sarda* 2011, p. 610.

## 2. Il campo di applicazione della Convenzione di Montreal. Negato imbarco e cancellazione del volo tra inadempimento e ritardo.

La Convenzione di Montreal del 1999 trova applicazione (*ex art. 1*) ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso o gratuito, in cui il luogo di partenza e quello di arrivo siano situati o sul territorio di due Stati parti della Convenzione, ovvero sul territorio di un medesimo Stato parte allorquando sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato, anche se quest'ultimo non sia parte della Convenzione <sup>(9)</sup>.

Confrontando il richiamato dato normativo con quanto previsto dall'art. 3 reg. CE n. 261/2004, può subito rilevarsi come entrambe le discipline siano tendenzialmente destinate a trovare contestuale applicazione nel caso di un volo internazionale il cui luogo di partenza sia situato in uno Stato membro dell'Unione europea e il cui luogo di arrivo sia situato nel territorio di un altro Stato membro, ovvero di un Paese terzo aderente alla Convenzione di Montreal <sup>(10)</sup>.

In proposito, si deve peraltro osservare come la disciplina di diritto internazionale uniforme, a differenza del reg. CE n. 261/2004, non prenda espressamente in considerazione la fattispecie del negato imbarco né quella della cancellazione del volo, dedicando invece un'esplicita disciplina alla fattispecie del ritardo (art. 19 Conv.

---

<sup>(9)</sup> Le previsioni contenute nella normativa di diritto internazionale uniforme, come si è già accennato, trovano peraltro applicazione anche ai voli intraeuropei, nonché ai voli meramente interni ad uno Stato membro dell'Unione, in virtù del reg. CE n. 2027/97, come modificato dal reg. CE n. 889/2002.

<sup>(10)</sup> Cfr. LAWSON e MARLAND, *The Montreal Convention 1999 and the Decisions of the ECJ in the Cases of IATA and Sturgeon – in Harmony or Discord?*, in *Air and Space Law* 2011, p. 103, nt. 26; nonché HAUSMANN, *Europäische Fluggastrechte im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung und großer Verspätung von Flügen*, Jena 2012, p. 427.

Si noti tuttavia che, a differenza della Convenzione di Montreal, il reg. CE n. 261/2004 non trova applicazione nei confronti di quei passeggeri che viaggiano gratuitamente o a una tariffa ridotta non accessibile al pubblico (*ex art. 3, par. 3, reg. cit.*).

Montreal), considerata sotto il profilo risarcitorio quale inesatto adempimento del contratto di trasporto <sup>(11)</sup>.

In tal senso, in letteratura si è costantemente evidenziato come non costituiscano oggetto di regolamentazione da parte del diritto internazionale uniforme tutte quelle ipotesi che si traducono in un inadempimento totale del contratto di trasporto, trovando quest'ultime la propria specifica disciplina nella legge nazionale di volta in volta concretamente applicabile <sup>(12)</sup>.

Controversa è apparsa tuttavia la possibilità di ricomprendere nella sfera di operatività della Convenzione di Montreal quelle ipotesi che sembrano porsi in bilico tra l'inadempimento definitivo e il tardivo adempimento, come ad es. il caso in cui al negato imbarco o alla cancellazione del volo faccia comunque seguito il trasferimento del passeggero presso la pattuita destinazione <sup>(13)</sup>.

---

<sup>(11)</sup> Il fenomeno del ritardo nel trasporto aereo ha trovato una sua prima regolamentazione all'interno della Conv. di Varsavia del 1929 (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. 19 maggio 1932, n. 841) successivamente sostituita dalla Conv. di Montreal del 1999, per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (ratificata e resa esecutiva con l. 10 gennaio 2004, n. 12). La disciplina ivi contenuta sostituisce la previgente nei rapporti tra gli Stati che siano entrambi aderenti alla citata Convenzione.

La responsabilità del vettore per i danni derivanti dal ritardo si affianca alle altre ipotesi di responsabilità per morte e lesioni del passeggero (art. 17 Conv. Montreal), per danni ai bagagli e per danni alle merci trasportate (art. 18 Conv. cit.).

<sup>(12)</sup> Cfr. ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 63 s.; BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., p. 161; MAGNOSI, *Brevi considerazioni in tema di mancata esecuzione del trasporto aereo*, in MASALA e ROSAFIO (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano 2006, p. 202; SANDRINI, *La compatibilità del regolamento (CE) n. 261/2004 con la Convenzione di Montreal del 1999 in una recente pronuncia della Corte di giustizia*, in *Riv. dir. int. priv e proc.* 2013, p. 95; BRIGNARDELLO e ROSAFIO, *Il contratto di trasporto aereo di persone*, in MORANDI, *I contratti del trasporto, I, Trasporto aereo e marittimo*, Bologna 2013, p. 39 s. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino 2013, p. 97; cfr. anche HAANAPPEL, *Compensation for Denied Boarding, Flight Delays and Cancellations Revisited*, in *ZLW - Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2013, p. 42 s.

<sup>(13)</sup> Cfr. BUSTI, *ult. cit.*, p. 163; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 98; CLARKE, *Contracts of Carriage by Air*, II ed., London 2010, p. 124; cfr. altresì DEMPSEY e JOHANSSON, *Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in international Air Carriage*, in *Air and Space Law* 2010, p. 209 e 213 ss.; HAUSMANN, *op. cit.*, p. 431 ss.

Parte della dottrina, seguendo un approccio formale e configurando come elementi di determinazione dell'oggetto del contratto di trasporto le indicazioni relative alle modalità di esecuzione della prestazione, che normalmente sono riprodotte anche nel biglietto di passaggio (ad. es., il codice identificativo del volo, la classe di viaggio, la data e l'ora della partenza), ritiene che la cancellazione del volo o il negato imbarco costituiscono, in ogni caso, un inadempimento totale dell'obbligazione assunta dalla compagnia aerea <sup>(14)</sup>, come tale non coperta dalla disciplina di diritto internazionale uniforme.

Secondo tale ricostruzione, infatti, la prestazione del vettore, così come individuata nelle sue modalità esecutive in sede di conclusione del contratto, diverrebbe impossibile sul piano oggettivo, venendo meno la possibilità stessa per la compagnia aerea di eseguire, seppur tardivamente, quella determinata prestazione di trasferimento <sup>(15)</sup>.

Allo stesso tempo, tuttavia, come già accennato precedentemente trattando delle conseguenze connesse alla pratica dell'*overbooking/overselling* <sup>(16)</sup>, in dottrina è altrettanto radicata l'opinione, secondo cui, i casi di negato imbarco e cancellazione del volo non costituirebbero senz'altro ipotesi di inadempimento totale e definitivo,

---

<sup>(14)</sup> In tal senso v., fra gli altri, CORONA, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: Negato imbarco, cancellazione*, cit., p. 196 ss.; MAGNOSI, *op. cit.*, p. 204; ANCIS, *Il contratto di trasporto aereo*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, p. 966.

<sup>(15)</sup> L'eventuale successivo trasferimento del passeggero con un volo alternativo non costituirebbe l'esecuzione ritardata della prestazione concordata, trattandosi di una differente prestazione di trasferimento, qualificabile al più in termini di riparazione del danno subito dagli utenti cui sia stato negato l'imbarco o cancellato il volo prenotato (cfr. CARNIMEO, *La tutela del passeggero nell'era dei vettori low cost*, Bari 2012, p. 91). In tal senso, v. già CORONA, *op. cit.*, p. 198 s., la quale ritiene che la fattispecie del ritardo, quale inesatto adempimento, potrebbe configurarsi soltanto nell'ipotesi in cui «ferme restando le indicazioni contenute nel biglietto di passaggio relative all'identificazione del vettore, al numero di volo, alla classe ed alla data di partenza, il vettore non rispetti solo l'ora di partenza», circostanza che non si rinviene nel caso di negato imbarco, dove invece «l'originaria prestazione di trasferimento prevista nel biglietto di passaggio viene regolarmente eseguita dal vettore» nei confronti degli altri passeggeri, mentre nel caso della cancellazione questa non ha proprio luogo; cfr. anche PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: Negato imbarco, cancellazione*, cit., p. 172 ss., secondo il quale, tuttavia, una simile impostazione, «a pena di conseguire troppo estreme conseguenze, è bene che non sia generalizzata al di fuori dell'ambito di applicazione del regolamento 261/04».

<sup>(16)</sup> V. *supra* Cap. II, sez. I, par. 2.

potendo al contrario configurarsi anche in termini di ritardo, qualora il passeggero – conservando interesse a ricevere la prestazione – sia poi comunque trasferito nel luogo di destinazione mediante l'imbarco su di un volo successivo e diverso da quello cancellato o rispetto al quale si è verificato il negato imbarco <sup>(17)</sup>.

D'altronde, mediante la conclusione del contratto di trasporto, il vettore aereo si obbliga essenzialmente a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro (cfr. art. 1678 c.c.), nel rispetto dei tempi concordati nel divisato assetto negoziale <sup>(18)</sup>. Pertanto, almeno in linea teorica, al di là dell'ipotesi in cui le parti abbiano esplicitamente inteso attribuire rilevanza essenziale a taluni elementi caratterizzanti la prestazione di trasporto, in modo tale da fare esclusivo riferimento a un determinato e specifico volo, la concreta modalità di esecuzione del pattuito trasferimento non assume rilievo determinante ai fini dell'attuazione del rapporto obbligatorio, ossia del conseguimento

---

<sup>(17)</sup> Tale orientamento sottolinea come, in particolare nei trasporti di linea, data la continuità e ripetitività del servizio di trasporto, il vettore conservi in ogni caso la possibilità di eseguire la propria prestazione imbarcando gli utenti lasciati a terra su di un volo successivo a quello interessato dal disservizio. In tali ipotesi, pertanto, sempre che l'adempimento della prestazione presenti ancora una qualche utilità per il passeggero, il vettore realizzerebbe un'inesatta esecuzione, sotto il profilo della modalità temporale, dell'impegno contrattualmente assunto, qualificabile in termini di inesatto adempimento e, quindi, di ritardo. V., per tutti, BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in *Tratt. Ciccumessineo*, XXVI, Milano 2001, p. 479 ss., ID., *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., p. 163 ss.; cfr. anche COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano 1999, p. 161, nt. 8; 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. 474; TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 10 s.; VERNIZZI, *Il ritardo nel trasporto aereo*, in TRANQUILLILEALI e ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano 2011, p. 199; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 98 s.

<sup>(18)</sup> La rapidità del trasporto, o meglio il tempo entro cui il vettore si impegna a trasferire a destinazione il passeggero, costituisce la caratteristica che, più di ogni altra, incide sulle scelte di viaggio compiute dal passeggero, rappresentando un aspetto di per sé essenziale dell'impegno obbligatorio assunto dal vettore. Cfr. BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 154 ss., il quale rileva come laddove «risultasse che il vettore è libero di eseguire la sua obbligazione in un momento ed in un lasso di tempo rimessi al suo arbitrio, bisognerebbe riconoscere che non esiste alcun contratto di trasporto»; FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. e prev.* 2000, p. 458; BOTTI, *Brevi appunti in tema di tutela del passeggero nel caso di ritardo o di cancellazione del volo*, in ANTONINI, FRANCHI e MORANDI (a cura di), *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, p. 607; GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 102; MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, Torino 2008, p. 107.

del risultato di trasportare a destinazione la persona o la cosa oggetto del contratto. Sicché, la pattuita prestazione ben potrebbe essere eseguita – seppure in modo eventualmente inesatto sotto il profilo temporale e rispetto agli *standard* qualitativi promessi – anche mediante l’impiego di un volo diverso da quello originariamente prenotato <sup>(19)</sup>.

Le ipotesi di negato imbarco o di cancellazione del volo, pertanto, si configurerebbero in termini di inadempimento definitivo – nella sua accezione oggettiva di mancata esecuzione della prestazione dovuta – solo laddove l’adempimento tardivo (mediante la riprotezione su un altro volo) sia rifiutato dal creditore, in quanto privo di obiettiva utilità per il passeggero, ovvero non sussista in concreto la possibilità per il vettore di eseguire la prestazione in modo alternativo e a condizioni di trasporto comparabili <sup>(20)</sup>.

Aderendo a quest’ultimo orientamento e inquadrando nell’ambito del ritardo le ipotesi di negato imbarco e di cancellazione del volo, cui faccia seguito il trasferimento del passeggero con un volo successivo e diverso da quello originariamente prenotato, a quest’ultime risulterebbe, in definitiva, parimenti applicabile la disciplina di diritto internazionale uniforme <sup>(21)</sup>. Sicché, in ultima analisi, a poter essere messo astrattamente in discussione non sarebbe soltanto l’art. 6 del reg. CE n. 261/2004, espressamente dedicato al ritardo prolungato alla partenza – oltre alla già ricordata interpretazione integratrice della Corte di giustizia che ha esteso l’ambito oggettivo della disciplina europea anche all’ipotesi del ritardo prolungato all’arrivo –, ma altresì l’intero impianto normativo del citato regolamento con particolare riguardo ai profili cui si è fatto riferimento nel precedente paragrafo.

---

<sup>(19)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 99.

<sup>(20)</sup> Cfr. INGRATOCI, *La responsabilità del vettore aereo per inesecuzione della prestazione*, in TRANQUILLI-LEALI e ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., p. 171 ss.; nonché BRIGNARDELLO, *op. loc. ult. cit.*

<sup>(21)</sup> Cfr. VADALÀ, *Gli interventi della Corte di giustizia Ue nell’interpretazione del reg. CE n. 261/2004 a tutela del passeggero aereo*, in *Riv. dir. nav.* 2011, p. 754; v. anche BUSTI, *Nuovi profili della tutela del passeggero nelle ipotesi di inadempimento o ritardo nel trasporto aereo*, in ANTONINI e FRANCHI (a cura di), *Il diritto aeronautico a cent’anni dal primo volo*, Milano 2005, p. 44 s.

### 3. La disciplina di diritto internazionale uniforme in materia di ritardo.

Ai sensi dell'art. 19 Conv. Montreal, il vettore è tenuto a risarcire i danni patiti dal passeggero in caso di ritardo, a meno che non dimostri che egli stesso e i suoi dipendenti e preposti <sup>(22)</sup> abbiano adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

Dall'analisi della citata disposizione si ricava come, nell'ambito del diritto internazionale uniforme, la responsabilità del vettore aereo per ritardo si configuri nei termini di una tipica ipotesi di responsabilità contrattuale per colpa presunta <sup>(23)</sup>.

Da una parte, il passeggero non è tenuto a fornire la prova dell'imputabilità dell'inadempimento (ritardo), mentre dall'altra, è rimesso al vettore l'onere di provare che, tenuto conto delle circostanze del caso, il mancato esatto adempimento non è attribuibile a sua colpa, avendo egli prestato nell'esecuzione della prestazione di trasferimento la dovuta diligenza, parametrata all'attività professionale esercitata, attraverso la predisposizione dei dovuti accorgimenti atti ad evitare il verificarsi del ritardo <sup>(24)</sup>.

In altri termini, per andare esente da responsabilità, il vettore deve dimostrare che la causa da cui è scaturito il ritardo non è a lui imputabile, in quanto imprevedibile e inevitabile, neppure mediante l'adozione di tutte le misure che potevano essere

---

<sup>(22)</sup> Sulla nozione di preposto del vettore aereo, v. BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 503 ss.; COMENALE PINTO, *La nozione di «servant or agent»*, in TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., p. 285 ss.; ANCIS, *op. cit.*, p. 1006.

<sup>(23)</sup> Cfr. GIACOBBE, *op. cit.*, p. 114; MASUTTI, *op. ult. cit.*, p. 192; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 104 ss.

<sup>(24)</sup> Cfr. in proposito BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., p. 136 ss. e, in particolare, p. 138, il quale mette in luce come «il criterio, espresso nella Convenzione di Montreal, della ragionevolezza delle misure richieste in concreto al vettore per evitare il ritardo fa pensare ad una diligenza media, cioè alla capacità, professionalità ed attenzione del *bonus pater familias* nell'espletamento dell'attività di trasporto aereo internazionale, sempre in rapporto al caso concreto». Nello stesso senso, MASUTTI, *op. cit.*, p. 193.

ragionevolmente adottate, secondo l'ordinaria diligenza, restando eventualmente a suo carico i danni da causa ignota <sup>(25)</sup>).

In tal senso, dunque, la compagnia aerea non sarà tenuta a risarcire il danno allorquando dimostri che il ritardo è dovuto, ad es., alla chiusura dello spazio aereo (si pensi a quanto avvenuto in occasione dell'eruzione del vulcano islandese nell'aprile del 2010), oppure ad avverse condizioni metereologiche (fitti banchi di nebbia, forti neviccate, nubifragi, etc.), ovvero ancora ad atti di sabotaggio o di terrorismo <sup>(26)</sup>. Viceversa, il vettore dovrà rispondere dell'eventuale danno patito dal passeggero nel caso in cui il ritardo sia dovuto ad una causa astrattamente riconducibile alla propria sfera di controllo o a quella dei propri dipendenti e preposti, come ad es. il malfunzionamento dell'aeromobile che non sia dovuto ad un vizio occulto della strumentazione tecnica <sup>(27)</sup>.

Peraltro, ai sensi dell'art. 20 Conv. Montreal, il vettore non è responsabile del danno che sia causalmente ricollegabile in via esclusiva alla condotta del passeggero (per negligenza, atto illecito o omissione), mentre è prevista una diminuzione del

---

<sup>(25)</sup> In realtà in dottrina la questione non è così pacifica, cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 105. Alcuni autori ritengono che il vettore debba dimostrare l'inevitabilità del danno patito dal passeggero, ossia di aver adottato ogni ragionevole misura idonea ad evitare le conseguenze dannose derivanti dal ritardo, quale che ne sia la causa determinante, potendo questa rinvenirsi per ipotesi anche nel caso fortuito (v. LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE e TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano 2013, p. 475 s.; ANCIS, *op. cit.*, p. 970 s.). Altri invece, secondo l'impostazione che qui si condivide, sostengono che il vettore oltre a dimostrare di aver adottato quelle misure idonee, secondo l'ordinaria diligenza, ad evitare il verificarsi del ritardo, deve anche individuare la causa di tale evento dannoso, al fine di consentire così una valutazione dell'adeguatezza delle cautele adottate per evitarlo (v., tra gli altri, ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasporti* 2000, p. 625; FRANCHI, *op. cit.*, p. 457; BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 137 s.; ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano 2007, p. 161; MASUTTI, *op. loc. ult. cit.*). In argomento, v. altresì RAGAZZONI, *Osservazioni sulla prova del fatto impeditivo della responsabilità del vettore aereo fra il sistema di Varsavia ed il codice della navigazione*, in *Dir. trasporti* 2005, p. 1034 ss.

<sup>(26)</sup> Cfr. ANTONINI, *op. loc. ult. cit.*; GIACOBBE, *op. cit.*, p. 111.

<sup>(27)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 106; v. anche FRANCHI, *op. cit.*, p. 455.

risarcimento laddove sia dimostrato che il viaggiatore con il suo comportamento abbia contribuito alla produzione del danno <sup>(28)</sup>.

Ad ogni modo, qualora il passeggero abbia dimostrato l'esistenza e l'entità del danno subito e il vettore non sia riuscito né a dimostrare l'inesistenza del danno lamentato ovvero del nesso eziologico tra quest'ultimo e il ritardo, né sia riuscito a fornire la prova liberatoria prevista dagli artt. 19 e 20 Conv. Montreal, il successivo art. 22, 1° comma, stabilisce una limitazione del debito risarcitorio a favore delle compagnie aeree, limitando il *quantum debetur* ad una somma massima pari a 4.694 diritti speciali di prelievo per passeggero <sup>(29)</sup>. Tale limitazione in ogni caso può essere superata qualora si riesca a provare che il vettore, ovvero i suoi dipendenti o incaricati, nell'esercizio delle loro funzioni, abbiano agito con dolo, ovvero abbiano posto in essere una condotta temeraria, con la consapevolezza che dal proprio comportamento sarebbe potuto derivare un probabile danno per i passeggeri (art. 22, 5° comma, Conv. cit.) <sup>(30)</sup>.

La Convenzione di Montreal, così come peraltro la normativa europea e nazionale, non contiene alcuna definizione della nozione di ritardo. Quest'ultima è stata dunque elaborata in via ermeneutica trovando principalmente seguito in dottrina e giurisprudenza la c.d. *concezione oggettiva del ritardo*. Secondo tale orientamento, salvo il caso in cui le parti abbiano stabilito un termine vincolante per l'adempimento <sup>(31)</sup>, il vettore non risponderebbe del ritardato arrivo a destinazione, se non nel caso in cui il

---

<sup>(28)</sup> Cfr. ANTONINI, *op. ult. cit.*, p. 626; ANCIS, *op. cit.*, p. 973 ss.

<sup>(29)</sup> I diritti speciali di prelievo (dsp) sono un'unità monetaria del Fondo Monetario Internazionale il cui valore è determinato in relazione ad un paniere di quattro valute (dollaro, euro, sterlina, yen). Il valore approssimativo di 1 euro è pari a 0,77 dsp (fonte: [www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx), consultato il 30 novembre 2015).

Il limite all'obbligazione risarcitoria del vettore aereo era stato originariamente fissato a 4.150 dsp, tale ammontare è stato successivamente elevato a 4.694 dsp, ex art. 24 Conv. Montreal, a decorrere dal 20 dicembre 2009.

<sup>(30)</sup> In argomento, cfr. ANCIS, *op. cit.*, p. 990 ss.; nonché *amplius* ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova 1999.

<sup>(31)</sup> Sulla problematica connessa alla legittimità delle clausole che le compagnie aeree sono solite inserire nelle proprie condizioni generali di trasporto al fine di attribuire natura indicativa e soltanto approssimativa agli orari dei voli, cfr., per una ricostruzione del dibattito dottrinale e gli opportuni riferimenti bibliografici, VADALÀ, *op. cit.*, p. 734 ss.; nonché, da ultimo, BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 100 s.

tempo medio di percorrenza di una predeterminata tratta, normalmente necessario ad eseguire il trasferimento con un determinato tipo di aeromobile e calcolato sulla base degli orari pubblicati dalle compagnie aeree, sia stato superato in maniera considerevole<sup>(32)</sup>.

Sempre con riferimento al fenomeno del ritardo, un'ulteriore questione, che pure ha impegnato la dottrina, concerne l'individuazione della sfera temporale entro cui quest'ultimo deve verificarsi, affinché possa sorgere la relativa responsabilità della compagnia aerea<sup>(33)</sup>.

A tal riguardo, infatti, nel testo della Convenzione di Montreal manca un'espressa specificazione, diversamente dalle ipotesi di responsabilità per lesioni e per danni alle merci, con riferimento alle quali la Convenzione delimita espressamente il periodo di tempo entro cui il vettore può essere ritenuto responsabile dei relativi danni<sup>(34)</sup>.

Sebbene non esista una posizione univoca, tra le varie tesi sostenute in letteratura, appare senz'altro possibile aderire a quella che, in un certo senso, tende a ridurre la rilevanza della questione. Tale orientamento, infatti, ponendo l'accento sugli obblighi contrattuali assunti dal vettore, in relazione alle modalità temporali di esecuzione della

---

<sup>(32)</sup> La valutazione della rilevanza del ritardo nel caso concreto 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, FRANCHI, *op. cit.*, p. 459), ovvero attribuendo rilevanza al superamento di una predeterminata soglia di tempo, stabilita in base alle rilevazioni statistiche dei ritardi (in tal senso, 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. GIACOBBE, *op. cit.*, 97.

<sup>(33)</sup> La questione relativa all'ambito spazio-temporale della responsabilità per ritardo risale già al testo della previgente Convenzione di Varsavia del 1929, ove analogamente e senza ulteriori specificazioni, era stabilita la responsabilità del vettore «*dans le transport aérien*». Per una disamina dei diversi orientamenti elaborati dalla dottrina, v. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., p. 467 ss.; ID., *La responsabilità del vettore*, cit., 140 e segg.; VERNIZZI, *op. ult. cit.*, p. 203 ss.; MASUTTI, *op. cit.*, p. 121 ss.

<sup>(34)</sup> Si noti peraltro come la medesima questione si riproponga anche con riferimento al diritto interno, in ragione del rinvio operato dal codice della navigazione alla normativa di diritto internazionale uniforme, *ex art. 941 c. nav.*

prestazione di trasferimento – così come individuate dalle parti in sede di conclusione del contratto, ovvero come desumibili in base ai tempi medi di percorrenza esistenti sulla singola tratta – tende ad evidenziare come rispetto alla responsabilità per ritardo non occorra tanto individuare il momento esatto in cui questo si è verificato, quanto piuttosto «se» effettivamente vi sia stato o meno un ritardo del vettore nell'adempimento della propria obbligazione, la quale è esattamente adempiuta soltanto nel momento in cui i passeggeri, una volta condotti a destinazione, riacquistano concretamente la propria autonomia <sup>(35)</sup>.

Una simile interpretazione sembra maggiormente condivisibile, rispetto alle altre, non solo perché così si esonera il passeggero dal gravoso onere di provare il momento esatto in cui ha avuto luogo la causa che ha determinato il prodursi del ritardo, ma soprattutto perché in tal modo sfuma l'asserita lacuna del testo convenzionale, da colmarsi mediante il ricorso all'interpretazione, dottrinale e giurisprudenziale, della legge nazionale di volta in volta chiamata a regolare il contratto di trasporto <sup>(36)</sup>, evitandosi dunque il rischio di divergenti interpretazioni, in palese contrasto con l'esigenza di uniformità posta alla base della Convenzione di Montreal.

Si consideri, inoltre, come il silenzio serbato dal testo convenzionale in merito alla sfera spazio-temporale della responsabilità per ritardo, non deve necessariamente condurre all'affermazione dell'asserita lacuna.

La mera circostanza che il legislatore, nel disciplinare le diverse fattispecie di responsabilità vettoriale per morte o lesioni del passeggero e per danni ai bagagli e alle merci, si sia preoccupato di circoscriverne espressamente il campo di applicazione, non significa che un'eguale o simile limitazione debba sussistere pure con riferimento alla responsabilità per ritardo. Del resto, *ubi lex voluit dixit, ubi noluit tacuit*.

---

<sup>(35)</sup> Così, TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, cit., p. 21, cui aderisce anche BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 102 ss. Cfr. anche GIACOBBE, *op. cit.*, p. 119.

<sup>(36)</sup> In tal senso v., invece, BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., p. 146 ss., il quale peraltro nota come è «probabile che anche l'esegesi delle leggi nazionali lasci dei dubbi sull'ampiezza spazio-temporale del concetto di ritardo *nel trasporto aereo di persone*»; MASUTTI, *op. cit.*, 190.

Allo stesso modo, non sembra possibile attribuire eccessiva rilevanza all'espressione, impiegata nel testo ufficiale in lingua francese, «*dans le transport aérien*», ovvero in quello inglese, «*in the carriage by air*», per affermare che in tal modo si sia inteso limitare la responsabilità del vettore a un ben preciso periodo temporale, potendo tali espressioni essere intese anche nel senso dell'assoluta irrilevanza del tempo in cui il ritardo si è verificato, purché l'esecuzione della prestazione di trasferimento, secondo una valutazione operata *ex post*, sia stata adempiuta tardivamente.

Da tali considerazioni, dunque, si potrebbe far discendere la relativa conclusione per cui la compagnia aerea risponde del ritardo, rispetto al quale non riesca a fornire la prova liberatoria di cui all'art. 19 Conv. Montreal, generatosi non solo nel corso del volo, oppure durante le operazioni di imbarco e di sbarco dei passeggeri, ma anche prima della partenza, come nel caso in cui il vettore non abbia provveduto a collocare tempestivamente l'aeroplano sulla pista, impedendo l'avvio delle procedure di imbarco.

#### **4. Il necessario coordinamento tra il reg. CE e la Convenzione di Montreal: la lettura proposta dalla Corte di giustizia e le critiche avanzate dalla dottrina.**

Nel capitolo precedente si è già avuto modo di osservare come l'ipotesi del ritardo alla partenza del volo rientri tra le fattispecie di inadempimento espressamente tipizzate dalla normativa europea <sup>(37)</sup>.

Ai sensi dell'art. 6 reg. CE n. 261/2004, qualora si verifichi il superamento di predeterminate soglie temporali rispetto all'orario inizialmente previsto per la partenza, ai passeggeri coinvolti dal disservizio è innanzitutto riconosciuto il diritto alle misure di assistenza di cui all'art. 9, nonché – a fronte di un ritardo di almeno cinque ore – il diritto al rimborso del prezzo del biglietto.

---

<sup>(37)</sup> V. *supra* Cap. II, sez. II, par. 11.

Merita a questo punto di essere tuttavia rilevato come – alla luce delle considerazioni sopra svolte – l’ipotesi presa in considerazione dal reg. CE potrebbe ritenersi ricompresa altresì nell’ambito di applicazione della Convenzione di Montreal, in particolare nel caso in cui da essa ne derivi un ritardato arrivo a destinazione del passeggero rispetto all’orario originariamente concordato <sup>(38)</sup>.

La possibile sovrapposizione tra i due testi normativi non è sfuggita alle associazioni dei vettori aerei, che nel contestare sotto svariati profili la validità del reg. CE n. 261/2004, ne hanno tra l’altro denunciato l’asserita incompatibilità con la richiamata disciplina di diritto internazionale uniforme <sup>(39)</sup>.

Investita della relativa questione, la Corte di giustizia ha in via preliminare affermato che – posta la già ricordata adesione dell’allora Comunità alla Convenzione di Montreal – gli artt. 19, 22 e 29 della medesima Convenzione devono ritenersi «compresi tra le norme con riferimento alle quali la Corte controlla la legittimità degli atti comunitari», in quanto se da un lato ciò non risulta escluso «né dalla natura né dalla struttura di tale Convenzione», dall’altro lato le citate disposizioni appaiono, «dal punto di vista del loro contenuto, incondizionate e sufficientemente precise» <sup>(40)</sup>.

Nell’ambito di una simile prospettiva, deve innanzitutto rilevarsi come dall’accertata possibilità di impiegare le disposizioni testé citate quale parametro di legittimità della normativa di diritto europeo derivato, ne consegua inevitabilmente la conclusione per cui il rilievo di un’eventuale incompatibilità tra i richiamati testi normativi – che non

---

<sup>(38)</sup> Incertezze sussistono in merito all’applicabilità della Convenzione alle ipotesi di ritardo alla partenza, cui non faccia seguito un ritardato arrivo a destinazione del passeggero, perché il ritardo viene recuperato durante il volo, ovvero perché il passeggero, nonostante il ritardo del primo volo in connessione, riesce in ogni caso ad imbarcarsi in orario sul volo successivo, giungendo quindi a destinazione nei tempi pattuiti. In proposito, cfr. le considerazioni svolte da BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 97 s. e, in particolare, nt. 156.

<sup>(39)</sup> Cfr. *Domanda di pronuncia pregiudiziale, Causa C-344/04*, in G.U.U.E., C 251 del 9.10.2004, p. 8.

<sup>(40)</sup> Corte giust. 10 gennaio 2006, causa 344/04, *Iata e Elfaa*, in *curia.europa.eu*, punto 39.

appaia superabile in via interpretativa – dovrebbe condurre ad una declaratoria di invalidità del regolamento europeo da parte della Corte di giustizia <sup>(41)</sup>.

Di conseguenza, appare chiaro che i dubbi sopra prospettati, in merito al possibile conflitto tra la disciplina di diritto internazionale uniforme e quella di derivazione europea, debbano essere necessariamente fugati sul piano interpretativo al fine di evitare una siffatta conclusione, la quale avrebbe come immediato precipitato logico la drastica riduzione del livello di protezione dei passeggeri.

In quest'ottica, la Corte di giustizia ha nettamente escluso che tra i citati testi normativi sussista un effettivo contrasto, fondando la propria decisione sul differente ambito oggettivo preso in considerazione dalle richiamate discipline <sup>(42)</sup>.

A tal proposito può senz'altro osservarsi – seppur in via d'inciso – come l'impostazione adottata dalla Corte si sarebbe potuta anche condividere, al tempo della richiesta pronuncia, laddove l'individuazione del differente ambito oggettivo delle due normative avesse fatto perno su diverse e più conferenti argomentazioni <sup>(43)</sup> rispetto a quelle fatte proprie invece dai giudici di Lussemburgo.

---

<sup>(41)</sup> Cfr., in argomento, GATTINARA, *La questione pregiudiziale di validità rispetto al diritto internazionale pattizio secondo la sentenza IATA*, in *Studi sull'integrazione europea* 2006, p. 343 ss.

<sup>(42)</sup> Cfr. Corte giust. 10 gennaio 2006, causa 344/04, cit., punti 41 ss.

<sup>(43)</sup> Si vedano le Conclusioni dell'Avvocato generale GEELHOED, 8 settembre 2005, causa C-344/04, *Iata e Elfaa*, in *curia.europa.eu*, punti 42 ss secondo il quale «la Convenzione di Montreal e il regolamento sono complementari, e non in conflitto tra loro». Ciò in quanto la normativa di natura convenzionale «armonizza determinate norme che disciplinano il trasporto aereo internazionale, quali la responsabilità civile dei vettori aerei in caso di danno derivante da ritardo e le susseguenti azioni per danni» esperibili dai singoli viaggiatori, ma non osta ad. es. a delle «misure che impongano ai vettori aerei requisiti minimi per quanto riguarda il servizio che essi sono tenuti a fornire durante il ritardo». L'art. 6 reg. CE, invece, «non riguarda la responsabilità civile o le azioni per il risarcimento dei danni», poiché non solo «non occorre dimostrare l'esistenza di un danno», ma ai fini della citata disposizione è altresì «irrelevante qualsiasi responsabilità del vettore». L'obbligo di fornire assistenza ai passeggeri avrebbe peraltro «natura di carattere pubblico» e, in ogni caso, non precluderebbe al passeggero, che abbia subito dei danni in ragione del ritardo, di poter esperire un'azione risarcitoria in forza dell'art. 19 Conv. Montreal, non essendo tale diritto affatto pregiudicato ai sensi dell'art. 12 reg. CE. A giudizio dell'Avv. generale, dunque, «tale obbligo legale non equivale alla responsabilità civile per i danni causati dal ritardo (nel senso di perdita derivante dal ritardo) prevista dalla Convenzione di Montreal».

V. anche FRAGOLA, *Convenzione di Montreal e norme comunitarie sull'«overbooking»: la Corte di giustizia riconosce la legittimità dei principi “chiave” dell'ordinamento comunitario*, in *Dir. comun. e scambi int.*, 2006, p. 56 s., il quale rileva come le due normative potrebbero essere tra loro considerate complementari, in quanto «disciplinano diversi profili (e in diversi ambiti) della medesima fattispecie».

Discutibilmente, infatti, la decisione dalla Corte di giustizia si fonda sull'asserita diversità della tipologia di danni che i passeggeri subiscono in ragione del ritardo, distinguendo rispettivamente tra danni che tutti i passeggeri patiscono in misura «quasi identica», presi in considerazione dal reg. CE, e danni «individuali», i quali ricadono viceversa nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal.

Una volta circoscritta in particolare la sfera di operatività della disciplina di diritto internazionale uniforme, la Corte ha conseguentemente precisato come la stessa non impedisca un intervento legislativo analogo a quello posto in essere dalle Istituzioni europee. Ciò in quanto, la normativa di diritto internazionale uniforme si limiterebbe a disciplinare le condizioni per l'esperimento, ad opera dei passeggeri interessati, dell'azione di risarcimento dei danni patiti su base individuale, non precludendo ai legislatori nazionali la possibilità di adottare misure volte a «risarcire, in modo uniforme e immediato, i danni rappresentati dai disagi dovuti ai ritardi nel trasporto aereo dei passeggeri, senza che essi debbano sopportare gli inconvenienti» legati a un'eventuale azione giudiziaria <sup>(44)</sup>.

Inoltre, poiché le misure previste dal reg. CE nel caso di partenza ritardata non impediscono al passeggero (*ex art. 12 reg. cit.*) di agire in giudizio nei confronti della compagnia aerea al fine di ottenere, alle condizioni previste dalla Convenzione di Montreal, il risarcimento del danno che questi abbia “individualmente” patito a causa del ritardo, le stesse non potrebbero essere considerate incompatibili con la normativa di diritto internazionale uniforme.

Secondo la Corte, dunque, operando su piani distinti, le misure di cui all'art. 6 reg. CE si porrebbero a monte della disciplina di natura convenzionale. Sicché, le

---

Secondo l'A., mentre la normativa europea individuerebbe «*a monte*, taluni strumenti per alleviare i disagi sopportati dai passeggeri *in loco*» (*scil.* direttamente in aeroporto), la Convenzione di Montreal stabilirebbe «*a valle*, in una fase successiva, [...] le condizioni per le azioni legali di risarcimento del danno subito»; nonché LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero nel regolamento CE n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. pubbl. comun.* 2006, p. 217. Cfr. altresì VADALÀ, *op. cit.*, p. 749 s., la quale ritiene che la nozione di ritardo considerata dall'art. 6 reg. CE si differenzi da quella disciplinata nella Convenzione di Montreal.

<sup>(44)</sup> Cfr. Corte giust. 10 gennaio 2006, causa 344/04, *cit.*, punto 45.

richiamate normative risulterebbero in definitiva fra loro complementari, potendosi senz'altro far salva la validità del reg. CE n. 261/2004.

Nel merito, deve tuttavia precisarsi come, se da un lato possa senz'altro ritenersi corretta la rilevata complementarità sussistente fra i due testi normativi, dall'altro lato l'individuazione del suo presupposto nell'asserita diversità dei tipi di danni rispettivamente contemplati dal reg. CE e dalla Convenzione di Montreal appare tutt'altro che saldamente fondata.

Proprio tale distinzione ha suscitato forti perplessità in letteratura, notandosi come nella prospettiva del danneggiato il danno sia sempre intrinsecamente individuale, non rilevando affatto che il medesimo sia patito in misura analoga da altri soggetti <sup>(45)</sup>.

D'altro canto, nell'ipotesi in cui la compagnia aerea non si attenga a quanto previsto dall'art. 6 reg. CE, neppure a fronte di un'esplicita richiesta in tal senso da parte dei singoli passeggeri, quest'ultimi – a fronte delle spese sostenute per soddisfare le loro più immediate esigenze pratiche conseguenti al ritardo imputabile al vettore medesimo – non avrebbero altra alternativa che adire la competente autorità giudiziaria al fine di ottenere il risarcimento dei pregiudizi economici sofferti, in ultima analisi, esclusivamente nell'ambito della propria sfera patrimoniale <sup>(46)</sup>.

Parte della dottrina inoltre nega che l'ambito oggettivo della Convenzione di Montreal possa essere limitato esclusivamente al risarcimento dei danni individuali subiti da ciascun passeggero, rilevando come le misure previste dall'art. 6 reg. CE siano

---

<sup>(45)</sup> TULLIO, *Interventi interpretativi della corte di giustizia*, cit., p. 368; PAGLIANTINI, *Per un'interpretazione comunitariamente orientata dei danni non patrimoniali da contratto*, in *Contratti* 2010, p. 739 e 741; cfr. altresì LEE e WHEELER, *Air Carrier Liability for Delay: a Plea to Return to International Uniformity*, in *Journal of Air Law and Commerce* 2012, p. 66, ad opinione dei quali la distinzione operata dalla Corte di giustizia «may be termed a “false dichotomy”». *Contra* ST CLAIR BRADLEY, *Case C-344/04, The Queen ex parte International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association v. Department for Transport, Judgment of the Court (Grand Chamber) of 10 January 2006*, in *Common Market Law Review* 2006, p. 1120, secondo cui «the distinction the Court drew between passenger inconvenience and individual damage in case of long delay is clear, convincing and concisely put».

<sup>(46)</sup> Cfr. WEGTER, *The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention*, in *Air and Space Law* 2006, p. 143, il quale nota come «it is impossible to make a distinction between enforcement under Regulation as opposed to enforcement under the Convention».

astrattamente riconducibili nella nozione di danno contenuta nell'art. 19 Conv. cit., il che sembrerebbe trovare conferma alla luce degli orientamenti giurisprudenziali esistenti in materia. Tendenzialmente, infatti, nel quantificare il danno concretamente risarcibile sulla base del citato art. 19, i giudici sono soliti ricomprendere nell'ambito del c.d. danno emergente sia le spese per cibi e bevande, sia quelle per l'eventuale pernottamento in una sistemazione alberghiera e relativo *transfer* da e verso l'aeroporto, che si rendano necessarie in conseguenza del ritardo del volo <sup>(47)</sup>.

In aggiunta, si è pure rilevato come la qualificazione delle misure previste dall'art. 6 reg. CE in chiave risarcitoria non metta al riparo la normativa europea da un possibile contrasto con la disciplina di diritto internazionale uniforme, il quale anzi in tali termini apparirebbe innegabile <sup>(48)</sup>.

Trattandosi di rimedi risarcitori quest'ultimi dovrebbero sottostare ai limiti e alle condizioni dettate dalla Convenzione di Montreal, non potendo derogare ai medesimi in virtù di quanto stabilito dall'art. 29 Conv. cit. <sup>(49)</sup>. Sicché – diversamente da quanto stabilito dalla disciplina europea <sup>(50)</sup> – i costi per l'assistenza previsti dal reg. CE, *ex art.* 9, dovrebbero essere contenuti all'interno del limite risarcitorio stabilito dall'art. 22 Conv. Montreal ed attivarsi unicamente laddove il ritardo sia concretamente imputabile al vettore aereo *ex art.* 19 Conv. cit.

Alla fragilità delle argomentazioni propugnate dalla Corte di giustizia <sup>(51)</sup>, le quali non sembrano affatto idonee a fornire una risposa esaustiva all'intricato dubbio

---

<sup>(47)</sup> Cfr. TUO, *Il trasporto aereo nell'Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne. Diritto internazionale e disciplina comunitaria*, Torino 2008, p. 255; LEE e WHEELER, *op. cit.*, p. 67; RADOŠEVIĆ, *CJEU's Decision in Nelson and Others in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention*, in *Air and Space Law* 2013, p. 104. V. anche WEGTER, *op. cit.*, p. 144 ss.; nonché CORREIA, *Air Passengers' Rights, "Extraordinary Circumstances", and General Principles of EU Law: Some Comments After the McDonagh Case*, in *Issues in Aviation Law and Policy* 2014, p. 252.

<sup>(48)</sup> Cfr. CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, in *Dir. trasporti* 2006, p. 869.

<sup>(49)</sup> Cfr. CORONA, *op. loc. ult. cit.*; VADALÀ, *op. cit.*, p. 764.

<sup>(50)</sup> Cfr. Corte giust. 31 gennaio 2013, causa C-12/11, *cit.*, punti 30 ss.

<sup>(51)</sup> Cfr. TUO, *op. loc. ult. cit.* secondo cui la soluzione adottata dalla Corte di giustizia nella sentenza *Iata e Elfaa* si rivelerebbe «piuttosto "sbrigativa"», dimostrando le difficoltà insite nel tentativo di far salva la validità del reg. CE; nonché, in senso adesivo, SANDRINI, *op. cit.*, p. 98.

interpretativo sull'effettiva compatibilità del reg. CE con la normativa di diritto internazionale uniforme <sup>(52)</sup>, si è peraltro aggiunto il riconoscimento in via giurisprudenziale del diritto dei passeggeri ad ottenere il versamento della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 reg. CE anche nell'ipotesi di arrivo a destinazione con un ritardo pari o superiore alle tre ore <sup>(53)</sup>.

Come si è già avuto modo di osservare, al di là della sua condivisibilità o meno, l'interpretazione del reg. CE fornita con la sentenza *Sturgeon* ha reso ancor più evidente, rispetto al passato, la possibile sovrapposizione tra le due discipline prese in esame <sup>(54)</sup>, dando così adito a ulteriori dubbi in merito alla compatibilità del diritto alla compensazione pecuniaria con la Convenzione di Montreal <sup>(55)</sup>.

---

<sup>(52)</sup> Nella causa *Iata e Elfaa*, la Corte ha affermato la compatibilità del reg. CE con la Convenzione di Montreal prendendo in considerazione soltanto le misure di assistenza connesse alla fattispecie del ritardo alla partenza, ex art. 6 reg. CE. Nulla è stato invece stabilito in relazione alla c.d. compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 reg. cit. prevista soltanto per le ipotesi di negato imbarco e cancellazione del volo. Invero, in una successiva pronuncia (v. Corte giust. 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, in *curia.europa.eu*, punto 32) la Corte ha ripreso quanto affermato nella causa *Iata e Elfaa*, giustificando sulla base delle medesime argomentazioni l'irrelevanza della disciplina di diritto internazionale uniforme al fine di interpretare la nozione di «circostanze eccezionali» che consente (ex art. 5, par. 3, reg. CE) di escludere l'obbligo di versare la compensazione pecuniaria a favore del passeggero. In tal modo, dunque, la Corte di giustizia ha implicitamente ricondotto nell'ambito delle «misure risarcitorie uniformi e immediate [...], indipendenti da quelle per cui la Convenzione di Montreal fissa le condizioni di esercizio» anche la compensazione di cui all'art. 7 reg. CE (cfr. TULLIO, *op. ult. cit.*, p. 371).

In letteratura è stato peraltro osservato come la compatibilità di tale misura con la Convenzione di Montreal si sarebbe potuta affermare facendo leva sull'assenza di un'esplicita disciplina delle fattispecie da ultimo considerate nell'ambito della normativa di diritto internazionale uniforme (cfr. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. trasporti* 2010, p. 127). Una simile impostazione non appare tuttavia pienamente condivisibile. Possibili profili di incompatibilità tra i due testi normativi, infatti, potrebbero sussistere anche con riferimento alle fattispecie in esame, laddove si ritenga che il negato imbarco e la cancellazione del volo, cui faccia comunque seguito il trasferimento a destinazione del passeggero con un volo successivo, possano essere ricondotte nell'ambito di applicazione dell'art. 19 Conv. Montreal (cfr. VADALÀ, *op. cit.*, p. 754), dando luogo ad un'ipotesi di inesatto adempimento, piuttosto che di inadempimento definitivo (v. *amplius supra* par. 2).

<sup>(53)</sup> Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit.; V. *supra* Cap. II, sez. II, par. 12.

<sup>(54)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 111.

<sup>(55)</sup> Cfr. CORONA, *op. loc. ult. cit.*; ID, *La tutela del passeggero in caso di ritardo*, cit., p. 612 ss.; LAWSON e MARLAND, *op. cit.*, p. 106 ss.; EHLERS e MÜLLER-ROSTIN, *Regulation (EC) 261/2004*, in HOBE, VON RUCKTESCHELL e HEFFERNAN (eds.), *Cologne Compendium on Air Law in Europe*, Köln 2013, p. 1073; PIERALLINI, *Regulation 261/2004 - Passengers' Right to Compensation in Case of Flight*

A fronte di un nuovo rinvio pregiudiziale in materia, tuttavia, la Corte di giustizia ha fatto ancora una volta salva la validità del reg. CE.

Con la sentenza *Nelson e Tui travel*, i giudici di Lussemburgo non solo hanno confermato – nonostante l'assenza di qualsiasi esplicita disposizione in tal senso nell'ambito del reg. CE – l'estensione del diritto alla compensazione pecuniaria anche all'ipotesi di ritardato arrivo a destinazione, ma ne hanno altresì affermato la compatibilità con la normativa di diritto internazionale uniforme, riprendendo in parte quanto già affermato nella sentenza *Iata e Elfaa* <sup>(56)</sup>.

Come era dunque prevedibile, anche quest'ultima pronuncia è stata oggetto di critiche in letteratura, ponendosi – senza alcuna soluzione di continuità – in linea con i precedenti della Corte, dei quali peraltro mutua le relative argomentazioni nel faticoso tentativo di riaffermare coerentemente con essi la complementarità dei due testi normativi <sup>(57)</sup>.

Nel compiere tale operazione i giudici europei avrebbero potuto forse modificare le motivazioni poste alla base dell'avvenuto riconoscimento del diritto alla compensazione pecuniaria, valorizzando – così come suggerito da parte della dottrina – la possibilità di

---

*Delay. Looking for a Fair Balance of Interests. The Role of the Court of Justice of the EU and the Risk to Waste a Chance for Reform*, in MENDES DE LEON (a cura di), *From Lowlands to High Skies: A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air Law. Essays in Honour of John Balfour*, Leiden 2013, p. 122 ss.; THIJSSSEN, *The Montreal Convention, EU Regulation 261/2004, and the Sturgeon Doctrine: How to Reconcile the Three?*, in *Issues in Aviation Law and Policy* 2013, p. 419 e 430 ss.; v. anche HAANAPPEL, *op. cit.*, p. 48, il quale nota come «the cumulative application of Articles 8 and 9 of Regulation 261 on the one hand and Article 19 of the Warsaw/Montreal Conventions on the other may already be difficult enough, but the European Court of Justice (ECJ) has made and continues to make the situation even more complicated».

<sup>(56)</sup> Cfr. Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, *Nelson e Tui Travel*, in *curia.europa.eu*, punti 46 ss.

<sup>(57)</sup> Cfr. SANDRINI, *op. cit.*, p. 103 ss., la quale tuttavia nota (p. 110) come «non [sia] certamente semplice individuare un percorso più soddisfacente» al fine di affermare la compatibilità dell'interpretazione fornita dalla Corte di giustizia con la disciplina di diritto internazionale uniforme; cfr. anche PIERALLINI, *op. cit.*, p. 127; RADOŠEVIĆ, *op. cit.*, p. 103 ss.; nonché HAANAPPEL, *op. cit.*, p. 49 s.; CORREIA, *op. cit.*, p. 253; BOKAREVA, *Air Passengers' Rights in the EU: International Uniformity versus Regional Harmonization*, in *Air and Space Law* 2016, p. 3 ss.; critico già nei confronti delle Conclusioni presentate dall'Avvocato generale BOT, 15 maggio 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10 (consultabili in *curia.europa.eu*), BALFOUR, *EU Regulation 261 and Compensation for Delay: The Advocate General's Opinion in the References re Sturgeon*, in *Air and Space Law* 2012, p. 380 s.

qualificare in termini di cancellazione il ritardo prolungato alla partenza, allorché quest'ultimo si protragga oltre una predeterminata soglia temporale <sup>(58)</sup>.

D'altra parte, però, una simile lettura non avrebbe tenuto conto della possibilità di mettere comunque in discussione il diritto alla compensazione pecuniaria così come previsto dal reg. CE e, in particolare, nei casi di negato imbarco e cancellazione del volo cui faccia seguito la riprotezione del passeggero con un volo alternativo <sup>(59)</sup>, che – come pure si è avuto modo di notare <sup>(60)</sup> – appaiono riconducibili nell'ambito di applicazione dell'art. 19 Conv. Montreal, dando luogo ad un'ipotesi di inesatto adempimento, piuttosto che di inadempimento definitivo.

Malgrado le critiche, dunque, la Corte di giustizia ha preferito ribadire la distinzione dell'ambito oggettivo delle due normative, in virtù della discutibile differenziazione tra danni che tutti i passeggeri subiscono in maniera quasi identica e danni individuali.

Il ragionamento compiuto dai giudici europei si è incentrato essenzialmente sul rilievo per cui la «perdita di tempo», al quale il reg. CE – così come interpretato nella sentenza *Sturgeon* – collega il sorgere del diritto alla compensazione pecuniaria, non può essere qualificata come «danno derivante da ritardo», ex art. 19 Conv. Montreal. Quest'ultima, infatti, verrebbe a configurarsi come un «disagio», che tutti i passeggeri di voli ritardati subiscono in maniera identica <sup>(61)</sup>, collocandosi dunque al di fuori dell'ambito di applicazione dell'art. 29 della medesima Convenzione.

---

<sup>(58)</sup> Cfr. SANDRINI, *op. cit.*, p. 104, secondo cui in tal modo si sarebbe garantita al passeggero la medesima tutela che si è inteso assicurare con la sentenza *Sturgeon* «senza tuttavia estendere l'operatività dell'art. 7 all'unica fattispecie, quella del ritardo, esplicitamente contemplata anche dalla Convenzione di Montreal».

<sup>(59)</sup> In tal senso, cfr., peraltro, Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, cit., punti 44 e 45.

<sup>(60)</sup> Cfr. *supra* par. 2

<sup>(61)</sup> In dottrina si rileva criticamente come la perdita di tempo non possa essere considerata un disagio che i passeggeri subiscono in maniera identica, a meno che con tale espressione non si intenda far riferimento al mero dato oggettivo dell'estensione del ritardo che legittima la pretesa alla compensazione pecuniaria medesima (cfr. SANDRINI, *op. cit.*, p. 107 s., la quale nota peraltro come le conseguenze della perdita di tempo che derivano dal ritardo «dipendono sia dal protrarsi del ritardo, sia dalle caratteristiche soggettive del singolo passeggero, nonché da quelle del viaggio»; v. anche RADOŠEVIĆ, *op. cit.*, p. 105).

A motivo di ulteriore discriminazione rispetto a quanto stabilito dall'art. 19 Conv. Montreal, la Corte ha poi precisato che nel reg. CE non sussiste necessariamente un nesso di causalità tra il ritardo effettivo e la perdita di tempo rilevante ai fini della sussistenza del diritto alla compensazione di cui all'art. 7 reg. cit. <sup>(62)</sup>.

La motivazione addotta a giustificazione di tale assunto – il quale risulta poco chiaro e forse in parte addirittura forviante – è che l'attivazione dell'obbligo gravante sulle compagnie aeree non consegue a qualsiasi ritardo, ma soltanto a quello che sia superiore a tre ore. Mentre, ai fini del calcolo dell'ammontare della somma dovuta ai passeggeri, resta peraltro irrilevante che il ritardo si protragga eventualmente oltre tale soglia, nonostante ciò costituisca un indubbio fattore di possibile aumento della gravità dei danni subiti dai singoli in ragione delle personali motivazioni di viaggio.

In proposito, sembra possibile ritenere che, mediante una simile asserzione, la Corte non abbia inteso negare *tout court* la sussistenza di un nesso causale tra il ritardo e la perdita di tempo, precedentemente qualificata nei termini di un disagio subito in maniera identica dai passeggeri di voli ritardati. Giacché, con tutta evidenza, si tratterebbe di un'affermazione difficilmente sostenibile sul piano logico <sup>(63)</sup>.

Allo stesso modo, inoltre, non parrebbe neppure condivisibile l'opinione di quella parte della dottrina che, ritenendo di poter leggere in un simile passaggio argomentativo l'implicita ammissione della natura non risarcitoria del rimedio di cui all'art. 7 reg. CE, sembra concludere nel senso di un'assoluta inconciliabilità di tale misura con la Convenzione di Montreal <sup>(64)</sup>.

La Corte, infatti, si muove chiaramente all'interno della già ricordata dicotomia tra danni che tutti i passeggeri subiscono in maniera quasi identica e danni individuali, riconducendo nei primi altresì il «disagio “perdita di tempo”» cui la compensazione pecuniaria intende porre rimedio in modo standardizzato, qualificandosi dunque come

---

<sup>(62)</sup> Cfr. Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, cit., punti 53 ss.

<sup>(63)</sup> Sembrerebbe leggere in tal senso quanto affermato dalla Corte, per poi evidenziarne l'incoerenza logica, SANDRINI, *op. cit.*, p. 108 ss.

<sup>(64)</sup> Cfr. RADOŠEVIĆ, *op. cit.*, p. 106; cfr. altresì SANDRINI, *op. cit.*, p. 112.

una misura di natura risarcitoria uniforme e immediata, parificabile a quelle prese in considerazione nella causa *Iata e Elfaa* con riguardo all'art. 6 reg. CE <sup>(65)</sup>.

Quanto la Corte ha inteso probabilmente affermare mediante l'argomentazione in esame – pur nella discutibilità del suo presupposto di fondo – è semplicemente che mentre il danno risarcibile ai sensi dell'art. 19 Conv. Montreal risulta essere sempre ed esclusivamente quello che, nella sua concreta entità, deriva al passeggero in conseguenza del ritardo effettivamente patito. Nel caso del reg. CE non si rinviene necessariamente una simile corrispondenza, per cui i danni presi in considerazione dai due testi normativi risulterebbero tra loro distinti.

In tal senso, dunque, sarebbe tra l'altro da intendersi anche l'affermazione per cui la perdita di tempo considerata dalla normativa europea non potrebbe essere qualificata come «danno derivante da ritardo» ai sensi dell'art. 19 Conv. Montreal <sup>(66)</sup>. Con essa infatti la Corte non avrebbe inteso affermare che il «disagio “perdita di tempo”» non costituisca di per sé un danno per i viaggiatori, ma soltanto che quest'ultimo non rientri nell'ambito oggettivo della normativa internazionale uniforme.

La compensazione pecuniaria sarebbe quindi volta a porre rimedio unicamente ad una parte dei danni patiti dai passeggeri ed in particolare a quelli che normalmente si riconnettono in via presuntiva ed identica per ciascun viaggiatore ad un ritardo pari o superiore a tre ore, lasciando alla Convenzione di Montreal ogni valutazione in merito al danno individuale causalmente connesso all'effettivo ritardo sperimentato dal singolo utente del trasporto aereo.

In tale ottica, di conseguenza, anche la compensazione pecuniaria si porrebbe – così come le altre misure previste dal reg. CE – a monte del sistema delineato dalla Convenzione, non precludendo a ciascun passeggero (*ex art. 12 reg. CE*) la possibilità di esperire un'azione di risarcimento danni alle condizioni previste dalla normativa

---

<sup>(65)</sup> Diversamente, CUCCU, *Compensazione pecuniaria per ritardo prolungato all'arrivo e compatibilità con la Convenzione di Montreal*, in *Dir. trasporti* 2013, p. 504 ss., secondo cui la Corte avrebbe inteso attribuire alla compensazione pecuniaria «carattere, quantomeno prevalentemente, assistenziale».

<sup>(66)</sup> Cfr. Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, cit., punto 49.

internazionale uniforme. Eventualità che, ad es., potrebbe verificarsi laddove un ritardo inferiore alle tre ore possa essere considerato – alla luce delle circostanze del caso concreto – giuridicamente rilevante al fine di fondare la pretesa risarcitoria del passeggero, ovvero anche laddove il ritardo sia pari o superiore alla predetta soglia, e il viaggiatore possa dimostrare di aver subito un danno individuale, che in quanto tale non è preso in considerazione dalla normativa europea, eccedendo l'ammontare della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 reg. CE.

Si noti peraltro che, seguendo il ragionamento compiuto dai giudici europei nella sentenza *Nelson e Tui travel*, l'art. 12 reg. CE (intitolato «risarcimenti supplementari») si porrebbe come una norma di chiusura del sistema delineato dal reg. CE, consentendo ai passeggeri di poter essere «risarciti del danno complessivo subito a causa dell'inadempimento» imputabile alla compagnia aerea, in conformità a quanto eventualmente previsto dalla normativa internazionale o nazionale di volta in volta applicabile <sup>(67)</sup>. Pertanto, le misure predisposte dal reg. CE – compresa la compensazione pecuniaria – si configurerebbero come un risarcimento di natura soltanto parziale e limitato unicamente a quella sfera di danni che i singoli passeggeri subiscono presuntivamente in maniera identica in ragione dell'inadempimento o inesatto adempimento del contratto di trasporto.

Tuttavia, deve rilevarsi come il secondo periodo dell'art. 12, par. 1, reg. CE, stabilisca che «il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto» dal «risarcimento supplementare», cui il vettore sia eventualmente tenuto in virtù della diversa normativa concretamente applicabile al caso di specie.

In tali termini, una simile disposizione non risulterebbe altrimenti spiegabile, se non ammettendo che la contestuale applicazione delle diverse discipline possa ipoteticamente condurre ad una duplicazione risarcitoria, provvedendosi più volte alla liquidazione del medesimo pregiudizio subito dal passeggero. Sicché, la costruzione avallata dalla Corte di giustizia potrebbe apparire incoerente.

---

<sup>(67)</sup> Cfr. in tal senso già Corte giust. 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez*.

Ammettendo infatti che il giudice nazionale – nel liquidare il danno subito dal viaggiatore, eventualmente proprio in applicazione della Convenzione di Montreal – possa detrarre dal *quantum debeatur* l'ammontare di quanto percepito dal singolo passeggero in forza del reg. CE, significherebbe riconoscere che entrambe le discipline citate prendono in considerazione la medesima tipologia di danni <sup>(68)</sup>.

Laddove invece si intenda escludere l'identità di quest'ultimi, così come sostenuto dai giudici europei, tale operazione dovrebbe risultare in ogni caso preclusa al giudice chiamato a conoscere del caso concreto. Di conseguenza, seguendo un simile orientamento, si dovrebbe ritenere che la norma citata conservi una qualche utilità pratica soltanto nel caso di voli "meramente interni", ossia allorquando, accanto al reg. CE, sia destinata a trovare concreta applicazione unicamente la legge nazionale di un singolo Stato membro. Una soluzione quest'ultima che non appare concretamente praticabile, posta l'assenza di un chiaro indice normativo che possa costituirne valido fondamento.

In definitiva, deve quindi rilevarsi come le argomentazioni impiegate dalla Corte nella sentenza in esame, nonostante gli sforzi compiuti, non appaiano affatto efficaci al fine di fugare i dubbi in merito ai possibili contrasti tra la normativa europea e quella di diritto internazionale uniforme e ciò, soprattutto, in virtù della fragilità del presupposto di fondo su cui si regge l'intero impianto argomentativo volto a dimostrare la complementarità delle richiamate discipline.

Analogamente a quanto affermato nella sentenza *Iata e Elfaa* <sup>(69)</sup>, infatti, i giudici europei continuano a muoversi in un'inequivocabile prospettiva risarcitoria, come se il reg. CE fosse effettivamente diretto a disciplinare – seppur con modalità distinte rispetto alla normativa di diritto internazionale uniforme – il profilo della responsabilità del vettore aereo. Sennonché, ragionando in tal senso, una volta squarciato l'illusorio "*velo di Maya*", rappresentato dall'artificiosa dicotomia tra danni

---

<sup>(68)</sup> Cfr. SANDRINI, *op. cit.*, p. 111.

<sup>(69)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 112.

che tutti i passeggeri subiscono in maniera identica e danni individuali, altro non resterebbe che prendere atto dell'irrimediabile inconciliabilità tra il reg. CE e la Convenzione di Montreal.

## 5. Una possibile alternativa ermeneutica: la natura dei rimedi di cui al reg. CE n. 261/2004.

Alla luce di quanto rilevato nel precedente paragrafo, la linea interpretativa seguita dai giudici di Lussemburgo al fine di affermare la compatibilità tra la normativa europea e quella di diritto internazionale uniforme non appare pienamente condivisibile.

Se da un lato il risultato raggiunto dalla Corte non sembrerebbe scorretto, ritenendosi – come si cercherà di dimostrare nel prosieguo – senz'altro sussistente l'affermata complementarità tra il reg. CE e la Convenzione di Montreal. Dall'altro lato, la discutibilità delle argomentazioni poste a fondamento di tale conclusione sembrerebbero inficiarne la validità, continuando così ad alimentare lo spettro di un possibile contrasto tra le richiamate discipline <sup>(70)</sup>.

Appare dunque opportuno, pur nella consapevolezza delle difficoltà connesse alla problematica in esame, ricercare una possibile alternativa ermeneutica a quella fatta propria dai giudici europei. Ciò in particolare nel tentativo di ricostruire coerentemente i rapporti esistenti tra il reg. CE – così come peraltro interpretato dalla giurisprudenza europea, a partire dalla sentenza *Sturgeon* – e la Convenzione di Montreal, fugando nel contempo ogni possibile dubbio in merito alla validità della normativa europea.

Volendo perseguire un simile obiettivo, il primo assunto da dover necessariamente sottoporre a revisione critica è quello secondo cui il citato reg. CE si ponga in concorrenza con la normativa di diritto internazionale uniforme, in quanto diretto a

---

<sup>(70)</sup> THIJSSEN, *op. cit.*, p. 444 s.

disciplinare la responsabilità per inadempimento o inesatto adempimento del vettore aereo sotto il profilo risarcitorio.

Una prospettiva peraltro colta da parte della dottrina <sup>(71)</sup>, ma con esiti interpretativi che invero non sembrerebbero suscettibili di sicura condivisione.

### *5.1. L'insufficienza delle soluzioni proposte in dottrina.*

In letteratura, è stato da più parti segnalato <sup>(72)</sup> come la compatibilità fra i due testi normativi possa essere affermata unicamente pervenendo a una qualificazione giuridica delle misure di protezione predisposte dal reg. CE, ivi compresa la compensazione pecuniaria, in termini distinti dalla stringente prospettiva risarcitoria entro cui invece dimostra di muoversi la Corte di giustizia.

In tal senso, può innanzitutto rilevarsi come gli obblighi di cui agli artt. 7, 8 e 9 reg. CE n. 261/2004 sorgano a fronte di ipotesi – negato imbarco, cancellazione e ritardo del volo – che appaiono senz'altro qualificabili, da un punto di vista oggettivo, in termini di inadempimento dell'obbligazione cui è contrattualmente tenuto il vettore. Simili eventi, infatti, determinano indubbiamente – a seconda dei casi – il mancato o l'inesatto soddisfacimento dell'interesse del passeggero-creditore, avuto riguardo in particolare a quanto originariamente pattuito nel divisato assetto negoziale <sup>(73)</sup>. Sennonché, da un punto di vista soggettivo, i medesimi disservizi – se si esclude il negato imbarco dovuto a sovrapprenotazione del volo – potrebbero anche non essere in concreto ascrivibili ad una diretta responsabilità della compagnia aerea. Pertanto, in

---

<sup>(71)</sup> Cfr. MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in *Contr. e impr./Europa* 2005, p. 913 ss.; VADALÀ, *op. cit.*, p. 765.

<sup>(72)</sup> Sul punto cfr., tra gli altri, CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza*, cit., p. 869 ss.; BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 174 ss.; TULLIO, *op. ult. cit.*, p. 368 ss.; VADALÀ, *op. cit.*, p. 764 ss.; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 111 ss.

<sup>(73)</sup> Diversamente, cfr. MAGGIOLO, *op. cit.*, p. 916 ss.

simili ipotesi, gli stessi non risulterebbero inquadrabili nell'ambito di un inadempimento imputabile.

Il reg. CE, tuttavia, non distingue tra imputabilità e non imputabilità dell'inadempimento al vettore aereo, riservando ad entrambe le ipotesi una disciplina pressoché analoga. Tale distinzione, infatti, sembrerebbe assumere rilievo unicamente con riguardo alla compensazione pecuniaria di cui all'art. 7, la quale non è dovuta laddove la cancellazione – ovvero il ritardo all'arrivo, secondo l'interpretazione fornita della Corte di giustizia – derivi da una circostanza eccezionale ai sensi dell'art. 5, par. 3<sup>(74)</sup>.

Conseguentemente, poiché gli obblighi di riprotezione, rimborso e assistenza previsti dal reg. CE (*ex art. 8 e 9*) sorgono anche a fronte di ipotesi che non integrano un illecito contrattuale, ad essi – diversamente dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria – non potrebbe riconoscersi *sic et simpliciter* natura risarcitoria<sup>(75)</sup>, mediante ad es. la loro qualificazione in termini di «risarcimento anticipato del danno patrimoniale» subito dal singolo passeggero<sup>(76)</sup>.

D'altronde, qualora ad essi si volesse riconoscere una simile natura, si dovrebbe altresì ammettere che la normativa europea configuri un'ipotesi di responsabilità oggettiva a carico delle compagnie aeree. Il che, in definitiva – a meno di voler effettivamente aderire all'interpretazione fornita dalla Corte di giustizia –, giustificerebbe l'opinione di quanti reputano il reg. CE in contrasto con la disciplina di cui all'art. 19 Conv. Montreal.

---

<sup>(74)</sup> Cfr. LOPEZ DE GONZALO, *op. cit.*, p. 168.

<sup>(75)</sup> Cfr. PIRAS, *op. cit.*, p. 177; CORONA, *op. ult. cit.*, p. 871.

<sup>(76)</sup> Così invece GIACOBBE, *op. cit.*, p. 152; CARNIMEO, *op. cit.*, p. 92; cfr. anche MASUTTI, *op. cit.*, p. 198 e 204; nonché LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo «Regolamento overbooking»*, in *Dir. turismo* 2006, p. 168, il quale ritiene che le misure di cui agli art. 8 e 9 reg. CE potrebbero essere definite «secondo le categoria civilistiche, in termini di prestazioni sostitutive all'inadempimento o di risarcimento in forma specifica». Attribuisce invece carattere indennitario alle misure di cui al reg. CE n. 261/2004, ANCIS, *op. cit.*, p. 968 e 986. In letteratura, nella vigenza del reg. CEE n. 295/1991, si è peraltro ritenuto che le misure di assistenza poste a carico del vettore aereo a fronte del negato imbarco su un volo di linea potessero costituire «forme del tutto peculiari di risarcimento del danno in forma specifica», così LUMINOSO, *Il contratto nell'Unione europea: inadempimento, risarcimento del danno e rimedi sinallagmatici*, in *Contratti* 2002, p. 1047.

Invero, parte della dottrina, negando la natura risarcitoria di simili misure, esclude peraltro che rispetto ad esse possa discorrersi di responsabilità oggettiva, osservando come gli obblighi di riprotezione e assistenza non rilevino tanto sul piano della responsabilità, quanto piuttosto su quello dell'esatto adempimento del contratto di trasporto <sup>(77)</sup>.

Secondo tale orientamento, le misure di cui agli artt. 8 e 9 reg. CE, dovendo trovare applicazione in un momento antecedente all'effettivo prodursi in capo al passeggero di un danno (anche soltanto presunto), si configurerebbero come una sorta di specificazione dei c.d. obblighi di protezione <sup>(78)</sup>, cui la compagnia aerea è ordinariamente tenuta in forza dell'impegno contrattualmente assunto nei confronti dei viaggiatori.

Il reg. CE mirerebbe quindi ad integrare *ex lege* il più generale obbligo di garantire l'incolumità del passeggero, il quale si sostanzia tradizionalmente nella predisposizione di tutte le misure necessarie ad evitare che il viaggiatore subisca un infortunio a seguito di un sinistro <sup>(79)</sup>. Al pari di quest'ultimo, infatti, gli obblighi previsti dalla normativa europea, pur prescindendo dal verificarsi di un sinistro, sarebbero comunque volti a tutelare l'integrità psico-fisica del passeggero, a fronte dei disagi (ovvero dei danni) che potrebbero astrattamente derivargli a seguito del verificarsi di uno dei disservizi presi in considerazione dalla normativa europea <sup>(80)</sup>.

---

<sup>(77)</sup> Cfr. PIRAS, *op. cit.*, p. 177; CORONA, *op. ult. cit.*, p. 871.

<sup>(78)</sup> Cfr. TULLIO, *op. ult. cit.*, p. 369.

<sup>(79)</sup> Sull'obbligo di protezione gravante sul vettore aereo, cfr. CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, II, La disciplina contrattuale*, II ed., Milano 2012, p. 30. V. altresì BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., p. 160 ss.; nonché MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova 1994.

<sup>(80)</sup> Cfr. PIRAS, *op. cit.*, p. 177 s.; CORONA, *op. ult. cit.*, p. 871 ss.; TULLIO, *op. loc. ult. cit.*; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 91; LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE e TULLIO, *op. cit.*, p. 462 s. V., altresì, BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., p. 173, il quale esclude la natura risarcitoria ovvero indennitaria degli obblighi previsti dal reg. CE, assimilando questi ultimi a delle misure di ordine pubblico volte a prevenire o a ridurre i danni che potrebbero essere potenzialmente patiti dai singoli passeggeri.

Conseguentemente, poiché le misure di cui agli artt. citati non costituirebbero delle forme di risarcimento <sup>(81)</sup>, rispetto ad stesse non sembrerebbe porsi alcun problema di compatibilità con la Convenzione di Montreal, potendosi dunque far salva sotto tale aspetto la validità del reg. CE <sup>(82)</sup>.

Le difficoltà sorgono tuttavia nel momento in cui da parte dell'interprete ci si accinga a definire la natura giuridica della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 reg. CE.

Benché infatti in letteratura non si rinvenga una posizione unitaria, la maggior parte della dottrina riconosce a tale misura una funzione in senso lato risarcitoria, considerando quest'ultima come una forma di risarcimento anticipato e forfettario dei danni presuntivamente patiti dai passeggeri <sup>(83)</sup>, mentre altri autori, escludendone una simile connotazione, vi rinvengono piuttosto una sorta di penale *ex lege* di natura deterrente e sanzionatoria <sup>(84)</sup>.

---

<sup>(81)</sup> Cfr. TULLIO, *op. loc. ult. cit.*, il quale rileva come l'obbligazione risarcitoria scaturirebbe al più dalla mancata assistenza del passeggero da parte del vettore aereo, costituendo in definitiva un inadempimento dell'obbligo di protezione.

<sup>(82)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 112.

<sup>(83)</sup> In tal senso, v. ancora BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 63; nonché DI PALMA, *Responsabilità del vettore aereo nel caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero*, in *Danno e resp.* 2009, p. 833 s.; DEMARCHI, *Ritardo e cancellazione del volo: i diritti del passeggero tra normativa comunitaria e regole civilistiche sull'inadempimento*, in DEMARCHI, *I diritti del consumatore e la nuova class action*, Torino 2010, p. 177; INGRATOCI, *op. cit.*, p. 179; CAPUTI, *Tra ritardo e cancellazione del volo: lesione del valore tempo e pregiudizi risarcibili*, in *Danno e resp.* 2012, p. 488, il quale rinviene nella compensazione pecuniaria «una sorta di “predeterminazione presuntiva del danno”»; ROMEO F., *sub reg.* Ce n. 261/2004, in DE CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, Padova 2013, p. 1500; ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano 2015, p. 257, il quale ritiene qualificabile la compensazione pecuniaria «come risarcimento forfettario, piuttosto che come indennizzo, stante il fatto che si riconduce ad un atto illecito contrattuale, e non a un atto lecito dannoso». *Contra* POZZI, *La nuova disciplina dell'overbooking nel regolamento n. 261/2004 e nell'interpretazione della Corte di giustizia*, in *Resp. civ. prev.* 2006, p. 1356, secondo cui «la natura di tale compensazione [...] pare assimilabile ontologicamente ad una indennità o ad una penale, e assolutamente scevra da profili – di analisi quantitativa – *latu sensu* risarcitori». Cfr. altresì LOPEZ DE GONZALO, *op. loc. ult. cit.*, il quale, pur rilevando come la compensazione pecuniaria assolva «indubbiamente una funzione riparatoria e compensativa, assimilabile ad un risarcimento (forfettizzato) del danno», evidenzia come appaia «difficile negare ad essa anche una funzione deterrente e sanzionatoria o di strumento di coercizione indiretta all'adempimento».

<sup>(84)</sup> Cfr., in particolare, TULLIO, *op. ult. cit.*, p. 371; VADALÀ, *op. cit.*, p. 766.

Parte minoritaria della dottrina viceversa le attribuisce una funzione indennitaria<sup>(85)</sup>, la quale tuttavia sembrerebbe potersi escludere sulla base del rilievo per cui la compensazione pecuniaria è riconosciuta al passeggero unicamente a fronte del verificarsi di un'ipotesi di inadempimento, che – riconducibile in una delle fattispecie prese in considerazione dal reg. CE (come peraltro interpretato dalla giurisprudenza della Corte di giustizia) – risulti altresì concretamente imputabile ad una effettiva responsabilità della compagnia aerea. Sicché, in tal senso, ne apparirebbe senz'altro più appropriata una sua qualificazione in termini risarcitori<sup>(86)</sup>.

Per contro, ove si aderisse all'orientamento che riconduce il rimedio di cui all'art. 7 reg. CE ad una sorta di pena privata *ex lege*, i dubbi in merito alla compatibilità tra il reg. CE e la Convenzione di Montreal, anziché attenuarsi, sembrerebbero assumere maggiore concretezza.

Per tale via, infatti, non solo viene esclusa la natura risarcitoria della compensazione pecuniaria, ma – sul presupposto che quest'ultima prescinda dall'esistenza di un danno concretamente risarcibile – si ritiene altresì che la stessa assuma le caratteristiche proprie di una misura deterrente e sanzionatoria rispetto al comportamento tenuto dal vettore aereo<sup>(87)</sup>.

---

<sup>(85)</sup> Cfr. IZZI, *La tutela della persona nel caso di overbooking. I limiti di ammissibilità del danno da noia*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: Negato imbarco*, cit., p. 257 ss.; DI GIANDOMENICO, *Il danno non patrimoniale per negato o ritardato imbarco*, in *Dir. trasporti* 2005, p. 5 e 22; DE SIMONE, *Risarcimento del danno non patrimoniale e responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo del volo*, in *Giud. pace* 2012, p. 51; cfr. anche FRANCISSETTI BROLIN, *La tutela dei passeggeri nel trasporto aereo*, in *Contr. e impr./Europa* 2012, p. 990 s.; ID. *Ritardo nel trasporto aereo e danno esistenziale: riflessioni sul danno non patrimoniale da contratto e la libertà di circolazione*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 4, p. 23, il quale individua nella compensazione pecuniaria una sorta di «indennità», «la quale prescinde dalla verifica della reale esistenza di un pregiudizio».

<sup>(86)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 62 s.; nonché INGRATOCCI, *op. cit.*, p. 179.

<sup>(87)</sup> Cfr. NOCCO, *Il danno esistenziale ed il "recipiente vuoto"*, in *Danno e resp.* 2007, p. 788, il quale, pur esprimendosi in termini di "indennizzo", configura il rimedio di cui all'art. 7 reg. CE come «una sorta di multa, con finalità esclusivamente sanzionatoria e dissuasiva, comminata alla compagnia aerea [...] la cui liquidazione prescinde da un giudizio risarcitorio», aggiungendo inoltre come lo stesso non persegue «l'obiettivo di ristorare il viaggiatore della perdita pecuniaria eventualmente sofferta, bensì di "sanzionare" la compagnia aerea che con il suo comportamento negligente non ha integralmente adempiuto le sue obbligazioni»; TULLIO, *op. ult. cit.*, p. 371 s., secondo cui la compensazione pecuniaria, avendo natura di pena privata, si avvicinerrebbe «a ciò che gli americani chiamano *punitive*

Accogliere una simile impostazione, in sostanza, vorrebbe dire ammettere implicitamente che la compensazione di cui all'art. 7 reg. CE vada a confliggere con il divieto posto dall'art. 29 Conv. Montreal, il quale esclude che al passeggero possa essere riconosciuta una riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio<sup>(88)</sup>. Una simile conclusione, peraltro, non parrebbe neppure poter essere saldamente esclusa invocando una pretesa connotazione pubblicistica del rimedio previsto dal reg. europeo<sup>(89)</sup>.

Invero, analizzando il testo del reg. CE, deve rilevarsi come proprio rispetto alla compensazione pecuniaria non sia possibile escludere che la stessa assolvà ad una funzione in senso lato risarcitoria.

L'obbligo di corrisponderne il relativo importo, d'altronde, sorge in capo alle compagnie aeree soltanto a seguito del verificarsi di specifiche fattispecie concretamente qualificabili in termini di inadempimento imputabile. Mentre appare innegabile che a seguito di simili eventi il passeggero subisca – secondo l'*id quod plerumque accidit* – un pregiudizio suscettibile di fondare un'eventuale pretesa risarcitoria nei confronti del vettore.

---

*damages*, il cui ammontare, però, è prefissato dalla legge e non lasciato alla discrezionalità del giudice», sostanziandosi in una sorta di «strumento deterrente» volto a scoraggiare l'autore potenziale del danno dal tenere un predeterminato comportamento; analogamente CORONA, *La tutela del passeggero in caso di ritardo*, cit., p. 609; cfr. altresì VADALÀ, *op. cit.*, p. 765 s., a giudizio della quale peraltro «la tutela dell'utente non ha come obiettivo il risarcimento dell'inadempimento, ma la regolazione del mercato», mirando a «mantenere inalterato il valore dell'operazione economica». In tal senso, la compensazione pecuniaria assumerebbe funzione deterrente, mutando «il rapporto costi/benefici dell'uso di determinate pratiche e prassi operative». Secondo l'A., dunque, la normativa europea prenderebbe atto «dell'insufficienza dello strumento risarcitorio a riequilibrare l'operazione economica e ad indurre un comportamento più diligente in capo ai vettori», cumulando al tradizionale rimedio risarcitorio «anche un altro tipo di tutela, che, da una parte aumenta la protezione del consumatore e, dall'altro colma le deficienze del sistema tradizionale»; cfr. pure 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 *NGCC* 2012, p. 221.

<sup>(88)</sup> Cfr. DEMPSEY e JOHANSSON, *op. cit.*, p. 219.

<sup>(89)</sup> Cfr. WEGTER, *op. cit.*, p. 144; *contra* VADALÀ, *op. cit.*, p. 766.

Peraltro, che vi sia un'intima correlazione tra il rimedio di cui all'art. 7 reg. CE e la concreta possibilità che si produca un danno nella sfera giuridica del viaggiatore sembra potersi desumere dall'art. 5, par. 1, lett. c) del reg. medesimo.

Tale norma stabilisce infatti che il vettore non è tenuto a versare la compensazione pecuniaria allorquando abbia informato i passeggeri della cancellazione del volo con un congruo preavviso, provvedendo inoltre ad offrire loro un'ideale alternativa di viaggio <sup>(90)</sup>.

Il rispetto delle prescrizioni ivi contenute esonera la compagnia aerea dall'obbligo di pagare la compensazione, in quanto la preventiva comunicazione al passeggero della soppressione del volo, congiuntamente all'offerta di una valida alternativa che gli consenta comunque di raggiungere la meta desiderata – con un ritardo per giunta contenuto entro limiti che potrebbero ritenersi astrattamente tollerabili –, consente di ritenere in linea teorica considerevolmente ridotti, se non addirittura azzerati, i disagi e gli eventuali danni patiti dai singoli viaggiatori <sup>(91)</sup>.

Cionondimeno, anche considerando la compensazione pecuniaria come una sorta di risarcimento anticipato e forfettario dei danni presuntivamente subiti dai passeggeri, una simile lettura da sola non sembrerebbe in grado di giustificare – al di fuori della linea interpretativa fornita dalla Corte di giustizia – l'asserita compatibilità tra la normativa europea e quella di diritto internazionale uniforme <sup>(92)</sup>.

D'altronde, anche volendo affermare – come sostenuto nella letteratura di settore – che la compensazione pecuniaria costituisca una misura di carattere pubblico assimilabile ad un anticipo di pagamento del risarcimento danni <sup>(93)</sup>, secondo altra parte della dottrina, non potrebbe comunque escludersi un possibile contrasto con la Convenzione di Montreal. Ciò in quanto il secondo periodo dell'art. 12, par. 1, reg.

---

<sup>(90)</sup> Sul punto, v. *supra* Cap. II, sez. II, par. 10.1.

<sup>(91)</sup> Cfr. INGRATOCI, *op. cit.*, p. 177 s.; v. anche DEMARCHI, *op. cit.*, p. 178; nonché le Conclusioni dell'Avvocato generale SHARPSTON, 27 settembre 2007, causa C-396/06, *Kramme*, in *curia.europa.eu*, punto 36.

<sup>(92)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 114.

<sup>(93)</sup> Cfr. BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 175; nonché, già con riferimento al reg. CEE n. 291/1991, ID., *Contratto di trasporto aereo*, cit., p. 758 ss.

CE non stabilisce che qualora il danno realmente patito dal passeggero risulti inferiore all'ammontare della compensazione pecuniaria, quest'ultimo sia poi tenuto alla restituzione della parte eccedente. Mentre dall'art. 29 Conv. Montreal sembrerebbe potersi desumere che il risarcimento debba essere sempre parametrato all'esatto ammontare del danno effettivamente subito dal passeggero <sup>(94)</sup>.

### *5.2. Il reg. CE come disciplina delle condizioni di trasporto delle compagnie aeree.*

Le posizioni espresse dalla dottrina, in definitiva e in modo non dissimile dalla lettura offerta dalla Corte di giustizia, non sembrerebbero in grado di fornire una soddisfacente giustificazione all'affermata complementarità sussistente tra il reg. CE e la Convenzione di Montreal, né tantomeno di cogliere l'esatta chiave di lettura della normativa europea.

In tal senso, quindi, appare opportuno compiere un ulteriore sforzo, nel tentativo di ricostruire coerentemente i rapporti intercorrenti tra le richiamate discipline.

Anticipando alcune delle conclusioni che si esporranno nel prosieguo, merita di essere evidenziato come l'attribuzione alla compensazione pecuniaria di una funzione in senso lato risarcitoria non conduca necessariamente ad affermare che il reg. CE vada ad incidere direttamente sul regime di responsabilità per inadempimento o inesatto adempimento delle imprese di navigazione aerea, ponendosi quindi in concorrenza con il testo di natura convenzionale.

Si è infatti fortemente persuasi dall'idea che la normativa europea vada riguardata da un diverso angolo prospettico. Così com'è convinzione profondamente radicata che la complementarità tra il reg. CE e la disciplina internazionale uniforme possa trovare un'effettiva e coerente giustificazione, unicamente astraendo dal profilo della responsabilità del vettore aereo.

---

<sup>(94)</sup> Cfr. SANDRINI, *op. cit.*, p. 107 e p. 111, nt. 58.

D'altro canto, come posto in risalto da parte della dottrina <sup>(95)</sup>, le ipotesi di negato imbarco, ritardo prolungato e cancellazione del volo non sono né di per sé vietate, né esplicitamente configurate in termini di illecito contrattuale nell'ambito del reg. CE.

Proprio una simile constatazione – sebbene non possa condurre a ritenere che, mediante il reg. CE n. 261/2004, il legislatore europeo abbia inteso liceizzare le fattispecie di inadempimento ivi espressamente tipizzate <sup>(96)</sup> – parrebbe suggerire una diversa prospettiva d'indagine.

Analizzando i *considerando* del reg. CE, così come le Comunicazioni della Commissione europea che ne hanno preceduto l'adozione <sup>(97)</sup>, sembrerebbe possibile trarre conferma di ciò che, *prima facie*, potrebbe apparire come una semplice intuizione, se non addirittura come l'ennesimo artato tentativo di far salva la validità della normativa europea.

Innanzitutto, il reg. CE n. 261/2004 ha senz'altro tra i propri obiettivi quello di elevare la qualità del servizio di trasporto aereo, riducendo i casi di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo e con essi i disagi patiti dai viaggiatori.

Tuttavia, deve mettersi in risalto come l'intervento delle Istituzioni europee si giustifichi non solo al fine di «rafforzare i diritti dei passeggeri» – superando in sostanza i limiti del previgente reg. CEE n. 295/1991 –, ma anche alla luce dell'esigenza di

---

<sup>(95)</sup> Cfr. MAGGIOLO, *op. cit.*, p. 914; nonché PIRAS, *op. cit.*, p. 178 s., il quale rileva come il reg. CE n. 261/2004 abbia «operato in modo da non bandire in modo assoluto tali comportamenti, che, pur mantenendo i caratteri dell'illecito, appaiono tollerati». V. altresì GIORDO, *Riflessioni giuseconomiche intorno al Regolamento CE n. 261/2004*, in *Dir. turismo* 2007, p. 16 ss., a giudizio del quale «non appare azzardato affermare che le misure previste dal Regolamento [...] tendono al raggiungimento di una situazione Pareto-ottimale (o quantomeno Pareto-superiore rispetto allo *status quo ante*) sotto il profilo della soddisfazione delle preferenze delle parti contrattuali».

<sup>(96)</sup> L'intento di ammettere in via generalizzata – seppure entro predeterminati confini – il negato imbarco, la cancellazione o il ritardo prolungato del volo si porrebbe in contrasto con l'obiettivo, ricavabile dai primi *considerando* del reg. CE, di diminuire il verificarsi di quei disservizi che sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri (cfr. VADALÀ, *op. cit.*, p. 757 s.; SANTAGATA, *Diritto del turismo*, III ed., Torino 2014, p. 181, nt. 52; v. peraltro la relazione introduttiva alla proposta di reg. 21 dicembre 2001, COM(2001) 784 def., punto 5). Diversamente, v. le considerazioni svolte da MAGGIOLO, *op. cit.*, p. 916 ss.

<sup>(97)</sup> Cfr., in particolare, la Comunicazione del 21 giugno 2000, «*Protezione dei passeggeri del trasporto aereo nell'Unione europea*», COM(2000) 365 def.

garantire che, «nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate» <sup>(98)</sup>.

Appare dunque scontato affermare che il reg. CE non si limiti a tutelare gli interessi dei viaggiatori, ma sia allo stesso tempo diretto a regolare il mercato dei traffici aerei. Ciò non soltanto al fine di evitare il rischio di possibili distorsioni, dovute all'assenza di uniformità delle disposizioni adottate dai diversi Stati membri a tutela dei passeggeri <sup>(99)</sup>, ma altresì allo scopo di correggere gli immancabili fallimenti del mercato, imponendo alle compagnie aeree uno *standard* minimo di qualità del servizio, il quale risulta dunque sottratto al libero gioco della concorrenza.

La Commissione europea con la Comunicazione del 21 giugno 2000 ha, d'altro canto, evidenziato come sia innegabile che taluni aspetti del servizio aereo – in particolare, la modalità con cui le compagnie aeree sono solite relazionarsi con i viaggiatori (specie nel caso del verificarsi di disservizi nell'esecuzione del trasporto) – possano essere soltanto difficilmente oggetto di spontanea concorrenza tra le imprese operanti nel settore <sup>(100)</sup>.

Il passeggero, inoltre, in quanto contraente debole, non si trova certo nella posizione di poter far valere adeguatamente i propri interessi nei confronti del vettore aereo. Questi non solo non è tendenzialmente in grado di incidere sul divisato assetto negoziale, ma – altrettanto spesso – non è neppure esattamente al corrente delle condizioni di trasporto e delle pratiche operative decise unilateralmente dal vettore.

Che poi la liberalizzazione del comparto aeronautico, soprattutto negli anni immediatamente successivi al suo completamento, non abbia avuto come effetto naturale un innalzamento del livello della qualità del servizio offerto ai viaggiatori appare un dato di fatto incontrovertibile. Nel tentativo di reggere la concorrenza del mercato e massimizzare i propri ricavi, infatti, le imprese di navigazione hanno spesso sacrificato le esigenze e gli interessi degli utenti, contribuendo così alla diffusione tra i

---

<sup>(98)</sup> Cfr. il 4° *considerando* del reg. CE n. 261/2004.

<sup>(99)</sup> Cfr. COM(2001) 784 def., cit., punto 28.

<sup>(100)</sup> Cfr. COM(2000) 365 def., cit., punto 5.

passaggeri di un generalizzato senso di insoddisfazione rispetto all'affidabilità del settore.

Al fine di invertire la tendenza delle imprese di navigazione, per lo più inclini a trascurare gli interessi dei passeggeri, e pervenire così ad un miglioramento della qualità del servizio, la Commissione europea ha dunque rilevato l'utilità di un intervento normativo da parte dell'Unione, il quale si sarebbe potuto affiancare anche ad interventi di natura volontaria posti in essere dalle medesime compagnie aeree.

Nell'ambito della citata Comunicazione, peraltro, la giustificazione della scelta di intervenire a livello europeo «in materia di contratti e condizioni di trasporto» è stata ravvisata, in particolare, nella certezza che ne sarebbe derivata per entrambe le parti in ordine ai rispettivi diritti ed obblighi contrattuali, nonché nella «possibilità di prevedere una riparazione a termini di legge per i passeggeri» nel caso in cui i diritti loro riconosciuti non fossero stati poi concretamente rispettati dai vettori <sup>(101)</sup>.

Allo scopo inoltre di non limitare eccessivamente la concorrenza, così come la cooperazione tra le compagnie aeree, la Commissione ha ritenuto che la normativa europea potesse limitarsi «a specificare nella sostanza gli obblighi necessari per tutelare gli interessi dei passeggeri», stabilendo «obblighi di base per le compagnie aeree», come ad. es. quello di «specificare le condizioni di trasporto» – i cui elementi sarebbero stati fissati dalla medesima normativa – «e informare il passeggero di queste condizioni o al momento della prenotazione o prima del volo» <sup>(102)</sup>.

In tali termini, se l'obiettivo avanzato dalla Commissione europea era quello di proporre norme volte ad introdurre dei nuovi diritti per i passeggeri, «stabilendo prescrizioni minime per i contratti di trasporto aereo», potrebbe apparire senz'altro ragionevole analizzare i successivi provvedimenti normativi adottati in materia attraverso la lente prospettiva fornita dalla più volte citata Comunicazione del 21 giugno 2000.

---

<sup>(101)</sup> Cfr. COM(2000) 365 def., cit., punto 18.

<sup>(102)</sup> Cfr. COM(2000) 365 def., cit., punti 21 ss. e, in particolare, punti 24 e 35.

Adottando una simile chiave di lettura, si potrebbe dunque affermare che il reg. CE n. 261/2004 non va a incidere direttamente sul regime normativo della responsabilità vettoriale sotto il profilo risarcitorio, limitandosi piuttosto ad affiancare tale regime, integrando in sostanza il contenuto del regolamento contrattuale.

In altre parole, attraverso il reg. CE verrebbero ad essere precisati esclusivamente gli obblighi che, in virtù del medesimo contratto di trasporto, sorgono in capo al vettore in quelle peculiari ipotesi in cui si verifichi un disservizio che impedisca l'esatto adempimento della prestazione di trasferimento. E ciò soprattutto al fine di garantire la certezza dei diritti e degli obblighi di ciascuna delle parti, riducendo per quanto possibile i disagi patiti dai viaggiatori.

La disciplina della responsabilità vettoriale resterebbe invece demandata alla normativa nazionale o internazionale di volta in volta applicabile al caso di specie. E proprio in tal senso – con le precisazioni di cui si darà conto nel prosieguo <sup>(103)</sup> – potrebbe intendersi la prima parte dell'art. 12, par. 1, reg. CE, ove si stabilisce che «il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare».

La normativa europea dunque andrebbe a rafforzare la posizione contrattuale del passeggero, allo scopo di garantirne un adeguato livello di protezione, affiancandosi – senza sostituirsi – alla disciplina di diritto internazionale uniforme.

D'altro canto, gli art. 19, 22 e 29 Conv. Montreal disciplinano soltanto le condizioni in presenza delle quali può essere riconosciuta la responsabilità del vettore aereo e i limiti risarcitori entro i quali quest'ultimo può essere obbligato a risarcire i danni patiti dai singoli passeggeri. Mentre da nessuna disposizione della medesima Convenzione sembrerebbe potersi ricavare l'esistenza di un divieto per il legislatore nazionale (e quindi anche per quello europeo) di predisporre – al di fuori degli aspetti espressamente regolati dalla normativa internazionale uniforme – un'apposita disciplina volta a redistribuire tra le parti contrattuali i rischi conseguenti all'attività di

---

<sup>(103)</sup> V. *infra* par. 5.4; nonché Cap. IV.

trasferimento, stabilendo a livello normativo il contenuto delle condizioni di trasporto che devono essere obbligatoriamente praticate dai vettori aerei <sup>(104)</sup>.

D'altronde, il legislatore europeo mediante l'adozione del reg. CE non avrebbe fatto altro che generalizzare – rendendole vincolanti – delle regole che le parti avrebbero anche potuto inserire autonomamente nel divisato assetto negoziale. La spontanea inclusione di simili previsioni nell'ambito delle condizioni di trasporto delle compagnie aeree, peraltro, non sarebbe risultata in contrasto con la Convenzione di Montreal (*ex art. 26*) <sup>(105)</sup>, in quanto le stesse non appaiono in alcun modo dirette a escludere la responsabilità del vettore o a fissare un limite risarcitorio inferiore a quello previsto dalla Convenzione medesima.

### *5.3. L'obbligo di offrire l'alternativa tra il rimborso e il riavviamento ai sensi dell'art. 8 e gli obblighi di assistenza di cui all'art. 9 reg. CE.*

Il reg. CE n. 261/2004, oltre ad imporre alle compagnie aeree l'obbligo di uniformarsi alle prescrizioni ivi contenute, eventualmente adottando analoghe previsioni nell'ambito delle proprie condizioni di trasporto, svolgerebbe in sostanza una funzione conformativa del regolamento contrattuale, mediante il tipico meccanismo dell'integrazione cogente.

---

<sup>(104)</sup> Cfr., seppur in diversi termini, BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 112, secondo cui il legislatore europeo ben potrebbe, «senza violare il diritto internazionale, imporre ai vettori aerei l'adozione di misure per fare in modo che, in caso di contrattempi non necessariamente a loro imputabili, il passeggero possa veder alleviati i propri disagi, fatto salvo il suo diritto di chiedere al vettore aereo il risarcimento di ulteriori danni in base all'art. 19 Conv. Montreal». Cfr., altresì, Corte giust. 10 gennaio 2006, causa C-344/04, cit., punti 45-46, e Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, cit., punto 46, le quali, pur configurando in termini risarcitori le misure predisposte dal reg. CE, hanno correttamente rilevato come non risulti «né dagli artt. 19, 22 e 29 né da nessun'altra disposizione della Convenzione di Montreal che gli autori di quest'ultima abbiano inteso sottrarre i vettori aerei a qualsiasi forma di intervento diversa da quelle previste da tali disposizioni».

<sup>(105)</sup> Cfr. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., p. 176.

In particolare, le previsioni europee verrebbero in rilievo ogni qual volta nel divisato assetto negoziale le parti non abbiano provveduto a precisare i rispettivi diritti e obblighi nel caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo, ovvero qualora nel contratto medesimo siano state introdotte delle condizioni derogatorie sfavorevoli al viaggiatore <sup>(106)</sup>.

A prescindere quindi dal fatto che le imprese di navigazione abbiano o meno incorporato le prescrizioni del reg. CE nelle proprie condizioni di trasporto, gli obblighi derivanti dalle medesime assumerebbero in ogni caso natura contrattuale.

Di conseguenza, per effetto della conclusione del contratto di trasporto in capo ai passeggeri sorgerebbero automaticamente i diritti loro riconosciuti dalla normativa europea (così come specularmente sorgerebbero in via automatica gli obblighi a carico delle compagnie aeree). Tuttavia, l'attivazione dei diritti dei viaggiatori risulterebbe subordinata al verificarsi di uno dei disservizi presi in considerazione dal reg. CE.

Tali eventi sono riguardati dalla normativa europea nel loro aspetto oggettivo di inadempimento dell'obbligazione assunta dall'impresa di trasporto, senza che assuma in concreto rilievo la loro imputabilità al vettore. Come già accennato, tuttavia, il discorso muta rispetto alla compensazione pecuniaria, la quale è invece riconnessa unicamente ad un inadempimento imputabile alla compagnia aerea.

Il diverso presupposto sul quale si fonda l'attivazione delle misure di cui all'art. 7, da un lato, e agli artt. 8 e 9 reg. CE, dall'altro, non consente dunque di proseguire in un'unitaria trattazione delle medesime, in quanto al mutare del relativo presupposto, ne muta altresì la relativa connotazione giuridica <sup>(107)</sup>.

Prendendo le mosse dall'analisi dell'art. 8 reg. CE, il quale sancisce l'obbligo per i vettori aerei di offrire ai passeggeri l'alternativa tra il rimborso del prezzo del biglietto e il riavviamento in condizioni di trasporto comparabili, può subito rilevarsi come

---

<sup>(106)</sup> Ai sensi dell'art. 15 reg. CE, il vettore aereo potrebbe riconoscere delle condizioni contrattuali diverse da quelle previste dalla normativa europea, unicamente laddove quest'ultime conducano ad un innalzamento della protezione dei passeggeri. V. *amplius supra* Cap. II, sez. I, par. 3.

<sup>(107)</sup> Sulla compensazione pecuniaria, v. *infra* par. 5.4.

mediante una simile previsione si attribuisca al viaggiatore il diritto potestativo di determinare la risoluzione di diritto del contratto di trasporto, sulla base di una preventiva valutazione legale della gravità dell'inadempimento – qui inteso nella sua accezione obiettiva, come mancato soddisfacimento dell'interesse del passeggero-creditore avuto riguardo a quanto originariamente pattuito tra le parti –, ovvero di pretendere l'adempimento tardivo dell'obbligazione non appena possibile o in una data successiva di proprio gradimento (possibilità quest'ultima subordinata alla disponibilità di posti da parte della compagnia aerea).

In tal senso, a prescindere dall'imputabilità o meno del disservizio concretamente preso in considerazione – il quale (ad eccezione del negato imbarco dovuto ad *overbooking*) potrebbe anche configurarsi come un'ipotesi di impossibilità sopravvenuta della prestazione (anche di natura soltanto temporanea) – il vettore è comunque tenuto ad adempiere alla sua obbligazione, trasferendo a destinazione il viaggiatore in condizioni di trasporto comparabili a quelle originariamente pattuite. La scelta tra la manutenzione del contratto e la sua risoluzione infatti è attribuita esclusivamente al passeggero e l'effetto risolutivo si produrrà soltanto a seguito di una sua espressa dichiarazione in tal senso <sup>(108)</sup>.

In questi termini, il rimedio in esame potrebbe essere assimilato sotto taluni aspetti ad una clausola risolutiva espressa, differenziandosi in particolare da quest'ultima per il fatto che l'inadempimento non deve essere necessariamente imputabile, sul piano della colpa, alla compagnia aerea.

Al fine di garantire un'effettiva tutela degli utenti, tuttavia, ai sensi della normativa europea, dalla risoluzione del contratto di trasporto non sorge soltanto – com'avverrebbe invece secondo i principi generali del nostro ordinamento – l'obbligo per il vettore di provvedere alla restituzione di quanto già ricevuto dal passeggero (ossia del corrispettivo pagato per il trasferimento rimasto inadempito), ma altresì l'obbligo

---

<sup>(108)</sup> Cfr. ANTONINI, *op. ult. cit.*, p. 245.

a suo carico di ricondurre il viaggiatore nell'aeroporto di partenza, allorché il disservizio si sia verificato in uno scalo intermedio.

Per quanto attiene invece alle misure di assistenza di cui all'art. 9 reg. CE, quest'ultime si configurerebbero come delle semplici prestazioni accessorie (al pari del trasporto del bagaglio a mano, ovvero in taluni casi della somministrazione di pasti durante il volo) che il vettore è tenuto ad eseguire, sempre in virtù del contratto di trasporto, soltanto nell'eventualità in cui si renda necessaria un'attesa in aeroporto inizialmente non preventivata dal passeggero.

In definitiva, dunque, non si tratterebbe di una particolare forma di risarcimento anticipato dei danni patrimoniali patiti dai viaggiatori, come peraltro già correttamente posto in risalto da quella parte della dottrina che considera tali misure come una sorta di concretizzazione del più generale obbligo di protezione gravante sul vettore aereo <sup>(109)</sup>.

Pertanto, la compatibilità con la Convenzione di Montreal in relazione alle misure di cui agli artt. 8 e 9 non sembrerebbe effettivamente poter essere messa in discussione.

A questa tesi tuttavia potrebbe obiettarsi che, qualora la compagnia aerea non si conformi alle prescrizioni contenute nell'ambito della normativa europea, il passeggero subisce comunque un danno assimilabile a quello astrattamente derivante dal ritardato adempimento della prestazione di trasporto, contemplato dall'art. 19 Conv. Montreal. Sicché, l'eventuale azione risarcitoria potrebbe astrattamente porsi in contrasto con il disposto dell'art. 29 della medesima Convenzione.

In realtà, una simile obiezione potrebbe essere agevolmente confutata, rilevando che l'eventuale azione risarcitoria esperita dal viaggiatore – nel caso in cui il vettore aereo non adempia all'obbligo di riprotezione o di assistenza – non sarebbe diretta ad ottenere la riparazione dei danni derivanti dal ritardo, in ragione della violazione delle modalità temporali della pattuita prestazione di trasferimento.

---

<sup>(109)</sup> V. la dottrina citata *supra* nt. 80.

Il mancato adempimento dell'obbligo di riprotezione, infatti, concretizzando una totale mancanza di attività da parte del vettore, si configurerebbe come un inadempimento assoluto del rapporto obbligatorio, risultando del tutto insoddisfatto l'interesse del passeggero-creditore ad essere trasferito presso la destinazione prescelta.

Allo stesso modo, nel caso in cui la compagnia aerea abbia adempiuto tardivamente alla propria obbligazione, consentendo al passeggero di proseguire il viaggio in condizioni di trasporto comparabili, ai sensi dell'art. 8 reg. CE, il mancato adempimento degli obblighi di assistenza di cui al successivo art. 9 si configurerebbe comunque come uno specifico inadempimento di quelle peculiari obbligazioni contrattuali, condizionate al prolungarsi dell'attesa del passeggero nello scalo aeroportuale.

Di conseguenza, poiché nessuna delle due ipotesi analizzate integrerebbe un adempimento tardivo, la relativa azione risarcitoria si porrebbe in ogni caso al di fuori dell'ambito di applicazione dell'art. 29 Conv. Montreal.

#### *5.4. L'obbligo di versare la compensazione pecuniaria (ex art. 7 reg. CE).*

Passando ad analizzare il rimedio di cui all'art. 7 reg. CE, può ancora una volta notarsi come l'obbligo di provvedere al versamento della compensazione pecuniaria venga meno, nelle ipotesi di cancellazione del volo o di ritardo all'arrivo (che non sia determinato dal negato imbarco del passeggero), allorquando la compagnia aerea possa dimostrare che la cancellazione o il ritardato arrivo a destinazione <sup>(110)</sup> siano dovuti a «circostanze eccezionali che non si sarebbero potute comunque evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso» (ex art. 5, par. 3, reg. CE).

---

<sup>(110)</sup> Cfr. la più volte citata Corte giust. 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, cit., punto 67.

L'imputabilità dell'inadempimento, a seguito del quale soltanto sorge in capo al passeggero il diritto di ricevere il versamento della compensazione pecuniaria, sembrerebbe attribuire a tale misura una funzione in senso lato risarcitoria.

A fronte della forfettizzazione dell'ammontare del risarcimento, il viaggiatore è esonerato dall'onere di provare nell'*an* e nel *quantum* il danno effettivamente subito, il quale resta tuttavia normativamente presunto in ragione della frustrazione dell'interesse creditorio all'esecuzione della prestazione.

In tali termini, continuando ad applicare la medesima chiave di lettura che si è prima prospettata e intendendo, dunque, il reg. CE come una disciplina conformativa del contenuto del regolamento negoziale, il rimedio in esame potrebbe essere accostato, a fini speculativi – in linea con quanto affermato da parte della dottrina <sup>(111)</sup> –, ad una sorta di clausola penale.

La compensazione pecuniaria sembrerebbe infatti assumere i tratti caratteristici dell'istituto appena richiamato, pur differenziandosi sotto taluni aspetti dalla disciplina codicistica (artt. 1382 ss. c.c.) in quanto quest'ultima trova la propria fonte direttamente nella disciplina legale del contratto di trasporto aereo, anziché in una specifica pattuizione contrattuale <sup>(112)</sup>.

---

<sup>(111)</sup> Cfr. PIRAS, *op. cit.*, p. 180 s.; v. anche DEIANA, *Responsabilità del vettore per negato imbarco e ritardo*, cit., p. 123; nonché, con riferimento al previgente reg. CEE n. 291/1991, LUMINOSO, *op. loc. ult. cit.*

<sup>(112)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 61, la quale nel respingere la possibilità di inquadrare la compensazione pecuniaria nei termini di una clausola penale, *ex art.* 1382 c.c., rimarca esplicitamente le differenze esistenti tra la disciplina codicistica e il rimedio di cui all'art. 7 reg. CE, attribuendo tra l'altro particolare rilievo al divieto di cumulo posto dall'art. 1383 c.c.; v. anche TULLIO, *op. cit.*, p. 372, il quale evidenzia come la clausola penale prescinda dall'accertamento «sia del danno sia dell'imputabilità», mentre nel caso della compensazione pecuniaria «si prescinda soltanto dall'accertamento del danno ma non dell'imputabilità». Quest'ultima affermazione, tuttavia, non sembrerebbe del tutto pertinente, in quanto la pattuizione di una clausola penale non deroga alla disciplina generale delle obbligazioni (cfr., tra gli altri, BIANCA, *Diritto civile*, 5, *La responsabilità*, Milano 2012, p. 253, secondo cui «quale prestazione risarcitoria la penale presuppone l'imputabilità dell'inadempimento o del ritardo»; nonché LUCCHINI GUASTALLA, *Riflessioni in tema di clausola penale*, in *Riv. dir. civ.* 2014, p. 92, il quale precisa che «intanto può parlarsi di penale in senso tecnico [...], in quanto la prestazione che ne forma l'oggetto sia dovuta in presenza di un inadempimento suscettibile di fondare un diritto (e un dovere) al risarcimento del danno. Un inadempimento, dunque, *imputabile* al debitore secondo la regola dell'art. 1218 c.c.»; cfr. altresì, nella giurisprudenza di

La compensazione di cui all'art. 7 reg. CE, quindi, si configurerebbe come una clausola penale *ex lege* <sup>(113)</sup>, prevista tanto per l'inadempimento quanto per il ritardo nell'adempimento della pattuita prestazione di trasferimento (superandosi in tal modo il divieto di cumulo posto dall'art. 1383 c.c.) <sup>(114)</sup>, in virtù della quale è, peraltro, fatto salvo il risarcimento del danno ulteriore che il viaggiatore possa dimostrare di aver concretamente subito in ragione del disservizio.

Nel caso di negato imbarco e di cancellazione del volo, infatti, la compensazione pecuniaria è dovuta indipendentemente dalla scelta compiuta dal passeggero, ai sensi dell'art. 8, par. 1, reg. CE, in relazione all'alternativa tra la risoluzione del contratto e la richiesta di un adempimento tardivo <sup>(115)</sup>. Allo stesso tempo, inoltre, l'art. 12, par. 1, fa salvo il diritto del passeggero di agire in giudizio ove ne sussistano i presupposti, sulla base di altra normativa nazionale o internazionale, al fine di ottenere il risarcimento degli eventuali danni che questi provi di aver subito in ragione del verificarsi di una delle fattispecie di inadempimento espressamente tipizzate nell'ambito del reg. CE n. 261/2004.

A tal proposito, merita inoltre di essere rilevato come, in ragione del principio di integrale riparazione, il giudice *dovrà* <sup>(116)</sup> necessariamente tener conto

---

legittimità, Cass. civ., sez. II, 10 maggio 2012, n. 7180; Cass. civ., sez. II, 1° agosto 2003, n. 11748; Cass. civ., sez. III, 30 gennaio 1995, n. 1097; nonché, più risalentemente, Cass. civ., sez. II, 2 agosto 1984, n. 4603; Cass. civ., sez. II, 17 dicembre 1976, n. 4664).

<sup>(113)</sup> Cfr. PIRAS, *op. loc. ult. cit.*

<sup>(114)</sup> Si noti peraltro come l'art. 1383 c.c. non escluda che le parti possano convenire, nell'ambito della loro autonomia contrattuale, una penale sia per l'ipotesi di inadempimento sia per quella di ritardo nell'adempimento (Cass. civ., sez. II, 30 maggio 2003, n. 8813).

<sup>(115)</sup> Il negato imbarco e la cancellazione del volo si configurerebbero, alternativamente, come inadempimento definitivo ovvero come semplice ritardo nell'adempimento a seconda che al passeggero sia o meno consentito di raggiungere comunque la meta desiderata, così realizzandosi un tardivo adempimento dell'obbligazione assunta con il contratto di trasporto, cfr. *supra* par. 2.

<sup>(116)</sup> Il secondo periodo dell'art. 12, par. 1, reg. CE, stabilisce che il «risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto» dal c.d. «risarcimento supplementare». Sul punto, cfr. *amplius infra* Cap. IV, par. 1. Tale disposizione deve essere intesa non tanto nel senso di rimettere al giudice la facoltà di porre in essere una simile operazione, quanto piuttosto nel senso di rendere ammissibile la stessa, al fine di evitare duplicazioni risarcitorie, in grado di determinare un ingiustificato arricchimento in capo al passeggero.

dell'ottemperanza da parte del vettore agli obblighi derivanti dal reg. CE, escludendo se del caso l'esistenza stessa di un danno ulteriore concretamente risarcibile.

In tale prospettiva, la previsione della compensazione pecuniaria assume anche un'ulteriore duplice funzione, la quale tuttavia si affianca, senza sostituirsi, a quella tipica di preventiva liquidazione dei danni presuntivamente subiti dal passeggero in ragione dell'inadempimento o dell'inesatto adempimento del contratto di trasporto.

Da un lato, si assiste a un rafforzamento della posizione contrattuale del passeggero, in quanto il vettore è naturalmente indotto a evitare di porre in essere un comportamento volontario (come, ad es., quello riscontrabile nel caso di *overbooking* ovvero di cancellazione del volo per ragioni commerciali senza adeguato preavviso) che possa arrecare gravi disagi e danni agli utenti.

Dall'altro lato, l'immediato versamento della compensazione disincentiva il viaggiatore dall'intraprendere un'azione giudiziale nei confronti della compagnia aerea, laddove in un'ottica *lato sensu* transattiva possa ritenersi soddisfatto di quanto ricevuto <sup>(117)</sup>, anche in termini di assistenza *ex art. 9* reg. CE n. 261/2004.

Merita inoltre di essere rilevato come al giudice sia preclusa la possibilità di operare equitativamente una riduzione della compensazione (così come invece previsto per la penale contrattuale, *ex art. 1384 c.c.*), risultando la determinazione del suo ammontare frutto di una valutazione legale, la quale sottende in ultima analisi un preventivo giudizio di equità rispetto all'interesse che, in via generale, il passeggero-creditore nutre in relazione all'adempimento della prestazione <sup>(118)</sup>.

Peraltro, il legislatore europeo ha previsto un meccanismo automatico di adeguamento della compensazione pecuniaria, ai sensi dell'art. 7, par. 2, reg. CE, il quale sostituisce essenzialmente la necessità di un intervento del giudice.

La previsione dell'automatica riduzione del 50% dell'importo dovuto dalla compagnia aerea – che trova applicazione qualora il passeggero sia riprotetto ai sensi

---

<sup>(117)</sup> Cfr. BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 178; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 92.

<sup>(118)</sup> Cfr. PIRAS, *op. loc. ult. cit.*

dell'art. 8 reg. CE, giungendo a destinazione con un ritardo contenuto entro predeterminate soglie temporali, individuate in base alla lunghezza delle diverse tratte aeree –, consente infatti di parametrare la liquidazione legale del danno al pregiudizio che, secondo la comune esperienza, può ritenersi effettivamente patito da ciascun viaggiatore.

In tal senso, dunque, la norma testé citata, al pari dell'intervento in via equitativa del giudice con riguardo alla clausola penale, consentirebbe di evitare che la compensazione pecuniaria accordando un ingiustificato vantaggio al passeggero, si converta in una sorta di pena privata nei confronti del vettore aereo <sup>(119)</sup>.

Tornando ora ad analizzare la possibilità di affermare la compatibilità tra la normativa europea e quella internazionale uniforme, può senz'altro mettersi in luce come, ragionando in termini di clausola penale *ex lege*, quest'ultima possa essere coerentemente spiegata in termini di complementarietà, anche con riguardo alla fattispecie del ritardo nel trasporto aereo.

Stabilendo l'obbligo per le compagnie aeree di versare ai passeggeri la compensazione pecuniaria, il reg. CE non va ad incidere direttamente sul regime normativo della responsabilità vettoriale sotto il profilo risarcitorio, ma si limita soltanto a rafforzare la posizione contrattuale del passeggero, escludendo che questi debba necessariamente

---

<sup>(119)</sup> La funzione della clausola penale è ampiamente dibattuta in letteratura (per una sintetica esposizione delle diverse posizioni assunte dalla dottrina, v. ZACCARIA, *sub* art. 1382, in *Commentario breve al Codice civile Cian-Trabucchi*, XI ed., Padova 2014, p. 1508; nonché CAMILLETTI, *La clausola penale. Profili giuridici*, in *Contr. e impr.* 2014, p. 186 ss.), tuttavia, la S.C. ha escluso che ad essa possa essere attribuita natura e finalità sanzionatoria o punitiva, ritenendo che la stessa assolva piuttosto «alla funzione di rafforzare il vincolo contrattuale e di liquidare preventivamente la prestazione risarcitoria, tant'è che se l'ammontare fissato nella clausola penale venga a configurare, secondo l'apprezzamento discrezionale del giudice, un abuso o uno sconfinamento dell'autonomia privata oltre determinati limiti di equilibrio contrattuale, può essere equamente ridotta» (Cass. civ., sez. III, 19 gennaio 2007, n.1183). In tal senso, dunque, il fondamento del potere di riduzione attribuito al giudice potrebbe individuarsi nell'esigenza di garantire «che la clausola penale assolva la sua funzione di preventiva determinazione del danno senza convertirsi in strumento di pena per il debitore e di indebito arricchimento per il creditore» (così BIANCA, *op. cit.*, p. 255).

incorrere nelle lungaggini processuali al fine di ottenere il risarcimento del danno concretamente subito <sup>(120)</sup>.

La compensazione pecuniaria, d'altronde, quale clausola penale di fonte legale, agevola il viaggiatore nell'ottenere ristoro per il pregiudizio che questi indubbiamente subisce a causa dell'inadempimento del vettore, ma non va a modificare le condizioni entro cui può essere in concreto riconosciuta la responsabilità della compagnia aerea, né tantomeno i limiti risarcitori previsti dalla normativa internazionale.

D'altro canto, il vettore è comunque esonerato dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria, se è in grado di fornire la prova liberatoria di cui all'art. 5, par. 3, reg. CE, la quale – seguendo l'interpretazione più sopra proposta <sup>(121)</sup> – potrebbe essere, peraltro, assimilata a quella prevista dall'art. 19 Conv. Montreal <sup>(122)</sup>.

Qualora poi il passeggero ritenga di aver subito un maggior danno rispetto a quello liquidato nella compensazione pecuniaria ai sensi del reg. CE, questi potrebbe comunque esperire un'eventuale azione risarcitoria sulla base della normativa di diritto internazionale uniforme, ove si ricada nella sua sfera di operatività, ovvero sulla base di un'altra normativa nazionale concretamente applicabile.

In tal caso, spetterà naturalmente al viaggiatore dimostrare l'*an* e il *quantum* del danno che ecceda l'importo della compensazione pecuniaria, il quale tuttavia resterà pur sempre dovuto. Ove tale prova gli riesca, inoltre, l'importo ricevuto a titolo di compensazione pecuniaria dovrà (*ex art. 12 reg. CE*) essere comunque computato nel complessivo ammontare del risarcimento eventualmente riconosciutogli in sede

---

<sup>(120)</sup> Cfr. DEMARCHI, *op. loc. ult. cit.*

<sup>(121)</sup> V. *supra* Cap. II, sez. II, par. 10.2.

<sup>(122)</sup> È vero che la Convenzione di Montreal non contiene alcun riferimento all'esistenza di una «circostanza eccezionale» quale causa del ritardo (cfr. TULLIO, *op. cit.*, p. 373; CORONA, *op. ult. cit.*, p. 610). Tuttavia, ai sensi dell'art. 19 Conv. cit., il vettore per andare esente da responsabilità dovrà comunque dimostrare di aver adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente adottate al fine di evitare il ritardo, avuto riguardo alla causa concreta del medesimo, restando dunque a suo carico i danni da causa ignota. Il che in sostanza equivale a richiedere la dimostrazione dell'esistenza di un evento – come quelli riconducibili nell'ambito della nozione di «circostanze eccezionali» *ex art. 5, par. 3, reg. CE* – che si ponga al di fuori della sfera di controllo della compagnia aerea, in quanto imprevedibile e insuperabile alla stregua della normale diligenza (cfr. *supra* par. 3).

giudiziale, restando quindi comunque assorbito nel massimale previsto dall'art. 22, 1° comma, Conv. Montreal <sup>(123)</sup>.

Infine, la funzione eminentemente riparatoria assolta dalla compensazione pecuniaria, che analogamente alla clausola penale è in grado di assolvere indirettamente anche ad ulteriori funzioni, le quali tuttavia non assumono un rilievo autonomo <sup>(124)</sup>, induce a respingere l'idea che possa sussistere un effettivo contrasto fra questa e il divieto di «riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio», sancito dall'art. 29 Conv. Montreal.

A tal proposito, merita infatti di essere ribadito come la *ratio* sottesa al rimedio di cui all'art. 7, reg. CE sia principalmente quella di predeterminare, sulla base di una preventiva valutazione legale, la liquidazione dei danni che presuntivamente – secondo l'*id quod plerumque accidit* – si producono in capo alla totalità dei passeggeri a causa di un disservizio imputabile al vettore aereo, dei quali peraltro il viaggiatore potrebbe non sempre essere in grado di fornire agevolmente la prova in giudizio.

---

<sup>(123)</sup> Cfr. BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 176.

<sup>(124)</sup> Cfr. BIANCA, *op. cit.*, p. 246 ss.

## *Capitolo IV*

### *IL RISARCIMENTO DEL DANNO PER INADEMPIMENTO DEL CONTRATTO DI TRASPORTO AEREO*

**SOMMARIO:** 1. Il diritto del passeggero al «risarcimento supplementare» *ex art. 12 reg. CE n. 261/2004*. – 2. La responsabilità per inadempimento del vettore aereo. Il danno risarcibile. – 3. Ammissibilità e limiti della risarcibilità del danno non patrimoniale da inadempimento. – 4. La risarcibilità del «danno da vacanza rovinata» nel caso di inadempimento del vettore aereo.

#### **1. Il diritto del passeggero al «risarcimento supplementare» *ex art. 12 reg. CE n. 261/2004*.**

Analizzando la disciplina contenuta nel reg. CE n. 261/2004 si è già avuto modo di precisare come l'adempimento degli obblighi di riprotezione e di assistenza previsti dalla normativa europea e l'eventuale versamento della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 reg. cit. non liberino la compagnia aerea dall'obbligo di risarcire il viaggiatore per i danni patiti in ragione dell'inadempimento o dell'inesatto adempimento del contratto di trasporto, allorquando quest'ultimo sia concretamente imputabile al vettore aereo operativo.

Più esattamente, con una formulazione alquanto infelice, ai sensi dell'art. 12 reg. CE, viene stabilito che «il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare», aggiungendosi subito dopo l'ulteriore precisazione per cui da tale risarcimento «può essere detratto» il «risarcimento concesso» ai sensi del regolamento medesimo.

La disposizione testé citata, complice la sua ambigua formulazione, merita necessariamente alcune precisazioni volte a chiarirne in particolare l'effettiva portata.

Ragionando in linea teorica, infatti, un'interpretazione strettamente letterale della norma, così come attualmente formulata, potrebbe condurre a confutare quanto sinora

sostenuto in merito alla natura delle misure di protezione predisposte dal reg. CE <sup>(1)</sup>. Ciò in quanto, affermando che dal «risarcimento supplementare» possa essere detratto il costo della generalità delle misure di protezione previste dalla normativa europea, si finirebbe per riconoscere natura risarcitoria finanche alle misure di riprotezione e di assistenza (artt. 8 e 9 reg. CE). Una lettura che, alla luce di quanto evidenziato nel precedente capitolo, non convince affatto.

A tal proposito, può innanzitutto rilevarsi come il termine risarcimento impiegato nel secondo periodo dell'art. 12, par. 1, appaia del tutto inappropriato, frutto neppure a dirlo di una disinvolta traduzione del testo normativo in lingua italiana <sup>(2)</sup>.

Dall'analisi delle altre versioni linguistiche, in effetti, risulta abbastanza evidente che la possibilità di detrarre dal c.d. «risarcimento supplementare» quanto ricevuto ai sensi del reg. CE faccia esclusivamente riferimento alla compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 reg. CE <sup>(3)</sup>.

Letta in questi termini, dunque, la disposizione in esame più che condurre ad una confutazione della tesi precedentemente sostenuta in merito alla natura delle misure di

---

<sup>(1)</sup> V. *supra* Cap. III, par. 5 ss.

<sup>(2)</sup> L'imprecisione si coglie ad es. analizzando la versione inglese e francese, ma ancor di più osservando la versione tedesca del reg. CE n. 261/2004, ove al termine «compensazione pecuniaria» di cui all'art. 7 reg. CE, impiegato nel testo italiano, corrisponde rispettivamente «right to *compensation*», «droit à *indemnisation*» e «*Ausgleichsanspruch*».

La lettura dell'art. 12 reg. CE, nelle richiamate versioni linguistiche, rende evidente come sia la sola compensazione pecuniaria a poter essere detratta dall'eventuale risarcimento supplementare spettante al passeggero: «This Regulation shall apply without prejudice to a passenger's rights to further compensation. The *compensation* granted under this Regulation may be deducted from such compensation»; «Le présent règlement s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire. L'*indemnisation* accordée en vertu du présent règlement peut être déduite d'une telle indemnisation»; «Diese Verordnung gilt unbeschadet eines weiter gehenden Schadensersatzanspruchs des Fluggastes. Die nach dieser Verordnung gewährte *Ausgleichsleistung* kann auf einen solchen Schadensersatzanspruch angerechnet werden».

<sup>(3)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino 2013, p. 93, la quale giunge alla medesima conclusione facendo leva sulla distinta natura delle misure di protezione previste dal reg. CE. Secondo l'A., poiché la compensazione pecuniaria costituisce «un risarcimento forfettario di danni presunti e l'offerta di alternative e l'assistenza [costituiscono] obblighi legali in capo al vettore aereo di protezione del passeggero, se ne deduce che, nel caso in cui il vettore aereo debba risarcire ulteriori danni provati dal passeggero, soltanto l'ammontare della compensazione pecuniaria – e non il costo dell'offerta di un volo alternativo e delle misure di assistenza – può essere detratto dal risarcimento di tali danni».

protezione previste dal reg. CE, sembrerebbe funzionale ad un'interpretazione sistematica dell'intero impianto normativo.

Quale norma di chiusura del sistema di protezione offerto ai passeggeri, infatti, l'art. 12 garantisce a quest'ultimi il diritto di agire in giudizio al fine di ottenere – sussistendone i presupposti sulla base della normativa internazionale o nazionale concretamente applicabile – il risarcimento dei danni che ciascuno di loro possa provare di aver subito a causa di uno dei disservizi espressamente presi in considerazione dal reg. CE e ciò nonostante la corretta applicazione delle misure di protezione ivi previste <sup>(4)</sup>.

Merita inoltre di essere precisato come il diritto a pretendere il risarcimento del danno, in forza di una normativa diversa dal reg. CE, sorga del tutto indipendentemente dal fatto che il passeggero abbia o meno diritto alla compensazione pecuniaria.

L'unica eccezione al riconoscimento di tale diritto è infatti prevista, ai sensi dell'art. 12, par. 2, reg. CE, nei confronti dei passeggeri che volontariamente rinuncino alla propria prenotazione, *ex art. 4, par. 1, reg. cit.*, in cambio di specifici benefici concordati con il vettore aereo. In tali ipotesi, del resto, potrebbe ravvisarsi un vero e proprio accordo modificativo del precedente contratto <sup>(5)</sup>, con il quale il viaggiatore dispone liberamente del proprio diritto a ricevere la prestazione inizialmente concordata, potendosi di conseguenza escludere la configurabilità di un inadempimento da parte della compagnia aerea.

---

<sup>(4)</sup> Cfr. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano 2007, p. 296 ss.

<sup>(5)</sup> Si esprimono in termini di accordo transattivo, con riferimento al previgente reg. CEE n. 295/1991, BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in *Tratt. Cicu-Messineo*, XXVI, Milano 2001, p. 758; TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 13; e con riferimento all'attuale reg. CE n. 261/2004, PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 184; MASTRANDREA, voce *Trasporto aereo di persone (responsabilità del vettore nel)*, in DEIANA (a cura di) *Diritto della navigazione*, Milano 2010, p. 493; BEVILACQUA, *Gli impedimenti all'esecuzione del trasporto aereo di persone*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, p. 1087.

In tal senso, quindi, il risarcimento cui fa riferimento l'art. 12 si qualificerebbe come «supplementare», essenzialmente in quanto lo stesso si affianca (senza subire alcuna preclusione) alle misure a tutela dei passeggeri predisposte dal reg. CE, le quali a loro volta – come si è più volte ribadito – non vanno ad incidere sul regime di responsabilità del vettore aereo, né legittimandone taluni comportamenti (si pensi alla pratica dell'*overbooking*), né tantomeno andando a modificare le condizioni entro cui può essere ritenuto responsabile dell'inadempimento contrattuale.

La previsione del diritto al risarcimento supplementare vale altresì ad escludere che l'accettazione della compensazione pecuniaria possa precludere al passeggero-creditore il diritto di ottenere l'eventuale risarcimento di quei danni che eccedano l'importo della compensazione medesima, la quale – configurandosi come una sorta di clausola penale *ex lege*, cui si affianca la previsione della risarcibilità del danno ulteriore – implica semplicemente una preventiva e forfettaria liquidazione del danno presuntivamente subito dal viaggiatore a causa dell'inadempimento imputabile alla compagnia aerea, senza per questo porre alcuna limitazione all'ammontare del risarcimento.

Conseguentemente, la possibilità di detrarre l'importo della compensazione dal risarcimento che sia eventualmente riconosciuto al passeggero in via giudiziale consente di evitare duplicazioni risarcitorie, limitando in sostanza il risarcimento al solo danno ulteriore, il quale – debitamente provato dal viaggiatore nell'*an* e nel *quantum* – non possa ritenersi già ricompreso nella preventiva liquidazione del danno compiuta a livello normativo <sup>(6)</sup>.

---

<sup>(6)</sup> In letteratura si discute in merito all'obbligatorietà o meno della detrazione della compensazione pecuniaria dal c.d. «risarcimento supplementare» (cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 94) prospettandosi un possibile contrasto con il principio di integrale riparazione del danno, qualora si ammettesse che il giudice possa riconoscere il diritto al risarcimento di cui all'art. 12 reg. CE senza detrarre quanto già corrisposto al passeggero ai sensi del regolamento medesimo (cfr. 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 *NGCC* 2012, II, p. 221). La soluzione adottata dalla dottrina citata è nel senso di ritenere che il giudice nazionale debba necessariamente procedere alla detrazione della compensazione pecuniaria da quanto riconosciuto a titolo di risarcimento supplementare. Una simile posizione appare senz'altro condivisibile, se tuttavia circoscritta all'ipotesi in cui il giudice abbia provveduto a liquidare il danno complessivamente subito dal passeggero. Risulterebbe infatti

Spetta naturalmente al giudice nazionale, in considerazione delle circostanze del caso concreto, valutare l'esistenza o meno di un maggior danno a carico del passeggero rispetto a quanto già riconosciutogli mediante la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 reg. CE <sup>(7)</sup>, tenendo peraltro conto del fatto che quest'ultima appare idonea a risarcire tanto i danni patrimoniali, quanto quelli di natura non patrimoniale <sup>(8)</sup>.

Ciò posto, deve comunque rilevarsi come l'adempimento da parte del vettore aereo degli obblighi di cui agli artt. 8 e 9 reg. CE contribuiscano indubbiamente ad alleviare i disagi patiti dai passeggeri nel protrarsi dell'attesa in aeroporto, limitando in certa misura il prodursi di danni nella sfera giuridica del viaggiatore (non dovendo questi, ad es., provvedere autonomamente all'acquisto di un nuovo volo, ovvero di cibi e bevande durante l'attesa, etc.) <sup>(9)</sup>. È pertanto del tutto naturale che, al fine di valutare l'effettiva sussistenza di un danno ulteriore concretamente risarcibile, il giudice debba necessariamente tener conto del complessivo adempimento degli obblighi che il reg. CE pone a carico delle imprese di navigazione aerea.

Cionondimeno, come precisato dalla Corte di giustizia, qualora il vettore operativo non si attivi nei termini indicati dalla normativa europea, il risarcimento delle spese

---

irragionevole ritenere che il giudice debba procedere ad una simile operazione, ove abbia direttamente provveduto a liquidare il solo danno ulteriore, non ricompreso nella compensazione pecuniaria.

<sup>(7)</sup> Nel caso in cui il passeggero non riesca a dimostrare l'esistenza di un danno ulteriore rispetto a quello già liquidatogli mediante il riconoscimento della compensazione pecuniaria, questi conserva in ogni caso il diritto a riceverne il relativo importo (e non è comunque tenuto a ripetere quanto eventualmente già ricevuto), anche qualora l'ammontare del danno possa ritenersi provato soltanto in misura inferiore rispetto alla compensazione medesima. Ove si argomentasse diversamente si addiverrebbe ad una diminuzione del livello di tutela del passeggero, vanificando in sostanza la previsione del diritto alla compensazione pecuniaria. In tal modo, infatti, si consentirebbe al vettore di potersi sottrarre all'obbligo di cui all'art. 7 reg. CE, semplicemente gravando il viaggiatore del non sempre agevole onere di provare l'esistenza e l'entità del danno nella sua interezza.

Escludono la ripetibilità dell'importo ricevuto a titolo di compensazione pecuniaria, BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli 2006, p. 176 s.; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 95.

<sup>(8)</sup> Attribuisce «natura "astratta"» al danno risarcito mediante la compensazione pecuniaria, DEMARCHI, *Ritardo e cancellazione del volo: i diritti del passeggero tra normativa comunitaria e regole civilistiche sull'inadempimento*, in DEMARCHI, *I diritti del consumatore e la nuova class action*, Torino 2010, p. 179; v., altresì, in senso adesivo, BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 64.

<sup>(9)</sup> Cfr. MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in *Contr. e impr./Europa* 2005, p. 923.

sostenute dal passeggero a causa dell'inadempimento degli obblighi previsti dagli artt. 8 e 9 non deve essere fatto rientrare nell'ambito del «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12 reg. CE, trovando esso il proprio fondamento direttamente nelle violazioni delle citate previsioni normative <sup>(10)</sup>.

Mediante una simile interpretazione, la quale va senz'alto condivisa <sup>(11)</sup>, si evita che il risarcimento concesso per l'omesso adempimento degli obblighi di cui al reg. CE – ipoteticamente inteso quale «risarcimento supplementare» – possa ritenersi in tutto o in parte assorbito in quanto già ricevuto a titolo di compensazione pecuniaria *ex art. 7 reg. cit.*. Una lettura quest'ultima che risulterebbe «priva di senso» e in contrasto con il dettato normativo del reg. CE, a mente del quale tanto le misure di riprotezione e assistenza, quanto il versamento della compensazione, devono trovare attuazione in maniera cumulativa e concorrente <sup>(12)</sup>.

## 2. La responsabilità per inadempimento del vettore aereo. Il danno risarcibile.

La previsione contenuta nell'art. 12 reg. CE completa il sistema di protezione offerto ai passeggeri aerei, garantendo loro il diritto di essere risarciti dei danni effettivamente patiti a causa dell'inadempimento del contratto di trasporto, sulla base di un fondamento giuridico diverso dal reg. CE n. 261/2004 <sup>(13)</sup>.

In tal senso, dunque, assume peculiare rilievo quanto previsto in ordine alla responsabilità del vettore aereo dalla normativa internazionale o nazionale di volta in

---

<sup>(10)</sup> Cfr. Corte giust. 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez*, in *curia.europa.eu*, punti 42 ss., su cui v. i commenti di CORONA, *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*, in *Dir. trasporti* 2012, p. 199 ss.; MANINETTI, *op. cit.*, p. 218 ss.; VERNIZZI, *La Corte di giustizia ed un caso di volo interrotto*, in *Resp. civ. e prev.* 2012, p. 99 ss.; PITARRESI, *Risarcimento del danno da volo conacellato: nota a Corte eur. giust. C-83/10*, in *Eur. e dir. priv.* 2013, p. 597 ss.

<sup>(11)</sup> V., tuttavia, i rilievi critici sollevati da CORONA, *op. ult. cit.*, p. 204 ss.

<sup>(12)</sup> Cfr. le conclusioni dell'Avvocato generale SHARPSTON, 28 giugno 2011, causa C-83/10, *cit.*, punti 63 e 64; nonché VERNIZZI, *op. ult. cit.*, p. 110.

<sup>(13)</sup> Cfr. Corte giust. 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *cit.*, punto 38; nonché Corte giust. 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, *Nelson c. Tui travel*, punto 59.

volta applicabile, a seconda della specifica fattispecie di inadempimento dedotta in giudizio <sup>(14)</sup>.

Nel caso di inesatto adempimento del contratto di trasporto, *sub specie* di ritardo aereo, il passeggero potrà agire sulla base dell'art. 19 della Convenzione di Montreal <sup>(15)</sup> e ciò a prescindere dal fatto che si tratti di un volo internazionale ovvero di un volo meramente interno ad un singolo Stato membro <sup>(16)</sup>.

In tale ipotesi, la compagnia aerea potrà beneficiare del limite risarcitorio stabilito dall'art. 22 Conv. Montreal, il quale potrà essere superato soltanto qualora si riesca a dimostrare che il vettore, o i suoi dipendenti e incaricati, nell'esercizio delle proprie funzioni, abbiano agito temerariamente e con la consapevolezza del probabile verificarsi di un danno nella sfera giuridica del viaggiatore (*ex art. 22, comma 5, Conv. cit.*).

Viceversa, nel caso di totale inesecuzione della prestazione di trasferimento, venendo in rilievo un'ipotesi di inadempimento assoluto, la quale non trova disciplina nell'ambito della Convenzione di Montreal <sup>(17)</sup>, il passeggero potrà agire in giudizio al fine di far valere la responsabilità del vettore aereo sulla base della legge nazionale che risulti in concreto applicabile al contratto di trasporto <sup>(18)</sup>.

Qualora venga in rilievo la legge italiana, anche in caso di trasporto aereo internazionale, dovrà farsi riferimento alla disciplina di cui all'art. 949 *bis* c. nav. <sup>(19)</sup>, il

---

<sup>(14)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. loc. ult. cit.*

<sup>(15)</sup> Sulla disciplina di diritto internazionale uniforme, v. *supra* Cap. III, par. 2 e 3.

<sup>(16)</sup> V. il reg. CE n. 2027/97, così come modificato dal reg. CE n. 889/2002. V. altresì, con riferimento all'ordinamento italiano, l'art. 941 c. nav., il quale estende l'applicabilità della Convenzione di Montreal anche ai trasporti aerei non coperti dal citato reg. CE, sul punto, cfr. MASTRANDREA e TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.* 2006, p. 728; TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *NLCC* 2006, p. 1341 ss.

<sup>(17)</sup> V. *supra* Cap. III, par. 3.

<sup>(18)</sup> Nel caso di voli internazionali per i quali le parti non abbiano scelto la legge applicabile al contratto di trasporto, occorrerà far riferimento ai criteri individuati dall'art. 5, par. 2, reg. CE n. 593/2008 del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali («*Roma I*»).

<sup>(19)</sup> Non sembra condivisibile l'opinione di quella parte della dottrina di settore (MAGNOSI, *Brevi considerazioni in tema di mancata esecuzione del trasporto aereo*, in MASALA e ROSAFIO (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano 2006, p. 214 s.) secondo cui l'art. 949 *bis* c. nav. non troverebbe applicazione alle ipotesi di negato imbarco, ritardo alla partenza, cancellazione del volo e interruzione del viaggio espressamente richiamate dall'art. 947 c. nav.

quale ricalca sostanzialmente l'art. 19 Conv. Montreal, senza che sia peraltro prevista alcuna limitazione risarcitoria a favore del vettore <sup>(20)</sup>.

La compagnia aerea potrà andare esente da responsabilità soltanto dimostrando che la causa della mancata esecuzione della prestazione, non le è direttamente imputabile, ponendosi al di fuori della propria sfera di controllo, in quanto imprevedibile e inevitabile alla stregua dello sforzo di diligenza normalmente dovuto, restando quindi a carico della medesima i danni da causa ignota.

Il passeggero avrà l'onere di fornire la prova del diritto alla prestazione di trasferimento, dimostrando la conclusione del contratto di trasporto e la sua presenza in aeroporto nei termini indicati dal contratto. Tuttavia, avvantaggiandosi della presunzione di colpa posta a carico della compagnia aerea (*ex. artt. 19 Conv. Montreal e 949 bis c. nav.*), questi potrà limitarsi semplicemente ad allegare l'inadempimento del vettore, gravando in capo a quest'ultimo l'onere di fornire la prescritta prova liberatoria ovvero di dimostrare di aver esattamente adempiuto all'obbligazione contrattualmente assunta <sup>(21)</sup>.

Ciò posto, tanto nel caso di ritardo quanto di inadempimento assoluto, ove venga in rilievo la legge italiana, il risarcimento del danno dovrà essere determinato facendo

---

La norma testé citata ha, infatti, l'effetto di estendere i diritti previsti dalla normativa europea anche ai passeggeri di voli non ricompresi nell'ambito di applicazione del reg. CE n. 261/2004, ogniqualvolta al contratto di trasporto concretamente considerato sia applicabile la legge italiana (cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE e TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano 2013, p. 461). L'art. 949 *bis* c. nav. disciplina invece il regime di responsabilità del vettore aereo per mancata esecuzione della prestazione di trasferimento, trovando specifica applicazione allorché il passeggero, non ritenendosi soddisfatto delle misure di protezione previste dalla normativa europea, decida di agire in giudizio nei confronti della compagnia aerea al fine di ottenere il risarcimento del danno effettivamente patito, e ciò in forza dell'art. 12 reg. CE, il quale deve intendersi ugualmente richiamato dall'art. 947 c. nav. Sul punto, cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 116; nonché ROSAFIO, *op. cit.*, p. 299; INGRATOCCI, *La responsabilità del vettore aereo per inesecuzione della prestazione*, in TRANQUILLI-LEALI e ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano 2011, p. 181 s.; ANCIS, *Il contratto di trasporto aereo*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, cit., p. 879; BEVILACQUA, *op. cit.*, p. 1080.

<sup>(20)</sup> Cfr. MASTRANDREA e TULLIO, *op. loc. ult. cit.*; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 115 s.

<sup>(21)</sup> Sul riparto dell'onere della prova, in generale, v. Cass. civ., sez. un., 30 ottobre 2001, n. 13533; conf., da ultimo, Cass. civ., sez. III, 20 gennaio 2015, n. 826; Cass. civ., sez. I, 15 luglio 2011, n. 15659.

applicazione dei principi generali del nostro ordinamento (*ex artt. 1223 ss. c.c.*), non essendo tale aspetto specificamente disciplinato né dalla Convenzione di Montreal <sup>(22)</sup>, né dal codice della navigazione <sup>(23)</sup>.

A tal proposito, merita di essere rilevato come la dimostrazione da parte del passeggero dell'esistenza del danno e della sua concreta quantificazione non appaia particolarmente agevole sul piano processuale <sup>(24)</sup>.

Al di là delle obiettive difficoltà pratiche legate alla dimostrazione dell'esatto ammontare del pregiudizio in concreto subito, le quali in linea teorica possono essere agevolmente superate mediante una liquidazione del danno per via equitativa *ex art. 1226 c.c.*, il viaggiatore sarà comunque tenuto a provare che il danno lamentato è conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento (*ex art. 1223 c.c.*), restando peraltro il risarcimento pur sempre limitato al solo danno che poteva prevedersi nel tempo in cui è sorta l'obbligazione <sup>(25)</sup>, salvo il caso in cui il vettore aereo si sia reso intenzionalmente inadempiente (*ex art. 1225 c.c.*).

La *ratio* dell'art. 1225 c.c. è quella di limitare l'esposizione del debitore al solo rischio economico che questi, impiegando l'ordinaria diligenza, avrebbe potuto astrattamente prevedere come normalmente connesso ad un eventuale inadempimento dell'obbligazione assunta <sup>(26)</sup>.

---

<sup>(22)</sup> Cfr. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 135; VADALÀ, *Gli interventi della Corte di giustizia Ue nell'interpretazione del reg. Ce n. 261/2004 a tutela del passeggero aereo*, in *Riv. dir. nav.* 2011, p. 740.

<sup>(23)</sup> Cfr. INGRATOCI, *op. cit.*, p. 188 ss.; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 117.

<sup>(24)</sup> Cfr. TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 20 s., il quale rileva che «le difficoltà della prova del danno sono notevoli e talora si scontrano col principio di non risarcibilità del danno imprevedibile [...] che i vettori invocano per evitare il risarcimento del lucro cessante, sostenendo l'imprevedibilità, per ciascun passeggero, dell'interesse che questi abbia ad arrivare puntualmente».

<sup>(25)</sup> La giurisprudenza pone a carico del creditore la prova della prevedibilità del danno, v. in proposito Cass. civ., sez. I, 11 marzo 1992, n. 2910; in letteratura, v. ZACCARIA, *Obligatio est iuris vinculum... Lineamenti di diritto delle obbligazioni*, Torino 2015, p. 75.

<sup>(26)</sup> Sul punto e più in generale sull'argomento, cfr., tra gli altri, DI GRAVIO, *Prevedibilità del danno e inadempimento doloso*, Milano 1999, p. 98; ROMEO C., *Inadempimento doloso e risarcimento del danno imprevedibile*, in *Resp. civ. e prev.* 2004, p. 984; VISINTINI, *Trattato breve della Responsabilità civile. Fatti illeciti. Inadempimento. Danno risarcibile*, Padova 2005, p. 703; VILLA, *Danno e risarcimento contrattuale*, in *Tratt. Roppo, V, Rimedi - 2*, Milano 2006, p. 927; GNANI, *La prevedibilità del danno*

In giurisprudenza, il criterio della prevedibilità viene costantemente inteso come limite alla misura dell'ammontare del danno <sup>(27)</sup>, dovendosi peraltro aver riguardo «alla prevedibilità astratta inerente ad una determinata categoria di rapporti, sulla scorta delle regole ordinarie di comportamento dei soggetti economici e, cioè, secondo un criterio di normalità in presenza delle circostanze di fatto conosciute» <sup>(28)</sup>.

Al fine di valutare la prevedibilità del danno occorrerà fare innanzitutto riferimento all'interesse ordinariamente sotteso al rapporto obbligatorio rimasto inadempito, potendosi senz'altro ritenere conoscibili i pregiudizi direttamente connessi alla lesione di tale interesse. Quest'ultimi tuttavia non concreteranno gli unici danni risarcibili, in quanto accanto all'interesse del creditore a ricevere la prestazione si pongono normalmente anche interessi ulteriori, i quali variano a seconda delle finalità specifiche e delle caratteristiche soggettive del creditore stesso.

I pregiudizi che si riconnettano alla lesione di tali interessi potranno ritenersi ugualmente risarcibili sulla base del criterio della prevedibilità, se e in quanto gli stessi siano stati resi noti al debitore ovvero possano essere da questi astrattamente conosciuti con l'ordinaria diligenza nel momento in cui ha assunto l'obbligazione <sup>(29)</sup>.

---

*nella sistematica della responsabilità*, in *Danno e resp.* 2009, p. 357; TRIMARCHI, *Il contratto: inadempimento e rimedi*, Milano 2010, p. 172 ss.; BIANCA, *Diritto civile, 5, La responsabilità*, Milano 2012, p. 172; BELLI, *Sul criterio della prevedibilità del danno da inadempimento contrattuale*, in *Studium Iuris* 2014, p. 414; TUCCARI, *La prevedibilità del danno come criterio di equilibrio contrattuale*, in *NGCC* 2012, II, p. 570 s.; CALVO, *Diritto civile, I, Le obbligazioni*, Bologna 2015, p. 213 s.

<sup>(27)</sup> Analogamente, in dottrina, cfr. ROMEO C., *op. cit.*, p. 986; TRIMARCHI, *op. cit.*, p. 177; TUCCARI, *op. cit.*, p. 571; v. però DI GRAVIO, *op. cit.*, p. 163, secondo cui «ai fini della risarcibilità del danno derivante da inadempimento non doloso, è necessario che il debitore all'epoca in cui ha contratto l'obbligazione, fosse in grado di prevedere, sia *quale* perdita e mancato guadagno sarebbero potuti derivare al creditore, sia a *quanto* potessero ammontare il danno emergente ed il lucro cessante»; cfr. altresì BIANCA, *Dell'inadempimento delle obbligazioni*, in *Comm. Scialoja-Branca*, Bologna 1979, p. 384 ss.; ID., *Diritto civile, 5, La responsabilità*, cit., p. 175; nonché VILLA, *op. cit.*, p. 929 s.

<sup>(28)</sup> Cfr., tra le altre, Cass. civ., sez. lav., 31 luglio 2014, n. 17460; Cass. civ., sez. II, 29 luglio 2011, n. 16763; Cass. civ., sez. II, 18 settembre 2012, n. 15639; Cass. civ., sez. III, 15 maggio 2007, n. 11189. In letteratura, v. DI GRAVIO, *op. cit.*, p. 144, secondo il quale il criterio di prevedibilità del danno è «soggettivo, poiché la posizione rilevante è quella del debitore; ma è da applicarsi oggettivamente, cioè con riferimento non già a quel che era prevedibile per quel particolare debitore, bensì per un ipotetico diligente debitore che si fosse trovato ad assumere quella obbligazione»; VISINTINI, *op. cit.*, p. 703 s.; TRIMARCHI, *op. loc. ult. cit.*

<sup>(29)</sup> Cfr. DI GRAVIO, *op. cit.*, p. 158 ss.; CALVO, *op. cit.*, p. 214 s.

Venendo al contratto di trasporto di persone, può in via preliminare osservarsi come, di massima, l'interesse creditorio sotteso a tale specifica operazione economica non si esaurisca nel generico fine di raggiungere un determinato luogo, risultando essa per lo più strumentale al soddisfacimento di un ulteriore e distinto interesse, «secondo una ben definita progettualità di intenti» <sup>(30)</sup>, della cui frustrazione non può non tenersi conto sotto il profilo risarcitorio.

Il vettore non potrà certamente prevedere con esattezza quale specifico danno possa derivare al creditore e a quanto lo stesso possa ammontare in concreto, tuttavia questi potrà senz'altro immaginare che il proprio inadempimento determinerà una probabile perdita nella sfera giuridica del passeggero, la quale risulterà senz'altro risarcibile nei limiti in cui si mantenga nei limiti della normalità (secondo l'*id quod plerumque accidit*). Si pensi in particolare a quelle spese che sono normalmente sostenute da chi viaggia, le quali possono rivelarsi inutili a fronte della ritardata o mancata esecuzione della prestazione di trasferimento (così, ad es., gli acconti versati alla struttura alberghiera di cui il passeggero non possa più in tutto o in parte usufruire), nonché all'impossibilità per il viaggiatore medesimo di attendere alle attività programmate nel luogo di destinazione (siano esse attività ricreative ovvero di carattere lavorativo), le quali pure possono tradursi in un danno emergente (così, ad es., il costo di un biglietto per una concerto o una rappresentazione teatrale o sportiva cui il passeggero non possa più partecipare, ovvero l'eventuale costo legato alla necessità di pagare un sostituto per quegli impegni lavorativi improrogabili) <sup>(31)</sup>.

Viceversa, in virtù del limite della prevedibilità del danno di cui all'art. 1225 c.c., potranno risultare non concretamente risarcibili quei pregiudizi che si sostanzino in un mancato guadagno o in una perdita di *chance*, per il fatto che il passeggero ad es. non abbia potuto partecipare ad un concorso o ad un'asta pubblica, ovvero non abbia

---

<sup>(30)</sup> Così GIACOBBE, *op. cit.*, p. 102.

<sup>(31)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 119.

potuto concludere un affare di particolare importanza a causa del ritardo o della mancata esecuzione del trasporto <sup>(32)</sup>.

Nella maggior parte dei casi e salve sporadiche eccezioni, infatti, nel momento della conclusione del contratto di trasporto (che potrebbe anche avvenire via *internet* e, quindi, senza un effettivo contatto tra le parti), la compagnia aerea potrà difficilmente prevedere il verificarsi di simili pregiudizi. Quest'ultimi dunque potranno essere in concreto risarciti soltanto qualora lo specifico interesse che il viaggiatore nutrive rispetto alla puntualità della prestazione sia stato debitamente reso noto al vettore, oppure potesse essere da questi altrimenti conosciuto con l'ordinaria diligenza, alla luce delle circostanze del caso concreto o delle peculiari qualità del passeggero-creditore <sup>(33)</sup>.

---

<sup>(32)</sup> Cfr. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano 2015, p. 310.

<sup>(33)</sup> In dottrina viene fatto l'esempio del personaggio famoso che conclude un contratto di trasporto al fine di raggiungere una predeterminata meta per partecipare ad un evento ampiamente pubblicizzato e, per questo, noto anche al vettore, cfr. GIACOBBE, *op. cit.*, p. 140, nt. 121.

Appare appena il caso di rilevare che, con riguardo all'ipotesi dell'*overbooking* – ma con considerazioni che potrebbero essere estese anche alla fattispecie del negato imbarco in generale e della cancellazione del volo per ragioni commerciali – parte della dottrina, ponendo l'accento sulla natura volontaria di tale prassi, ritiene che le compagnie aeree possano essere chiamate (quantomeno in tali ipotesi) a risarcire integralmente la totalità dei danni patiti dai passeggeri, anche al di là del limite della prevedibilità di cui all'art. 1225 c.c., ovvero del limite risarcitorio fissato dall'art. 22 Conv. Montreal (cfr. VERNIZZI, in LO BIANCO, VERNIZZI, MELONI, GAGGIA, FACCO, SICHETTI e CORAIN, *Le sanzioni amministrative per violazione dei diritti degli utenti-passeggeri*, in CAGNAZZO, TOSCHEI e POZZI (a cura di) *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino 2012, p. 532; TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in TRANQUILLI-LEALI e ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano 2011, p. 385). Altra parte della dottrina, tuttavia, pur ammettendo che la pratica dell'*overbooking* possa talora integrare una condotta temeraria e consapevole, determinando quindi, ex art. 22, 5° comma, Conv. Montreal, la decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio fissato dalla normativa di diritto internazionale uniforme, esclude che la stessa possa integrare gli estremi dell'inadempimento doloso, non ravvisandosi nel comportamento tenuto dalla compagnia aerea la specifica intenzione di arrecare un danno al passeggero (cfr. TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 11; nonché BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 108, la quale rileva come in caso di *overbooking* si sarebbe «in presenza, se non di un atto temerario, certamente di un atto consapevole da parte del vettore aereo il quale [...] è cosciente del rischio che, se tutti i passeggeri si presentassero in aeroporto, alcuni di loro non potrebbero essere imbarcati», rimarcando tuttavia come il comportamento tenuto dalla compagnia aerea non potrebbe essere considerato un atto doloso. Pertanto, (p. 117 s.) anche qualora l'inadempimento o il ritardato arrivo a destinazione del passeggero siano dovuti a negato imbarco per *overbooking*, «il vettore aereo non sembrerebbe tenuto a risarcire i danni da lucro cessante che non sia stato in grado di prevedere al momento della stipulazione del contratto di trasporto»). *Contra*, nel senso della «qualificabilità della condotta vettoriale in termini di dolo o colpa grave (e, se del caso, di colpa temeraria e consapevole)»,

Un ulteriore e possibile ostacolo alla risarcibilità di simili pregiudizi potrebbe inoltre ravvisarsi nell'art. 1227 c.c., qualora il passeggero consapevole dell'importanza dell'appuntamento di lavoro o comunque del suo particolare interesse a raggiungere entro un determinato orario la meta desiderata, non solo non ne abbia reso partecipe il vettore, ma abbia altresì ommesso di adottare le opportune precauzioni al fine di evitare ovvero di non aggravare il danno (ad. es. organizzando il proprio arrivo a destinazione con un certo margine di anticipo, ovvero provvedendo, ove possibile, a posticipare l'incontro d'affari) <sup>(34)</sup>.

### **3. Ammissibilità e limiti della risarcibilità del danno non patrimoniale da inadempimento.**

Accanto ai pregiudizi economici subiti dal passeggero a causa del ritardo o dell'inadempimento della prestazione di trasporto si accompagnano sovente stati emotivi di disagio, di nervosismo o di *stress* legati, in particolare, alle lunghe e forzate attese all'interno del *terminal* aeroportuale, ovvero alla frustrazione derivante dalla necessità di dover riorganizzare la propria giornata e di dover rinunciare alle attività originariamente programmate (a maggior ragione allorquando quest'ultime assumano i tratti dell'irripetibilità ovvero un peculiare rilievo sotto il profilo affettivo) <sup>(35)</sup>.

---

COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano 1999, p. 161 e 165.

<sup>(34)</sup> Cfr. ANTONINI, *op. loc. ult. cit.*; BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 118 s.

<sup>(35)</sup> Cfr. DI GIANDOMENICO, *Il danno non patrimoniale per negato o ritardato imbarco*, in *Dir. trasporti* 2005, p. 1 ss.; IZZI, *La tutela della persona nel caso di overbooking. I limiti di ammissibilità del danno da noia*, in DEIANA (a cura di) *Studi su: negato imbarco*, cit., p. 237 s.; TURCO BULGHERINI, voce *Negato imbarco*, in DEIANA (a cura di) *Diritto della navigazione*, Milano 2010, p. 267; VADALÀ, *op. cit.*, p. 740 ss.; BRIGNARDELLO *op. ult. cit.*, p. 119.

Si tratta indubbiamente di perturbamenti che incidono sulla sfera personale del passeggero, la cui risarcibilità cionondimeno appare di difficile configurazione, potendosi essi per lo più ricondurre nell'ambito dei c.d. danni bagatellari <sup>(36)</sup>.

Più in generale, deve rilevarsi come la risarcibilità di simili pregiudizi si ricollegli alla tematica concernente l'ammissibilità del risarcimento del danno non patrimoniale da inadempimento, oggetto peraltro negli ultimi anni di un rinnovato interesse da parte di dottrina <sup>(37)</sup> e giurisprudenza.

In argomento, occorre innanzitutto far riferimento alle sentenze nn. 26972, 26973, 26974 e 26975 del 2008 <sup>(38)</sup>, con le quali le Sezioni Unite della Cassazione hanno

---

<sup>(36)</sup> Cfr. ANTONINI, *op. loc. ult. cit.*

<sup>(37)</sup> Tra i più recenti contributi e senza pretesa di esaustività, v. RIPA, *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, Napoli 2013, p. 133 ss.; MAZZAMUTO, *Il danno non patrimoniale contrattuale*, in *Eur. e dir. priv.* 2012, p. 437 ss.; NIVARRA, *La contrattualizzazione del danno non patrimoniale: un'incompiuta*, in *Eur. e dir. priv.* 2012, p. 475 ss.; BARCELLONA, *Della risarcibilità del danno non patrimoniale e dei suoi limiti*, in *Danno e resp.* 2012, p. 821 s.; MESSINETTI, *Considerazioni sul danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale*, in *Riv. dir. civ.* 2012, p. 333 ss.; D'ACUNTO L., *Il danno non patrimoniale nella responsabilità contrattuale*, in *Resp. civ.* 2012, p. 746 ss.; AMATO, voce *Danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale*, in *Digesto IV ed., Disc. priv., Sez. civ., Agg. VI*, Torino 2011, p. 302 ss.; NAVARRETTA e POLETTI, *Il danno non patrimoniale e la responsabilità contrattuale*, in NAVARRETTA (a cura di), *Il danno non patrimoniale. Principi, regole e tabelle per la liquidazione*, Milano 2010, p. 51 ss.; MACARIO e SCOGNAMIGLIO (a cura di), *Il danno non patrimoniale contrattuale*, in *Contratti* 2010, p. 701 ss.; MAGGIOLO, *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, in DELLE MONACHE (a cura di), *Responsabilità civile. Danno non patrimoniale*, Torino 2010, p. 660 ss.; ZACCARIA, *Il risarcimento del danno non patrimoniale in sede contrattuale*, in *Resp. civ.* 2009, p. 28 ss.; TOMARCHIO, *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, Napoli 2009, p. 61 ss.; TESCIONE, *Il danno non patrimoniale da contratto*, Napoli 2008.

In argomento, v. inoltre CIAN, *Interesse del creditore e patrimonialità della prestazione (Valore normativo dell'art. 1174 c.c.)*, in *Riv. dir. civ.* 1968, I, p. 230 s. e 256; DE CUPIS, *Il danno. Teoria generale della responsabilità civile*, I, Milano 1979, p. 127 ss.; BONILINI, *Il danno non patrimoniale*, Milano 1983, p. 212 ss.; ZENO-ZENCOVICH, *Interesse del creditore e danno contrattuale non patrimoniale*, in *Riv. dir. comm.* 1987, I, p. 77 ss.; COSTANZA, *Danno non patrimoniale e responsabilità contrattuale*, in *Riv. crit. dir. priv.* 1987, p. 127 ss.

<sup>(38)</sup> Le citate sentenze sono state ampiamente commentate in letteratura, tra i numerosi contributi, v. CASTRONOVO, *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Danno e resp.* 2009, p. 5 ss.; PERLINGIERI, *L'onnipotente art. 2059 c.c. e la «tipicità» del danno alla persona*, in *Rass. dir. civ.* 2009, p. 520 ss.; PROCIDA MIRABELLI DI LAURO, *Il danno non patrimoniale secondo le Sezioni Unite. Un "de profundis" per il danno esistenziale*, in *Rass. dir. civ.* 2009, p. 32 ss.; TESCIONE, *Per una concezione unitaria del danno non patrimoniale (anche da contratto) oltre l'art. 2059 c.c.*, in *Rass. dir. civ.* 2009, p. 530 ss.; BARGELLI, *Danno non patrimoniale: la messa a punto delle sezioni unite*, in *NGCC* 2009, I, p. 117 ss.; DI MARZIO, *Danno non patrimoniale: grande è la confusione sotto il cielo, la situazione non è eccellete*, in *NGCC* 2009, I, p. 122 ss.; CENDON, *L'urlo e la furia*, in *NGCC* 2009, II, p. 71 ss.; GAZZONI, *Il*

affermato una limitata risarcibilità del danno non patrimoniale in ambito contrattuale, collegandone il riconoscimento alla lesione di un diritto inviolabile della persona, senza necessità di ricorrere all'espedito del cumulo delle azioni <sup>(39)</sup>.

Non è chiaro se la S.C. abbia inteso estendere *tout court* anche alla responsabilità contrattuale il paradigma risarcitorio applicabile in sede extracontrattuale, così come ricavato dall'interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c.c. <sup>(40)</sup>, ovvero, più semplicemente, riproporre la medesima chiave di lettura per le norme che disciplinano la responsabilità del debitore (artt. 1218 c.c. ss.), al solo fine di affermare il principio per cui: «la lesione dei diritti inviolabili della persona che abbia determinato un danno non patrimoniale comporta l'obbligo di risarcire tale danno, quale che sia la fonte della responsabilità, contrattuale o extracontrattuale» <sup>(41)</sup>.

Ad ogni modo, la soluzione offerta dalla S.C. apparirebbe parimenti criticabile ove la stessa dovesse essere intesa nel senso di limitare la risarcibilità del danno non patrimoniale esclusivamente a quelle ipotesi in cui dall'inadempimento dell'obbligazione derivi la lesione di un diritto inviolabile della persona. Per tale via,

---

*danno esistenziale, cacciato, come meritava, dalla porta, rientrerà dalla finestra*, in *Dir. fam. e pers.* 2009, p. 100 ss.; BUSNELLI, *Le Sezioni unite e il danno non patrimoniale*, in *Riv. dir. civ.* 2009, p. 97 ss.; PONZANELLI e BONA (a cura di), *Il danno non patrimoniale. Guida commentata alle decisioni delle S.U. 11 novembre 2008, nn. 26972/3/4/5*, Milano 2009.

<sup>(39)</sup> V., in particolare, Cass. civ., sez. un., 11 novembre 2008, n. 26972, punti 4.1 ss.

<sup>(40)</sup> In tal senso, cfr. recentemente Cass. civ., sez. III, 14 luglio 2015, n. 14667, punto 1.1.5 della parte motiva; in letteratura v., seppur con rilievi critici, DI MARZIO, *op. cit.*, p. 124; CONTE, *Considerazioni critiche sull'applicazione del paradigma risarcitorio ricavato dall'art. 2059 c.c. anche al danno non patrimoniale contrattuale*, in *Contratti* 2010, p. 708 ss. e, in particolare, p. 710, il quale nota peraltro come sia «da respingere la pretesa di estendere anche alla sfera della responsabilità contrattuale un paradigma risarcitorio elaborato con riguardo alla responsabilità extracontrattuale, a dispetto della diversità di presupposti, di criteri di regolazione, di funzioni che contraddistinguono i due sistemi [...]». La soluzione fatta propria dalle sezioni riunite mortifica intollerabilmente il principio dell'autonomia contrattuale e trascura, incomprensibilmente, le regole proprie della responsabilità contrattuale»; v. anche GIGLIOTTI, *Vacanza rovinata e danno non patrimoniale (tra considerazioni sistematiche e disciplina di settore)*, in *Riv. dir. nav.* 2014, p. 616 ss.

<sup>(41)</sup> Così BUSNELLI, *op. cit.*, p. 100 s.; cfr. anche FRANZONI, *Il danno morale ed il danno non patrimoniale da inadempimento*, in *Resp. civ.* 2009, p. 587, secondo cui «il punto forte del ragionamento [compiuto dalle Sezioni Unite] è il richiamo all'art. 1174 c.c. [...]». Da questa norma fa discendere la risarcibilità del danno non patrimoniale, senza attribuire pregio alla collocazione sistematica dell'art. 2059 c.c.»; nonché TOMARCHIO, *Responsabilità contrattuale e danno non patrimoniale. Il problema della tipologia dei pregiudizi risarcibili*, in *Danno e resp.* 2009, p. 1028.

infatti, risulterebbe ingiustificatamente limitato il rilievo spettante all'autonomia contrattuale nella selezione degli interessi, anche di natura non patrimoniale, concretamente perseguiti dalle parti e perciò rilevanti sul piano risarcitorio <sup>(42)</sup>.

Tale conclusione è tuttavia esclusa da parte della dottrina, la quale – valorizzando alcuni passaggi argomentativi delle citate sentenze in cui viene fatto esplicito riferimento all'art. 1174 c.c. e alla causa in concreto del contratto, intesa come «sintesi degli interessi reali che il contratto stesso è diretto a realizzare, al di là del modello, anche tipico, adoperato» – ritiene plausibile un'estensione della risarcibilità del danno non patrimoniale anche al di là della sola lesione dei diritti inviolabili della persona, e ciò in particolare laddove si sia in presenza di un'espressa previsione di legge, ovvero allorquando le parti, nell'ambito della propria autonomia contrattuale, abbiano inteso attribuire specifica rilevanza alla soddisfazione di un interesse di carattere non economico <sup>(43)</sup>.

Seguendo tale prospettiva, in ambito negoziale, il risarcimento del danno non patrimoniale da inadempimento dovrebbe ritenersi ammissibile non solo allorché sussista la lesione di un diritto inviolabile della persona ovvero un'espressa previsione normativa in tal senso, ma altresì in tutte quelle ipotesi in cui l'interesse non

---

<sup>(42)</sup> Cfr. AMATO, *Nozione unitaria di danno non patrimoniale e autonomia negoziale*, in PONZANELLI e BONA (a cura di), *Il danno non patrimoniale*, cit., p. 24 s.; TOMARCHIO, *op. ult. cit.*, p. 1031; CONTE, *op. cit.*, p. 713; MAZZAMUTO, *op. cit.*, p. 455 ss.; RIPA, *op. cit.*, p. 164 ss.

<sup>(43)</sup> Cfr. D'ACUNTO L., *op. cit.*, p. 751; cfr. anche GAZZARA, *Danno non patrimoniale da inadempimento: le SS.UU. e le prime applicazioni nella giurisprudenza di merito*, in *Danno e resp.* 2009, p. 282; nonché NAVARRETTA, *Il danno non patrimoniale contrattuale: profili sistematici di una nuova disciplina*, in *Contratti* 2010, p. 729, la quale afferma che «il senso dell'interpretazione offerta dalle Sezioni Unite è quello di una disciplina di chiusura del sistema, che non vuole e non può escludere altre fonti di risarcibilità del danno non patrimoniale, costituite sia da previsioni di legge sia *a fortiori* dallo stesso contratto»; TESCIONE, *op. ult. cit.*, p. 533 ss.; NAVARRETTA e POLETTI, *op. cit.*, p. 59 ss.; ASTONE, *Danni non patrimoniali*, in *Comm. Schlesinger*, Milano 2012, p. 214 s.; non condivide l'opinione che nega la risarcibilità *ex artt.* 1218 ss. c.c. del danno non patrimoniale se non nei limiti imposti dall'art. 2059 c.c., MAZZAMUTO, *op. cit.*, p. 456 s.; v. inoltre DELLE MONACHE, *Interesse non patrimoniale e danno da inadempimento*, in *Contratti* 2010, p. 724 ss., secondo il quale occorre «che l'eventuale rilevanza assunta dall'interesse non patrimoniale sul piano della causa del contratto si specifichi e traduca in una rilevanza qualificata sul piano risarcitorio» (p. 727); v. pure AMBROSOLI, *Inadempimento del contratto e risarcimento del danno*, Milano 2012, p. 154 ss.

patrimoniale assuma precipua rilevanza rispetto alla funzione assolta dall'operazione economica concretamente posta in essere.

Conseguentemente, salvo il caso in cui sia stata esplicitamente pattuita la risarcibilità del danno non patrimoniale <sup>(44)</sup>, occorrerà accertare, mediante l'impiego dei tradizionali canoni ermeneutici – primo fra tutti il criterio di interpretazione del contratto secondo buona fede –, quale sia l'effettiva portata degli obblighi assunti dalle parti e il grado di tutela che le stesse abbiano inteso attribuire all'interesse non patrimoniale sul piano della ripartizione dei rischi contrattuali <sup>(45)</sup>.

Accertata l'astratta risarcibilità del danno non patrimoniale da inadempimento, l'individuazione dei danni risarcibili dovrà essere operata in base alle regole dettate dagli artt. 1223 ss. c.c. Da ciò ne consegue che, anche rispetto a tale categoria di danno, troverà applicazione il limite di cui all'art. 1225 c.c., il quale varrà ad escludere la risarcibilità di tutti quei pregiudizi che, attenendo esclusivamente alla sfera soggettiva del creditore, risultino in concreto imponderabili da parte del debitore nel momento in cui ha assunto l'obbligazione <sup>(46)</sup>.

Analogamente non risarcibile, *ex art.* 1227, 2° comma, c.c., risulterà poi quel danno di natura non patrimoniale che il creditore avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria

---

<sup>(44)</sup> Le parti potrebbero assegnare rilevanza ai pregiudizi non patrimoniali derivanti dall'inadempimento mediante la pattuizione di una clausola penale, cfr. DELLE MONACHE, *op. cit.*, p. 727; NAVARRETTA e POLETTI, *op. cit.*, p. 62; GAZZONI, *op. cit.*, p. 112; ZENO-ZENCOVICH, *op. ult. cit.*, p. 87 s.; COSTANZA, *op. cit.*, p. 127.

<sup>(45)</sup> Cfr. NAVARRETTA e POLETTI, *op. cit.*, p. 63 ss.; cfr. anche TOMARCHIO, *Il danno non patrimoniale*, cit., p. 93 ss.; AMATO, voce *Danno non patrimoniale*, cit., p. 308; D'ACUNTO L., *op. cit.*, p. 756; AMBROSOLI, *op. cit.*, p. 257; nonché SCOGNAMIGLIO, *Il danno non patrimoniale contrattuale*, in MAZZAMUTO (a cura di), *Il contratto e le tutele. Prospettive di diritto europeo*, Torino 2002, p. 476 s.

<sup>(46)</sup> Cfr. TESCIONE, *Il danno non patrimoniale*, cit., p. 254, nt. 174; NAVARRETTA e POLETTI, *op. cit.*, p. 74; MAGGIOLIO, *op. ult. cit.*, p. 670 ss.; GAZZARA, *op. cit.*, p. 288; v. anche SCOGNAMIGLIO, *op. cit.*, p. 477; nonché AMATO, *I primi passi del danno non patrimoniale per inadempimento contrattuale dopo le Sezioni Unite di San Marino*, in *Danno e resp.* 2009, p. 778, la quale rileva come il ricorso all'interpretazione del contratto consenta «di escludere il risarcimento di danni che, pur legati causalmente all'inadempimento contrattuale, derivino dalla lesione di interessi di aspettativa di una o di entrambe le parti estranei al rapporto negoziale, o comunque imprevedibili».

diligenza, qualora ad es. il particolare interesse sotteso al contratto potesse essere concretamente soddisfatto in altro modo <sup>(47)</sup>).

Dall'ambito dei danni risarcibili, infine, dovrebbero in ogni caso essere espunti altresì quei pregiudizi di carattere futile o irrisorio, i quali manifestandosi sotto forma di meri disagi, ansie o fastidi, non superino quella soglia di normale tollerabilità e di accettabile alea di rischio che risulta intrinsecamente connessa allo svolgimento di qualsiasi tipo di attività negoziale <sup>(48)</sup>.

Sulla scorta di quanto sinora affermato e volgendo l'attenzione all'ipotesi di inadempimento o inesatto adempimento del contratto di trasporto aereo, può innanzitutto rilevarsi come non appaia affatto condivisibile quell'orientamento giurisprudenziale – particolarmente radicato nella giurisprudenza di prossimità <sup>(49)</sup> –

---

<sup>(47)</sup> Cfr., TESCIONE, *op. ult. cit.*, p. 244 ss.; GAZZARA, *op. loc. ult. cit.*, il quale afferma che qualora «si verta in tema di inadempimento di un contratto avente ad oggetto la prestazione di un servizio, il danno non patrimoniale andrà risarcito soltanto ove il creditore non sia posto in grado di reperire sul mercato una prestazione equivalente a quella non eseguita, imputandone poi i costi al debitore inadempiente»; cfr. altresì MAGGIOLÒ, *op. ult. cit.*, p. 672.

<sup>(48)</sup> Cfr. NAVARRETTA, *Il danno alla persona tra solidarietà e tolleranza*, in *Resp. civ. e prev.* 2001, p. 803 s.; nonché ID., *Il danno non patrimoniale contrattuale*, cit., p. 733 s., secondo la quale il danno bagatellare «non ha cittadinanza né in base alla regola frutto dell'interpretazione a tutela dei diritti inviolabili, perché nel concetto stesso di diritto inviolabile è immanente il riferimento a un livello così elevato di valori da escludere il richiamo a offese irrisorie e tollerabili, né in base alla disciplina convenzionale fondata sull'interpretazione del contratto secondo buona fede, che è clausola generale tradizionalmente e storicamente legata – in campo privatistico – al principio della tolleranza»; cfr. anche GAZZARA, *op. cit.*, p. 287, nt. 50; nonché D'ACUNTO L., *op. cit.*, p. 758, la quale ritiene che il giudizio di prevedibilità «dovrebbe valere ad escludere dal quadro dei danni risarcibili [...] anche quei pregiudizi futili, bagatellari che, in quanto rientranti nella soglia di normale tollerabilità nello svolgimento delle relazioni contrattuali, non sono percepiti né percepibili come danni da risarcire dall'uomo medio».

<sup>(49)</sup> V., esemplificativamente, *ex multis*, Giud. pace Pozzuoli 7 dicembre 2011, in *De Jure*; Giud. pace Catania 20 maggio 2011, con nota di CASCELLA, *Ritardo del vettore aereo, mancata assistenza ai passeggeri e danno risarcibile*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 8, p. 212 ss.; Giud. pace Civitavecchia 21 luglio 2009, con nota di LIBERATOSCIOLI, *Reg. (CE) n. 261/2004: nozioni, distinzioni e danni «supplementari»*, in *Riv. it. dir. tur.* 2011, 3, p. 92 ss.; Giud. pace Catanzaro 19 settembre 2006, in *F. it.* 2006, p. 3545; Giud. pace. Maglie 23 aprile 2004, con nota di SIEFF, *Risarcimento del danno esistenziale da ritardo aereo: ancora una pronuncia di un giudice di pace*, in *Danno e resp.* 2005, p. 309 ss.; Giud. pace Bari 26 novembre 2003 e Giud. pace Bari 7 novembre 2003, con nota di BELLANTUONO, *Ritardi aerei: risarcimento o regolazione?*, in *Danno e resp.* 2004, p. 624 ss.; Giud. pace Milano 23 luglio 2002, con nota di DELLACASA, *«Bianco natale... ma in aeroporto»: la tutela del passeggero tra danno esistenziale e rimedi sinallagmatici*, in *Danno e resp.* 2003, p. 301 ss.; Giud. pace Palermo 4 ottobre 2002, in *F. it.*, c. 983; Giud. pace Milano 18 dicembre 2000, con nota di BILOTTA,

che, specie in passato, ha con una certa disinvoltura riconosciuto a favore dei passeggeri il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale, portando all'estremo la discussa figura del c.d. «danno esistenziale»<sup>(50)</sup>, nell'ambito della quale si è finito per ricondurre sostanzialmente qualsiasi tipo di disagio o inconveniente subito dal viaggiatore<sup>(51)</sup>.

---

*Inadempimento contrattuale e danno esistenziale*, in *G. it.* 2001, p. 1159 ss. *Contra* Giud. pace Palermo 19 ottobre 2012 e Giud. pace Bari 24 marzo 2011, con nota di SRUBEK, *Ritardata partenza del volo aereo e risarcimento del danno*, in *Riv. it. dir. tur.* 2013, 8, p. 179 ss.; Giud. pace Cagliari 13 marzo 2009, in *Riv. giur. sarda* 2011, p. 601; Giud. pace Palermo 10 novembre 2006, con nota di NOCCO, *Il danno esistenziale ed il "recipiente vuoto"*, in *Danno e resp.* 2007, p. 782 ss.; nonché Trib. Nola 24 ottobre 2011, con nota di CAPUTI, *Tra ritardo e cancellazione del volo: lesione del valore tempo e pregiudizi risarcibili*, in *Danno e resp.* 2012, p. 482 ss.; Trib. Roma 1° giugno 2010, in *Giur. merito* 2012, p. 1583; Trib. Genova 12 gennaio 2009, in *Giur. mer.* 2009, «l'inadempimento del contratto di trasporto aereo derivante dal ritardo del volo (otto ore e trentacinque minuti [...]) non importa lesione di un diritto inviolabile e, pertanto, non determina alcun danno non patrimoniale risarcibile». V. inoltre Giud. pace Milano 6 dicembre 2010, con nota di DE SIMONE, *Risarcimento del danno non patrimoniale e responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo del volo*, in *Giud. pace* 2012, p. 47 ss., ove viene identificato nella compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 reg. CE n. 261/2004 l'espresso riconoscimento, in caso di ritardo del volo, del diritto del passeggero al risarcimento del danno non patrimoniale, ai sensi e agli effetti dell'art. 2059 c.c.

Nella giur. di merito si è peraltro affermata la risarcibilità del danno non patrimoniale derivante dall'inadempimento delle misure di protezione previste dal reg. CE (cfr. Giud. pace Grosseto 2 febbraio 2009, in *Dir. trasporti* 2009, p. 933, a giudizio del quale «il diritto all'assistenza previsto dall'art. 9 è un bene della vita fondamentale e insopprimibile, posto a tutela della dignità umana, garantito da norme di rango europeo e, quindi, costituzionalmente recepite nel nostro ordinamento. Pertanto, la sua violazione consente di ottenere il risarcimento del danno non patrimoniale»). Da ultimo, tuttavia, la giur. di legittimità ha escluso la risarcibilità di tale tipologia di danno, statuendo che «la domanda di risarcimento del danno non patrimoniale derivante dal disagio subito a causa della mancata assistenza va incontro ai limiti interni alla risarcibilità del danno non patrimoniale, fissati da Cass. civ., sez. un., 11 novembre 2008, n. 26972; di conseguenza essa deve escludersi, non essendo neppure ipotizzata né ipotizzabile una ipotesi di reato, non rientrando in una ipotesi di danno non patrimoniale risarcibile espressamente prevista dalla legge (interna o sovranazionale) e non essendo riconducibile alla lesione di diritti inviolabili della persona, come tali oggetto di tutela costituzionale» (così Cass. civ., sez. III, 10 giugno 2015, n. 12088; v. anche Trib. Roma 10 gennaio 2012, in *Pluris*).

<sup>(50)</sup> Il danno esistenziale costituisce una figura di derivazione squisitamente dottrinale, la quale ha progressivamente trovato accoglimento anche in sede giudiziale, sino ad essere poi offuscata dalle pronunce delle Sezioni Unite del 2008 (Cass. civ., s.u., 11 settembre 2008, n. 26972, 26973, 26974, 26975).

Attraverso tale voce di danno, si identificano tutte quelle ripercussioni esistenziali negative, che si manifestano in un peggioramento delle condizioni di vita e nella frustrazione delle possibilità di realizzazione personale del danneggiato, scaturenti dalla lesione di una situazione giuridica soggettiva tutelata dall'ordinamento. L'elaborazione del concetto di danno esistenziale nasce dal tentativo della dottrina di superare le limitazioni poste dall'art. 2059 c.c. al risarcimento del danno non patrimoniale (sul punto, cfr. THIENE, *sub art.* 2059, in *Comm. Cian-Trabucchi* 2014, p. 2295).

L'ammissibilità di un danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale dovrebbe infatti rimanere circoscritta entro i confini che si sono poc'anzi tratteggiati, potendosi senz'altro riconoscere il risarcimento di tale tipologia di pregiudizi, qualora dall'inadempimento del vettore sia derivata la lesione di un diritto inviolabile della persona del viaggiatore. Ciò che ad es. potrebbe avvenire nel caso (assai raro eppure ipoteticamente realizzabile) in cui il passeggero a causa del prolungato ritardo subisca una lesione dell'integrità psico-fisica medicalmente accertabile, ossia una lesione del diritto alla salute tutelato dall'art. 32 Cost. <sup>(52)</sup>.

Maggiori dubbi suscita invece il richiamo alla libertà di circolazione di cui all'art. 16 Cost. al fine di legittimare la risarcibilità del danno non patrimoniale <sup>(53)</sup>. La ritardata o

---

A sostegno del riconoscimento del danno esistenziale come autonoma categoria giuridica, v., senza pretesa di esaustività, ZIVIZ, *Alla scoperta del danno esistenziale*, in *Contr. e impr.* 1994, p. 845 ss.; ID., *L'evoluzione del sistema di risarcimento del danno: modelli interpretativi a confronto*, in *Riv. crit. dir. priv.* 1999, p. 61 ss.; MONATERI, *Alle soglie di una nuova categoria risarcitoria: il danno esistenziale*, in *Danno e resp.* 1999, p. 5 ss.; CENDON e ZIVIZ (a cura di), *Il danno esistenziale. Una nuova categoria della responsabilità civile*, Milano 2000; CENDON e ZIVIZ, *Il risarcimento del danno esistenziale*, Milano 2003; CHRISTANDL, *La risarcibilità del danno esistenziale*, Milano 2007. *Contra*, nel senso dell'inammissibilità nell'ambito del nostro ordinamento della costruzione del danno esistenziale come autonoma voce di danno non patrimoniale, in linea con l'orientamento espresso dalle Sezioni Unite del 2008, v., in particolare, PONZANELLI, *Sei ragioni per escludere il risarcimento del danno esistenziale*, in *Danno e resp.* 2000, p. 693 ss.; ID., *Critica del danno esistenziale*, Milano 2003; ID. (a cura di), *Il risarcimento integrale senza danno esistenziale*, Padova 2007; ID., *Qualche osservazione sul nuovo statuto del danno alla persona*, in *G. it.* 2009, p. 1050 s.; PONZANELLI e FOFFA, *Il danno esistenziale (1991-2008)*, in DELLE MONACHE (a cura di), *Responsabilità civile. Danno non patrimoniale*, cit., p. 287 ss.

<sup>(51)</sup> Cfr. BOTTI, *Brevi appunti in tema di tutela del passeggero nel caso di ritardo o di cancellazione del volo*, in ANTONINI, FRANCHI e MORANDI (a cura di), *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, p. 615 s.; GIACOBBE, *op. cit.*, p. 142 ss.; BUSTI, *Nuovi profili della tutela del passeggero nelle ipotesi di inadempimento o ritardo nel trasporto aereo*, in ANTONINI e FRANCHI (a cura di), *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, Milano 2005, p. 67 ss., il quale nota come «la “disinvoltura” con cui la minore giurisprudenza di merito proclama sussistenti l'evento dannoso ed il conseguente danno [...] in presenza di allegare e, tutto sommato, stentatamente o per nulla dimostrate situazioni di disagio del passeggero in occasione d'un ritardo nel trasporto» sia tale da «suscitare il dubbio d'uno sconfinamento da situazioni di giusto risarcimento ad altre di ingiustificato arricchimento del viaggiatore od addirittura afflittivo-sanzionatorie nei confronti del vettore, estranee al nostro sistema di responsabilità civile»; POZZI, *Tipologia e quantificazione del danno da ritardo nel trasporto aereo*, in *Resp. civ. e prev.* 2007, p. 166.

<sup>(52)</sup> Cfr. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 120.

<sup>(53)</sup> Cfr. TURCO BULGHERINI, *op. ult. cit.*, p. 268; FRANCISSETTI BROLIN, *La tutela dei passeggeri nel trasporto aereo*, in *Contr. e impr./Europa* 2012, p. 995 s.; ID., *Ritardo nel trasporto aereo e danno esistenziale: riflessioni sul danno non patrimoniale da contratto e la libertà di circolazione*, in *Riv. it. dir.*

mancata esecuzione della prestazione di trasporto, infatti, non sembrerebbe in grado di comprimere a tal punto la libertà del viaggiatore, sì da giustificare una tutela sul piano risarcitorio. Nel caso di negato imbarco, ritardata partenza e cancellazione del volo, il passeggero resta pur sempre libero di scegliere di abbandonare l'iniziale programma di viaggio, riorganizzando il proprio spostamento con un'altra compagnia aerea ovvero con un mezzo di trasporto alternativo all'aeromobile. L'unica ipotesi, astrattamente idonea ad integrare una limitazione dell'esercizio della libertà di circolazione, potrebbe essere quella in cui ciascuna di tali possibilità risulti irrimediabilmente preclusa al viaggiatore, in quanto ad es. non esistano altri mezzi di trasporto utilizzabili per raggiungere la meta desiderata, né tantomeno altre compagnie aeree operanti su quella determinata tratta.

Il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale potrà inoltre essere riconosciuto al passeggero in quelle ipotesi in cui, al momento della conclusione del contratto, il vettore sia stato adeguatamente reso edotto del particolare interesse di natura non economica che la prestazione era strumentalmente diretta a realizzare e abbia contrattualmente assunto il rischio di una sua eventuale mancata soddisfazione. Viceversa, in tutti gli altri casi in cui le motivazioni del viaggio siano rimaste estranee alla causa del contratto di trasporto, i relativi pregiudizi di natura non patrimoniale derivanti dall'inadempimento non potrebbero, né dovrebbero, essere posti a carico della compagnia aerea, in quanto da quest'ultima neppure astrattamente prevedibili<sup>(54)</sup>.

Non sembra peraltro che i termini di ammissibilità del risarcimento del danno non patrimoniale nell'ambito del nostro ordinamento debbano essere riconsiderati alla luce

---

*tur.* 2012, 4, p. 37 s., il quale, riconducendo la libertà di circolazione e soggiorno di cui all'art. 16 Cost. nel novero dei diritti fondamentali della persona, ritiene che l'inadempimento del vettore aereo possa comprimere il contenuto minimo di tale diritto, allorquando «si accumulano un ritardo estremamente significativo».

<sup>(54)</sup> Cfr. FRANCISSETTI BROLIN, *op. cit.*, p. 32.

dell'interpretazione dell'art. 12 reg. CE n. 261/2004, recentemente fornita dalla Corte di giustizia, nella causa *Rodríguez* <sup>(55)</sup>.

La disposizione testé citata infatti si limita semplicemente ad operare un rinvio alla normativa di diritto internazionale o nazionale applicabile al caso di specie, legittimando, accanto alle misure predisposte dal reg. CE, un'eventuale azione risarcitoria nei confronti del vettore al fine di ottenere il ristoro dei danni che il viaggiatore abbia subito a causa della ritardata o mancata esecuzione della prestazione di trasporto.

L'art. 12 reg. CE, tuttavia, non precisa alcunché in merito ai danni che devono essere espressamente risarciti al passeggero. Di conseguenza, gli stessi dovranno essere di volta in volta individuati sulla base della normativa che in concreto costituisca il fondamento giuridico della relativa pretesa risarcitoria <sup>(56)</sup>.

Alla luce di tali considerazioni, dall'affermazione per cui il danno suscettibile di risarcimento, *ex art. 12 reg. CE*, «può essere un danno di natura non solo materiale, ma anche morale» (*rectius* patrimoniale o non patrimoniale) <sup>(57)</sup>, non sembrerebbe possibile ricavare l'espresso riconoscimento di una generalizzata risarcibilità del danno non patrimoniale da inadempimento, anche al di là dei confini eventualmente individuati dalla legge nazionale di ciascuno Stato membro.

Più semplicemente, quanto statuito dalla Corte di giustizia sembrerebbe poter essere inteso nel senso che il reg. CE non pone alcuna limitazione in ordine alla tipologia di danni concretamente risarcibili a favore del passeggero, la cui individuazione resta tuttavia rimessa alla normativa nazionale o internazionale concretamente applicabile al caso di specie <sup>(58)</sup>.

---

<sup>(55)</sup> Cfr. Corte giust. 13 ottobre 2011, causa C-83/10, cit., punti 37 ss.

<sup>(56)</sup> Al fine di affermare la risarcibilità del danno non patrimoniale subito dal passeggero, non appare dunque sufficiente il mero richiamo alla sentenza della Corte di giustizia, come invece fatto da Giud. pace Catania 31 marzo 2014, in *Pluris*.

<sup>(57)</sup> Cfr. MANINETTI, *op. cit.*, p. 219.

<sup>(58)</sup> Cfr. VERNIZZI, *La Corte di giustizia ed un caso di volo interrotto*, cit., p. 109; nonché CORONA, *op. ult. cit.*, p. 203; Diversamente, BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, p. 124 s., la quale sembrerebbe ammettere che dall'interpretazione fornita dalla Corte di giustizia possa discendere un'estensione

È in tal senso che assume rilievo il richiamo operato dai giudici europei agli artt. 19, 22 e 29 Conv. Montreal e a quanto già affermato nella sentenza *Walz* del 6 maggio 2010, in ordine alla nozione di danno ivi contenuta <sup>(59)</sup>.

In particolare, poiché con la sentenza da ultimo citata si era stabilito che i termini *préjudice* e *dommage* di cui al capitolo III della Convenzione di Montreal devono essere intesi nel senso di ricomprendere «tanto i danni di natura materiale quanto quelli di natura morale» <sup>(60)</sup> (*rectius* patrimoniali e non patrimoniali), e poiché la normativa di diritto internazionale uniforme costituisce uno dei possibili fondamenti giuridici del c.d. «risarcimento supplementare», l'art. 12 reg. CE non sarebbe potuto essere interpretato altrimenti se non nel senso di consentire al giudice nazionale di condannare il vettore aereo a risarcire qualunque tipo di danno, incluso quello di natura non patrimoniale.

---

dell'ambito di risarcibilità del danno non patrimoniale, rispetto a quello fatto proprio dal nostro ordinamento giuridico.

<sup>(59)</sup> Cfr. Corte giust. 5 maggio 2010, causa C-63/09, *Walz*, punti 20 ss., in *curia.europa.eu*, su cui v. i commenti di BRIGNARDELLO, *Il risarcimento limitato dei danni morali derivanti da perdita del bagaglio nel trasporto aereo*, in *Dir. maritt.* 2011, p. 421 ss.; FRANCISSETTI BROLIN, *La Corte di giustizia riconosce (limitatamente) il danno morale per perdita del bagaglio nel trasporto aereo*, in *Contr. e impr./Europa* 2010, p. 881 ss.; FABRIO, *La risarcibilità del danno morale entro il limite della responsabilità del vettore aereo e l'assicurazione obbligatoria*, in *Dir. trasporti* 2010, p. 738 ss.

<sup>(60)</sup> La Corte di giustizia è pervenuta a tale conclusione affermando l'esistenza di «una nozione di danno, di origine non convenzionale, comune a tutti i sistemi di diritto internazionale» ricavabile dall'art. 31, n. 2, degli Articoli sulla responsabilità degli Stati per atti internazionalmente illeciti, elaborati dalla Commissione del diritto internazionale delle Nazioni Unite, ai sensi del quale «injury includes any damage, whether material or moral». (v. Corte giust. 5 maggio 2010, causa C-63/09, cit., punti 27 e 28). Tale argomentazione è stata criticata da parte della dottrina, cfr. TULLIO, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, in *Dir. trasporti* 2011, p. 783 ss., il quale non ritiene possibile affermare che «nel diritto internazionale generale si sia formata una nozione di “danno” che comprenda sia il danno patrimoniale che il danno morale». L'A. giunge in ogni caso a ricomprendere anche i pregiudizi di natura non patrimoniale nell'ambito della nozione di danno impiegata dalla normativa di diritto internazionale uniforme, «mediante un sentiero ermeneutico interno alla Convenzione stessa», il quale si fonda sull'interpretazione del 2° e 3° comma dell'art. 22 Conv. Montreal, relativi al trasporto di bagagli e di merci (v. p. 785 ss.). Tali norme consentono al passeggero e al mittente di effettuare una «dichiarazione speciale di interesse alla consegna» che ha l'effetto di evitare l'applicazione del limite risarcitorio previsto a favore del vettore. Poiché mediante tale dichiarazione è possibile dare copertura risarcitoria agli interessi più disparati, anche di natura non economica (come ad es. il legame di affezione con l'oggetto trasportato), se ne dovrebbe ricavare che «la nozione di danno-conseguenza adottata nella Convenzione di Varsavia e poi di Montreal, in relazione a “destrucción, pérdida, avería o retraso” del bagaglio o della merce comprende anche» il danno non patrimoniale (p. 787 s.).

Merita infine di essere rilevato come neppure quanto statuito dalla Corte di giustizia nella causa *Walz*, relativamente all'interpretazione della nozione di danno impiegata dalla Convenzione di Montreal, appaia idonea a condurre nel nostro ordinamento ad un'espressa quanto generalizzata risarcibilità dei danni non patrimoniali in caso di ritardato arrivo a destinazione del passeggero, men che meno nel caso in cui quest'ultimi si riducano a meri disagi o fastidi di natura temporanea <sup>(61)</sup>.

Il fatto che i termini *préjudice* e *dommage* siano stati interpretati nel senso di ricomprendere qualsiasi tipologia di pregiudizio concretamente patito dal passeggero, non conduce infatti a ravvisare nell'art. 19 Conv. Montreal una previsione normativa volta ad affermare espressamente la risarcibilità del danno non patrimoniale in caso di inadempimento del vettore <sup>(62)</sup>.

Come correttamente rilevato dalla Corte di Cassazione, la normativa di diritto internazionale uniforme si limita a individuare la fattispecie di inadempimento che determina il sorgere dell'obbligo risarcitorio in capo alla compagnia aerea, senza tuttavia operare alcuna selezione degli interessi non patrimoniali del passeggero suscettibili di essere pregiudicati dall'inadempimento medesimo, il che «non consente (quella che sarebbe stata) la pur plausibile inferenza per cui in forza di quanto prescritto dalla stessa disciplina convenzionale, il danno che il vettore aereo deve riparare è (anche) il danno “morale” (ossia il danno non patrimoniale)» <sup>(63)</sup>.

In sostanza, pur accogliendo la Convenzione di Montreal un'accezione generica di danno – la quale astrattamente non preclude (ma non per questo impone) la risarcibilità del danno non patrimoniale – l'individuazione dei pregiudizi concretamente risarcibili dovrà comunque avvenire facendo applicazione delle regole proprie di ciascun ordinamento nazionale. Sicché, qualora trovi applicazione la legge

---

<sup>(61)</sup> Sul punto, si vedano tuttavia le considerazioni svolte da PAGLIANTINI, *Per un'interpretazione comunitariamente orientata dei danni non patrimoniali da contratto*, in *Contratti* 2010, p. 736 ss.

<sup>(62)</sup> Cfr. PIRAS, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo*, in *Dir. trasporti* 2012, p. 397, il quale nota come la Corte di giustizia non fornisca «alcun criterio di selezione degli interessi risarcibili, che dovranno essere individuati dai giudici nazionali, i quali stabiliranno quali diritti saranno rilevanti e in che misura lo sarà la loro violazione».

<sup>(63)</sup> Cfr. Cass. civ., sez. III, 14 luglio 2015, n. 14667, punto 1.1.5 della parte motiva.

italiana, il danno non patrimoniale potrà essere risarcito unicamente entro la cornice delineata dalle pronunce delle Sezioni Unite dell'11 novembre 2008, così come peraltro interpretata dalla dottrina cui si è fatto precedentemente riferimento <sup>(64)</sup>.

#### **4. La risarcibilità del «danno da vacanza rovinata» nel caso di inadempimento del vettore aereo.**

Nell'ambito dei pregiudizi di natura non patrimoniale deve essere senz'altro ricondotta la figura del c.d. «danno da vacanza rovinata», il quale si identifica nel pregiudizio subito dal turista-viaggiatore per non aver potuto godere appieno della vacanza come occasione di svago o di riposo <sup>(65)</sup>.

Strettamente connessa al fenomeno dei contratti di viaggio organizzati, la risarcibilità di tale specifica voce di danno è stata in passato ampiamente dibattuta in dottrina e giurisprudenza <sup>(66)</sup>. Un fondamentale apporto alla sua definitiva affermazione si deve alla pronuncia della Corte di giustizia, resa nell'ambito della causa *Leitner* <sup>(67)</sup>, ove si è stabilito che l'art. 5 della dir. 90/314/CEE deve essere inteso nel

---

<sup>(64)</sup> V. *supra* nt. 43

<sup>(65)</sup> In argomento, v. fra gli altri ALVISI, *Il diritto del turismo nell'ordine giuridico del mercato*, Torino 2015, p. 273 ss.; SANTAGATA, *Diritto del turismo*, III ed., Torino 2014, p. 393 ss.; VENCHIARUTTI, *Il danno da vacanza rovinata tra normativa nazionale ed europea*, in *Resp. civ. e prev.* 2013, p. 1075 ss.; MOTTOLA, voce *Vacanza rovinata*, in *Digesto IV ed., Disc. priv., Sez. civ., Agg. VII*, Torino 2013, p. 815 ss.; D'ACUNTO L., *Il danno da vacanza rovinata. Figura eccezionale o di diritto generale?*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 6, p. 15 ss.; ROMEO F., *Il contratto di viaggio. Tutele specifiche e risarcimento del danno*, Padova 2011, p. 205 ss.; COCUCCIO, *Viaggio turistico e vacanza rovinata*, Milano 2010, p. 70 ss.; CATERBI, *Il danno da vacanza rovinata. Dal volo cancellato all'overbooking: responsabilità e risarcimento*, Milano 2010, p. 188 ss.; GUERINONI, *Disciplina dei contratti turistici e danno da vacanza rovinata*, Milano 2009, p. 171 ss.

<sup>(66)</sup> Per una ricostruzione dei diversi orientamenti, v. ALVISI, *op. cit.*, p. 282 ss.; ROMEO F., *sub art. 47 c. tur.*, in De CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, II ed., Padova 2013, p. 1470 ss.; MOTTOLA, *op. cit.*, p. 817 ss.; ROSSI CARLEO e DONA, *Il contratto di viaggio turistico*, Napoli 2010, p. 152 ss.; CATERBI, *op. cit.*, p. 190 ss.; GUERINONI, *op. cit.*, p. 199 ss.

<sup>(67)</sup> Cfr. Corte giust. 12 marzo 2002, causa C-168/00, *Leitner*, in *curia.europa.eu*, su cui v., tra gli altri, GUERINONI, *L'interpretazione della Corte di Giustizia riguardo al danno da «vacanza rovinata»*, in *Resp. civ. e prev.* 2002, p. 363 ss.; CONTI, *Corte di giustizia, danno da vacanza rovinata e viaggi «su*

senso che il turista-viaggiatore ha diritto al risarcimento del danno morale derivante dall'inadempimento o dalla cattiva esecuzione delle prestazioni fornite in occasione di un viaggio "tutto compreso" <sup>(68)</sup>.

L'ammissibilità del risarcimento del danno da vacanza rovinata trova oggi espressa previsione normativa nell'ambito della disciplina dei «contratti del turismo organizzato», ex art. 47 c. tur. <sup>(69)</sup>. La disposizione testé citata, in particolare, ne limita la risarcibilità ai casi di inadempimento o inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto di un pacchetto turistico, attribuendo esclusiva rilevanza al solo inadempimento «di non scarsa importanza», ai sensi dell'art. 1455 c.c. Ai fini dell'individuazione e della quantificazione del danno concretamente risarcibile, il giudice dovrà tener conto del tempo di vacanza inutilmente trascorso e dell'irripetibilità dell'occasione perduta.

L'esplicita previsione della risarcibilità di tale pregiudizio nell'ambito del contratto turistico trova giustificazione in considerazione del fatto che l'interesse a godere della vacanza, come occasione di svago, di riposo o di arricchimento culturale, in tale

---

*misura*». Ancora due vittorie per i consumatori, in *Corr. giur.* 2002, p. 1002 ss.; SESTA, *Danno da vacanza rovinata e danno morale contrattuale*, in *G. it.* 2002, p. 1801 ss.; GAZZARA, *Vacanze «tutto compreso» e risarcimento del danno morale*, in *Danno e resp.* 2003, p. 245 ss.

<sup>(68)</sup> La nuova dir. 2015/2302/UE del 25 novembre 2015 relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che abroga la dir. 90/314/CEE, stabilisce ex art. 14, par. 2 che «il viaggiatore ha diritto di ricevere dall'organizzatore il risarcimento adeguato per qualunque danno che possa aver subito in conseguenza di un difetto di conformità». La norma va letta alla luce del 34° *considerando* ove si afferma che «il risarcimento dovrebbe coprire anche i danni morali, come il risarcimento per la perdita in termini di godimento del viaggio o della vacanza a causa di problemi sostanziali nell'esecuzione dei pertinenti servizi turistici».

<sup>(69)</sup> In dottrina sono stati sollevati taluni rilievi critici in ordine alla formulazione dell'art. 47 c. tur., avuto riguardo in particolare all'individuazione dei parametri di quantificazione del danno da vacanza rovinata e dei termini di prescrizione della relativa pretesa, sul punto v. DE CRISTOFARO, *La disciplina dei contratti aventi ad oggetto «pacchetti turistici» nel «codice del turismo» (d.legisl. 23 maggio 2011, n. 79): profili di novità e questioni problematiche* (Seconda parte), in *Studium iuris* 2011, p. 1285 s.; VADALÀ, *Il danno da vacanza rovinata nel codice del turismo. Note a prima lettura*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 4, p. 14 ss.

tipologia di contratti non resta confinato sul piano dei semplici motivi, ma si oggettivizza all'interno della causa concreta del contratto medesimo <sup>(70)</sup>.

L'obbligazione assunta dal *tour operator* è espressamente preordinata al soddisfacimento del peculiare interesse non economico perseguito dal turista-viaggiatore, ed è alla lesione di tale interesse che il legislatore ha inteso collegare la risarcibilità del danno da vacanza rovinata.

La *ratio* dell'art. 47 c. tur. è indubbiamente quella di circoscrivere l'ambito di risarcibilità di questa specifica voce di danno, escludendo l'ammissibilità di pretese risarcitorie pretestuose o di natura bagatellare legate a meri disagi o fastidi, sperimentati durante la fruizione del viaggio organizzato, i quali non siano tuttavia in grado di pregiudicare, in tutto o in parte, il soddisfacimento dell'interesse concretamente dedotto in contratto <sup>(71)</sup>.

Ai fini che qui interessano, merita peraltro di essere rilevato come, ai sensi dell'art. 43, 2° comma, c. tur., l'organizzatore di viaggi risponda anche delle inadempienze imputabili ai terzi prestatori dei singoli servizi compresi nel pacchetto turistico, salvo il diritto di rivalersi nei loro confronti <sup>(72)</sup>.

Di conseguenza, nel caso in cui il turista-viaggiatore abbia acquistato una combinazione di servizi per un prezzo forfettario, nei quali sia ricompreso anche il trasporto aereo, in caso di disservizi a quest'ultimo direttamente connessi, il passeggero – oltre ai rimedi di cui al reg. CE n. 261/2004 direttamente invocabili nei confronti del

---

<sup>(70)</sup> Cfr. ROMEO F., *Il "nuovo" danno da vacanza rovinata: primi rilievi sull'art. 47 del codice del turismo*, in *Resp. civ.* 2011, p. 566; GIGLIOTTI, *op. cit.*, p. 625 ss.; nonché COCUCCIO, *op. cit.*, p. 24 ss. V. altresì, nella giurisprudenza di legittimità, in particolare, Cass. civ., sez. III, 24 aprile 2008, n. 10651 e Cass. civ., sez. III, 24 luglio 2007, n. 16315.

<sup>(71)</sup> Cfr. VADALÀ, *op. ult. cit.*, p. 15 s.; D'ACUNTO L., *op. ult. cit.*, p. 20 s.; VENCHIARUTTI, *op. ult. cit.*, p. 1084 ss.; COCUCCIO, *Inadempimento del contratto di viaggio: la vacanza «rovinata»*, in *Giur. merito* 2012, p. 1594 s.; TOMMASI, *Note a margine della codificazione del danno da vacanza rovinata*, in *Contr. e impr.* 2013, p. 37; SANTAGATA, *op. ult. cit.*, p. 403.

<sup>(72)</sup> Cfr. Giud. pace Pozzuoli 7 dicembre 2011, con nota di LIARDO, *Cancellazione del volo e danno da vacanza rovinata: responsabilità dei diversi soggetti coinvolti*, in *Riv. it. dir. tur.* 2013, 7, p. 93 ss., il quale ha condannato il vettore aereo responsabile dell'inadempimento a tenere indenne il *tour operator* per il risarcimento dei danni patiti dai turisti.

vettore <sup>(73)</sup> – avrà diritto altresì al risarcimento del danno da vacanza rovinata da parte del *tour operator* (ex artt. 12 reg. CE e 47 c. tur.), ove il ritardo o la mancata esecuzione della prestazione di trasferimento abbia comportato, in tutto o in parte, l'irrimediabile frustrazione dell'interesse di svago o di riposto alla cui soddisfazione era preordinato il contratto di viaggio.

Nella medesima ipotesi, la compagnia aerea potrà essere ritenuta responsabile in prima persona del danno da vacanza rovinata, allorquando sia lo stesso vettore ad assumere la qualifica di «organizzatore di viaggio», ex art. 33, 1° comma, lett. a), c. tur., offrendo al turista-viaggiatore, anche mediante un sistema di comunicazione a distanza (ad es. il sito *web* della compagnia aerea), la possibilità di realizzare autonomamente e di acquistare ad un prezzo forfettario una determinata combinazione di servizi (come ad. es. il volo e il noleggio dell'auto oppure il volo e l'albergo) <sup>(74)</sup>.

---

<sup>(73)</sup> Analizzando la sfera di applicazione del reg. CE n. 261/2004, si è già rilevato come quest'ultimo trovi applicazione anche nell'ipotesi in cui il volo sia ricompreso nell'ambito di un pacchetto turistico (v. *supra* Cap. II, sez. I, par. 7).

<sup>(74)</sup> Cfr. SANTAGATA, *op. ult. cit.*, p. 281; PASQUILLI, *sub* art. 32-34 c. tur., in De CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, cit., p. 1433. V. altresì l'art. 3, n. 2, lett. b), punto v) della nuova dir. 2015/2302/UE, il quale ricomprende nella nozione di pacchetto turistico la combinazione di almeno due tipi diversi di servizi turistici ai fini dello stesso viaggio o della stessa vacanza, anche allorquando gli stessi siano acquistati presso professionisti distinti attraverso processi collegati di prenotazione *online* ove il nome del viaggiatore, gli estremi del pagamento e l'indirizzo di posta elettronica sono trasmessi dal professionista con cui è concluso il primo contratto (il quale assume la qualifica di «organizzatore» ex art. 3, n.8) ad altri professionisti e il contratto con questi ultimi è concluso al più tardi 24 ore dopo la conferma della prenotazione del primo servizio turistico. In sostanza, la nuova dir. europea in materia di viaggi organizzati consente di estendere l'applicazione della disciplina a tutela del turista-viaggiatore anche alle ipotesi di pacchetti dinamici c.d. *click-through o affiliate*, qualora ad. es. l'acquisto del volo e di un altro servizio turistico avvenga mediante l'impiego di collegamenti ipertestuali (*link*) che dal sito *web* della compagnia aerea rimandino a quello di altro fornitore di servizi, consentendo al turista-viaggiatore di concludere il secondo contratto senza la necessità di inserire nuovamente i propri dati personali, i quali sono direttamente trasmessi dalla compagnia aerea all'altro professionista.

Accanto a tale ipotesi, la dir. 2015/2302/UE contempla anche la diversa fattispecie del «servizio turistico collegato» (v. art. 3, n. 5, dir. cit.) che ricorre quando l'acquisto di almeno due servizi turistici ai fini dello stesso viaggio o della stessa vacanza avvenga mediante la conclusione di contratti distinti con i singoli fornitori, grazie all'intervento di un professionista che si limita ad agevolare, al momento di un'unica visita o un unico contatto con il proprio punto vendita, la selezione e il pagamento distinto di ogni servizio turistico da parte del viaggiatore, oppure l'acquisto mirato di un servizio aggiuntivo presso un altro professionista (concluso al più tardi 24 ore dopo la conferma della prenotazione del primo servizio turistico). Ai sensi dell'art. 19, par. 2, dir. UE, prima che il viaggiatore sia vincolato da

Diversamente, l'esplicito riferimento operato dall'art. 47 c. tur. alle sole prestazioni che formano oggetto di un pacchetto turistico, unitamente alla collocazione della norma nell'ambito della disciplina settoriale appositamente dedicata ai contratti turistici organizzati, induce ad escludere la possibilità di una sua estensione analogica anche alle ipotesi di acquisto di servizi turistici c.d. disaggregati (trasporto, alloggio, escursioni turistiche), sì da ammettere anche in tali ipotesi la risarcibilità di un danno da vacanza rovinata c.d. atipico <sup>(75)</sup>.

Ne consegue che il negato imbarco, la cancellazione o il ritardo prolungato del volo aereo acquistato al di fuori di un pacchetto turistico, anche qualora impedisca al passeggero di godere del periodo di vacanza da questi autonomamente organizzato, facendone sfumare le relative aspettative di svago e *relax*, non potrà comunque dar luogo al risarcimento di una simile voce di danno non patrimoniale <sup>(76)</sup>.

Nel contratto di trasporto aereo, infatti, diversamente da quanto accade per i contratti turistici, la prestazione dedotta in contratto non assolve alla funzione di soddisfare l'interesse a godere della vacanza, il quale astrattamente potrebbe comunque rientrare fra quegli interessi ulteriori che la prestazione di trasferimento è normalmente diretta a soddisfare in via strumentale. Tuttavia, quest'ultimo resta tendenzialmente

---

un contratto che porti alla creazione del servizio turistico collegato, il professionista che agevola tale tipologia di servizi è tenuto a dichiarare «in modo chiaro, comprensibile ed evidente» che rispetto ai servizi acquistati non troverà applicazione la disciplina europea prevista per i pacchetti turistici e che ciascun fornitore sarà il solo responsabile dell'esatta esecuzione contrattuale del suo servizio. Tuttavia, ai sensi del successivo par. 3, qualora il professionista non abbia fornito una simile informazione troveranno applicazione gli artt. 9 e 12, nonché l'intero Capo IV della dir. UE. Ne consegue pertanto che, in tal caso, il professionista che ha agevolato la creazione del servizio turistico collegato (come potrebbe essere ad es. la compagnia aerea attraverso il proprio sito *web*) sarà responsabile della corretta esecuzione di ciascuno dei servizi inclusi nel medesimo, potendo essere direttamente chiamato a risarcire i pregiudizi subiti dal viaggiatore (compreso quello da vacanza rovinata).

<sup>(75)</sup> Cfr. SANTAGATA, *op. ult. cit.*, p. 399 ss. In tal senso, cfr. peraltro la stessa Relazione illustrativa al d.lgs. n. 79 del 2011, p. 37: «la Commissione ministeriale ha ritenuto di negare la risarcibilità del c.d. danno da vacanza rovinata al consumatore di servizi turistici disaggregati (trasporto, albergo), riservandola a chi, con il loro acquisto combinato (anche autonomamente effettuato in via telematica su unico sito: ad es. Expedia), palesi alla controparte la finalità di vacanza che intende realizzare mercé la conclusione del contratto».

<sup>(76)</sup> Cfr. SANTAGATA, *op. ult. cit.*, p. 400 s.; cfr. anche Giud. pace Milano 1° febbraio 2011, in *Pluris*; Giud. pace Barcellona 12 aprile 2011, con nota di D'URSO, *Pacchetto tutto compreso e vendita di servizi di trasporto separati dal pacchetto*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 6, p. 115 ss.

ascritto al piano dei semplici motivi che inducono una delle parti a contrarre, senza assumere alcuna rilevanza sul piano causale <sup>(77)</sup>, tanto più che la compagnia aerea non è quasi mai a conoscenza delle ragioni individuali che spingono il singolo passeggero a spostarsi da un luogo ad un altro e, quindi, a prediligere un determinato volo.

In conclusione, dunque, anche alla luce di quanto sostenuto nel precedente paragrafo, la risarcibilità di un danno da vacanza rovinata c.d. atipico potrebbe tutt'al più ammettersi – al di là di qualsiasi automatismo – soltanto in quelle ipotesi in cui il vettore sia stato debitamente informato nel corso delle trattative del peculiare interesse perseguito dal viaggiatore e ne abbia contrattualmente assunto il rischio di un'eventuale frustrazione a causa del proprio inadempimento.

Per quanto una simile ipotesi possa apparire assai remota, considerando le modalità di contrattazione standardizzate che contraddistinguono il settore dei trasporti, in via puramente teorica, non potrebbe comunque escludersi che – nell'ambito della propria autonomia contrattuale – le parti abbiano inteso attribuire specifica rilevanza alla finalità turistica, indirizzando in modo inequivoco la prestazione di trasferimento alla realizzazione dell'interesse vacanziero concretamente avuto di mira dal passeggero <sup>(78)</sup>.

---

<sup>(77)</sup> Cfr. FRANCISSETTI BROLIN, *La tutela dei passeggeri nel trasporto aereo*, in *Contr. e impr./Europa* 2012, p. 994; ID. *Ritardo nel trasporto aereo e danno esistenziale*, cit., p. 32; in tal senso, nella giur. di merito, cfr. Trib. Roma 1° giugno 2010, in *Giur. merito* 2012, p. 1583, secondo cui «con il contratto di trasporto la compagnia aerea si obbliga a portare il passeggero alla destinazione convenuta, senza che assuma rilievo la ragione del viaggio. I fini del passeggero, ovvero la ragione del viaggio, rimangono indifferenti per il vettore aereo, né lo stesso assume alcun impegno circa il buon esito del soggettivo e personale fine del passeggero. Allo stesso, pertanto, non può essere richiesto il risarcimento del danno per vacanza rovinata».

<sup>(78)</sup> Cfr. D'ACUNTO L., *op. ult. cit.*, p. 26 s., la quale, rilevando come «la “finalità turistica”, solo eventuale nella conclusione di contratti di trasporto, [...] ove in concreto presente potrebbe tanto rimanere confinata sul piano dei motivi soggettivi [...] quanto assumere invece rilevanza sul piano causale», giunge ad affermare che «quando l'aspettativa, il bisogno di svago e/o riposo entra nella causa concreta del contratto, o meglio quando dall'interpretazione del contratto, in particolare dall'impiego del canone interpretativo della buona fede, risulta che il contratto è diretto al soddisfacimento di siffatti interessi non patrimoniali, la loro lesione, se conseguente all'inadempimento degli obblighi gravanti sul debitore della prestazione (del singolo servizio turistico disaggregato) alla stregua del principio di causalità adeguata ex art. 1223 c.c., non sembra possa rimanere priva di tutela risarcitoria ove abbia prodotto ripercussioni negative nella sfera personale del “turista”. La risarcibilità di tale danno non patrimoniale rimarrebbe comunque assoggettata al limite di cui all'art. 1225 c.c.

Si tratterà quindi di accertare non tanto i motivi soggettivi che hanno indotto il viaggiatore a concludere quel determinato contratto di trasporto, quanto piuttosto di verificare se il suo peculiare interesse a ricevere la prestazione (*id est* lo scopo di piacere o di vacanza) si sostanzia nell'interesse che il contratto è funzionalmente diretto a soddisfare, connotandone la causa concreta e assumendo rilevanza sul piano risarcitorio, in quanto tenuto presente dalle parti nell'ambito della ripartizione dei rischi contrattuali.

---

*Contra* nel senso che «l'esplicita tipizzazione del danno da vacanza rovinata vale a circoscrivere, nel settore turistico, l'area della risarcibilità di tali danni, escludendo quelli provocati da inadempimenti nella prestazione dei servizi turistici disaggregati», v. SANTAGATA, *op. ult. cit.*, p. 399 ss. e, in particolare, p. 401, nt. 20.

Sembrerebbe invece ammettere una più ampia risarcibilità del danno da vacanza rovinata c.d. atipico VENCHIARUTTI, *op. ult. cit.*, p. 1084, laddove ipotizzata l'emersione – ricavabile dallo stesso art. 47 c. tur. – «di un valore della persona di rango costituzionale a trascorrere, senza disagi, un periodo di vacanza programmato», la cui lesione potrebbe trovare ristoro anche al di fuori delle ipotesi di mancata o inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto di un pacchetto turistico; cfr. altresì TOMMASI, *op. cit.*, p. 44 s., la quale ritiene che la lesione di un diritto inviolabile della persona possa consentire «di superare i limiti dell'art. 47 e, più in generale, il legame tra danno da vacanza rovinata e vendita di un pacchetto turistico».



## BIBLIOGRAFIA

- ABEYRATNE, *Responsibility and Liability Aspects of the Icelandic Volcanic Eruption*, in *Air and Space Law* 2010, p. 281 ss.
- ADAM e TIZZANO, *Manuale di diritto dell'Unione europea*, Torino 2014.
- ALVISI, *Il diritto del turismo nell'ordine giuridico del mercato*, Torino 2015.
- AMATO, *I primi passi del danno non patrimoniale per inadempimento contrattuale dopo le Sezioni Unite di San Marino*, in *Danno e resp.* 2009, p. 771 ss.
- AMATO, *Nozione unitaria di danno non patrimoniale e autonomia negoziale*, in PONZANELLI e BONA (a cura di), *Il danno non patrimoniale. Guida commentata alle decisioni delle S.U.*, 11 novembre 2008, nn. 26972/3/4/5, Milano 2009, p.19 ss.
- AMATO, voce *Danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale*, in *Digesto IV ed.*, *Disc. priv.*, Sez. civ., Agg. VI, Torino 2011, p. 302 ss.
- AMBROSOLI, *Inadempimento del contratto e risarcimento del danno*, Milano 2012.
- ANCIS, *Il contratto di trasporto aereo*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, p. 861 ss.
- ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano 2015.
- ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasporti* 2000, p. 615 ss.
- ARNOLD e MENDES DE LEON, *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!*, in *Air and Space Law* 2010, p. 91 ss.
- ARNOLD, *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights*, in *Air and Space Law* 2007, p. 93 ss.
- ARNOLD, *EU Air Passenger Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97*, in *Air and Space Law* 2013, p. 403 ss.
- ASTONE, *Danni non patrimoniali*, in *Comm. Schlesinger*, Milano 2012.
- BALFOUR, *Air Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*, in *Air and Space Law* 2010, p. 71 ss.
- BALFOUR, *EU Regulation 261 and Compensation for Delay: The Advocate General's Opinion in the References re Sturgeon*, in *Air and Space Law* 2012, p. 377 ss.

- BALFOUR, *The “Extraordinary Circumstances” Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia*, in *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2009, p. 224 ss.
- BARCELLONA, *Della risarcibilità del danno non patrimoniale e dei suoi limiti*, in *Danno e resp.* 2012, p. 817 ss.
- BARGELLI, *Danno non patrimoniale: la messa a punto delle sezioni unite*, in *NGCC* 2009, I, p. 117 ss.
- BEACH SERRAT, *Re-routing under the Air Passenger’s Rights Regulation*, in *Air and Space Law* 2011, p. 441 ss.
- BELLI, *Sul criterio della prevedibilità del danno da inadempimento contrattuale*, in *Studium Iuris* 2014, p. 413 ss.
- BELLIENI, *sub art. 74 Tratt. CEE*, in QUADRI, MONACO e TRABUCCHI (diretto da), *Trattato istitutivo della Comunità Economica Europea. Commentario*, I, Milano 1965, p. 547 ss.
- BERNARD, *The volcanic ash crisis and EU air passenger rights*, in ALEMANNO (a cura di), *Governing Disasters. The Challenges of Emergency Risk Regulation*, Cheltenham - Northampton 2011, p. 212 ss.
- BEVILACQUA, *Gli impedimenti all’esecuzione del trasporto aereo di persone*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, p. 1061 ss.
- BIANCA, *Dell’inadempimento delle obbligazioni*, in *Comm. Scialoja-Branca*, Bologna 1979.
- BIANCA, *Diritto civile, 5, La responsabilità*, Milano 2012.
- BIANCHINI, *Sull’ambito di applicazione del reg. (CE) n. 261/2004 su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, in *Dir. trasporti* 2009, p. 162 ss.
- BOCCHESI, *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, in *Dir. trasporti* 2009, p. 307 ss.
- BOKAREVA, *Air Passengers’ Rights in the EU: International Uniformity versus Regional Harmonization*, in *Air and Space Law* 2016, p. 3 ss.
- BONILINI, *Il danno non patrimoniale*, Milano 1983
- BOTTI, *Brevi appunti in tema di tutela del passeggero nel caso di ritardo o di cancellazione del volo*, in ANTONINI, FRANCHI e MORANDI (a cura di), *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., p. 607 ss.
- BRIGNARDELLO e ROSAFIO, *Il contratto di trasporto aereo di persone*, in MORANDI, *I contratti del trasporto, I, Trasporto aereo e marittimo*, Bologna 2013, p. 3 ss.

- BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di cancellazione o di ritardo della partenza della nave*, in *Riv. dir. nav.* 2014, p. 573 ss.
- BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze*, in *Dir. maritt.* 2012, p. 786 ss.
- BRIGNARDELLO, *Il risarcimento limitato dei danni morali derivanti da perdita del bagaglio nel trasporto aereo*, in *Dir. maritt.* 2011, p. 421 ss.
- BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino 2013.
- BROBERG, *Air Passengers' Rights in the European Union: The Air Carriers' Obligations vis-à-vis their Passengers under Regulation 261/2004*, in *Journal of Business Law* 2009, p. 727 ss.
- BROBERG, *Unexpected turbulence: on the application of the Denied Boarding Regulation to exceptional situation*, in ALEMANNI (a cura di), *Governing Disasters. The Challenges of Emergency Risk Regulation*, Cheltenham - Northampton 2011, p. 201 ss.
- BUSNELLI, *Le Sezioni unite e il danno non patrimoniale*, in *Riv. dir. civ.* 2009, p. 97 ss.
- BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in *Tratt. Cicu-Messineo*, XXVI, Milano 2001.
- BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli 2006, p. 127 ss.
- BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per overbooking*, in *Dir. trasporti* 1993, II, p. 313 ss.
- BUSTI, *Nuovi profili della tutela del passeggero nelle ipotesi di inadempimento o ritardo nel trasporto aereo*, in ANTONINI e FRANCHI (a cura di), *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, Milano 2005, p. 41 ss.
- CALVO, *Diritto civile, I, Le obbligazioni*, Bologna 2015.
- CAMILLETTI, *La clausola penale. Profili giuridici*, in *Contr. e impr.* 2014, p. 177 ss.
- CAPUTI, *Tra ritardo e cancellazione del volo: lesione del valore tempo e pregiudizi risarcibili*, in *Danno e resp.* 2012, p. 479 ss.
- CARNIMEO, *La tutela del passeggero nell'era dei vettori low cost*, Bari 2012.
- CARPANETO, *Il diritto comunitario dei trasporti tra sussidiarietà e mercato. Il caso del trasporto ferroviario*, Torino 2009.
- CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, II, La disciplina contrattuale*, II ed., Milano 2012.

- CASANOVA e BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi nel caso di danni alla persona, al bagaglio ed al veicolo*, in *Riv. dir. nav.* 2014, p. 27 ss.
- CASTRONOVO e MAZZAMUTO, *Manuale di diritto privato europeo, II, Proprietà Obbligazioni Contratti*, Milano 2007.
- CASTRONOVO, *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Danno e resp.* 2009, p. 5 ss.
- CATERBI, *Il danno da vacanza rovinata. Dal volo cancellato all'overbooking: responsabilità e risarcimento*, Milano 2010.
- CAVALLI e DONDI, *Il regolamento CEE sull'Overbooking nei trasporti aerei*, in *Dir. comun. e scambi int.* 1991, p. 429 s.
- CELLE, *Contratto di trasporto marittimo e tutela del consumatore*, in *Dir. maritt.* 2006, p. 1101 ss.
- CENDON e ZIVIZ (a cura di), *Il danno esistenziale. Una nuova categoria della responsabilità civile*, Milano 2000.
- CENDON e ZIVIZ, *Il risarcimento del danno esistenziale*, Milano 2003.
- CENDON, *L'urlo e la furia*, in *NGCC* 2009, II, p. 71 ss.
- CHAPIER-GRANIER, *La protection des passagers aériens handicapés ou à mobilité réduite*, in *European J. of Consumer Law* 2012, p. 677 ss.
- CHATZIPANAGIOTIS, *The Notion of "Flight" under Regulation (EC) no. 261/2004*, in *Air and Space Law* 2012, p. 254 ss.
- CHRISTANDL, *La risarcibilità del danno esistenziale*, Milano 2007.
- CIAN, *Interesse del creditore e patrimonialità della prestazione (Valore normativo dell'art. 1174 c.c.)*, in *Riv. dir. civ.* 1968, I, p. 197 ss.
- CIARDO, *Responsabilità nel trasporto aereo. Mutamenti di equilibri fra passeggero e vettore*, in *NLCC* 2004, p. 383 ss.
- CIMMINO, *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*, in *G. it.* 2010, p. 303 ss.
- CLARKE, *Contracts of Carriage by Air*, II ed., London 2010.
- CLARONI, *La responsabilità dell'organizzatore di viaggi per ritardo o cancellazione del volo da parte del vettore aereo*, in *Riv. it. dir. tur.* 2011, 3, p. 69 ss.
- CLARONI, *La tutela del passeggero nel trasporto effettuato con autobus nell'ambito del reg. (UE) n. 181/2011 del 16 febbraio 2011*, in *Dir. trasp.* 2011, p. 505 ss.
- COCUCCIO, *Inadempimento del contratto di viaggio: la vacanza «rovinata»*, in *Giur. merito* 2012, p.1584 ss.
- COCUCCIO, *Viaggio turistico e vacanza rovinata*, Milano 2010.

- COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano 1999, p. 159 ss.
- COMENALE PINTO, *La nozione di «servant or agent»*, in TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli 2006, p. 285 ss.
- COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. maritt.* 2000, p. 798 ss.
- CONETTI, voce *Politiche comunitarie, XIV) Politica dei trasporti*, in *Enc. giur. Treccani*, vol. XXIII, Roma 1991, p. 1 s.
- CONTI, *Corte di giustizia, danno da vacanza rovinata e viaggi “su misura”. Ancora due vittorie per i consumatori*, in *Corr. giur.* 2002, p. 1002 ss.
- CORONA, *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*, in *Dir. trasporti* 2012, p. 199 ss.
- CORONA, *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*, in *Dir. trasporti* 2012, p. 199 ss.
- CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. trasporti* 2010, p. 123 ss.
- CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, in *Dir. trasporti* 2006, p. 850 ss.
- CORONA, *La tutela del passeggero in caso di ritardo alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia CE*, in *Riv. giur. sarda* 2011, p. 605 ss.
- CORONA, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 185 ss.
- CORONA, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*, in *Dir. trasporti* 2009, p. 808 ss.
- CORREIA e ROUISSI, *Global, Regional and National Air Passenger Rights – Does the Patchwork Work?*, in *Air and Space Law* 2015, p. 123 ss.
- CORREIA, *Air Passengers' Rights, “Extraordinary Circumstances”, and General Principles of EU Law: Some Comments After the McDonagh Case*, in *Aviation Law and Policy* 2014, p. 245 ss.
- COSTANZA, *Danno non patrimoniale e responsabilità contrattuale*, in *Riv. crit. dir. priv.* 1987, p. 127 ss.

- CROON, *'If You Do Not Know Where You Are Going, You Will End Up Somewhere Else': Update on the Continuing Discussion on Technical Problems and Passenger Rights*, in *Air and Space Law* 2015, p. 331 ss.
- CROON, "Wallentin-Hermann" and a Safe Flight. In Aviation there are No Minimum Rules on Maintenance, in *ZLW - Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2012, p. 609 ss.
- CROON, *Placing Wallentin-Hermann in Line with Continuing Airworthiness A possible Guide for Enforcers of EC Regulation 261/2004*, in *Air and Space Law* 2011, p. 1 ss.
- CUCCU, *Compensazione pecuniaria per ritardo prolungato all'arrivo e compatibilità con la Convenzione di Montreal*, in *Dir. trasporti* 2013, p. 503 ss.,
- D'ACUNTO L., *Il danno da vacanza rovinata. Figura eccezionale o di diritto generale?*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 6, p. 15 ss.
- D'ACUNTO L., *Il danno non patrimoniale nella responsabilità contrattuale*, in *Resp. civ.* 2012, p. 746 ss.
- D'ACUNTO S., *Unione europea e diritti dei passeggeri: bilancio e prospettive*, in *Dir. comun. e scambi internaz.* 2013, p. 239 ss. e p. 541 ss.
- DE CRISTOFARO, *La disciplina dei contratti aventi ad oggetto «pacchetti turistici» nel «codice del turismo» (d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79): profili di novità e questioni problematiche*, in *Studium iuris* 2011, p. 1143 ss. e p. 1282 ss.
- DE CRISTOFARO, *Le discipline settoriali dei contratti dei consumatori*, in *Tratt. dei contr. Roppo, V, Mercati regolati*, Milano 2014, p. 5 ss.
- DE CUPIS, *Il danno. Teoria generale della responsabilità civile*, I, Milano 1979
- DE FRANCESCHI, *Unlautere Geschäftspraktiken und Luftbeförderungsverträge: Der Fall Ryanair und die Leitlinien der italienischen Rechtsprechung*, in *euvr* 2012, p. 41 ss.
- DE SIMONE, *Risarcimento del danno non patrimoniale e responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo del volo*, in *Giud. pace* 2012, p. 47 ss.
- DEIANA, *Il rapporto giuridico fra passeggero e vettore aereo: un equilibrio instabile*, in CORRIAS (a cura di), *Liber amicorum per Angelo Luminoso, II, Contratto e mercato*, Milano 2013, p. 853 ss.
- DEIANA, *Responsabilità del vettore per negato imbarco e ritardo*, in DEIANA (a cura di), *Atti del Convegno Aeroporti e responsabilità, Cagliari, 24-25 ottobre 2003*, Cagliari 2005, p. 113 ss.
- DEIANA, *Riflessioni sulla sovrapprenotazione nel trasporto aereo*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 27 ss.

- DELLE MONACHE, *Interesse non patrimoniale e danno da inadempimento*, in *Contratti* 2010, p. 720 ss.
- DEMARCHI, *I disagi nel trasporto ferroviario: ritardi, lesione e morte del passeggero*, in DEMARCHI, *I diritti del consumatore e la nuova class action*, Torino 2010, p. 185 ss.
- DEMARCHI, *Ritardo e cancellazione del volo: i diritti del passeggero tra normativa comunitaria e regole civilistiche sull'inadempimento*, in DEMARCHI, *I diritti del consumatore e la nuova class action*, Torino 2010, p. 155 ss.
- DEMPSEY e JOHANSSON, *Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in international Air Carriage*, in *Air and Space Law* 2010, p. 207 ss.
- DENTATO, *Diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Nuovo Regolamento dell'Unione europea*, Roma 2010.
- DI GIANDOMENICO, *Il danno non patrimoniale per negato o ritardato imbarco*, in *Dir. trasporti* 2005, p. 1 ss.
- DI GRAVIO, *Prevedibilità del danno e inadempimento doloso*, Milano 1999.
- DI MARZIO, *Danno non patrimoniale: grande è la confusione sotto il cielo, la situazione non è eccelleste*, in *NGCC* 2009, I, p. 122 ss.;
- DI PALMA, *Responsabilità del vettore aereo nel caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero*, in *Danno e resp.* 2009, p. 827 ss.
- EHLERS e MÜLLER-ROSTIN, *Regulation (EC) 261/2004*, in HOBE, VON RUCKTESCHELL e HEFFERNAN (eds.), *Cologne Compendium on Air Law in Europe*, Köln 2013, p. 1051 ss.
- FABRIO, *La risarcibilità del danno morale entro il limite della responsabilità del vettore aereo e l'assicurazione obbligatoria*, in *Dir. trasporti* 2010, p. 738 ss.;
- FANARA, *L'overbooking*, in SILINGARDI e ZENO-ZENCOVICH (a cura di), *La tutela del turista*, Napoli 1993, p. 147 ss.
- FARCI, *Overbooking nel trasporto aereo: i diritti dei passeggeri*, in *Riv. giur. sarda* 2004, p. 177 ss.
- FIORE, *Il contratto di trasporto e la nozione di consumatore*, in *Dir. trasp.* 2001, p. 177 ss.
- FRAGOLA, *Convenzione di Montreal e norme comunitarie sull'«overbooking»: la corte di giustizia riconosce la legittimità dei principi «chiave» dell'ordinamento comunitario*, in *Dir. comun. e scambi int.* 2006, p. 51 ss.
- FRAGOLA, *Prime note sul regolamento CE n. 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di «overbooking» aereo*, in *Dir. comun. e scambi int.* 2005, p. 129 ss.

- FRAGOLA, *Turismo e tutela del consumatore nella prospettiva europea-comunitaria: responsabilità del vettore aereo e disciplina dell'«overbooking» in caso di negato imbarco*, in PERLINGERI e CATERINI (a cura di), *Il diritto dei consumi*, vol. III, Napoli 2005, p. 243 ss.
- FRANCESCHELLI, *Turismo e trasporto aereo (da passeggero a passeggero turista)*, in FOLCHI, COMENALE PINTO, LA TORRE, MORANDI e TRANQUILLI-LEALI (a cura di), *XXXIV Jornadas latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial*, Padova 2010, p. 525 ss.
- FRANCHI, *Regolamento CE 2111/2005: più informazioni agli utenti del trasporto aereo*, in FRANCHI e VERNIZZI (a cura di), *Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria*, Milano 2007, p. 111 ss.
- FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. e prev.* 2000, p. 445 ss.
- FRANCISSETTI BROLIN, *La Corte di giustizia riconosce (limitatamente) il danno morale per perdita del bagaglio nel trasporto aereo*, in *Contr. e impr./Europa* 2010, p. 881 ss.
- FRANCISSETTI BROLIN, *La tutela dei passeggeri nel trasporto aereo*, in *Contr. e impr./Europa* 2012, p. 987 ss.
- FRANCISSETTI BROLIN, *Ritardo nel trasporto aereo e danno esistenziale: riflessioni sul danno non patrimoniale da contratto e la libertà di circolazione*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 4, p. 19 ss.
- FRANZONI, *Il danno morale ed il danno non patrimoniale da inadempimento*, in *Resp. civ.* 2009, p. 581 ss.
- FRATTAGLI, *Responsabilità del vettore aereo per overbooking*, in *Il Foro Toscano* 2007, p. 166 ss.
- FRIEDMANN, *Price Transparency Requirements of the EC Air Services Regulation 2008*, *Air and Space Law* 2011, p. 71 ss.
- GAGGIA, *Osservazioni sulle novità introdotte dal regolamento CE 261/04 in tema di ritardo nel trasporto aereo di persone*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 279 ss.
- GALETTA e GIAVAZZI, *Trasporti terrestri*, in CARTEI, CHITI, GALETTA e GRECO (a cura di), *Trattato di diritto amministrativo europeo*, Milano 2007, p. 2173 ss.
- GALETTA, *La politica comunitaria dei trasporti*, in *Quaderni Riv. giur. circ. e trasp.* 2002.
- 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* 2013, p. 15 ss.

- GATTINARA, *La questione pregiudiziale di validità rispetto al diritto internazionale pattizio secondo la sentenza IATA*, in *Studi sull'integrazione europea* 2006, p. 343 ss.
- GAZZARA, *Danno non patrimoniale da inadempimento: le SS.UU. e le prime applicazioni nella giurisprudenza di merito*, in *Danno e resp.* 2009, p. 279 ss.
- GAZZARA, *Vacanze «tutto compreso» e risarcimento del danno morale*, in *Danno e resp.* 2003, p. 245 ss.
- GAZZONI, *Il danno esistenziale, cacciato, come meritava, dalla porta, rientrerà dalla finestra*, in *Dir. fam. e pers.* 2009, p. 100 ss.
- GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 87 ss.
- GIESBERTS e KLEVE, *Compensation for Passengers in the Event of Flight Delays*, in *Air and Space Law* 2010, p. 293 ss.
- GIGLIOTTI, *Vacanza rovinata e danno non patrimoniale (tra considerazioni sistematiche e disciplina di settore)*, in *Riv. dir. nav.* 2014, p. 605 ss.
- GIORDO, *Riflessioni giuseconomiche intorno al Regolamento CE n. 261/2004*, in *Dir. turismo* 2007, p. 12 ss.
- GIORDO, *Trasporto aereo: sanzioni amministrative per la violazione della normativa comunitaria a tutela dei passeggeri*, in *Contr. e impr./Europa* 2007, p. 567 ss.
- GIRARDI, *Recenti sviluppi della regolamentazione dell'overbooking ed applicazione degli schemi di indennizzo per mancato imbarco*, in *Diritto dei trasporti* 1992, p. 413 ss.
- GIRARDI, *Riflessi giuridici dell'overbooking nel trasporto aereo di linea*, in *Dir. trasporti* 1988, II, p. 169 ss.
- GNANI, *La prevedibilità del danno nella sistematica della responsabilità*, in *Danno e resp.* 2009, p. 356 ss.
- GUERINONI, *Disciplina dei contratti turistici e danno da vacanza rovinata*, Milano 2009
- GUERINONI, *L'interpretazione della Corte di Giustizia riguardo al danno da «vacanza rovinata»*, in *Resp. civ. e prev.* 2002, p. 363 ss.
- GUERRIERI, *Overbooking, overselling and denial of boarding*, in *Annals of Air and Space Law* 1989, p. 191 ss.
- GUIZZI, *Manuale di diritto e politica dell'Unione europea*, Napoli 2015.
- HAANAPPEL, *Compensation for Denied Boarding, Flight Delays and Cancellations Revisited*, in *ZLW - Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2013, p. 38 ss.

- HAANAPPEL, *The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004*, in *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2005, p. 22 ss.
- HAUSMANN, *Europäische Fluggastrechte im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung und großer Verspätung von Flügen*, Jena 2012.
- HUTTUNEN, *The Development of the Air Transport Policy of the European Union from the Point of View of the Consumer: From the Creation of Internal Market to the Regulation of Consumer Rights Proper*, in BENYON (a cura di), *Services and the EU Citizen*, Oxford-Portland 2013, p. 9 ss.
- INGRATOCCI, *La responsabilità del vettore aereo per inesecuzione della prestazione*, in TRANQUILLI-LEALI e ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano 2011, p. 165 ss.
- IZZI, *La tutela della persona nel caso di overbooking. I limiti di ammissibilità del danno da noia*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 213 ss.
- KARSTEN, *EC Passenger Law Running on Track – The Regulation on Rail Passengers’ Rights and Obligations*, in PARRY, NORDHAUSEN, HOWELLS e TWIGG-FLESNER (a cura di), *The Yearbook of Consumer Law 2009*, Burlington 2009, p. 333 ss.
- KARSTEN, *Passengers, consumers, and travellers: The rise of passenger rights in EC transport law and its repercussions for Community consumer law and policy*, in *J. Consum. Policy* 2007, p. 117 ss.
- KARSTEN, *Personenbeförderungsvertrag*, in TAMM e TONNER (a cura di), *Verbraucherrecht*, Baden-Baden 2012, p. 1125 ss.
- KARSTEN, *Travel and Tourism*, in BENYON (a cura di), *Services and the EU Citizen*, Oxford-Portland 2013, p. 25 ss.
- KARSTEN, *Travel law*, in TWIGG-FLESNER (a cura di), *The Cambridge Companion to European Union Private Law*, Cambridge 2010, p. 201 ss.
- KEILER, *Ansprüche von Fahrgästen im Kraftomnibusverkehr bei Verspätung und Annullierung im Konzept der Europäischen Passagierrechte*, in BINDER e EICHEAL (a cura di), *Internationale Dimensionen des Wirtschaftsrechts*, Baden-Baden 2013, p. 167 ss.
- KEILER, *Der Vorschlag für eine Änderung der Fluggastrechte-VO – Eine Analyse aus wissenschaftlicher Sicht*, in *RRa – ReiseRecht aktuell* 2013, p. 163 ss.
- KESTELOOT, *Le droits européens des passagers dans le transport par autobus et autocar*, in *European J. of Consumer Law* 2012, p. 603 ss.
- LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in BENEDETTI, CARPANETO e QUEIROLO (a cura di), *La tutela dei “soggetti deboli” tra diritto internazionale, dell’unione europea e diritto interno*, Roma 2012, p. 65 ss.

- LAWSON e MARLAND, *The Montreal Convention 1999 and the Decisions of the ECJ in the Cases of IATA and Sturgeon – in Harmony or Discord?*, in *Air and Space Law* 2011, p. 99 ss.
- LEE e WHEELER, *Air Carrier Liability for Delay: a Plea to Return to International Uniformity*, in *Journal of Air Law and Commerce* 2012, p. 43 ss.
- LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE e TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano 2013.
- LIARDO, *Cancellazione del volo e compensation: l'obbligo di organizzazione del vettore in caso di circostanze eccezionali*, in *Dir. trasporti* 2012, p. 174 ss.
- LIBERATOSCIOLI, *Reg. (CE) n. 261/2004: nozioni, distinzioni e danni «supplementari»*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2011, p. 92 ss.
- LINDNER e TONNER, *Fahrgastrechte als Verbraucherrecht auf mehreren Ebenen*, in *GPR – Zeitschrift für das Privatrecht der Europäischen Union* 2011, p. 15 ss. e p. 86 ss.
- LIVI, *L'integrazione del contratto*, in LIPARI (a cura di), *Trattato di diritto privato europeo, III, L'attività e il contratto*, II ed., Padova 2003, p. 380 ss.
- LO BIANCO, VERNIZZI, MELONI, GAGGIA, FACCO, SICHETTI e CORAIN, *Le sanzioni amministrative per violazione dei diritti degli utenti-passeggeri*, in CAGNAZZO, TOSCHEI e POZZI (a cura di) *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino 2012, p. 519 ss.
- LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo «Regolamento overbooking»*, in *Dir. turismo* 2006, p. 154 ss.
- LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero nel regolamento CE n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. pubbl. comun.* 2006, p. 203 ss.
- LOPEZ DE GONZALO, *The international regime of carriage of passengers*, in *Dir. comm. int.* 2014, p. 673 ss.
- LUCCHINI GUASTALLA, *Riflessioni in tema di clausola penale*, in *Riv. dir. civ.* 2014, p. 91 ss.
- LUMINOSO, *Il contratto nell'Unione europea: inadempimento, risarcimento del danno e rimedi sinallagmatici*, in *Contratti* 2002, p. 1037 ss.
- LUMINOSO, *Le condizioni generali dei vettori di trasporto marittimo di persone*, in *Resp. civ. prev.* 2000, p. 868 ss.
- LUONGO, *Persons with Disabilities and Their Right to Fly*, in *Air and Space Law* 2009, p. 149 ss.
- MACARIO e SCOGNAMIGLIO (a cura di), *Il danno non patrimoniale contrattuale*, in *Contratti* 2010, p. 701 ss.

- MACARIO, *sub* art. 1374 c.c., in NAVARRETTA e ORESTANO (a cura di), *Dei contratti in generale*, in *Comm. Gabrielli*, Torino 2011, p. 682 ss.
- MAGGIOLO, *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, in DELLE MONACHE (a cura di), *Responsabilità civile. Danno non patrimoniale*, Torino 2010, p. 660 ss.
- MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in *Contr. e impr./Europa*, 2005, p. 913 ss.
- MAGNOSI, *Brevi considerazioni in tema di mancata esecuzione del trasporto aereo*, in MASALA e ROSAFIO (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano 2006, p. 199 ss.
- MANCALEONI, *sub* art. 169 Tratt. FUE, in DE CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, II ed., Padova 2013, p. 7 ss.
- 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 *NGCC* 2012, I, p. 218 ss.
- MASTRANDREA e TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.* 2006, p. 699.
- MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova 1994.
- MASTRANDREA, voce *Trasporto aereo di persone (responsabilità del vettore nel)*, in DEIANA (a cura di) *Diritto della navigazione*, Milano 2010, p. 478 ss.
- MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, Torino 2008.
- MAZZAMUTO, *Il danno non patrimoniale contrattuale*, in *Eur. e dir. priv.* 2012, p. 437 ss.
- MAZZEO, *Anche chi viaggia in autobus ha i suoi diritti*, in *Resp. civ.* 2011, p. 395 ss.
- MECCA, *sub* Reg. CE n. 1371/2007, in DE CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, Padova 2010, p. 1383 ss.
- MESSINETTI, *Considerazioni sul danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale*, in *Riv. dir. civ.* 2012, p. 333 ss.
- MILNER, *Regulation EC 261/2004 and “Extraordinary Circumstances”*, in *Air and Space Law* 2009, p. 215 ss.
- MONATERI, *Alle soglie di una nuova categoria risarcitoria: il danno esistenziale*, in *Danno e resp.* 1999, p. 5 ss.
- MONCERI, *Trasporto ferroviario, danni da disservizio e diritto all'indennizzo degli utenti*, in *Dir. pubbl. comparato ed europeo* 2014, p. 282 ss.
- MORANDI, COMENALE PINTO e LA TORRE, *I contratti turistici*, Milano 2004.

- MORELLO, *La nuova disciplina dell'overbooking nel regolamento CE n. 261/2004*, in *Contr. e impr./Europa* 2004, p. 1273 ss.
- MOTTOLA, voce *Vacanza rovinata*, in *Digesto IV ed., Disc. priv., Sez. civ., Agg. VII*, Torino 2013, p. 815 ss.
- MUNARI e CARPANETO, *sub art. 90-100 Tratt. FUE*, in POCAR e BARUFFI (a cura di), *Commentario breve ai Trattati dell'Unione europea*, II ed., Padova 2014, p. 702 ss.
- MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano 1996.
- NAVARRETTA e POLETTI, *Il danno non patrimoniale e la responsabilità contrattuale*, in NAVARRETTA (a cura di), *Il danno non patrimoniale. Principi, regole e tabelle per la liquidazione*, Milano 2010, p. 51 ss.
- NAVARRETTA, *Il danno alla persona tra solidarietà e tolleranza*, in *Resp. civ. e prev.* 2001, p. 789 ss.
- NAVARRETTA, *Il danno non patrimoniale contrattuale: profili sistematici di una nuova disciplina*, in *Contratti* 2010, p. 728 ss.
- NINO, *La politica dei trasporti dell'Unione europea e le problematiche riguardanti la tutela ambientale e lo sviluppo sostenibile*, in *Dir. comm. int.* 2013, p. 227 ss.
- NIVARRA, *La contrattualizzazione del danno non patrimoniale: un'incompiuta*, in *Eur. e dir. priv.* 2012, p. 475 ss.
- NOCCO, *Il danno esistenziale ed il "recipiente vuoto"*, in *Danno e resp.* 2007, p. 782 ss.
- ORRÙ, *La nozione di "circostanze eccezionali" nell'ambito del Reg. (CE) n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, p. 15 ss.
- PAGLIANTINI, *Per un'interpretazione comunitariamente orientata dei danni non patrimoniali da contratto*, in *Contratti* 2010, p. 736 ss.
- PANTAZI, *Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union*, in *Air and Space Law* 2010, p. 409 ss.
- PASQUILI, *sub art. 32-34 c. tur.*, in De CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, II ed., Padova 2013, p. 1429 ss.
- PAULIN, *Le règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*, in *European J. of Consumer Law* 2012, p. 635 ss.
- PELLEGRINO, *Il contratto di trasporto aereo e la sanzione amministrativa*, in CAGNAZZO, TOSCHEI e POZZI (a cura di) *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino 2012, p. 328 ss.
- PELLEGRINO, *La massificazione del trasporto aereo*, in BERGANTINO, CARLUCCI, CIRÀ, MARCUCCI e MUSSO (a cura di), *I sistemi di trasporto nell'area del mediterraneo: infrastrutture e competitività*, Milano 2013, p. 17 ss.

- PEPE, *Il rafforzamento della tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: il reg. CE n. 1371/2007 e l'apparato sanzionatorio di cui al d.lgs. n. 70/2014*, in *NLCC* 2015, p. 703 ss.
- PERLINGIERI, *L'onnipresente art. 2059 c.c. e la «tipicità» del danno alla persona*, in *Rass. dir. civ.* 2009, p. 520 ss.
- PICCININI, *L'entrata in vigore del regolamento Ce n. 1371 del 2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*, in *Giur. merito*, 2010, p. 1773 ss.
- PIERALLINI, *Regulation 261/2004 - Passengers' Right to Compensation in Case of Flight Delay. Looking for a Fair Balance of Interests. The Role of the Court of Justice of the EU and the Risk to Waste a Chance for Reform*, in MENDES DE LEON (a cura di), *From Lowlands to High Skies: A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air Law. Essays in Honour of John Balfour*, Leiden 2013, p. 117 ss.
- PIERALLINI, *Un nuovo intervento normativo verso l'omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo (regolamento 889/2002/CE)*, in *NLCC* 2002, p. 699 ss.
- PIRAS, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo*, in *Dir. trasporti* 2012, p. 387 ss.
- PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 155 ss.
- PIRRUPATO, *Possibili convergenze tra il diritto dei passeggeri del trasporto aereo ed il diritto dei consumatori nell'ambito del processo di revisione del consumer acquis*, in PERLINGIERI e CATERINI (a cura di), *Il diritto dei consumi*, IV, Napoli 2009, p. 255 ss.
- PITARRESI, *Risarcimento del danno da volo cancellato: nota a Corte eur. giust. C-83/10*, in *Eur. e dir. priv.* 2013, p. 597 ss.
- PITTALIS, *Pratiche commerciali scorrette nell'ambito del trasporto passeggeri e acquisto on line*, in *Riv. dir. nav.* 2014, p. 988 ss.
- PONZANELLI (a cura di), *Il risarcimento integrale senza danno esistenziale*, Padova 2007.
- PONZANELLI e BONA (a cura di), *Il danno non patrimoniale. Guida commentata alle decisioni delle S.U. 11 novembre 2008, nn. 26972/3/4/5*, Milano 2009.
- PONZANELLI e FOFFA, *Il danno esistenziale (1991-2008)*, in DELLE MONACHE (a cura di), *Responsabilità civile. Danno non patrimoniale*, Torino 2010, p. 287 ss.
- PONZANELLI, *Critica del danno esistenziale*, Milano 2003.
- PONZANELLI, *Qualche osservazione sul nuovo statuto del danno alla persona*, in *G. it.* 2009, p. 1050 ss.

- PONZANELLI, *Sei ragioni per escludere il risarcimento del danno esistenziale*, in *Danno e resp.* 2000, p. 693 ss.
- POZZI, *La nuova disciplina dell'overbooking nel regolamento n. 261/2004 e nell'interpretazione della Corte di giustizia*, in *Resp. civ. prev.* 2006, p. 1353 ss.
- POZZI, *Tipologia e quantificazione del danno da ritardo nel trasporto aereo*, in *Resp. civ. e prev.* 2007, p. 159 ss.
- PRASSL, *Reforming Air Passenger Rights in the European Union*, in *Air and Space Law* 2014, p. 59 ss.
- PRASSL, *The european Union and the Montreal Convention: A New Analytical Framework*, in *Issues in Aviation Law and Policy* 2013, p. 381 ss.
- PROCIDA MIRABELLI DI LAURO, *Il danno non patrimoniale secondo le Sezioni Unite. Un "de profundis" per il danno esistenziale*, in *Rass. dir. civ.* 2009, p. 32 ss.
- RADOŠEVIĆ, *CJEU's Decision in Nelson and Others in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention*, in *Air and Space Law* 2013, p. 95 ss.
- RAGAZZONI, *Osservazioni sulla prova del fatto impeditivo della responsabilità del vettore aereo fra il sistema di Varsavia ed il codice della navigazione*, in *Dir. trasporti* 2005, p. 1034 ss.
- RAGONA, HANSSTEIN e MAZZOCCHI, *The financial impact of the volcanic ash crisis on the European airline industry*, in ALEMANNI (a cura di), *Governing Disasters. The Challenges of Emergency Risk Regulation*, Cheltenham - Northampton 2011, p. 27 ss.
- RIESENHUBER, *Interpretation and Judicial Development of EU Private Law – The Example of the Sturgeon-Case –*, in *European Review of Contract Law* 2010, p. 384 ss.
- RIPA, *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, Napoli 2013.
- ROMANA, *Il contratto di trasporto di persone e cose per ferrovia*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, p. 1354 ss.
- ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal 1999*, in ANTONINI, FRANCHI e MORANDI (a cura di), *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, p. 581 ss.
- ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio del passeggero in base al Regolamento CE del Consiglio n. 2027/97*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano 1999, p. 760 ss.
- ROMEO C., *Inadempimento doloso e risarcimento del danno imprevedibile*, in *Resp. civ. e prev.* 2004, p. 972 ss.

- ROMEO F., *Il contratto di viaggio. Tutele specifiche e risarcimento del danno*, in *Tratt. Alpa-Patti*, VII, Padova 2011.
- ROMEO F., *Overbooking, cancellazione del volo e ritardo prolungato alla luce del regolamento CE n. 261/2004*, in *Studium Iuris* 2005, p. 704 ss.
- ROMEO F., *sub art. 47 c. tur.*, in De CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, II ed., Padova 2013, p. 1467 ss.
- ROMEO F., *sub reg. Ce n. 261/2004*, in DE CRISTOFARO e ZACCARIA (a cura di), *Commentario breve al diritto dei consumatori*, Padova 2013, p. 1487 ss.
- ROPPO, *Prospettive del diritto contrattuale europeo. Dal contratto del consumatore al contratto asimmetrico?*, in *Corr. giur.* 2009, p. 267 ss.
- ROSAFIO, *Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore*, in *Riv. dir. nav.* 2013, p. 667 ss.
- 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 ss.
- ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano 2007.
- ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli 2006, p. 255 ss.
- ROSAFIO, *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. turismo* 2004, p. 205 ss.
- ROSSI CARLEO e DONA, *Il contratto di viaggio turistico*, Napoli 2010.
- ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Milano 2008.
- SANDRINI, *La compatibilità del regolamento (CE) n. 261/2004 con la Convenzione di Montreal del 1999 in una recente pronuncia della Corte di giustizia*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2013, p. 93 ss.
- SANTAGATA, *Diritto del turismo*, III ed., Torino 2014.
- SANTAGATA, *La nuova disciplina dei contratti del turismo organizzato nel codice del turismo «dimidiato»*, in *NLCC* 2012, p. 1105 ss.
- SARTOR, *Obbligo di informazione ai passeggeri del trasporto ferroviario sulla circolazione dei treni, indipendentemente dall'impresa che li gestisce*, in *Dir. trasp.* 2013, p. 859 ss.
- SCHMID, *May a Technical Fault with an Aircraft be Considered as 'Extraordinary Circumstances' in the Meaning of the Regulation (EC) No 261/2004?*, in *Air and Space Law* 2007, p. 376 ss.

- SCHÜLLER, *The definition of consumers in EU consumer law*, in DEVENNEY e KENNY (a cura di), *European Consumer Protection. Theory and Practice*, Cambridge 2012, p. 123 ss.
- SCICOLONE, *La politica europea dei trasporti*, in *Riv. amm. della Repubblica italiana*, 2005, p. 537 ss.
- SCOGNAMIGLIO, *Il danno non patrimoniale contrattuale*, in MAZZAMUTO (a cura di), *Il contratto e le tutele. Prospettive di diritto europeo*, Torino 2002, p. 467 ss.
- SERRANÒ, *Cancellazione del volo e giurisdizione in materia di trasporto aereo: il caso Air Baltic*, in *Riv. int. civ. proc.* 2010, p. 77 ss.
- SESTA, *Danno da vacanza rovinata e danno morale contrattuale*, in *G. it.* 2002, p. 1801 ss.;
- SIA, *La disciplina dei servizi aerei*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, p. 57 ss.
- SILINGARDI, *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, Padova 1984.
- ST CLAIR BRADLEY, *Case C-344/04, The Queen ex parte International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association v. Department for Transport, Judgment of the Court (Grand Chamber) of 10 January 2006*, in *Common Market Law Review* 2006, p. 1101 ss.
- STAUDINGER, *Internationale Zuständigkeit und Anwendbarkeit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 bei Zwischenlandungen*, in *RRa - ReiseRecht aktuell* 2010, p. 154 ss.
- STEPPLER e VOGLER, *Airline Insolvency Protection: A Justified Form of Relief or the Next Level of 'Consumerism'?*, in *Air and Space Law* 2012, p. 359 ss.
- STUCCHI, *La corte di giustizia interviene nuovamente in tema di cancellazione del volo*, in *Dir. maritt.* 2012, p. 858 ss.
- STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo*, in *Dir. maritt.* 2011, p. 109 ss.
- STUCCHI, *Trasporto aereo e disabilità: maggior tutela da Bruxelles*, in *Dir. turismo* 2007, p. 139 ss.
- TAMBURINI, *Le novità introdotte dal reg. CE n. 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. trasp.* 2003, p. 831 ss.
- TESCIONE, *Il danno non patrimoniale da contratto*, Napoli 2008.
- TESCIONE, *Per una concezione unitaria del danno non patrimoniale (anche da contratto) oltre l'art. 2059 c.c.*, in *Rass. dir. civ.* 2009, p. 530 ss.
- THIENE, *sub art. 2059*, in *Comm. Cian-Trabucchi* 2014, p. 2294 ss.

- THIJSSSEN, *The Montreal Convention, EU Regulation 261/2004, and the Sturgeon Doctrine: How to Reconcile the Three?*, in *Issues in Aviation Law and Policy* 2013, p. 413 ss.
- TINCANI, *La responsabilità dell'organizzatore di viaggi nell'ultima disciplina nazionale*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 6, p. 5 ss.
- TOMARCHIO, *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, Napoli 2009.
- TOMARCHIO, *Responsabilità contrattuale e danno non patrimoniale. Il problema della tipologia dei pregiudizi risarcibili*, in *Danno e resp.* 2009, p. 1027 ss.
- TOMMASI, *Note a margine della codificazione del danno da vacanza rovinata*, in *Contr. e impr.* 2013, p. 32 ss.
- TONNER e FANGEROW, *Directive 2011/83/EU on consumer rights: a new approach to European consumer law?*, in *evr* 2012, p. 67 ss.
- TONNER, *Deregulation of Transport Utilities and Re-Regulation by "Passengers'Rights" in the European Union*, in *Dir. e politiche UE* 2007, p. 138 ss.
- TONNER, *Zur Zukunft der Passagierrechte: Folgerungen aus dem EU-Weißbuch zum einheitlichen europäischen Verkehrsraum*, in *RRa – ReiseRecht aktuell* 2012, p. 162 ss.
- TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 2009, p. 309 ss.
- TORINO, *I contratti dei consumatori nella prospettiva europea*, in ALPA (a cura di), *I contratti del consumatore*, Milano 2014, p. 51 ss.
- TRANQUILLI-LEALI, *Il trasporto di persone*, in RIGUZZI e ANTONINI (a cura di), *Trasporti e turismo*, Torino 2008, p. 311 ss.
- TRIMARCHI, *Il contratto: inadempimento e rimedi*, Milano 2010.
- TUCCARI, *La prevedibilità del danno come criterio di equilibrio contrattuale*, in *NGCC* 2012, II, p. 565 ss.
- TUFANO, *I trasporti terrestri nella CEE*, Milano 1990.
- TULLIO, *Condizioni generali di contratto e clausole vessatorie nella contrattualistica dei trasporti*, in *Dir. trasp.* 1995, p. 723 ss.
- TULLIO, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, in *Dir. trasporti* 2011, p.777 ss.
- TULLIO, *Interventi interpretativi della corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasporti* 2009, p. 367 ss.
- TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 9 ss.

- TUO, *Il trasporto aereo nell'Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne. Diritto internazionale e disciplina comunitaria*, Torino 2008.
- TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in TRANQUILLI-LEALI e ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano 2011, p. 383 ss.
- TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in NLCC 2006, p. 1341 ss.
- TURCO BULGHERINI, voce *Negato imbarco*, in DEIANA (a cura di) *Diritto della navigazione*, Milano 2010, p. 261 ss.
- VADALÀ, *Gli interventi della Corte di Giustizia Ue nell'interpretazione del reg. Ce n. 261/2004 a tutela del passeggero aereo*, in *Riv. dir. nav.* 2011, p. 729 ss.
- VADALÀ, *Il danno da vacanza rovinata nel codice del turismo. Note a prima lettura*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012, 4, p. 11 ss.
- VAN DAM, *Air Passenger Rights after Sturgeon*, in *Air and Space Law* 2011, p. 259 ss.
- VAN DER BRUGGEN, *Delayed and cancelled flights in European civil aviation: the CJEU is experiencing some turbulence (part 1: "flight")*, in *euvr* 2014, p. 233 ss.
- VAN DER WIJNGAART, *Case Note: van der Lans v. KLM and 'Extraordinary Circumstances'*, in *Air and Space Law* 2016, p. 61 ss.
- VENCHIARUTTI, *I contratti del turismo organizzato nel codice del turismo*, in ALPA (a cura di), *I contratti del consumatore*, Milano 2014, p. 1169 ss.
- VENCHIARUTTI, *Il danno da vacanza rovinata tra normativa nazionale ed europea*, in *Resp. civ. e prev.* 2013, p. 1075 ss.
- VERDE, *La prenotazione nel traffico passeggeri marittimo ed aereo*, in *Dir. trasporti* 1991, I, p. 13 ss.
- VERNIZZI, *Brevi considerazioni in materia di ritardo nel trasporto aereo di persone, contenuto della prova liberatoria a carico del vettore e danno non patrimoniale*, in *Resp. civ. e prev.* 2009, p. 404 ss.
- VERNIZZI, *Il ritardo nel trasporto aereo*, in TRANQUILLI-LEALI e ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano 2011, p. 193 ss.
- VERNIZZI, *La Corte di giustizia ed un caso di volo interrotto*, in *Resp. civ. e prev.* 2012, p. 99 ss.
- VERNIZZI, *Precisazioni e (ulteriori) significativi ampliamenti della nozione di «negato imbarco»*, in *Resp. civ. e prev.* 2013, p. 795 ss.
- VERNIZZI, *Ritardo nel trasporto ferroviario: la responsabilità dell'impresa tra rimedi restitutori e forza maggiore*, in *Resp. civ. e prev.* 2014, p. 92 ss.

- VIEGAS, *Passengers with Reduced Mobility in the European Union: Legal Issues Regulation (EC) No. 1107/2006 of 5 July 2006*, in *Air and Space Law* 2013, p. 47 ss.
- VILLA, *Danno e risarcimento contrattuale*, in *Tratt. Roppo, V, Rimedi - 2*, Milano 2006, p. 751 ss.
- VINCENT, *Le règlement (UE) n° 1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure*, in *European J. of Consumer Law* 2012, p. 737 ss.
- VISINTINI, *Trattato breve della Responsabilità civile. Fatti illeciti. Inadempimento. Danno risarcibile*, Padova 2005.
- WEGTER, *The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention*, in *Air and Space Law* 2006, p. 133 ss.
- WOUTERS, *A New European Regulation 261/2004 on compensation and assistance in the event of denied boarding, cancellation or long delay of flights, extends the rights of air passengers*, in *European transport law* 2004, p. 151 ss.
- XERRI SALAMONE, *Definizione e prassi di sovrapprenotazione o overbooking*, in BUSTI e SANTUARI, *Attività alberghiera e di trasporto nel pacchetto turistico all inclusive: le forme di tutela del turista-consumatore*, Trento 2006, p. 141 ss.
- ZACCARIA, *Il risarcimento del danno non patrimoniale in sede contrattuale*, in *Resp. civ.* 2009, p. 28 ss.
- ZACCARIA, *Obligatio est iuris vinculum... Lineamenti di diritto delle obbligazioni*, Torino 2015.
- ZACCARIA, *sub art. 1382*, in *Commentario breve al Codice civile Cian-Trabucchi*, XI ed., Padova 2014, p. 1508 ss.
- ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in TULLIO e DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, p. 532 ss.
- ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova 1999.
- ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, p. 55 ss.
- ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasporti* 2000, p. 7 ss.
- ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir. trasp.* 2001, p. 501 ss.

- ZENO-ZENCOVICH, *Il contratto di trasporto aereo e la tutela del consumatore*, in ANTONINI, FRANCHI e MORANDI (a cura di), *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, p. 729 ss.
- ZENO-ZENCOVICH, *Interesse del creditore e danno contrattuale non patrimoniale*, in *Riv. dir. comm.* 1987, I, p. 77 ss.
- ZIVIZ, *Alla scoperta del danno esistenziale*, in *Contr. e impr.* 1994, p. 845 ss.
- ZIVIZ, *L'evoluzione del sistema di risarcimento del danno: modelli interpretativi a confronto*, in *Riv. crit. dir. priv.* 1999, p. 61 ss.
- ZORZI GIUSTINIANI, *Disagi nel trasporto aereo e forme minime di tutela: la Corte conferma la validità del regolamento CE n. 261/2004*, in *Dir. pubbl. comparato ed eur.* 2006, p. 880 ss.
- ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova 2013.
- ZUNARELLI e PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, in ZUNARELLI (a cura di), *Il diritto del mercato del trasporto*, Padova 2008, p. 11 ss.
- ZUNARELLI e ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, in *Tratt. Cicu-Messineo*, Milano 2012.
- ZUNARELLI, *Il regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi*, in *Dir. maritt.* 2012, p. 779 ss.

