

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI GIUSTIZIA UE 2 SETTEMBRE 2021

causa C-570/19



Pres. VILARAS - Rel. ŠVÁBY - Avv. gen. SZPUNAR
Iris Ferries Ltd c. National Transport Authority

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Cancellazione di servizi passeggeri – Preavviso prima della data di partenza inizialmente prevista – Applicazione del Reg. (UE) n. 1177/2010.

Trasporto di persone - Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Cancellazione di servizi passeggeri – Diritto al trasporto alternativo – Modalità – Assunzione dei costi aggiuntivi.

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Cancellazione di servizi passeggeri – Preavviso prima della data di partenza inizialmente prevista – Diritto alla compensazione economica – Conseguenze.

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 Cancellazione di servizi passeggeri – Diritto alla compensazione economica – Calcolo - Nozione di «prezzo del biglietto».

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Consegna tardiva di una nave al vettore – Nozione di «circosranza eccezionale» – Esclusione.

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Diritto alla compensazione economica – Nozione di reclamo – Valutazione della validità.

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Cancellazione viaggio di andata e ritorno – Organismo nazionale preposto all’esecuzione di tale regolamento – Competenza – Sussistenza.

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Artt. 16, 17, 20 e 47 della Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea – Principi di proporzionalità, di certezza del diritto e di parità di trattamento.

RIASSUNTO DEI FATTI – La società madre della Irish Ferries concluse, nel corso del 2016, un contratto per la costruzione di una nave che avrebbe dovuto entrare in servizio nell’estate del 2018 per garantire, tra le altre, una nuova tratta Dublino-Cherbourg. Stanti le rassicurazioni del cantiere navale, nell’ottobre del 2017 la compagnia aprì la registrazione delle prenotazioni relative alla stagione 2018. Nell’aprile del 2018, tuttavia, il cantiere informò la compagnia della impossibilità di consegnare la nave prima del 13 luglio 2018. La Irish Ferries, non potendo sostituire la nave in alcun modo – né con altro mezzo della propria flotta né mediante noleggio di nave sostitutiva – cancellò tutte le corse previste dal 12 al 29 luglio 2018. L’autorità irlandese dei trasporti adottò – dopo aver trasmesso alla compagnia un avviso preliminare relativo all’applicazione del reg. (UE) n. 1177/2010 – una decisione con la quale contestava alla Irish Ferries la violazione degli artt. 18 e 19 del summenzionato regolamento, emettendo quindi due avvisi sulla base di tali articoli, poi confermati all’esito di un procedimento in contraddittorio con il vettore. La compagnia contestò sia la decisione che gli avvisi dinanzi all’Alta corte irlandese, sulla base di numerose argomentazioni. La Corte quindi, sospeso il procedimento, sottopose alla Corte di giustizia dieci questioni pregiudiziali.

Il reg. (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, deve essere interpretato nel senso che esso è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse

settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita (1).

L'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che, quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo a un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili e non appena possibile previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, ed è tenuto a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale (2).

Gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 devono essere interpretati nel senso che, qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero dispone di un diritto alla compensazione economica ai sensi dell'art. 19 di tale regolamento nel caso in cui egli decida, conformemente all'art. 18 di detto regolamento, di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile oppure di rinviare il suo viaggio a una data successiva e giunga alla destinazione finale inizialmente prevista con un ritardo superiore alle soglie fissate dall'art. 19 del medesimo regolamento. Per contro, qualora un passeggero decida di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, egli non dispone di un siffatto diritto alla compensazione economica ai sensi di tale articolo (3).

L'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «prezzo del biglietto», contenuta in

tale articolo, include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva ⁽⁴⁾.

L'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di tale disposizione ⁽⁵⁾.

L'art. 24 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che esso non impone al passeggero che chiede di ottenere una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 di tale regolamento di presentare la domanda sotto forma di reclamo al vettore entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio di trasporto ⁽⁶⁾.

L'art. 25 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che rientrano nella competenza di un organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento designato da uno Stato membro non solo il servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di tale Stato membro, ma anche un servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di un altro Stato membro verso un porto situato nel territorio del primo Stato membro qualora quest'ultimo servizio di trasporto rientri nell'ambito di un viaggio di andata e ritorno che è stato integralmente cancellato ⁽⁷⁾.

Dall'esame della decima questione non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 ⁽⁸⁾.

⁽¹⁻⁸⁾ V. la nota di D. RAGAZZONI, a pag. 895.

Il testo della sentenza di seguito riportato corrisponde s quello oggetto del commento.

Il testo integrale della sentenza è disponibile sul sito <https://curia.europa.eu>.

SULLA PRIMA QUESTIONE – 43. Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il reg. (UE) n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che esso è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita.

44. – In via preliminare, occorre rilevare che sia dal testo di tale questione sia dalla motivazione della decisione di rinvio risulta che il giudice del rinvio fa riferimento a un insieme di circostanze che, secondo tale giudice, possono essere pertinenti ai fini della risposta a detta questione, quali l'impossibilità per il vettore di trovare una nave sostitutiva, l'assenza di un servizio di trasporto sostitutivo simile sulla tratta in questione a causa della nuova apertura di tale tratta oppure il numero considerevole di passeggeri interessati dalla cancellazione delle corse provocata dalla consegna tardiva delle navi di cui trattasi, i quali sono stati rimborsati o hanno usufruito del trasporto alternativo tramite altre navi, su altre corse o mediante altre modalità di trasporto. Tuttavia, dalla decisione di rinvio emerge che detto giudice si chiede in realtà, alla luce dell'argomento esposto dinanzi ad esso dalla Irish Ferries, se il reg. (UE) n. 1177/2010 sia applicabile nel caso in cui il vettore abbia informato i passeggeri della cancellazione del servizio di trasporto con un preavviso di diverse settimane. Infatti, secondo la Irish Ferries, tale ragionamento è applicabile solo a due categorie di passeggeri, vale a dire, da un lato, i passeggeri la cui corsa imminente subisca una cancellazione o sia ritardata e che si trovino fisicamente nel porto e, dall'altro, i passeggeri che si trovino a bordo della nave in fase di crociera.

45. – Ciò precisato, occorre rilevare che l'ambito di applicazione del reg. (UE) n. 1177/2010 è delimitato dall'art. 2 dello stesso. Il § 1 di tale articolo stabilisce il principio secondo cui detto regolamento si applica a tre categorie di passeggeri, vale a dire, in primo luogo, quelli che viaggiano con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, in

secondo luogo, quelli che viaggiano con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato fuori dal territorio di uno Stato membro e il cui porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore dell'Unione, e, in terzo luogo, quelli che viaggiano in una crociera il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro. I §§ da 2 a 4 di detto articolo elencano invece i casi in cui detto regolamento non si applica.

46. – Da una lettura complessiva dell'art. 2 del reg. (UE) n. 1177/2010 risulta che il legislatore dell'Unione ha inteso delimitare l'ambito di applicazione di tale regolamento alla luce di due criteri di cui occorre tener conto cumulativamente, ossia, da un lato, il luogo di imbarco o di sbarco del servizio di trasporto di cui trattasi, e, dall'altro, il fatto che i passeggeri «viaggino con» il servizio di trasporto o che «viaggino in» una crociera.

47. – Nel caso di specie, la risposta alla prima questione richiede l'interpretazione della nozione di viaggio con un servizio passeggeri marittimo. Orbene, occorre rilevare che detta nozione non è definita né all'art. 2 del reg. (UE) n. 1177/2010 né in nessun'altra disposizione di tale regolamento. Tuttavia, si deve constatare che, conformemente al suo significato abituale nel linguaggio corrente, la suddetta nozione può essere oggetto tanto di una lettura restrittiva, nel senso che solo i passeggeri che sono in fase di trasporto a bordo di una nave viaggiano con un siffatto servizio, quanto di una lettura più ampia, comprendente anche i passeggeri che intendono viaggiare con un servizio di trasporto marittimo e che hanno già compiuto le formalità necessarie al riguardo, come una prenotazione o l'acquisto di un biglietto.

48. – Pertanto, secondo costante giurisprudenza della Corte, occorre interpretare la nozione di viaggio tenendo conto non soltanto del suo tenore letterale, ma anche del suo contesto nonché degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (v., in tal senso, sentenza del 12 ottobre 2017, *Kamin und Grill Shop*, C-289/16, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).

49. – A tale riguardo, l'impianto sistematico del reg. (UE) n. 1177/2010 depone a favore di un'interpretazione estensiva della nozione di viaggio con un servizio di trasporto marittimo. Infatti, tale regolamento contiene, come rilevato dall'Avvocato generale al § 61 delle sue conclusioni, disposizioni applicabili a situazioni che si verificano in una fase precedente alla prestazione di un

servizio passeggeri. Così, l'art. 4, § 2, di tale regolamento vieta, in sostanza, al vettore di passeggeri di offrire al pubblico condizioni contrattuali e tariffarie discriminatorie in base alla nazionalità del passeggero. Parimenti, l'art. 7, § 2, di detto regolamento prevede che le prenotazioni e i biglietti siano offerti alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta senza costi aggiuntivi alle stesse condizioni applicabili a tutti gli altri passeggeri.

50. – Inoltre, gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 sarebbero privati di gran parte del loro significato se la nozione di passeggero «che viaggi[a] con servizi passeggeri», ai sensi dell'art. 2, § 1, di tale regolamento, comprendesse solo i passeggeri che si trovino già a bordo di una nave.

51. – L'interpretazione di detta nozione nel senso che essa comprende anche i passeggeri che hanno effettuato una prenotazione o acquistato un biglietto per un servizio di trasporto marittimo risulta altresì confermata dagli scopi perseguiti dal reg. (UE) n. 1177/2010. Come enunciato dai considerando 1, 2 e 13 di tale regolamento, la finalità di quest'ultimo consiste nel garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, tenendo in considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale, mediante il riconoscimento a questi ultimi di un livello minimo di protezione in virtù della loro qualità di parte più debole nel contratto di trasporto. Il legislatore dell'Unione ha dunque inteso rafforzare i diritti di tali passeggeri in un certo numero di situazioni che sono causa di gravi inconvenienti nonché di porre rimedio a questi ultimi in modo uniforme e immediato.

52. – Orbene, siffatti scopi presentano, per le persone che abbiano effettuato una prenotazione o acquistato un biglietto per un servizio passeggeri marittimo, almeno la stessa importanza che per i passeggeri che si trovino già a bordo di una nave che effettua un trasporto del genere.

53. – In tale contesto, non si può ritenere che il legislatore dell'Unione abbia inteso subordinare, senza prevedere una disposizione specifica al riguardo all'art. 2 del reg. (UE) n. 1177/2010, l'ambito di applicazione di detto regolamento a condizioni supplementari come quelle contemplate nella prima questione, relative al rispetto di un termine di preavviso minimo per informare il passeggero della cancellazione di un servizio di trasporto, alla presenza fisica del passeggero nel porto o a bordo della nave da trasporto oppure alla disponibilità di tale nave.

54. – Inoltre, non vi è nulla nei lavori preparatori che hanno condotto all'adozione del reg. (UE) n. 1177/2010 che consente di suffragare l'argomento della Irish Ferries secondo il quale il legislatore dell'Unione avrebbe inteso circoscrivere l'ambito di applicazione di tale regolamento mediante le condizioni supplementari di cui al punto precedente.

55. – Per quanto riguarda più specificamente gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010, dal loro rispettivo tenore letterale non risulta che la loro applicabilità sia circoscritta da una delle condizioni supplementari menzionate al punto 53 della presente sentenza.

56. – La circostanza che gli artt. 18 e 19 di tale regolamento siano contenuti nel capo III del medesimo, intitolato «Obblighi dei vettori e degli operatori dei terminali in caso di interruzione del viaggio», non può suffragare una lettura restrittiva secondo la quale detti articoli si applicherebbero solo nel caso in cui una parte del viaggio abbia già avuto luogo prima dell'interruzione dello stesso e in cui, pertanto, i passeggeri siano fisicamente presenti nel porto o a bordo della nave. Invero, oltre al fatto che una limitazione del genere non risulta dai considerando 13 e 14 di detto regolamento, è sufficiente rilevare, al pari dell'Avvocato generale al § 63 delle sue conclusioni, che la nozione di viaggio non è definita dal reg. (UE) n. 1177/2010 e non può, pertanto, servire da base per limitare l'ambito di applicazione del medesimo.

57. – Infine, occorre rilevare che, mentre l'art. 2, § 1, lett. *c*), del reg. (UE) n. 1177/2010 prevede che gli artt. 18 e 19 dello stesso non si applichino quando un passeggero viaggia in una crociera, l'art. 2, § 1, lett. *a*) e *b*), di tale regolamento non prevede una deroga per il servizio passeggeri. Così, solo l'art. 20 del suddetto regolamento, intitolato «Esenzioni», enuncia le ipotesi in cui i suoi artt. 18 e 19 non si applicano a un siffatto servizio. Orbene, come rilevato dall'Avvocato generale al § 64 delle sue conclusioni, l'interruzione del viaggio non figura tra tali ipotesi che escludono l'applicazione di detti articoli.

58. – Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che il reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che esso è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita.

SULLA TERZA QUESTIONE – 59. Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che, quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo a un trasporto alternativo a condizioni simili verso la destinazione finale previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, e, in caso affermativo, se il vettore sia tenuto a fasi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale.

60. – Occorre rilevare, in primo luogo, che la nozione di destinazione finale non è definita né all'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 né in nessun'altra disposizione di tale regolamento. Tuttavia, dall'art. 18, § 1, lett. *a*), di detto regolamento risulta che la destinazione finale è indicata nel contratto di trasporto e corrisponde, come rilevato dall'Avvocato generale ai §§ 79 e 81 delle sue conclusioni, al luogo convenuto fra il vettore e il passeggero al momento della conclusione del contratto di trasporto, dove il passeggero deve essere trasportato mediante il servizio di trasporto, ossia il porto di sbarco indicato in detto contratto.

61. – A tal riguardo, si deve rilevare che, come specificato all'art. 3, lett. *f*), del reg. (UE) n. 1177/2010, il servizio passeggeri consiste in un servizio di trasporto commerciale di passeggeri via mare o per vie navigabili interne effettuato secondo un orario pubblicato. Il contratto di trasporto è definito, invece, all'art. 3, lett. *m*), di tale regolamento come un contratto di trasporto concluso fra un vettore e un passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri o crociere. Conformemente all'art. 3, lett. *r*), di detto regolamento, la conclusione del contratto di trasporto si concretizza nel fatto che un passeggero proceda a una prenotazione per la partenza specifica di un servizio passeggeri garantito dal vettore, il quale emette un biglietto che, ai sensi dell'art. 3, lett. *n*), del medesimo regolamento, costituisce un giustificativo del contratto di trasporto.

62. – Dal punto precedente risulta che la conclusione di un contratto di trasporto, atto di natura sinallagmatica, conferisce

al passeggero, in cambio del prezzo che egli paga, un diritto a essere trasportato dal vettore di cui sono stabiliti gli elementi essenziali, ossia, in particolare, i luoghi di partenza e di arrivo alla destinazione finale, i giorni e gli orari di tale servizio di trasporto e la durata dello stesso.

63. – In secondo luogo, poiché la nozione di trasporto alternativo non è definita né all'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 né in nessun'altra disposizione di tale regolamento, occorre rilevare che, conformemente al suo significato abituale nel linguaggio corrente, detta nozione rinvia al fatto di trasportare il passeggero verso la destinazione finale in circostanze diverse da quelle inizialmente previste, senza tuttavia esigere che l'itinerario seguito e le modalità di trasporto siano identici a quelli inizialmente previsti.

64. – Ne consegue che la nozione di «trasporto alternativo verso la destinazione finale», ai sensi dell'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010, implica che il passeggero sia trasportato verso il luogo previsto contrattualmente, senza che l'itinerario seguito e le modalità di trasporto siano necessariamente identici a quelli inizialmente convenuti. Da ciò deriva che il vettore dispone, in linea di principio, di un certo margine discrezionale per offrire un trasporto alternativo verso la destinazione finale del passeggero il cui servizio di trasporto subisca una cancellazione. Pertanto, il vettore può offrire un trasporto alternativo, anzitutto, mediante un servizio passeggeri sostitutivo da un porto d'imbarco e/o verso un porto di sbarco che segua un itinerario diverso da quello inizialmente previsto nel contratto di trasporto, poi, tramite un siffatto servizio di trasporto con coincidenza, oppure ancora, infine, mediante un servizio di passeggeri marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario.

65. – In terzo luogo, tale facoltà offerta al vettore è tuttavia disciplinata dalle condizioni poste dall'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010, vale a dire che detto trasporto alternativo deve essere effettuato a condizioni simili, non appena possibile e senza alcun supplemento.

66. – Per quanto riguarda, anzitutto, il requisito secondo il quale il trasporto alternativo deve essere effettuato «senza alcun supplemento», ai sensi di tale art. 18, occorre rilevare che il legislatore dell'Unione ha inteso far sì che il trasporto alternativo non esponga il passeggero a spese supplementari rispetto a quelle

che egli avrebbe necessariamente sostenuto nell'ambito del servizio di trasporto cancellato per recarsi, in particolare, al porto d'imbarco inizialmente convenuto. Il vettore deve quindi farsi carico di eventuali spese supplementari quali le spese di carburante o per i pedaggi stradali che il passeggero ha sostenuto al fine di recarsi al porto di imbarco alternativo o per lasciare il porto di sbarco alternativo e recarsi al porto di sbarco inizialmente previsto oppure le spese in cui il passeggero è incorso durante il trasporto stradale o ferroviario attraverso un ponte terrestre. Ciò premesso, se è vero che il trasporto alternativo non deve essere effettuato a scapito del passeggero, esso non deve tuttavia porre quest'ultimo in una situazione più vantaggiosa rispetto a quella prevista dal contratto di trasporto, cosicché spetta al passeggero dimostrare l'esistenza delle spese supplementari alle quali è stato esposto a causa del trasporto alternativo.

67. – Da quanto precede risulta che occorre interpretare il requisito del trasporto alternativo «senza alcun supplemento» nel senso che il vettore deve farsi carico degli eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito del trasporto alternativo verso la destinazione finale.

68. – Poi, l'art. 18, § 1, lett. *a*), del reg. (UE) n. 1177/2010 prevede che il vettore debba offrire un trasporto alternativo effettuato a condizioni simili. A tale riguardo, il considerando 13 di detto regolamento indica che il vettore deve proporre al passeggero il trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti.

69. – Da una lettura complessiva di tali disposizioni risulta che il legislatore dell'Unione ha imposto al vettore di proporre al passeggero un trasporto alternativo non a condizioni identiche, bensì a condizioni simili e soddisfacenti, il che implica il raffronto, come rilevato dall'Avvocato generale al § 88 delle sue conclusioni, tra le condizioni dell'offerta di trasporto alternativo e quelle inizialmente convenute nel contratto di trasporto. A tal riguardo, l'esame della comparabilità delle condizioni di trasporto deve vertere sugli elementi essenziali del contratto di trasporto, quali i luoghi di partenza e di arrivo alla destinazione finale, i giorni e gli orari del servizio di trasporto nonché la sua durata, il numero di eventuali coincidenze, la classe del biglietto e il tipo di cabina prenotata dal passeggero, elementi la cui verifica spetta al giudice del rinvio. Inoltre, detto esame deve essere effettuato dal punto di vista del passeggero in quanto, conformemente all'art.

18 del reg. (UE) n. 1177/2010, letto alla luce dei considerando 12 e 13 di tale regolamento, è in considerazione delle informazioni che il vettore gli fornisce che il passeggero può avere la possibilità di decidere di usufruire di un trasporto alternativo o di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto.

70. – Infine, riferendosi a un trasporto alternativo «non appena possibile», l'art. 18, § 1, lett. *a*), del reg. (UE) n. 1177/2010 esige che il vettore proponga al passeggero un trasporto alternativo che consenta al medesimo di raggiungere la sua destinazione finale non appena possibile e, pertanto, è volto a evitare che tale vettore si limiti a proporre un trasporto alternativo mediante un servizio di trasporto marittimo più tardivo che segua lo stesso itinerario anche qualora esistano ulteriori modalità di trasporto alternativo che consentano al passeggero di raggiungere la sua destinazione finale il prima possibile.

71. – L'interpretazione suggerita al punto 64 della presente sentenza della nozione di «trasporto alternativo verso la destinazione finale», ai sensi dell'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010, è corroborata dagli scopi perseguiti da tale regolamento.

72. – Infatti, come rilevato al punto 52 della presente sentenza, tale regolamento mira, sulla base di quanto emerge dai considerando 1, 2 e 13, a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri rafforzando i loro diritti in un certo numero di situazioni che sono causa di gravi inconvenienti e ponendo rimedio a questi ultimi in modo uniforme e immediato.

73. – Orbene, accogliere un'interpretazione restrittiva della nozione di trasporto alternativo verso la destinazione finale, interpretazione che consiste nel limitare tale nozione alla sola offerta di un trasporto alternativo sullo stesso itinerario di quello del servizio di trasporto cancellato, comprometterebbe detto scopo in quanto essa priverebbe di effetto utile il diritto al trasporto alternativo del passeggero previsto all'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 nel caso in cui non esista alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla tratta in questione.

74. – Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla tenza questione dichiarando che l'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che, quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo

a un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili e non appena possibile previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, ed è tenuto a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale.

SULLE QUESTIONI SECONDA E QUARTA, NONCHÉ SULLA QUINTA QUESTIONE, LETT. A) – 75. Con le sue questioni seconda e quarta, nonché con la quinta questione, lett. *a*), che è opportuno esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 debbano essere interpretati nel senso che, qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero che decida, conformemente all'art. 18 di tale regolamento, di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o di usufruire del trasporto alternativo verso la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto, non appena possibile o a una data successiva, può parimenti chiedere una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 del suddetto regolamento.

76. – In primo luogo, per quanto riguarda l'applicabilità dell'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 nel caso di un passeggero il cui servizio di trasporto abbia subito una cancellazione, occorre constatare che non vi è nulla nel resto di tale disposizione che indichi che essa non sarebbe applicabile in una situazione del genere. Inoltre, dal considerando 14 del reg. (UE) n. 1177/2010 risulta che il legislatore dell'Unione ha inteso imporre ai vettori di versare una compensazione economica ai passeggeri non solo in caso di ritardo di un servizio passeggeri, ma anche in caso di cancellazione di un siffatto servizio.

77. – Ne consegue che un passeggero il cui servizio di trasporto subisca una cancellazione può, in linea di principio, chiedere una compensazione economica ai sensi di detto articolo.

78. – Tale interpretazione è corroborata dal contesto in cui si inserisce l'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010. Infatti, l'art. 20 di tale regolamento, il quale elenca i casi in cui l'art. 19 non si applica, prevede, da un lato, al § 2, che detto art. 19 non si applica se

il passeggero è informato della cancellazione prima dell'acquisto del biglietto ovvero se la cancellazione è causata dal passeggero stesso e, dall'altro, al § 4, che il vettore può esimersi dal pagamento della compensazione economica previsto dal medesimo art. 19, se esso prova che la cancellazione del servizio di trasporto è provocata da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o dal verificarsi di circostanze straordinarie.

79. – Detta interpretazione risulta parimenti conforme allo scopo perseguito dal reg. (UE) n. 1177/2010, vale a dire, come rilevato al punto 51 della presente sentenza, garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri.

80. – In secondo luogo, occorre determinare le condizioni alle quali un passeggero può chiedere la compensazione economica i cui all'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 a seguito della cancellazione di un servizio di trasporto.

81. – A tal proposito, da un lato, dall'art. 18, §§ 1 e 2, del reg. (UE) n. 1177/2010 risulta che, quando un servizio di trasporto subisce una cancellazione o il vettore prevede ragionevolmente una siffatta cancellazione, i passeggeri hanno diritto al trasporto alternativo o al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore.

82. – Come enuncia il considerando 13 di tale regolamento, al fine di ridurre gli inconvenienti causati ai passeggeri a seguito della cancellazione del viaggio, questi ultimi devono avere la possibilità vuoi di cancellare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto, vuoi di beneficiare del trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti.

83. – Dal combinato disposto di tale art. 18 e di detto considerando 13 risulta che il legislatore dell'Unione ha considerato che la cancellazione di un servizio passeggeri da parte del vettore conduce non già alla risoluzione unilaterale del contratto di trasporto, bensì alla scelta per il passeggero tra la prosecuzione del rapporto contrattuale sotto forma di trasporto alternativo e l'estinzione di tale rapporto contrattuale mediante la domanda di rimborso del prezzo del biglietto.

84. – Pertanto, contrariamente a quanto sostenuto dalla Irish Ferries nelle sue osservazioni scritte, la scelta effettuata dal passeggero di optare per il trasporto alternativo quando è informato della cancellazione del servizio di trasporto non può essere

assimilata alla conclusione di un nuovo contratto di trasporto, giacché detta scelta costituisce solo l'esercizio di una prerogativa conferita al passeggero dall'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010.

85. – Dall'altro lato, l'art. 19, § 1, di tale regolamento stabilisce, in sostanza, che il passeggero può, fermo restando il proprio diritto al trasporto, chiedere una compensazione economica al vettore nel caso in cui egli arrivi in ritardo alla destinazione finale.

86. – Indicando in detto art. 19, § 1, che il passeggero può chiedere al vettore il versamento di una compensazione economica fermo restando il proprio diritto al trasporto, il legislatore dell'Unione ha inteso subordinare il versamento della compensazione economica prevista da tale disposizione alla circostanza che il passeggero disponga di un diritto al trasporto. Pertanto, ove il passeggero non disponga o abbia smesso di disporre di un diritto al trasporto, egli non può chiedere il versamento di una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010.

87. – Ne consegue che occorre distinguere la situazione del passeggero che abbia chiesto il rimborso del suo biglietto dalla situazione del passeggero che abbia chiesto di usufruire del trasporto alternativo verso la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto non appena possibile o a una data successiva.

88. – Infatti per quanto riguarda il passeggero che chieda, in applicazione dell'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010, di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, occorre rilevare, al pari dell'Avvocato generale al § 108 delle sue conclusioni, che, in una situazione del genere, con detta richiesta il passeggero manifesta la propria volontà di liberarsi dall'obbligo di pagare il prezzo, pertanto, perde il diritto al trasporto verso la destinazione finale. Tale passeggero non può dunque chiedere il versamento di una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 del suddetto regolamento.

89. – Tuttavia, qualora un passeggero non scelga il rimborso, bensì il trasporto alternativo verso la destinazione finale non appena possibile o a una data successiva, si deve considerare che il medesimo ribadisce la sua volontà di essere trasportato e, pertanto, non rinuncia al suo diritto al trasporto verso la destinazione finale per il quale ha pagato. Tale passeggero può, perciò,

chiedere il versamento di una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 qualora le soglie previste da detto articolo siano superate. A tale riguardo, quando il passeggero raggiunge la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto, vale a dire, come risulta dal punto 60 della presente sentenza, il porto di sbarco menzionato in detto contratto, con un ritardo superiore a quello fissato in detto articolo, egli può chiedere una compensazione economica ai sensi del medesimo articolo, tenuto conto dei gravi inconvenienti subiti.

90. – Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla seconda e alla quarta questione, nonché alla quinta questione, lett. *a*), dichiarando che gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 devono essere interpretati nel senso che, qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero dispone di un diritto alla compensazione economica ai sensi dell'art. 19 di tale regolamento nel caso in cui egli decida, conformemente all'art. 18 di detto regolamento, di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile oppure di rinviare il suo viaggio a una data successiva e giunga alla destinazione finale inizialmente prevista con un ritardo superiore alle soglie fissate dall'art. 19 del medesimo regolamento. Per contro, qualora un passeggero decida di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, egli non dispone di un siffatto diritto alla compensazione economica ai sensi di tale articolo.

SULLA QUINTA QUESTIONE, LETT. B) – 91. Con la sua quinta questione, lett. *b*), il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «prezzo del biglietto», contenuta in tale articolo, include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva.

92. – In via preliminare, occorre rilevare che, sebbene l'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 preveda il metodo di calcolo della compensazione economica minima alla quale un passeggero, il quale soddisfi le condizioni previste da tale articolo, ha diritto, e il cui importo equivale a una determinata percentuale del prezzo del biglietto, né tale disposizione né alcun'altra disposizione di detto regolamento precisa cosa debba intendersi per «prezzo del biglietto».

93. – Ciò premesso, risulta, da un lato, dall'art. 3, lett. *n*), di

detto regolamento, come ricordato al punto 61 della presente sentenza, che il biglietto è un documento attestante l'esistenza di un contratto di trasporto concluso fra un vettore e un passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri.

94. – Dall'altro lato, l'art. 19, § 3, del reg. (UE) n. 1177/2010 dispone che la compensazione economica è calcolata in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri.

95. – Dal significato abituale nel linguaggio corrente dei termini «effettivamente pagato» risulta che il legislatore dell'Unione ha inteso riferirsi, come rilevato, in sostanza, dall'Avvocato generale al § 124 delle sue conclusioni, all'importo totale pagato dal passeggero in cambio del servizio passeggeri che il vettore si è impegnato a eseguire e alle condizioni previste dal contratto. Pertanto, la nozione di prezzo del biglietto comprende tutte le prestazioni che il vettore si è impegnato a fornire al passeggero in cambio del prezzo pagato, ossia non soltanto la prestazione di trasporto in quanto tale, ma anche tutte le prestazioni che si aggiungono al trasporto, quali la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva. Per contro, tale nozione non include gli importi corrispondenti alle prestazioni indipendenti dal servizio passeggeri, che sono chiaramente identificabili, come il compenso percepito dall'agente di viaggio al momento della prenotazione.

96. – Tale interpretazione è corroborata dallo scopo ricordato al punto 51 della presente sentenza, consistente nel garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri. Infatti, essa consente al passeggero interessato di individuare facilmente l'importo della compensazione economica al quale il medesimo ha diritto in caso di cancellazione del servizio di trasporto.

97. – Detta interpretazione è altresì corroborata dai lavori preparatori del reg. (UE) n. 1177/2010, dai quali risulta che, sebbene il Parlamento avesse proposto di circoscrivere la nozione di prezzo del biglietto all'importo pagato per il trasporto e l'alloggio a bordo ad esclusione dei costi relativi ai pasti, alle altre attività e agli acquisti effettuati a bordo, il legislatore dell'Unione ha scientemente rifiutato di scomporre la nozione di prezzo del biglietto in diverse componenti. In tal modo, il legislatore dell'Unione ha ritenuto che la compensazione economica dovesse essere calcolata tenendo conto del prezzo pagato dal passeggero in cambio di

un servizio di trasporto che non è stato eseguito conformemente al contratto di trasporto.

98. – Infine, questa stessa interpretazione non può essere rimessa in discussione dall'argomento della Irish Ferries secondo il quale, ai fini del calcolo della compensazione economica a cui un passeggero ha diritto, la presa in considerazione delle prestazioni opzionali supplementari scelte da tale passeggero non sarebbe conforme al principio di proporzionalità, in quanto essa determina conseguenze considerevoli sugli oneri finanziari dei vettori, sproporzionate rispetto all'obiettivo di protezione dei passeggeri. Infatti, da una giurisprudenza consolidata della Corte risulta che l'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri del trasporto marittimo, è idoneo a giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli per taluni operatori economici (v., per analogia, sentenza del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, punto 81).

99. – Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla quinta questione, lett. *b*), dichiarando che l'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «prezzo del biglietto», contenuta in tale articolo, include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva.

SULLA SESTA QUESTIONE – 100. Occorre constatare che, se è vero che, nel testo della sesta questione, il giudice del rinvio fa riferimento a un insieme di circostanze, quali l'impossibilità per il vettore di trovare una nave sostitutiva, l'assenza di un servizio di trasporto sostitutivo simile sulla tratta in questione a causa della nuova apertura di tale tratta oppure il numero considerevole di passeggeri interessati dalla cancellazione delle corse provocata dalla consegna tardiva della nave di cui trattasi, i quali sono stati rimborsati o hanno usufruito del trasporto alternativo tramite altre navi, su altre corse o mediante altre modalità di trasporto, dalla decisione di rinvio risulta tuttavia che l'insieme di tali circostanze trae origine da un evento comune connesso alla consegna tardiva della nave di cui trattasi, cosicché la sesta questione deve essere intesa nel senso che essa mira unicamente a stabilire se la consegna tardiva di una nave sia idonea a rientrare nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi dell'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010.

101. – Ne consegue che, con la sua sesta questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di tale disposizione.

102. – Al riguardo, si deve ricordare che, come risulta dal punto 90 della presente sentenza, l'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 trova applicazione qualora, a seguito della cancellazione di un servizio di trasporto, il passeggero decida, conformemente all'art. 18 di tale regolamento, di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile o di rinviare il suo viaggio a una data successiva.

103. – Tuttavia, l'art. 20, § 4, di tale regolamento prevede che l'art. 19 del medesimo non si applichi se il vettore prova che la cancellazione o il ritardo è provocato da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o da circostanze straordinarie che ostacolano l'esecuzione del servizio passeggeri, le quali non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli.

104. – Occorre rilevare che, se è vero che la nozione di circostanze straordinarie non è definita né all'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010, né all'art. 3 di tale regolamento, il quale definisce un certo numero di nozioni ai sensi del medesimo, il suo preambolo è invece idoneo a precisare il contenuto di tale nozione.

105. – Infatti, il legislatore dell'Unione ha indicato, come risulta dal considerando 17 del reg. (UE) n. 1177/2010, che siffatte circostanze dovrebbero comprendere, in via non esclusiva, un insieme di eventi, senza tuttavia contemplare la consegna tardiva di una nave. Da tale indicazione nel preambolo di detto regolamento emerge che il legislatore dell'Unione ha inteso non già che tali eventi – il cui elenco è meramente indicativo – costituiscano di per sé circostanze straordinarie, ma soltanto che essi siano idonei a produrre siffatte circostanze.

106. – Al considerando 19 del reg. (UE) n. 1177/2010, il legislatore dell'Unione ha fatto riferimento alla giurisprudenza della Corte nella quale quest'ultima ha dichiarato che possono essere considerati circostanze eccezionali gli eventi che non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore in questione e

che sfuggono al suo effettivo controllo. Con tale rinvio alla giurisprudenza relativa a detta nozione, elaborata nel contesto del trasporto aereo di passeggeri, il legislatore dell'Unione ha inteso adottare un approccio unitario alla nozione di circostanze straordinarie.

107. – Orbene, al pari di una costante giurisprudenza della Corte in materia di diritti dei passeggeri del trasporto aereo, si deve considerare che la nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi dell'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010, designa gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, condizioni, queste due, che sono cumulative e il cui rispetto deve essere oggetto di valutazione caso per caso (v., per analogia, sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp*, C-28/20, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).

108. – Inoltre, tenuto conto dello scopo perseguito dal reg. (UE) n. 1177/2010, consistente nel garantire, come ricordato al punto 51 della presente sentenza, un elevato livello di protezione dei passeggeri, e del fatto che l'art. 20, § 4, di tale regolamento deroga al principio del diritto alla compensazione economica dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardo, la nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di quest'ultima disposizione, deve essere interpretata restrittivamente.

109. – È in tale contesto che occorre valutare se la consegna tardiva di una nave, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, possa essere qualificata come «circostanze straordinarie», ai sensi dell'art. 20, § 4, di detto regolamento, letto alla luce del considerando 19 del medesimo.

110. – Nel caso di specie, sebbene la costruzione di una nave non rientri, in linea di principio, nell'attività di un vettore marittimo di passeggeri, bensì in quella di un cantiere navale, resta il fatto che la commessa e la ricezione di una nave da trasporto passeggeri costituiscono eventi certamente rari, ma indubbiamente inerenti al normale esercizio dell'attività di un vettore marittimo di passeggeri. Infatti, nell'ambito della sua attività di trasporto, detto vettore, tra le misure ordinarie di gestione relative all'organizzazione e alla manutenzione della sua flotta, si trova a dover procedere alla commessa di navi.

111. – Tale interpretazione è corroborata dalla circostanza che il contratto avente ad oggetto la commessa e la consegna di

una nave possa contenere un meccanismo compensatorio che copre il rischio di ritardo nella consegna, il che è avvenuto nel caso di specie, come confermato in udienza dalla Irish Ferries. L'istituzione di un siffatto meccanismo conferma che un ritardo del genere costituisce un rischio abituale al quale è esposto un vettore nell'esercizio delle sue attività di trasporto di passeggeri.

112. – Pertanto, si deve considerare che il ritardo nella consegna di una nave costituisce un evento inerente al normale esercizio dell'attività di un vettore marittimo di passeggeri. Di conseguenza, laddove non sia soddisfatta una delle due condizioni cumulative menzionate al punto 107 della presente sentenza, si deve considerare che un siffatto ritardo non può essere qualificato come «circostanze straordinarie», ai sensi dell'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010, senza che sia necessario esaminare se un evento del genere sfugga all'effettivo controllo del vettore.

113. – Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla sesta questione dichiarando che l'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di tale disposizione.

(omissis)

SULLA DECIMA QUESTIONE – 139. Con la sua decima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 siano invalidi in quanto non conformi né ai principi di parità di trattamento, di proporzionalità e di certezza del diritto né agli artt. 16, 17 e 20 della Carta.

140. – In primo luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 siano invalidi alla luce del principio della parità di trattamento e dell'art. 20 della Carta.

141. – La Irish Ferries afferma in termini generali che detto regolamento viola il principio della parità di trattamento e l'art. 20 della Carta imponendo un insieme di obblighi ai vettori marittimi ai quali i vettori aerei e i vettori ferroviari di passeggeri non sono soggetti sebbene tutti questi vettori si trovino in una situazione comparabile. A tale riguardo, la Irish Ferries sottolinea più specificamente che, mentre il vettore aereo può, in applicazione

dell'art. 5, § 1, lett. c), del reg. (CE) n. 261/2004, evitare il versamento della compensazione pecuniaria ove informi il passeggero della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, una siffatta facoltà non risulta invece dal reg. (UE) n. 1177/2010 per il vettore marittimo.

142. – Secondo costante giurisprudenza, il principio della parità di trattamento impone che situazioni comparabili non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, a meno che tale trattamento non sia obiettivamente giustificato (v., in tal senso, sentenze del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, punto 95, e del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, punto 48).

143. – Risulta, anzitutto, da costante giurisprudenza che la situazione delle imprese che operano nel settore di attività dei diversi mezzi di trasporto non è comparabile, in quanto, alla luce delle loro modalità di funzionamento, delle condizioni della loro accessibilità e della ripartizione delle loro reti, le diverse modalità di trasporto non sono, quanto alle loro condizioni di utilizzazione, intercambiabili. In tali circostanze, il legislatore dell'Unione ha potuto introdurre regole che prevedono un diverso livello di protezione del consumatore a seconda del settore considerato (v., in tal senso, sentenze del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, punto 96, e del 26 settembre 2013, *ÖBB-Personenverkehr*, C-402/11, punto 47 e giurisprudenza ivi citata).

144. – Occorre poi constatare che, in materia di trasporto marittimo, i passeggeri vittime di una cancellazione o di un ritardo prolungato si trovano in una situazione diversa da quella che sperimentano i passeggeri degli altri mezzi di trasporto. Infatti, a causa della localizzazione dei porti e del numero limitato di tratte garantite la cui frequenza può anche variare a seconda delle stagioni, gli inconvenienti subiti dai passeggeri al verificarsi di siffatti disguidi non sono comparabili.

145. – Infine, sebbene il considerando 1 del reg. (UE) n. 1177/2010 miri certamente a garantire un livello di protezione dei passeggeri marittimi comparabile a quello dei passeggeri delle altre modalità di trasporto, il legislatore dell'Unione non ha inteso, contrariamente a quanto sostiene Irish Ferries, ritenere che le diverse modalità di trasporto fossero tra loro comparabili e neppure garantire un livello di protezione identico per ciascuna delle modalità di trasporto.

146. – Pertanto, le cause di esonero dalla responsabilità previste dalla normativa dell’Unione applicabile alle modalità di trasporto dei passeggeri diverse dal trasporto marittimo, come quella prevista all’art. 5, § 1, lett. c), del reg. (CE) n. 261/2004 per il trasporto aereo di passeggeri, non possono essere prese in considerazione nell’ambito dell’esame della comparabilità delle situazioni.

147. – Ne consegue che gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 non violano né il principio della parità di trattamento né l’art. 20 della Carta.

148. – In secondo luogo, come risulta dalla decisione di rinvio, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 siano conformi al principio di proporzionalità.

149. – A tal proposito, la Irish Ferries afferma, in sostanza, che gli obblighi incombenti ai vettori marittimi di passeggeri ai sensi degli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010, in caso di cancellazione di un servizio di trasporto, fanno gravare su detti vettori considerevoli oneri finanziari che sono del tutto sproporzionati rispetto allo scopo perseguito da tale regolamento. In special modo, sarebbe sproporzionato, da un lato, imporre al vettore il versamento di una compensazione economica in applicazione dell’art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 nel caso in cui tale vettore abbia informato il passeggero della cancellazione di un servizio di trasporto rispettando un preavviso di diverse settimane. Dall’altro, sarebbe altresì sproporzionato consentire a un passeggero il cui servizio di trasporto abbia subito una cancellazione di poter cumulare un trasporto alternativo verso la destinazione finale ai sensi dell’art. 18 di tale regolamento e una compensazione economica ai sensi dell’art. 19 di detto regolamento.

150. – Si deve ricordare, in via preliminare, che il principio di proporzionalità, che è parte integrante dei principi generali del diritto dell’Unione, esige che gli strumenti istituiti da una disposizione di diritto dell’Unione siano idonei a realizzare lo scopo perseguito e che non vadano oltre quanto è necessario per raggiungerlo (sentenza del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, punto 79).

151. – Per quanto riguarda il controllo giurisdizionale delle condizioni citate al punto precedente, la Corte ha riconosciuto al legislatore dell’Unione un ampio potere discrezionale in settori che richiedono da parte sua scelte di natura politica, economica e

sociale, e rispetto ai quali esso è chiamato a effettuare valutazioni complesse. Di conseguenza, solo la manifesta inidoneità di una misura adottata in tali settori, in relazione allo scopo che l'istituzione competente intende perseguire, può inficiare la legittimità di una siffatta misura. Ciò accade, in particolare, in materia di politica comune dei trasporti (v., in tal senso, sentenza del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, punto 80).

152. – Come ricordato al punto 51 della presente sentenza, lo scopo perseguito dal legislatore dell'Unione è, conformemente ai considerando 1, 2, 13 e 14 del reg. (UE) n. 1177/2010, quello di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri vittime di gravi inconvenienti causati dalla cancellazione o dal ritardo prolungato che interessano il loro servizio di trasporto. A tal fine, il legislatore dell'Unione ha previsto, agli artt. 18 e 19 di detto regolamento, di porre rimedio, in modo uniforme e immediato, a taluni inconvenienti causati ai passeggeri posti in situazioni del genere.

153. – Spetta alla Corte valutare se le misure adottate dal legislatore dell'Unione siano manifestamente inidonee in relazione allo scopo del reg. (UE) n. 1177/2010, che consiste nel rafforzamento della protezione dei passeggeri, e la cui legittimità non è di per sé contestata.

154. – Al riguardo, va anzitutto rilevato che le misure di cui agli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 sono di per sé idonee a porre immediatamente rimedio a taluni inconvenienti subiti dai passeggeri in caso di cancellazione di un servizio di trasporto e consentono dunque di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, perseguito da tale regolamento.

155. – Infatti, le misure di cui all'art. 18 del suddetto regolamento mirano a offrire al passeggero una scelta tra raggiungere la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto nell'ambito di un trasporto alternativo a condizioni simili non appena possibile e senza alcun supplemento o rinunciare al trasporto chiedendo il rimborso del prezzo del biglietto, accompagnato, se del caso, da un ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile.

156. – Per quanto riguarda la compensazione economica di cui all'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010, occorre rilevare che essa varia sotto il profilo dell'*an* e del *quantum* in funzione della du-

rata del ritardo all'arrivo alla destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto, alla luce della durata del servizio di trasporto. Ove un passeggero, a seguito della cancellazione del suo servizio di trasporto, opti per un trasporto alternativo verso la sua destinazione finale, il quale, tenuto conto della peculiarità del settore del trasporto marittimo, può provocargli un ritardo prolungato alla destinazione finale a causa dell'attesa del servizio di trasporto sostitutivo o della necessità di imbarcarsi o di sbarcare in posti diversi da quelli inizialmente previsti, detti criteri adottati per determinare il diritto dei passeggeri a beneficiare di tale compensazione economica non risultano pertanto incompatibili con il requisito di proporzionalità.

157. – Inoltre, il fatto che il calcolo della compensazione economica di cui all'art. 19 di tale regolamento si basi sul prezzo del biglietto effettivamente pagato dal passeggero implica di per sé che il legislatore dell'Unione ha adottato un approccio proporzionato volto a risarcire le conseguenze pregiudizievoli provocate dal ritardo o dalla cancellazione cui detto regolamento mira a porre rimedio.

158. – Sebbene la Irish Ferries sostenga che le misure di compensazione economica di cui all'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 rischiano di comportare conseguenze significative sugli oneri finanziari dei vettori e non sono adeguate, si deve tuttavia constatare che la Corte ha già dichiarato, nel settore del trasporto aereo di passeggeri, che conseguenze del genere non possono essere considerate sproporzionate rispetto allo scopo di un elevato livello di protezione dei passeggeri. Infatti, l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri marittimi, è tale da giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici (v., per analogia, sentenza del 31 gennaio 2013, *McDonagh*, C-12/11, punti 47 e 48).

159. – Occorre inoltre rilevare che gli obblighi assolti in forza del reg. (UE) n. 1177/2010 non compromettono il diritto dei vettori marittimi di chiedere il risarcimento a qualsiasi soggetto, compresi i terzi, conformemente al diritto nazionale, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare. Siffatto risarcimento è, quindi, idoneo ad attenuare o persino a cancellare l'onere finanziario sopportato da detti vettori a causa di tali obblighi. Inoltre, non appare irragionevole che essi siano adempiuti immediata-

mente, fatto salvo il diritto al risarcimento sopra menzionato, dai vettori marittimi a cui i passeggeri interessati sono vincolati da un contratto di trasporto che dà loro diritto a un servizio di trasporto che non dovrebbe essere né cancellato né ritardato.

160. – Infine, per quanto riguarda la compensazione economica di cui all'art. 19, § 1, del reg. (UE) n. 1177/2010, si deve rilevare che, conformemente all'art. 20, § 4, di tale regolamento, i vettori marittimi possono essere esonerati dal versamento di detta compensazione economica se provano che la cancellazione o il ritardo sono provocati da circostanze straordinarie che non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli. Tenuto conto dell'esistenza di una siffatta causa di esonero e delle condizioni restrittive per l'attuazione di tale obbligo di compensazione economica a cui i vettori marittimi sono soggetti, detto obbligo non appare manifestamente inadeguato rispetto allo scopo perseguito.

161. – Dalle suesposte considerazioni risulta che gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 non sono invalidi per violazione del principio di proporzionalità.

162. – In terzo luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 siano conformi al principio della certezza del diritto.

163. – A tale riguardo, il giudice del rinvio s'interroga in merito all'argomento esposto dinanzi ad esso dalla Irish Ferries secondo il quale, da un lato, gli artt. 18 e 19 di detto regolamento violano il principio della certezza del diritto prevedendo obblighi gravosi a carico dei vettori in assenza di una chiara base giuridica e, dall'altro, l'art. 19, § 1, di detto regolamento viola in special modo tale principio imponendo ai vettori di versare una compensazione economica pari a una percentuale del prezzo del biglietto senza definire quest'ultima nozione.

164. – Si deve dapprima ricordare che il principio della certezza del diritto costituisce un principio fondamentale del diritto dell'Unione, il quale esige, segnatamente, che la normativa sia chiara e precisa, affinché i singoli possano conoscere senza ambiguità i propri diritti e i propri obblighi e regolarsi di conseguenza (sentenza del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, punto 68 e giurisprudenza ivi citata).

165. – Nel caso di specie, per quanto riguarda, in primo luogo, l'affermazione generale della Irish Ferries secondo la quale il reg.

(UE) n. 1177/2010 violerebbe il principio della certezza del diritto imponendo obblighi eccessivamente gravosi ai vettori in assenza di una chiara base giuridica in tale regolamento, come rilevato dall'Avvocato generale al § 223 delle sue conclusioni occorre respingerla conformemente alla giurisprudenza citata ai punti da 132 a 134 della presente sentenza in quanto, per via del suo carattere vago e generale, essa non consente alla Corte di rispondervi in modo utile.

166. – In secondo luogo, per quanto attiene all'affermazione relativa al carattere impreciso della nozione di «prezzo del biglietto», contenuta nell'art. 19, § 1, del reg. (UE) n. 1177/2010, è senza dubbio vero che la nozione di prezzo del biglietto sulla quale si basa il calcolo della compensazione economica di cui all'art. 19 di tale regolamento non è definita né al § 1 di detto articolo né all'art. 3 di detto regolamento.

167. – Occorre tuttavia rilevare che tale nozione di carattere generale è destinata ad applicarsi a un numero indefinito di situazioni che è impossibile prevedere in anticipo e non a specifici biglietti le cui componenti possano essere preventivamente specificate in un atto normativo di diritto dell'Unione. Si deve altresì osservare che il legislatore dell'Unione ha inteso precisare, all'art. 19, § 3, del reg. (UE) n. 1177/2010, che la compensazione economica dovuta dal vettore è calcolata «in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri», cosicché occorre ritenere che detta nozione non possa essere considerata insufficientemente precisa. A tale riguardo, la circostanza che quest'ultima sia stata oggetto di interpretazione della Corte, quale esposta ai punti da 95 a 98 della presente sentenza, non è sufficiente a dimostrare l'esistenza di una violazione del principio della certezza del diritto, poiché ciò condurrebbe, come rilevato dall'avvocato generale al § 224 delle sue conclusioni, a escludere qualsiasi metodo ermeneutico diverso dall'interpretazione letterale di una disposizione di portata generale.

168. – Pertanto, si deve considerare l'art. 19, § 1, del reg. (UE) n. 1177/2010, nel riferirsi alla nozione di prezzo del biglietto senza definire tale nozione, non viola il principio generale della certezza del diritto.

169. – In quarto luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 siano conformi agli artt. 16 e 17 della Carta, i quali garantiscono, rispettivamente, la

libertà d'impresa e il diritto di proprietà dei vettori marittimi.

170. – A tale proposito, occorre rilevare, innanzitutto, che la libertà d'impresa e il diritto di proprietà non risultano essere prerogative assolute, ma vanno considerati in relazione alla loro funzione nella società (sentenza del 31 gennaio 2013, *McDonagh*, C-12/11, punto 60).

171. – Inoltre, l'art. 52, § 1, della Carta ammette la possibilità di apportare limitazioni all'esercizio dei diritti sanciti dalla stessa, purché tali limitazioni siano previste dalla legge, rispettino il contenuto essenziale di tali diritti e libertà e, nel rispetto del principio di proporzionalità, siano necessarie e rispondano effettivamente a finalità di interesse generale riconosciute dall'Unione o all'esigenza di proteggere i diritti e le libertà altrui.

172. – Infine, quando diversi diritti protetti dall'ordinamento giuridico dell'Unione anche considerevoli, per taluni operatori economici (v., per analogia, sentenza del 31 gennaio 2013, *McDonagh*, C-12/11, punto 63).

173. – Nel caso di specie, sebbene il giudice del rinvio faccia riferimento agli artt. 16 e 17 della Carta, occorre altresì tenere conto dell'art. 38 della medesima il quale, al pari dell'art. 169 TFUE, mira a garantire, nelle politiche dell'Unione, un livello elevato di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri marittimi. Infatti, come ricordato al punto 51 della presente sentenza, la protezione dei passeggeri figura tra i principali scopi del reg. (UE) n. 1177/2010.

174. – Orbene, dai punti da 150 a 161 della presente sentenza, relativi al principio di proporzionalità, risulta che gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 devono essere considerati in linea con l'esigenza di conciliare i vari diritti fondamentali coinvolti e di stabilire un giusto equilibrio tra di essi.

175. – Ne consegue che le suddette disposizioni non violano gli artt. 16 e 17 della Carta.

176. – Alla luce di quanto precede, si deve constatare che dall'esame della decima questione non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010.

Il regolamento (UE) n. 1177/2020 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne per la prima volta al vaglio della Corte di giustizia UE.

SOMMARIO: 1. Le questioni affrontate nella sentenza. – 2. Cancellazione, rimborso e riprotezione. – 3. La compensazione economica. – 4. Il difficile cammino eurounitario verso una reale uniformità delle misure di protezione dei passeggeri nelle diverse modalità di trasporto.

1. Le questioni affrontate nella sentenza – Nel settore del trasporto di persone, come noto, l'Unione europea si è dotata da diversi anni di una normativa completa, per ogni modalità di trasporto, finalizzata alla individuazione ed alla disciplina dei diritti dei passeggeri. La sentenza in commento ⁽¹⁾ appare particolarmente significativa, in quanto rappresenta la prima pronuncia da parte della Corte eurounitaria sul reg. (UE) n. 1177/2010 ⁽²⁾, relativo alla tutela dei diritti

⁽¹⁾ Si segnala sul tema il contributo di R. GENOVESE, *La (in) comparabilità della normativa unionale a tutela dei passeggeri nelle diverse modalità di trasporto*, in *Riv. it. dir. tur.* 2022, 162.

⁽²⁾ Sul reg. (UE) n. 1177/2020 si vedano, tra gli altri, S. ZUNARELLI, *Il regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori di terminali e problemi applicativi*, in *Dir. mar.* 2012, 779; S. ZUNARELLI - A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012, 216 ss.; A. ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in *Codice dei trasporti* (a cura di L. Tullio-M. Deiana), Milano, 2011, 465; dello stesso Autore, *Diritti minimi del passeggero marittimo. Cancellazione della partenza e ritardo*, in *Libro dell'anno del dir.* 2012, 582; nonché *Diritti minimi del passeggero marittimo. La tutela della persona disabile o con mobilità ridotta*, ivi, 585 ss.; D. BOCCHESI, *Passenger's rights and carriers' liability*, Roma, 2013, 47; A. ZAMPONE, *Il trasporto marittimo di persone*, in F. MORANDI (diretto da), *I contratti del trasporto*, I, Bologna, 2013, 429, 450 ss.; in generale sul tema, si veda anche M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze*, in *Dir. mar.* 2012, 786; nonché, *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di cancellazione o di*

dei passeggeri nel trasporto marittimo e per vie navigabili interne.

È del resto il caso di notare che se tale circostanza evidenzia l'assenza di significativi contrasti interpretativi, come è stato osservato ⁽³⁾, è altresì vero che l'elevato numero di questioni sottoposte all'attenzione della Corte di giustizia è indicativo circa la necessità di chiarezza in merito all'applicazione delle norme del regolamento, tenuto anche conto che ipotesi simili a quella in oggetto hanno dato luogo, nel nostro ordinamento, all'emissione di provvedimenti sanzionatori da parte dell'ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti ⁽⁴⁾, in seguito alla violazione delle norme di cui al reg. (UE) n. 1177/2010, sulla base della disciplina contenuta nel d.lg. 29 luglio 2015 n. 129. Anche la dottrina, dal canto suo, ha evidenziato la genericità di numerose espressioni utilizzate nel regolamento in esame, in grado di creare difficoltà nell'applicazione concreta delle norme ⁽⁵⁾.

In effetti, molti dei quesiti formulati alla Corte si fondano sull'incerta interpretazione di nozioni di cui non è presente una specifica definizione nel reg. (UE) n. 1177/2010: sarebbe stato opportuno un elenco più nutrito di definizioni rispetto a quelle contenute nell'art. 3 del regolamento, tale da ricomprendere, tra gli altri, concetti quali «viaggio», «cancellazione» del viaggio,

ritardo della partenza della nave, in *Riv. dir. nav.* 2014, 573; A. LEFEBVRE D'OIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 491 ss.; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, V ed., Milano, 2023, 404 ss.

⁽³⁾ Il riferimento è al contributo di R. GENOVESE, *La (in)comparabilità della normativa unionale a tutela dei passeggeri*, cit., 170 ss.

⁽⁴⁾ Per un esame dei diversi provvedimenti dell'ART nelle varie modalità di trasporto, si veda R. GENOVESE, *I diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardata partenza alla luce dei recenti provvedimenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti*, in *Giureta* 2019, 411.

⁽⁵⁾ Si richiamano sul tema le osservazioni di M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi*, cit., 601 ss.

«trasporto alternativo», «prezzo del biglietto» e «ritardo»⁽⁶⁾.

In ogni caso, in linea generale, appaiono condivisibili gran parte delle conclusioni formulate in sentenza, che sostanzialmente propongono un'interpretazione letterale del testo europeo: tra le altre, si evidenzia la possibilità che un trasporto alternativo possa seguire un itinerario diverso da quello originariamente previsto e che lo stesso possa essere effettuato in parte anche mediante altre modalità di trasporto, e si chiarisce anche la nozione di «prezzo del biglietto» da prendere in considerazione per il calcolo della compensazione economica, nella quale, secondo la sentenza in commento, vanno ricompresi tutti i costi effettivamente affrontati dal passeggero, inclusi quindi quelli relativi a servizi opzionali aggiuntivi.

Corretta inoltre appare anche la non configurabilità della mancata consegna della nave al vettore quale «condizione eccezionale», rientrando il rischio di una consegna tardiva di una nave della quale si è commissionata la costruzione tra gli eventi inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore marittimo.

Inoltre, secondo i giudici dell'Unione gli oneri imposti ai vettori marittimi dal regolamento in esame non violano i principi di parità di trattamento, proporzionalità e certezza del diritto, né violano i principi di cui agli artt. 16, 17 e 20 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. Al riguardo, la Corte ribadisce che i regolamenti afferenti le diverse modalità di trasporto richiamano diversi livelli di tutela del passeggero⁽⁷⁾: non essendo comparabili le situazioni delle diverse imprese operanti nei differenti settori di

⁽⁶⁾ Tra le nozioni di cui il regolamento non fornisce una definizione deve ricomprendersi anche quella di «partenza» del viaggio, come osservato da I. MALAGUTI, *I diritti dei passeggeri in caso di ritardo nel trasporto marittimo: l'assenza di una definizione di «partenza» ai sensi del Regolamento (UE) n. 1177/2010*, in *Riv. it. dir. tur.* 2023, 123.

⁽⁷⁾ La circostanza, evidenziata nella pronuncia in esame al punto 143, ribadisce quanto già affermato nelle altre sentenze della Corte ivi richiamate.

attività del trasporto, diversi devono ritenersi i disagi sopportati dai passeggeri e quindi differenti sono anche le tutele apprestate dal legislatore nelle diverse modalità.

2. *Cancellazione, rimborso e riprotezione* – Appare invece meno condivisibile la risposta fornita dalla Corte in relazione alla seconda ed alla quarta questione, nonché alla quinta questione lett. *a*), contenuta nei punti 75 ss. della sentenza, relativa all'interpretazione degli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010, tema sul quale si registrano posizioni discordanti anche in dottrina ⁽⁸⁾.

È in primo luogo il caso di notare che nel regolamento in esame – a differenza degli altri testi normativi eurounitari – non sono presenti, oltre a quelle prima indicate, nemmeno le definizioni di «cancellazione» ⁽⁹⁾ e di «ritardo» (né alla partenza né all'arrivo) ⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ Secondo M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi*, cit., 592 ss., il diritto ad ottenere la compensazione pecuniaria per i passeggeri sorge «anche in relazione alla cancellazione della partenza della nave» (ivi, 592). Secondo invece S. ZUNARELLI-A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, cit., 232, «sulla base di una lettura (per così dire “decontestualizzata”) della sola norma in esame isolatamente considerata, qualora la partenza sia stata cancellata o ritardata ed il vettore non sia in grado di fornire un trasporto alternativo, il passeggero che decida di risolvere il contratto sembrerebbe avere diritto alla mera restituzione del prezzo di passaggio, e ciò a prescindere dalla imputabilità o meno dell'evento al vettore».

⁽⁹⁾ L'assenza della definizione della cancellazione è stata evidenziata anche da M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità*, cit., 795, la quale ha anche osservato che nel reg. (CE) n. 261/2004 è presente la definizione di «cancellazione del volo», e precisamente all'art. 2, lett. *l*), in base al quale la stessa consiste nella «mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

⁽¹⁰⁾ Una definizione di ritardo è invece presente nel reg. (UE) n. 782/2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario – così come nel precedente reg. (CE) n. 1371/2007 – all'art. 3, n. 17, in base al quale per «ritardo» deve intendersi «la differenza di tempo tra l'ora d'arrivo prevista del passeggero secondo l'orario

Lo stesso regolamento inoltre fa riferimento alla cancellazione ed al solo ritardo alla partenza quali presupposti degli obblighi di assistenza in capo al vettore (art. 17), salvo poi prendere in considerazione il ritardo all'arrivo – all'art. 19 – ai fini dell'obbligo di versamento della compensazione economica, senza alcun riferimento alla cancellazione.

Sul punto, la disciplina del regolamento *de qua* – come anche quella contenuta nel reg. (UE) n. 782/2021 in tema di diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario ⁽¹¹⁾, con cui quello in esame presenta molti elementi in comune – risente delle soluzioni interpretative adottate dalla Corte di giustizia UE, in particolare con la nota sentenza *Sturgeon* ⁽¹²⁾, la quale ha stabilito il versamento di una compensazione pecuniaria anche in favore dei passeggeri dei voli con un ritardo all'arrivo pari o superiore alle tre ore ⁽¹³⁾.

Tra i passaggi della sentenza che suscitano maggiori perplessità vi sono quelli riguardanti in particolare le risposte ai quesiti che fanno specifico riferimento alla cancellazione del viaggio. Dopo avere la Corte correttamente ribadito che il legislatore euronunitario è stato chiaro nel prevedere il versamento di una compensazione nei casi di cancellazione o di ritardo del viaggio per mare, la stessa ha quindi ope-

pubblicato e l'ora del suo arrivo effettivo o previsto alla stazione di destinazione finale».

⁽¹¹⁾ Tale regolamento è entrato in vigore dal 7 giugno 2023, sostituendo il precedente reg. (CE) n. 1371/2007. In argomento si rimanda al contributo di M. BRIGNARDELLO, *I «nuovi» diritti dei passeggeri ferroviari alla luce del reg. UE 2021/782*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 523.

⁽¹²⁾ Si tratta di C. giust. CE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon e a.*, il cui testo si può leggere in *Dir. trasp.* 2010, 113, con nota di V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, ivi, 123.

⁽¹³⁾ In tal senso anche M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi*, cit., 593, la quale ha osservato che la previsione di una compensazione in caso di ritardo all'arrivo trae spunto dalla sentenza *Sturgeon*.

rato una distinzione tra passeggeri che hanno optato per il rimborso del prezzo del biglietto e quelli che invece hanno chiesto la prosecuzione del rapporto contrattuale mediante il trasporto alternativo: mentre i primi – i quali secondo la Corte avrebbero risolto il rapporto contrattuale – non hanno diritto alla compensazione pecuniaria, i secondi invece, in presenza di ritardo all'arrivo nella misura indicata all'art. 19, hanno diritto alla stessa.

La Corte sul punto, richiamando le conclusioni dell'Avvocato generale, ha osservato che l'espressione «fermo restando il diritto al trasporto» contenuta nell'art. 19, § 1, reg. (UE) n. 1177/2010 confermerebbe che titolati a chiedere tale compensazione siano solo i passeggeri che dispongano ancora di tale diritto, e non anche quelli che invece abbiano risolto il contratto richiedendo il rimborso del prezzo del biglietto.

Si tratta di una soluzione interpretativa che suscita diverse perplessità.

In primo luogo, non convince del tutto l'affermazione contenuta in sentenza secondo la quale, in presenza di una cancellazione del viaggio, il contratto non sarebbe risolto unilateralmente dal vettore, lasciando al passeggero tale possibilità o quella diversa di usufruire di un trasporto alternativo ⁽¹⁴⁾.

È noto che invece la durata e l'orario dello stesso rappresentino elementi essenziali – così come i luoghi di partenza e di arrivo – che caratterizzano il rapporto contrattuale, come anche evidenziato nella sentenza in commento ⁽¹⁵⁾:

⁽¹⁴⁾ È quanto precisato nella sentenza al punto 84.

⁽¹⁵⁾ Si fa riferimento al punto 62 della sentenza, in cui si precisa che «la conclusione di un contratto di trasporto, atto di natura sinallagmatica, conferisce al passeggero, in cambio del prezzo che egli paga, un diritto a essere trasportato dal vettore di cui sono stabiliti gli elementi essenziali, ossia, in particolare, i luoghi di partenza e di arrivo alla destinazione finale, i giorni e gli orari di tale servizio di trasporto e la durata dello stesso».

al riguardo, merita allora condivisione quella dottrina ⁽¹⁶⁾ la quale sostiene che il trasporto alternativo offerto rappresenti una prestazione qualitativamente diversa da quella originariamente prevista, con orari di partenza e di arrivo necessariamente differenti, e che pertanto la cancellazione del viaggio costituisca in ogni caso una forma di mancata esecuzione della prestazione dedotta in contratto, così come del resto il ritardo rappresenta una inesatta esecuzione della stessa.

La sostanziale autonomia del viaggio originariamente pattuito e di quello in protezione è stata peraltro indirettamente confermata, in tema di trasporto aereo, dalla stessa Corte con la sentenza 12 marzo 2020, causa C-832/18, *A e altri c. Finnair Oyj* ⁽¹⁷⁾, mediante la quale è stata riconosciuta ai passeggeri dell'aria una doppia compensazione economica: sia per il viaggio originariamente cancellato che per il ritardo maturato nel successivo volo sul quale gli stessi, a seguito della loro richiesta, erano stati riprotetti.

Tali considerazioni inducono pertanto a ritenere che il

⁽¹⁶⁾ Si veda sul punto L. ANCIS, *Informazione e assistenza al passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, Napoli, 2017, 299 ss., il quale mette in evidenza il carattere sempre meno fungibile della specifica prestazione di trasferimento, e soprattutto V. CORONA, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia*, in *Dir. trasp.* 2004, 335, ed in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 185, in particolare 198 ss., la quale ha osservato che il volo alternativo «non si pone sul piano dell'adempimento contrattuale ma su quello della tutela del danneggiato, quale forma di riparazione immediata di tipo satisfattivo-ripristinatore che si accompagna all'ulteriore ed eventuale tutela risarcitoria» (*sic*, 199). Sul tema si vedano anche le osservazioni di A. ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 55, 61 ss.

⁽¹⁷⁾ Il testo della sentenza si può leggere in *Riv. dir. nav.* 2020, 465 ss., con nota redazionale di R. GENOVESE, *ivi*, 478. Sul tema si segnala anche il contributo di F. TEODORO, *La compensazione pecuniaria multipla e i diritti all'assistenza nel trasporto aereo*, in *Giureta* 2020, 163.

viaggio alternativo offerto ed accettato dai passeggeri rappresenta una prestazione diversa e alternativa, dotata di una specifica autonomia rispetto all'originario trasferimento contrattualmente pattuito, rimasto inadempito.

Ed allora, tornando al caso in esame, se, come è stato osservato, l'esecuzione del viaggio alternativo «non si pone sul piano dell'adempimento contrattuale ma su quello della tutela del danneggiato»⁽¹⁸⁾, anche l'istituto della *compensation*, la cui finalità – come si vedrà a breve – pare quella di fornire una risposta tempestiva e standardizzata ai disagi dei passeggeri, sembra muoversi su un piano diverso da quello dell'effettiva presenza di un danno risarcibile (ritardo all'arrivo), e sembra quindi prescindere dall'eventuale scelta del passeggero di proseguire o meno il viaggio. Né pare decisiva l'espressione «fermo restando il diritto al trasporto», la quale semplicemente conferma che il versamento della compensazione non preclude la scelta del passeggero di optare per un viaggio alternativo.

Sulla base di quanto ora precisato e delle osservazioni che seguiranno *infra*, la compensazione sembra pertanto dovuta anche in caso di risoluzione del contratto conseguente all'inesecuzione della prestazione da parte del vettore (cancellazione del viaggio), e ciò indipendentemente dalla possibilità per il passeggero, prevista all'art. 21 del regolamento, di ricorrere al giudice nazionale per il risarcimento del danno cd. «ulteriore», già pacificamente ammessa in ambito aereo e recentemente confermata dalla giurisprudenza della cassazione anche in relazione al trasporto ferroviario di persone⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁸⁾ Questi i termini utilizzati da V. CORONA, *op. ult. cit.*, 199.

⁽¹⁹⁾ Il riferimento è a Cass. 9 ottobre 2023 n. 28244, nella quale si ribadisce che «la ivi invocata normativa, nazionale e comunitaria in tema di tutela cui è tenuto il prestatore del servizio di trasporto ferroviario (applicabili secondo quanto chiarito da Cass. n. 9312 08/05/2015, e Corte UE del 26/09/2013, in causa C-509/11), è volta ad assicurare forme di “indennizzo” per le ipotesi di cancellazione o interruzione o ritardo

3. *La compensazione economica* – Alla luce della soluzione adottata nella sentenza in commento in merito alla corresponsione della compensazione economica, si ritiene opportuno formulare sul tema alcune riflessioni ulteriori.

Come noto, la dottrina si è a lungo divisa sulla natura giuridica di tale compensazione pecuniaria ⁽²⁰⁾, né – analizzando il dato legislativo – la questione sembra destinata a sopirsi, se solo si consideri, ad esempio, che l'identico termine «*compensation*», presente nella versione inglese delle rubriche degli artt. 19 dei due reg. (UE) n. 1177/2010 e n. 782/2021, è stato tradotto in italiano con i termini «diritto a compensazione economica (...)» nel primo testo normativo ora indicato ed «indennizzo» nel secondo.

Non è questa la sede per approfondire tale natura: sul punto ci si limita a riportare quanto precisato dalla Commissione nella Comunicazione del 19 dicembre 2011 ⁽²¹⁾, ovvero che «il diritto ad una compensazione obiettiva e standardizzata in caso di forte ritardo all'arrivo fa parte degli standard minimi fondamentali di qualità per tutti i modi (di trasporto)» ⁽²²⁾.

nel servizio, ma non anche a impedire che, qualora ne sussistano i presupposti, sia accolta la domanda giudiziale di risarcimento di ulteriori pregiudizi tutelati e lesi».

⁽²⁰⁾ Per ulteriori approfondimenti sulla natura giuridica della compensazione pecuniaria, seppure in riferimento al solo trasporto aereo, si rimanda, oltre a A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 499, alle osservazioni contenute in L. ANCIS, *Informazione e assistenza al passeggero nel trasporto aereo*, cit., 317 ss., a cui si rinvia anche per i numerosi riferimenti alla dottrina ed alla giurisprudenza della Corte di giustizia UE, nonché a A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo nell'interpretazione della Corte di giustizia europea*, in *Dir. trasp.* 2020, 1, 27 ss.

⁽²¹⁾ Si tratta della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo ed al Consiglio «Una visione europea per i passeggeri: Comunicazione sui diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto», Bruxelles, 19 dicembre 2011, COM(2011) 898 def.

⁽²²⁾ È quanto precisato a pag. 10 della menzionata Comunicazione.

In realtà, nel trasporto aereo di persone il versamento di una compensazione era espressamente previsto, nel reg. (CE) n. 261/2004, *solo* nei casi di overbooking e di cancellazione del volo, ed è stato poi esteso dalla Corte anche all'ipotesi di ritardo prolungato.

La Corte di giustizia, nella propria copiosa giurisprudenza relativa al trasporto aereo, pur non affrontando mai in maniera esaustiva il problema di carattere teorico, ha più volte evidenziato che la funzione di tale *compensation* sia quella di fornire un ristoro immediato e forfettario a tutti quei pregiudizi e disagi che tutti i passeggeri subiscono sostanzialmente nella medesima misura in presenza di episodi di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato⁽²³⁾, fatta salva per il passeggero che lamenti disagi e danni ulteriori la possibilità di adire il giudice nazionale.

È lo stesso giudice eurounitario inoltre, con una sentenza dell'ottobre 2023⁽²⁴⁾, ad aver espressamente riconosciuto proprio ai passeggeri vittime di overbooking il diritto alla compensazione anche se avvisati con largo anticipo.

In sostanza, sulla base del dato normativo, delle comunicazioni della Commissione e della giurisprudenza della Corte, la *compensation* pare volta a contrastare – in un'ottica di tutela del passeggero – i disagi dallo stesso subiti ed associati ad un contratto di trasporto: non solo in caso di ritardo all'arrivo ma anche in altre ipotesi, quali la cancellazione e l'overbooking, anche se comunicati con un certo anticipo (a seconda dei casi).

È altresì opportuno evidenziare che, dal punto di vista del passeggero, l'acquisto di un determinato trasferimento è nella maggior parte dei casi un'operazione strumentale, finalizzata allo svolgimento di ulteriori attività (vacanze, impegni di lavoro, partecipazione ad eventi, etc.), già pro-

⁽²³⁾ Così A. ZAMPONE, *op. ult. cit.*, 29.

⁽²⁴⁾ Si fa riferimento a C. giust. UE 26 ottobre 2023, causa C-238/22, *FW c. LATAM Airlines Gruop SA*.

grammate nel tempo.

Alla luce di tali considerazioni, sembra dunque chiaro che i disagi e le perdite di tempo – evidenti nel caso in cui i passeggeri subiscano il ritardo o la cancellazione (o ancora il negato imbarco) nell'aerostazione, nel terminal o a bordo del mezzo – sono ugualmente presenti anche nell'ipotesi in cui gli stessi siano stati informati con anticipo in merito a tali eventi, come confermato dalla previsione legislativa del versamento di una compensazione anche in tali casi.

Nel caso che ci occupa, relativo ad un trasporto marittimo, appare dunque plausibile ritenere che la cancellazione del viaggio – sebbene comunicata con un anticipo di diverse settimane – abbia comunque causato disagi e perdite di tempo, costringendo i passeggeri in primo luogo a verificare se i viaggi alternativi proposti (peraltro mediante itinerari differenti e con l'impiego in parte di diverse modalità di trasporto) potessero avere per essi una utilità residua – dovendo, in caso negativo, chiedere il rimborso del prezzo del biglietto – ed in secondo luogo, a riorganizzare il proprio piano di viaggio, prevedendo trasferimenti con altre modalità o soluzioni alternative in base alle proprie esigenze, a condizioni economiche presumibilmente – dato il minore anticipo – meno favorevoli.

Inoltre, mentre nel trasporto aereo l'elevato numero di tratte servite e di scali aeroportuali esistenti rende meno difficoltoso, per i passeggeri vittime di voli cancellati, il raggiungimento della destinazione finale attraverso voli alternativi entro un periodo di tempo non eccessivamente lontano dall'orario di arrivo originariamente previsto in contratto, nel caso – come quello in esame – di cancellazione di un trasferimento marittimo, minori se non del tutto assenti (anche considerando le modalità esecutive sopra ricordate, che prevedono l'impiego di itinerari diversi e di mezzi alternativi) sono le soluzioni a disposizione dei passeggeri per raggiungere la destinazione finale in tempo utile, con conseguenti maggiori richieste di rimborso e disagi

per tali soggetti ⁽²⁵⁾.

Più volte la Corte di giustizia, nel mostrarsi particolarmente sensibile alle esigenze dei passeggeri, ha richiamato i considerando del reg. (CE) n. 261/2004 ⁽²⁶⁾, mediante i quali il legislatore ha ricordato che scopo del testo eurounitario è anzitutto quello di garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri del trasporto aereo ⁽²⁷⁾.

Ebbene, anche il reg. (UE) n. 1177/2010 si preoccupa, al considerando 1, di ribadire che – pure nel trasporto marittimo e per vie navigabili interne – l'azione dell'Unione è rivolta a «garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, simile a quella offerta da altri modi di trasporto», non dimenticando peraltro – a differenza di quanto fatto nel reg. (CE) n. 261/2004 – di tenere «in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale» ⁽²⁸⁾: e ciò sebbene le figure di passeggero e consumatore non appaiano del tutto sovrapponibili ⁽²⁹⁾, avendo tra l'altro il legislatore eurounitario espressamente escluso l'applicabilità al trasporto del foro del consumatore ⁽³⁰⁾.

⁽²⁵⁾ È la stessa sentenza a precisare, al punto 144, la peculiarità degli inconvenienti subiti dai passeggeri marittimi rispetto agli altri, «a causa della localizzazione dei porti e del numero limitato di tratte garantite la cui frequenza può anche variare a seconda delle stagioni».

⁽²⁶⁾ La sentenza del 2023 richiama, al punto 37, i considerando da 1 a 4 del reg. (CE) n. 261/2004, in particolare il secondo considerando.

⁽²⁷⁾ Proprio in base a tali principi, la sentenza *Sturgeon* ha sancito il versamento della compensazione pecuniaria nei confronti dei passeggeri dell'aria anche in caso di ritardo prolungato all'arrivo.

⁽²⁸⁾ L'equiparazione tra passeggero e consumatore è ribadita anche nella sentenza in commento, al punto 53.

⁽²⁹⁾ Si richiamano, al riguardo, le osservazioni di M. LOPEZ DE GONZALO, *Trasporto internazionale marittimo e aereo di passeggeri, danno alla persona, foro competente*, in *Dir. tur.* 2005, 246, 248.

⁽³⁰⁾ Il reg. (UE) n. 1215/2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale all'art. 17, § 3 stabilisce espressamente che le disposizioni contenute nella sezione 4 del capo II del testo

Del resto, il legislatore eurounitario, nella redazione del regolamento in esame, nel perseguire il fine di protezione del passeggero sembra aver tenuto nella debita considerazione, in un'ottica di tendenziale bilanciamento, anche gli interessi del vettore marittimo, sia alla luce di specifiche ipotesi di esclusione del versamento della compensazione pecuniaria (art. 20), sia considerando la limitazione – a livello temporale (massimo tre notti) ed a livello economico (massimo € 80,00 a notte) – degli obblighi di assistenza posti in capo al vettore stesso (art. 17, § 2) ⁽³¹⁾.

Ebbene, sulla scorta di quanto ora osservato, considerato che la funzione della *compensation* consiste nel fornire un importo forfettario a copertura dei disagi/fastidi comuni sofferti da tutti i passeggeri dei viaggi cancellati o ritardati (senza distinzioni), dei quali sarebbe difficoltoso offrire la prova in giudizio, in particolare nel loro ammontare ⁽³²⁾, tenuto conto della particolare situazione dei passeggeri marittimi sopra ricordata, sulla base del considerando 14 al reg. (UE) n. 1177/2010, nonché dell'art. 20, § 4 del regolamento stesso ⁽³³⁾, opportuna sarebbe stata una interpretazione del dato normativo meno rigorosa la quale – valorizzando i principi di «elevata tutela» del passeggero, come fatto nella sentenza *Sturgeon* – potesse prevedere in ogni caso il versamento della compensazione nei confronti di *tutti* i passeggeri

normativo, intitolata «Competenza in materia di contratti conclusi da consumatori», non si applicano «ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale».

⁽³¹⁾ Allo stato attuale, nel trasporto aereo gli obblighi di assistenza previsti dal reg. (CE) n. 261/2004 non hanno limiti, come osservato da C. Giust. UE 7 novembre 2019, causa C-213/18, *Guaitoli ed altri c. Easyjet Airline Co. Ltd*, in *Dir. trasp.* 2020, 635, con nota di D. RAGAZZONI, *Competenza giurisdizionale e territoriale nel trasporto aereo internazionale: la soluzione della Corte di giustizia UE*, ivi, 642.

⁽³²⁾ In tal senso M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi*, cit., 592 ss.

⁽³³⁾ Sul punto si veda ancora M. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, 592 ss.

geri di viaggi cancellati, indipendentemente dal fatto che gli stessi abbiano richiesto il rimborso del biglietto o comunque la prosecuzione del viaggio con soluzioni alternative.

In altri termini, mentre la prestazione di assistenza da parte del vettore è materialmente collegata alla presenza dei passeggeri in aeroporto, nei terminal o a bordo del mezzo, e conseguentemente non può essere fornita in loro assenza, il versamento della compensazione economica ha la finalità di far fronte ai disagi/fastidi causati – nel caso di specie – dalla cancellazione stessa del viaggio e che possono manifestarsi anche prima dell'arrivo al terminal portuale, alla luce di quanto sinora osservato.

Anzi, proprio la richiamata differenza tra le forme di tutela apprestate nelle varie modalità avrebbe dovuto indurre la Corte a fornire l'interpretazione ora menzionata, alla luce delle già evidenziate ben maggiori difficoltà per i passeggeri marittimi, nei casi come quello in esame, di trovare soluzioni alternative per raggiungere, con ritardi minimi, la destinazione originariamente stabilita nel contratto.

L'interpretazione offerta dalla Corte, in sostanza, non sembra tenere in considerazione la *ratio* sopra indicata: al contrario, seguendo il ragionamento contenuto nella sentenza, nel caso in cui i passeggeri fossero stati avvisati della cancellazione (o del ritardo) con un preavviso minimo, e fossero dunque già presenti nel terminal, e tuttavia avessero optato per il rimborso (e non per il viaggio alternativo), si giungerebbe all'inaccettabile conclusione di escludere, ai sensi dell'art. 19, il versamento della compensazione nei confronti di tali passeggeri, nonostante lo stress ed i disagi patiti.

4. Il difficile cammino eurounitario verso una reale uniformità delle misure di protezione dei passeggeri nelle diverse modalità di trasporto – Le considerazioni sinora svolte inducono a ritenere che l'interpretazione fornita dalla Corte nella sentenza in commento, la quale subordina il versamento della compensazione pecuniaria esclusivamente in presen-

za di un ritardo all'arrivo, senza prevederne la corresponsione in caso di cancellazione, che rappresenta la forma più grave di inadempimento, non appaia effettivamente in linea con le esigenze di (elevata) tutela del passeggero richiamate dal legislatore.

Se da un lato deve certamente valutarsi positivamente lo sforzo del legislatore eurounitario volto a predisporre in tutte le modalità di trasporto una disciplina tendenzialmente uniforme del complesso quadro dei diritti del passeggero, che rappresenta sempre la parte debole del contratto di trasporto, dall'altro è il caso di osservare che le medesime discipline dettate nei vari regolamenti non sono sempre sovrapponibili ed anzi, in molti casi, generano confusione.

In tal senso, al di là dell'interpretazione fornita, la sentenza in commento – la prima in argomento – ha peraltro evidenziato, oltre alla presenza di una serie di imprecisioni lessicali, una certa disomogeneità nel testo eurounitario: al di là della già evidenziata assenza, da un lato, delle definizioni di numerose nozioni e della presenza, dall'altro, di nozioni eccessivamente generiche, emergono alcune difformità tra i considerando del regolamento e le norme dello stesso, con particolare riferimento alla tutela del passeggero in caso di cancellazione del viaggio, le quali hanno dato luogo ad interpretazioni diverse delle medesime norme⁽³⁴⁾. Proprio le soluzioni adottate dal legislatore in relazione alle ipotesi di cancellazione nelle diverse modalità di trasporto, del resto, hanno condotto la giurisprudenza e la dottrina a soluzioni contrastanti.

Ci si chiede allora se le distinzioni presenti nei diversi regolamenti siano sempre giustificate e giustificabili o se invece diano luogo, sotto il profilo applicativo, a concrete difficoltà per passeggeri ed operatori.

In sostanza, se è vero, in linea generale, che la situazione delle imprese operanti nei diversi settori del trasporto di

⁽³⁴⁾ Si richiamano al riguardo, tra le altre, le osservazioni formulate *sub* nota 8.

persone non è comparabile, è altrettanto vero che la diversa applicazione dei medesimi istituti (nel caso di specie, il versamento della compensazione pecuniaria in caso di cancellazione) contribuisce ad aumentare la frammentazione della materia – contrariamente all’auspicata uniformità predicata dalle istituzioni comunitarie – e comunque non favorisce da parte del passeggero una piena consapevolezza dei propri diritti.

Sul punto, opportuna pare anche una riflessione in merito alla concreta efficacia della compensazione pecuniaria: mentre nel trasporto aereo essa è stabilita in misura identica a ciascun passeggero del volo, essendo commisurata alla lunghezza del viaggio, nel trasporto marittimo invece – le medesime considerazioni possono estendersi a quello ferroviario – la somma riconosciuta a titolo di compensazione pecuniaria corrisponde ad una percentuale del prezzo del biglietto pagato, la quale cresce con l’aumentare del ritardo all’arrivo accumulato. Se i pregiudizi ed i disagi sono i medesimi per tutti i passeggeri, anche il relativo ristoro dovrebbe essere uguale nel proprio ammontare, per ciascuno di essi.

Le osservazioni sin qui svolte lasciano intendere che l’auspicato raggiungimento di un’unica regolamentazione in tema di diritti dei passeggeri in tutte le modalità di trasporto, da ultimo manifestata nella già ricordata comunicazione del dicembre 2011, ed una conseguente applicazione uniforme dei relativi istituti, sembra ancora lontano ⁽³⁵⁾.

Un ulteriore passo, tuttavia, è stato mosso: la Commissione europea ha comunicato nel novembre 2023 la promozione di una serie di iniziative volte a rafforzare i diritti dei

⁽³⁵⁾ Per un approfondimento in merito all’evoluzione della tutela dei passeggeri nell’ordinamento eurounitario, si rimanda a M. ILEŠIČ, *EU institutions and passenger rights: legislative and judicial development*, in *Transport law on passenger rights* (a cura di M. Pavliha), Londra, 2021. Sul tema anche R. GENOVESE, *La (in)comparabilità della normativa unionale a tutela dei passeggeri*, cit., 173 ss.

passaggeri, le quali comprendono una proposta di revisione dei regolamenti sui diritti dei passeggeri ed una nuova proposta di regolamento relativa ai diritti dei passeggeri nel contesto dei viaggi multimodali, oltre ad una revisione della direttiva (UE) n. 2015/2302 in tema di pacchetti turistici ⁽³⁶⁾.

In conclusione, ci si augura – anche alla luce di quanto avvenuto in ambito aeronautico – che la sentenza in commento, pur criticabile sotto alcuni aspetti, rappresenti un ulteriore passo nel percorso intrapreso e che la giurisprudenza della Corte possa evolversi, in linea con le proposte normative ora ricordate, nella direzione di un auspicabile superamento delle differenze e dell'eterogeneità che la concreta applicazione dei diritti dei passeggeri presenta in base ai diversi regolamenti ⁽³⁷⁾.

DANIELE RAGAZZONI

⁽³⁶⁾ Le proposte, tutte presentate in data 29 novembre 2023, sono le seguenti: proposta di regolamento contenente «amending Regulations (EC) No 261/2004, (EC) No 1107/2006, (EU) No 1177/2010, (EU) No 181/2011 and (EU) 2021/782 as regards enforcement of passenger rights in the Union», COM(2023) 753 def.; proposta di regolamento «on passenger rights in the context of multimodal journeys» COM(2023) 752 def.; proposta di direttiva «amending Directive (EU) 2015/2302 to make the protection of travellers more effective and to simplify and clarify certain aspects of the Directive» COM(2023) 905 def.

⁽³⁷⁾ Una maggiore uniformità è auspicata anche da D. BOCCHESI, *Passenger's rights and carriers' liability*, cit., 92 ss. La possibile emissione di un regolamento unico per le varie modalità è presa in considerazione pure da M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità*, cit., 790.

