

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI GIUSTIZIA UE 25 GENNAIO 2024 (TERZA SEZIONE)

causa C-474/22

Pres. di sez. Jürimäe – giudici Gavalec (relatore),
PIÇARRA, LENAERTS E JÄÄSKINEN – Avv. gen. Medina
Laudamotion GmbH c. Flightright GmbH

Trasporto di persone – Trasporto aereo – Reg. (CE) n. 261/04 – Ritardo prolungato – Obbligo di presentarsi in tempo utile all'accettazione ex art. 3, paragrafo 2, lettera a) – Diritto alla compensazione ex art. 5 paragrafo 1 e art. 7 paragrafo 1.



RIASSUNTO DEI FATTI – Un passeggero venne informato che il volo da Düsseldorf a Palma di Maiorca previsto per il 26 giugno 2018 sarebbe stato ritardato e, conseguentemente, decise di non imbarcarsi per evitare di perdere un appuntamento di lavoro a destinazione. Poiché il volo giunse effettivamente con 3 ore e 32 minuti di ritardo, il passeggero cedette i propri diritti alla Flightright, la quale chiese la compensazione pecuniaria per ritardo prolungato ai sensi dell'art. 7 §1 lett. a). La domanda fu rigettata dal giudice di primo grado ma accolta in appello, così che la compagnia propose ricorso dinanzi alla Corte federale di giustizia tedesca, la quale sollevò la questione interpretativa relativa all'art. 3 §2 lett. a), per chiarire se la presentazione del passeggero all'accettazione costituisca una condizione indispensabile ai fini del diritto alla compensazione pecuniaria anche nel caso in cui vi siano elementi sufficienti per ritenere che il volo arriverà con un ritardo superiore a tre ore.

L'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che per beneficiare della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento in caso di ritardo prolungato del volo, ossia di un ritardo di tre ore o più rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo, un passeggero del trasporto aereo deve essersi presentato in tempo utile all'accettazione o, se si è già registrato online, deve essersi presentato in tempo utile all'aeroporto presso un rappresentante del vettore aereo operativo ⁽¹⁾.

Sulla prima questione. 19 – In via preliminare, occorre sottolineare che la controversia principale trae origine dal ritardo di un aereo alla

⁽¹⁾ V. la nota di V. CORONA, a p. 340.

partenza. Tuttavia, il fulcro di tale controversia riguarda le conseguenze che tale ritardo ha potuto causare. Il ricorrente nel procedimento principale rivendica, infatti, la compensazione pecuniaria a causa del probabile ritardo del volo in questione all'arrivo alla destinazione finale, che gli avrebbe impedito di arrivare in tempo a un appuntamento di lavoro previsto a Palma di Maiorca. Orbene, poiché l'articolo 6 del regolamento n. 261/2004 riguarda solo il ritardo di un volo rispetto all'orario di partenza originariamente previsto e la compensazione pecuniaria forfettaria alla quale un passeggero ha diritto, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, allorché il suo volo raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo di durata pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto, non è quindi subordinata al rispetto dei presupposti di cui a detto articolo 6 (sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punti 36 e 37), la controversia nel procedimento principale deve essere esaminata unicamente alla luce degli articoli 3, 5 e 7 di tale regolamento.

20 – Pertanto, si deve considerare che, con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che, per beneficiare della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento in caso di ritardo del volo di tre ore o più rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo, un passeggero deve essersi presentato in tempo utile all'accettazione.

21 – Dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 risulta che tale regolamento si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del Trattato a condizione, in primo luogo, che tali passeggeri dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, in secondo luogo, che essi si presentino in tempo utile all'accettazione, salvo in caso di cancellazione del volo ai sensi dell'articolo 5 di detto regolamento. Poiché queste due condizioni sono cumulative, la presenza di un passeggero all'accettazione non può presumersi per il fatto che tale passeggero disponga di una prenotazione confermata sul volo in questione (ordinanza del 24 ottobre 2019, easyJet Airline, C-756/18, EU:C:2019:902, punto 25). Occorre precisare che l'effetto utile di tale articolo 3, paragrafo 2, lettera a), richiede che i passeggeri si presentino in tempo utile all'aeroporto, più precisamente presso un rappresentante del vettore aereo operativo, al fine di essere trasportati verso la destinazione prevista, anche se essi si sono già regi-

strati online prima di recarsi all'aeroporto.

22 – Nel caso di specie, le questioni sollevate dal giudice del rinvio si basano sulla premessa che il passeggero interessato non si è presentato all'accettazione in tempo utile. In tali circostanze, l'applicabilità del regolamento n. 261/2004 presuppone che, nell'ambito dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento, il ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla destinazione finale, vale a dire il ritardo di una durata pari o superiore a tre ore, sia assimilato alla cancellazione del volo, ai sensi dell'articolo 5 di tale regolamento.

23 – Al riguardo occorre rilevare, in primo luogo, che la Corte ha già dichiarato che gli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004, letti alla luce del principio della parità di trattamento, dovevano essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono, da un lato, essere equiparati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto a compensazione pecuniaria previsto all'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento e, dall'altra, invocare tale diritto a compensazione pecuniaria quando, a causa di un volo ritardato, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal loro vettore aereo [v., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 60, 61 e 69, e del 7 luglio 2022, *SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante)*, C-308/21, EU:C:2022:533, punto 19 e giurisprudenza citata].

24 – Nella sentenza del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.* (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 49, 52 e 60), la Corte aveva paragonato il tipo e la gravità dei disagi e dei danni subiti da un passeggero di un volo cancellato, che aveva dovuto attendere che gli venisse offerto un volo alternativo, con quelli subiti da un passeggero il cui volo era stato ritardato. Quest'ultimo aveva quindi dovuto attendere che l'aeromobile fosse pronto per il decollo e si era necessariamente presentato all'accettazione poiché si era imbarcato. I passeggeri, in questi due tipi di situazioni, avevano quindi dovuto pazientare al fine di giungere alla loro destinazione finale, cosicché essi avevano innegabilmente subito un danno consistente in una perdita di tempo, il quale può essere riparato, tenuto conto del suo carattere irreversibile, solo mediante una compensazione pecuniaria. Tali passeggeri, che avevano subito danni analoghi, non potevano, conformemente al principio della parità di trattamento, essere trattati in modo diverso.

25 – L'elemento cruciale che ha indotto la Corte ad assimilare il ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla cancellazione di un volo attie-

ne al fatto che i passeggeri di un volo con ritardo prolungato subiscono, al pari dei passeggeri di un volo cancellato, un danno che si concretizza in una perdita di tempo irreversibile, pari o superiore a tre ore, che può essere risarcito unicamente con una compensazione pecuniaria (v., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 52, 53 e 61; del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 54, e del 12 marzo 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, punto 23). Pertanto, in caso di cancellazione di un volo o di ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla sua destinazione finale, il diritto alla compensazione pecuniaria previsto all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 è intrinsecamente connesso all'esistenza di tale perdita di tempo pari o superiore a tre ore.

26 – Orbene, un passeggero che non si è recato all'aeroporto, come sembra essere il caso del ricorrente nel procedimento principale, in quanto disponeva di elementi sufficienti per concludere che il volo sarebbe arrivato alla sua destinazione finale solo con un ritardo prolungato, non ha, con tutta probabilità, subito una siffatta perdita di tempo.

27 – Va infatti ricordato che la perdita di tempo non è un danno generato da un ritardo, ma costituisce un disagio, al pari di altri disagi inerenti alle situazioni di negato imbarco, di cancellazione del volo e di ritardo prolungato e che accompagnano tali situazioni, come la mancanza di comfort, la temporanea privazione di mezzi di comunicazione normalmente disponibili (sentenza del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 51) o il fatto di non poter condurre in modo continuativo i propri affari personali, familiari, sociali o professionali (v., in tal senso, sentenza del 4 settembre 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, punti 20 e 21).

28 – A tal riguardo, poiché la perdita di tempo che dà luogo alla compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 è subita in modo identico da tutti i passeggeri di voli ritardati, è possibile porvi rimedio mediante una misura standardizzata, senza che sia necessario procedere a una qualsivoglia valutazione della situazione individuale di ciascun passeggero coinvolto. Pertanto, siffatta misura può essere applicata immediatamente (sentenza del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 52).

29 – In secondo luogo occorre sottolineare che ai punti da 33 a 36 e 39 della sentenza del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.* (C-402/07 e

C-432/07, EU:C:2009:716), confermata in particolare dalla sentenza del 21 dicembre 2021, Corendon Airlines (C-395/20, EU:C:2021:1041, punto 18), la Corte ha constatato che i voli cancellati e i voli ritardati costituiscono due categorie di voli ben distinte, poiché, ai sensi dell'articolo 2, lettera l), di tale regolamento, la cancellazione, diversamente dal ritardo del volo, è la conseguenza della mancata effettuazione di un volo originariamente previsto.

30 – Orbene, quando un volo subisce un ritardo prolungato, se ne prevede l'esecuzione, di modo che le operazioni di accettazione devono essere effettuate. Ne consegue che i passeggeri di un volo ritardato non possono essere dispensati dall'obbligo di presentarsi all'accettazione, espressamente previsto all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004.

31 – Dalle considerazioni che precedono risulta quindi che, nell'ambito dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento, il ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla sua destinazione finale non può essere assimilato alla cancellazione di un volo.

32 – Infine, va precisato che il danno causato da un mancato appuntamento di lavoro deve essere considerato come un danno individuale, attinente alla situazione propria del passeggero interessato, e non può quindi essere risarcito mediante la concessione della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, che mira a risarcire, in modo uniforme e immediato, solo i danni che sono pressoché identici per tutti i passeggeri interessati (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punti 28, 30, 31 e 33).

33 – Tuttavia, un tale danno individuale può essere compensato con un «risarcimento supplementare» ai sensi dell'articolo 12 del regolamento n. 261/2004, il quale presuppone che la domanda sia fondata sul diritto nazionale o sul diritto internazionale [v., in tal senso, sentenze del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punti 35 e 36, e dell'8 giugno 2023, Austrian Airlines (Volo di rimpatrio), C-49/22, EU:C:2023:454, punto 36].

34 – Alla luce dei motivi che precedono, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che, per beneficiare della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento in caso di ritardo prolungato del volo, ossia di un ritardo di tre ore o più rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo, un passeggero del

trasporto aereo deve essersi presentato in tempo utile all'accettazione o, se si è già registrato online, deve essersi presentato in tempo utile all'aeroporto presso un rappresentante del vettore aereo operativo.

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI GIUSTIZIA UE 25 GENNAIO 2024 (TERZA SEZIONE)

causa C-54/23

Pres. di sez. Jürimäe – giudici Gavalec (relatore),

Piçarra, Lenaerts e Jääskinen – Avv. gen. Medina

WY c. Laudamotion GmbH e Ryanair DAC

Trasporto di persone – Trasporto aereo – Reg. (CE) n. 261/04 – Ritardo prolungato comunicato prima della partenza – Prenotazione autonoma di un volo alternativo – Arrivo a destinazione con un ritardo inferiore a tre ore – Esonero dalla compensazione ex art. 5 paragrafo 1 e art. 7 paragrafo 1.



RIASSUNTO DEI FATTI – Essendo stato informato dal vettore operativo che la partenza del volo a/r da Düsseldorf a Palma di Maiorca del 31 ottobre 2019 sarebbe stata ritardata di sei ore, un passeggero provvide autonomamente ad acquistare un altro volo con altra compagnia per poter onorare un appuntamento di lavoro a destinazione. Stante l'asserita presentazione tempestiva all'accettazione per il volo originario, il passeggero chiese al vettore operativo la compensazione pecuniaria ai sensi dell'art. 5 §1 lett. c) e art. 7 §1 del regolamento n. 261/2004, ma la domanda fu respinta in primo grado e in appello, così che nel corso del giudizio per cassazione dinnanzi alla Corte federale di giustizia tedesca, il giudice ritenne di sollevare la questione interpretativa relativa agli artt. 3 §2, lett. a), 5 §1, lett. c), e dell'articolo 7 §1.

L'articolo 5, paragrafo 1 e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che non può beneficiare del diritto a compensazione pecuniaria un passeggero del trasporto aereo che, a causa di un rischio di ritardo prolungato all'arrivo alla destinazione finale del volo per il quale egli dispone di una prenotazione confermata, o in presenza di indizi sufficienti di un siffatto ritardo, abbia prenotato autonomamente un volo alternativo e raggiunto la destinazione finale con meno di tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto del volo originario ⁽¹⁾.

(1) V. la nota di V. CORONA, a p. 340.

16 – In via preliminare, va rilevato che, con la sua prima questione, il giudice del rinvio si interroga sull'interpretazione degli articoli 5, 6 e 7 del regolamento n. 261/2004. A tal riguardo, se è vero che la controversia nel procedimento principale trae origine dal ritardo di un aereo alla partenza, l'oggetto di tale controversia riguarda le conseguenze che tale ritardo ha potuto causare all'arrivo. Il ricorrente nel procedimento principale rivendica infatti una compensazione pecuniaria a causa del probabile ritardo all'arrivo alla destinazione finale del volo in questione, che gli avrebbe impedito di arrivare in tempo a un appuntamento di lavoro previsto a Palma di Maiorca. Orbene, l'articolo 6 di tale regolamento riguarda unicamente il ritardo di un volo rispetto all'orario di partenza inizialmente previsto. Ne risulta che la compensazione pecuniaria forfettaria che spetta a un passeggero, ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento, allorché il suo volo raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo di tre ore o più rispetto all'orario di arrivo previsto, non è subordinata al rispetto delle condizioni enunciate al suddetto articolo 6 (sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punti 36 e 37).

17 – Inoltre, dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che il ricorrente nel procedimento principale può esigere, sulla base del diritto tedesco, il rimborso delle spese del trasporto alternativo da lui autonomamente prenotato, cosicché tale questione riguarda solo il diritto di tale ricorrente nel procedimento principale al riconoscimento della compensazione forfettaria ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, per il ritardo prolungato di un volo.

18 – In tali condizioni, si deve ritenere che, con la sua prima questione, il giudice del rinvio chieda sostanzialmente se l'articolo 5, paragrafo 1, e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che può beneficiare del diritto a compensazione pecuniaria, ai sensi di tali disposizioni, un passeggero del trasporto aereo che, a causa di un rischio di ritardo prolungato all'arrivo alla destinazione finale del volo per il quale dispone di una prenotazione confermata, o in presenza di indizi sufficienti di un siffatto ritardo, abbia prenotato autonomamente un volo alternativo e abbia raggiunto la destinazione finale con un meno di tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto del volo originario.

19 – Come risulta da giurisprudenza costante, gli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004, letti alla luce del principio della parità di trattamento, devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli

ritardati possono, da un lato, essere equiparati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto a compensazione pecuniaria previsto all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento e, dall'altro, far valere tale diritto a compensazione pecuniaria quando a causa di un volo ritardato subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo [v., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 60, 61 e 69, e del 7 luglio 2022, *SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante)*, C-308/21, EU:C:2022:533, punto 19 e giurisprudenza citata].

20 – I passeggeri dei voli in tal modo ritardati patiscono infatti, analogamente ai passeggeri il cui volo originario sia stato cancellato, una perdita di tempo irreversibile e, di conseguenza, un disagio analogo. Orbene, tale disagio si concretizza, per quanto riguarda i voli ritardati, all'arrivo alla destinazione finale, cosicché la valutazione di un ritardo dev'essere effettuata, ai fini della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, rispetto all'orario di arrivo previsto a tale destinazione (sentenza del 26 febbraio 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, punti 32 e 33).

21 – L'elemento cruciale che ha indotto la Corte ad assimilare il ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla cancellazione di un volo attiene al fatto che i passeggeri di un volo con un ritardo prolungato subiscono, al pari dei passeggeri di un volo cancellato, un danno che si concretizza in una perdita di tempo irreversibile, pari o superiore a tre ore, che può essere risarcito unicamente con una compensazione pecuniaria (v., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.* C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 52, 53 e 61; del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 54, e del 12 marzo 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, punto 23). Pertanto, in caso di cancellazione di un volo o di ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla sua destinazione finale, il diritto a compensazione pecuniaria previsto all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 è intrinsecamente connesso all'esistenza di detta perdita di tempo pari o superiore a tre ore.

22 – Ne consegue che un passeggero del trasporto aereo che non abbia utilizzato il volo per il quale disponeva di una prenotazione confermata e, grazie a un volo alternativo da lui autonomamente prenotato, sia arrivato alla destinazione finale con meno di tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto dal vettore aereo, non

ha subito una tale perdita di tempo e non può quindi beneficiare di detto diritto a compensazione pecuniaria.

23 – A questo proposito, va ricordato che, conformemente al suo considerando 2, il regolamento n. 261/2004 mira a porre rimedio alle difficoltà e ai «gravi disagi» subiti dai passeggeri durante un trasporto aereo. Orbene, sebbene il fatto di aver dovuto trovare autonomamente un volo alternativo possa rappresentare un disagio per il passeggero del trasporto aereo interessato, un siffatto disagio non può tuttavia essere considerato «grave», ai sensi di tale regolamento, qualora tale passeggero abbia raggiunto la sua destinazione finale con meno di tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto (v., per analogia, sentenze del 30 aprile 2020, *Air Nostrum*, C-191/19, EU:C:2020:339, punti da 30 a 33, e del 22 aprile 2021, *Austrian Airlines*, C-826/19, EU:C:2021:318, punti 42 e 43).

24 – Tenuto conto dei motivi che precedono, occorre rispondere alla prima questione che l'articolo 5, paragrafo 1, e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che non può beneficiare del diritto a compensazione pecuniaria, ai sensi di tali disposizioni, un passeggero del trasporto aereo che, a causa di un rischio di ritardo prolungato all'arrivo alla destinazione finale del volo per il quale egli dispone di una prenotazione confermata, o in presenza di indizi sufficienti di un siffatto ritardo, abbia prenotato autonomamente un volo alternativo e raggiunto la destinazione finale con meno di tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto del volo originario.

* * *

La compensazione pecuniaria per il rischio di ritardo

SOMMARIO: 1. Premessa. La compensazione pecuniaria nel reg. n. 261/2004. – 2. L'obbligo di presentazione all'imbarco. – 3. La compensazione per il rischio di ritardo.

1. *Premessa. La compensazione pecuniaria nel reg. n. 261/04* – Con le sentenze in esame i giudici europei offrono alcuni interessanti spunti di riflessione in materia di *compensation*, prevista dal reg. n. 261/2004.

Com'è noto il principale problema che si è imposto alla dottrina italiana è costituito dalla natura di tale somma di denaro, stretta tra l'indennizzo e la

pena privata ⁽¹⁾.

Sintetizzando i termini del dibattito, accanto a chi – pur in modo critico – vi ravvisa i caratteri di una misura risarcitoria forfettaria ⁽²⁾, vi è chi ne sottolinea la funzione deterrente, nel senso che – come emergerebbe anche dai lavori preparatori – la previsione della compensazione pecuniaria avrebbe primariamente una funzione dissuasiva ⁽³⁾.

⁽¹⁾ In proposito v. D. RAGAZZONI: *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*, in *Dir. Trasp.* 2023, 903 ss.; A. LEFEVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 499; 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.; L. ANCIS, *Informazione e assistenza al passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, Napoli, 2017, 317 ss. che la definisce come «lo strumento di più ardua lettura fra quelli garantiti dal diritto comunitario»; A. PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, in *Riv. dir. civ.*, 2017, 1639 ss.; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato: normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013, 76 ss.; V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. trasp.* 2010, 123 ss.; L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.* 2009, 367, che condivisibilmente la riconduce all'istituto della pena privata; C. POZZI, *La nuova disciplina dell'overbooking nel regolamento n. 261/2004 e nell'interpretazione della Corte di giustizia*, in *Resp. civ.*, 2006, 1356, la quale ne esclude il profilo risarcitorio; M. PIRAS, *Il rifiuto di trasportare del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo (a cura di M. Deiana)*, Cagliari, 2005, 179 ss., che ravvisa alcuni caratteri della clausola penale sebbene con alcune importanti differenze. Per un approccio generale al tema delle pene private v. P.G. MONATERI - G.M. ARNONE - N. CALCAGNO, *Dolo, la colpa e i risarcimenti aggravati dalla condotta*, in *Trattato sulla responsabilità civile*, diretto da P.G. Monateri, Torino, 2014, 61 ss.; C. CICERO, voce *Pena privata*, in *Digesto disc. priv., Sez. civ.*, Torino 2013, 488 ss.; M.G. BARATELLA, *Le pene private*, Milano, 2006, 96 ss.; P. GALLO, *Pene private e responsabilità civile*, Milano, 1996; P. SIRENA, *Dalle pene private ai rimedi ultracompensativi*, in *Studi in onore di Cesare Massimo Bianca*, IV, Milano, 2006, 825 ss.; S. PATTI, *Pena privata*, in F.D. Busnelli – S. Patti (a cura di), *Danno e responsabilità civile*, Torino, 2003, 235; G. PONZANELLI, voce *Pena privata*, in *Enc. giur.*, XXII, Roma, 1990, 5 ss.; F. GALGANO, *Regolamenti contrattuali e pene private*, in *Contr. e imp.*, 2001, 509 e E. MOSCATI, *Pena privata e autonomia privata*, in *Le pene private* (a cura di) F.D. Busnelli e G. Scalfi, Milano, 1985, 242 ss.

⁽²⁾ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 257, che ne esclude il carattere indennitario dal momento che si connette ad un atto illecito contrattuale e non ad un atto illecito dannoso. Nello stesso senso anche M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, cit., 62 ss.; A. PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, cit., 1660 ss. che, argomentando dall'art. 7, vi ravvisa una finalità riparatoria più che punitiva riconducibile alla funzione della clausola penale in una prospettiva di forfettizzazione legale dei danni derivanti dall'inadempimento.

⁽³⁾ Per un approfondimento critico cfr. L. ANCIS, *Informazione e assistenza al passeggero nel trasporto aereo*, cit., 336, 339 ss. Sul punto v. anche M. PIRAS, *Il rifiuto di tra-*

Senza dubbio, l'opzione esegetica non è agevolata dal tenore testuale del regolamento e l'attività ermeneutica della Corte di giustizia europea non contribuisce a fare chiarezza perché, se da un canto la sua funzione è annoverata tra le misure poste a presidio del disagio subito indistintamente da tutti i passeggeri, dall'altro è espressamente riconosciuta la sua funzione deterrente in quanto «l'obbligo di offrire una compensazione pecuniaria ha incontestabilmente effetti incentivanti sul vettore riguardo all'attuazione concreta di tale assistenza» (4).

La qualificazione ontologica della somma di denaro oggetto dell'obbligazione gravante sul vettore aereo ai sensi dell'art. 7 del reg. n. 261/2004 sconta, senza dubbio, le difficoltà che derivano dalla sua genesi come misura dissuasiva e punitiva in caso di *overbooking* nella previgente disciplina racchiusa nell'art. 4 §2 del reg. (CEE) n. 295/91, natura che sembra trovare conferma nell'art. 4 §3 del reg. n. 261/2004 che, nello stabilirne l'obbligo di pagamento immediato ai passeggeri non consenzienti cui sia negato l'imbarco, la distingue dalle misure di assistenza (5).

In realtà la qualificazione come misura volta a garantire un ristoro immediato e forfettario per i disagi subiti dal passeggero non è coerente con l'affermazione per cui il pagamento è dovuto anche nel caso in cui il rifiuto di trasportare sia comunicato con largo anticipo (6).

Se, infatti, la compensazione pecuniaria avesse tale natura, non si comprende per quale motivo l'art. 5 §1 lett. c) i) ne escluda l'obbligo in caso di cancellazione comunicata almeno due settimane prima della partenza, in ragione del fatto che, in tal caso, non si avrebbero quei disagi che giustificano le misure

sportare del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria, cit., 179, 180. Dal canto suo A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo nell'interpretazione della Corte di giustizia europea*, cit., 29, ravvisa nell'art. 12 del regolamento n. 261/04 il dato testuale che conferma la natura non risarcitoria, laddove prevede solo la possibilità e non anche l'obbligo per il giudice nazionale di detrarre l'importo della compensazione dal risarcimento «supplementare» dovuto, consentendone quindi una cumulabilità. In tal senso v. anche M. LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo «Regolamento overbooking»*, in *Dir. tur.*, 2006, 168, il quale, attribuisce alla compensazione una finalità riparatoria e compensativa, assimilabile ad un risarcimento (forfettizzato) del danno, accanto a una funzione deterrente e sanzionatoria o di coercizione indiretta.

(4) Corte di giustizia UE, Sez. VIII, 12 marzo 2020, in causa C- 832/18, *A e altri c. Finnair Oyj*, in *Riv. dir. nav.*, 2020, 465 ss., con nota redazionale di R. GENOVESE, *ivi*, 478, e commentata da F. TEODORO, *La compensazione pecuniaria multipla e i diritti all'assistenza nel trasporto aereo*, in *Giureta*, 2020, 163.

(5) Art. 4 §3 «In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri interessati a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9».

(6) Corte di giustizia UE, Sez. VIII, 26 ottobre 2023, in causa C- 238/22, *FW c. Latam Airlines*.

di protezione e assistenza.

Dal punto di vista del passeggero è evidente che l'inattuazione della prestazione di trasporto è la stessa, sia nel caso in cui colpisca tutti coloro i quali sono prenotati per quel volo (cancellazione), sia nell'ipotesi in cui il diniego sia individuale (negato imbarco).

Ciononostante, secondo la Corte di giustizia, sebbene si tratti di situazioni comparabili, solo in caso di negato imbarco si conserva il diritto alla compensazione perché la norma che esclude la compensazione in caso di cancellazione sarebbe insuscettibile di applicazione estensiva in ragione del suo carattere eccezionale rispetto al principio secondo cui la compensazione è dovuta.

Se, dunque, la mancata compensazione in caso di cancellazione si giustifica per il fatto che, essendo stata comunicata due settimane prima della partenza, consente al passeggero di riorganizzarsi, evitando così i disagi e i fastidi connessi alla mancata effettuazione del volo, non si comprende per quale motivo il medesimo ragionamento non possa valere per il negato imbarco comunicato con largo anticipo: il principio dell'applicazione restrittiva delle norme eccezionali sembra doversi piegare al prevalente principio della parità di trattamento.

La ragione di tale confusione probabilmente deve essere ascritta al fatto che, come già indicato, il regolamento n. 261/04 ha esteso i rimedi previsti dal precedente reg. 295/91 a tutte le ipotesi di negato imbarco ma, mentre in caso di *overbooking* il rifiuto di trasportare non può mai, per sua natura, essere comunicato in anticipo (e quindi il passeggero subisce necessariamente i disagi che derivano dall'essersi recato in aeroporto e non poter partire), nel caso di negato imbarco è, invece, possibile per il vettore prevedere il rifiuto di trasportare, esattamente come accade in caso di cancellazione del volo.

È chiaro che, allora, per tale ipotesi la compensazione assume una efficacia dissuasiva e punitiva (7).

Cercando di sintetizzare e schematizzare, si può osservare che, in caso di negato imbarco, la compensazione pecuniaria è dovuta immediatamente, anche se il rifiuto di trasportare è comunicato preventivamente; può essere ridotta del 50% se il passeggero è riavviato e raggiunge la destinazione finale in tempi brevi (due, tre o quattro ore); non occorre che il passeggero si presenti in aeroporto per l'accettazione.

In caso di cancellazione, invece, la compensazione non deve essere pagata se è comunicata secondo i tempi previsti dal regolamento (unitamente a possibilità di trasporto alternative e aventi determinate caratteristiche) *ex art. 5*

(7) In tal caso, secondo la Corte, negare la compensazione significherebbe consentire al vettore di fare valutazioni di carattere commerciale privando il passeggero di ogni tutela solo se riesce a comunicare prima il negato imbarco. La funzione dissuasiva emerge anche dal considerando n. 9 laddove si fa riferimento all'obbligo per i vettori di ricorrere ai volontari cui negare l'imbarco, accordando «una piena compensazione pecuniaria al passeggero a cui viene in conclusione negato l'imbarco».

§1 lett. c), ii) e iii); non è dovuta in caso di circostanze eccezionali; può essere ridotta del 50% in caso di arrivo a destinazione in tempi brevi (art. 7 §2).

Dal confronto di queste norme emerge chiaramente, oltre che la complessità del regolamento, la sua carenza di sistematicità.

Con particolare riferimento alla cancellazione, infatti, il *quantum* di ritardo a destinazione (ossia quello con cui il passeggero potrebbe giungere a destinazione con il volo alternativo) che determina il sorgere del diritto alla compensazione è collegato all'anticipo con cui il vettore informa il passeggero della soppressione della partenza. Ai fini della riduzione della compensazione *ex art. 7 §2*, invece, il ritardo a destinazione è considerato con riferimento alla lunghezza della tratta. Tale differenza fa sì che le ore di ritardo all'arrivo abbiano un peso diverso ai fini dell'esonero da una parte, e ai fini della riduzione della compensazione dall'altra.

Le incongruenze sono ancora più evidenti se si riflette sulla rilevanza del tempo ai fini del diritto alla compensazione in caso di ritardo.

In particolare, i passeggeri cui la cancellazione sia comunicata meno di sette giorni prima della partenza matureranno il diritto alla compensazione se raggiungono la destinazione finale con «sole» due ore di ritardo *ex art. 5 §1 lett. c) iii)*, laddove i passeggeri dei voli ritardati dovranno attendere almeno tre ore, sebbene i fastidi e disagi – cui tale somma di denaro dovrebbe porre rimedio – siano del tutto identici ⁽⁸⁾.

È legittimo, pertanto, chiedersi se tale differenza si ripercuota sulla natura della compensazione, nel presupposto fondamentale che l'obbligo di pagamento prescinde dalla prova del danno e, in definitiva, dall'esistenza stessa del pregiudizio.

Si potrebbe ammettere che in caso di cancellazione sia possibile intravedere una connotazione maggiormente punitiva nei confronti del vettore che sopprima il volo senza offrire le soluzioni di trasporto indicate dalla norma.

Nel caso del ritardo, invece, sembra potersi ravvisare una ripartizione dei rischi del trasporto, in base alla quale sul passeggero gravano le prime tre ore di ritardo (ossia un'ora più di quanto accade in caso di cancellazione), e sul vettore tutti gli altri rischi che determinano un ritardo maggiore.

Per completezza si deve, inoltre, evidenziare che, dall'analisi del regolamento, emerge un'ulteriore lacuna nella disciplina della compensazione. Mentre in caso di negato imbarco, come detto, l'art. 4 §3 dispone che il vettore provvede *immediatamente* a versare la compensazione, in caso di cancellazione (e a *fortiori* in caso di ritardo) nulla è previsto in proposito.

L'art. 7 §3, infatti, si limita a prescrivere le modalità di pagamento (in contanti, con trasferimento bancario o assegno bancario e, solo in caso di accordo

⁽⁸⁾ Cfr. in proposito V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, cit., 126 ss., anche in riferimento alla determinazione delle ore rilevanti ai fini della compensazione in caso di ritardo.

scritto, con buoni di viaggio), ma non prevede alcun termine; termine che, invece, è stabilito espressamente dall'art. 8 §1 lett. a), per il rimborso del prezzo in caso di risoluzione del contratto.

Cercando di trarre qualche considerazione di sintesi, da un punto di vista generale è molto netta la sensazione che la disciplina della compensazione sia lacunosa e, per certi versi, contraddittoria, proprio perché si tratta di un istituto che nasce e trova la sua ragion d'essere quale risposta a un comportamento particolarmente riprovevole del vettore che si sostanzia in un inadempimento, se non proprio voluto (doloso) quantomeno considerato, prefigurato e accettato (colpa cosciente o temeraria e consapevole) ⁽⁹⁾.

Proprio da tale genesi deriva la sua natura di pena privata, che si giustifica anche in ragione della particolare difficoltà per il passeggero di assolvere all'onere della prova dei danni causati dall'inadempimento, oltre che al costo sociale che si rapporta a un contenzioso connesso a danni quasi irrilevanti.

Con riferimento alle altre fattispecie – ivi compreso il negato imbarco che non derivi da *overbooking* – tali esigenze sono molto sfumate, soprattutto se si considerano le reali condizioni del traffico aereo e le molteplici cause – non sempre ascrivibili alle compagnie aeree – che possono generare un *impedimento* e non un *inadempimento*.

In conclusione, è molto difficile stabilire la natura della compensazione pecuniaria anche perché la disciplina – già per sé priva di coerenza sistematica – è ulteriormente complicata dall'attività interpretativa della Corte di giustizia, e ciò è particolarmente evidente con riferimento alla disciplina del ritardo in cui si sconta il «peccato originale» di aver manipolato il dettato normativo estendendo a tale fattispecie l'obbligo di compensazione ⁽¹⁰⁾.

In realtà, se si considerano le sue caratteristiche principali, è quasi immediato il parallelo con la clausola penale, la cui funzione è di ricollegare all'inadempimento del debitore il pagamento di una somma forfettaria di denaro che prescinde dalla prova del danno e indipendentemente dall'esistenza di un effettivo pregiudizio. La funzione della clausola penale, soprattutto nella sua variante «pura», è senza dubbio riparatoria e al contempo punitiva, perché de-

⁽⁹⁾ Evidenzia M. DEIANA, *Riflessioni sulla sovrapprenotazione nel trasporto aereo*, in *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 33, 37 ss., che la sovrapprenotazione in sé, anche quando non sfoci in un negato imbarco, determina una lesione del contratto sotto il profilo della buona fede e correttezza nell'adempimento. Il vettore, infatti, ha accettato prenotazioni in sovrannumero e, quindi, si è prefigurato ed ha accettato il rischio di inadempimento. In particolare, il vettore indurrebbe dolosamente in errore la controparte, obbligandosi ad una eventualità di trasporto e non a una certezza di trasporto.

⁽¹⁰⁾ Si esprime in tal senso A. PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, cit., 1646. Il riferimento è a Corte di giustizia UE 9 novembre 2009, C-402/07 e C-432/07, con nota critica di V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, cit.

termina una vera e propria sanzione per l'inadempimento, dal momento che impone al contraente inadempiente l'obbligo di pagamento senza che sussista la prova di un danno ⁽¹¹⁾.

Sotto tale profilo e con specifico riferimento alla compensazione pecuniaria in oggetto, può essere particolarmente interessante – in quanto offre diversi spunti di ragionamento – quella dottrina secondo cui le parti potrebbero convenire il pagamento di una somma di denaro anche in caso di inadempimento o ritardo non imputabile al debitore, ed in tal caso ci si troverebbe dinanzi ad una clausola di assunzione del rischio ⁽¹²⁾. Nel caso di specie non si tratterebbe di una clausola pattizia ma di una distribuzione legale del rischio della sopravvenienza.

2. *L'obbligo di presentazione all'imbarco* – L'incoerenza dell'attività ermeneutica della Corte di giustizia relativamente alla compensazione pecuniaria emerge chiaramente nella prima sentenza in esame, incentrata sulla interpretazione dell'art. 3 §2 lett. a), che condiziona l'applicazione del regolamento al fatto che il passeggero si sia presentato secondo le modalità previste ed all'ora indicata dal vettore o, in mancanza, al più tardi quarantacinque minuti prima della partenza, a meno che si versi in ipotesi di cancellazione del volo.

La questione interpretativa, in particolare, concerne la necessità che tale condizione sia rispettata anche nel caso in cui il passeggero abbia elementi sufficienti per concludere che l'arrivo a destinazione avverrà con un ritardo prolungato.

Preliminarmente la Corte ricorda che l'estensione al ritardo del diritto alla compensazione deriva dall'esigenza di equiparare la tutela dei passeggeri in caso di ritardo e di cancellazione perché in entrambi i casi sussiste una perdita di tempo (ossia quella pari a tre ore).

In tale contesto, la perdita di tempo non sarebbe un danno ma solo un disa-

⁽¹¹⁾ Anche la natura della clausola penale è particolarmente controversa. Sul tema si veda: L. BARASSI, *La teoria generale delle obbligazioni*, III, Milano, 1948, 480; C.M. BIANCA, *Diritto civile 5, La responsabilità*, Milano, 1994, 222-226; ID., *Le autorità private*, Napoli, 1977, 4; G. DE NOVA, voce *Clausola penale*, in *Dig. disc. priv., sez. civ.*, II, 4^a ed., Torino, 1988, 389; G. GORLA, *Il contratto*, I, Milano, 1954, 250; A. MAGAZZÙ, *Clausola penale*, in *Enc. Dir.*, VIII, Milano, 1960, 188; G. MARIBELLI, *Dei contratti in generale*, in *Commentario del codice civile*, UTET, Torino, 1980, 332; S. MAZZARESE, *Clausola penale*, in *Comm. cod. civ.*, diretto da P. Schlesinger, Milano, 1999, 150 ss.; E. MOSCATI, voce *Pena (dir. priv.)*, in *Enc. del Dir.*, vol. XXXII, Milano, 1982, 783; A. MARINI, *La clausola penale*, Napoli, 1984, 34; C. SCUTO, *Teoria generale delle obbligazioni*, Napoli, 1959, 385; M. TALAMANCA, voce *Pena privata (dir. rom.)*, in *Enc. Dir.*, vol. XXXII, Milano, 1982, 730; V.M. TRIMARCHI, *La clausola penale*, Milano, 1954, 44, 59, 141. Particolarmente convincente è la teoria di G. GORLA, *Il contratto*, cit., secondo il quale la clausola può esercitare funzioni diverse e quindi sarebbe vano lo sforzo di individuarne una tipica.

⁽¹²⁾ In tal senso G. DE NOVA, voce *Clausola penale*, cit., 389 e F. CARRESI, *Il contratto*, in *Tratt. dir. civ. e comm.* Cicu e Messineo, XXV, 2, Milano, 1987, 253.

gio che deriva dal ritardo, così come accade in tutte le ipotesi contemplate dal reg. n. 261/04, al pari della mancanza di comfort o il fatto di non poter condurre i propri affari personali, sociali o professionali (punto 27).

Sarebbe tale perdita di tempo patita da tutti i passeggeri a giustificare la compensazione standardizzata, che non considera affatto la situazione individuale e, quindi, può essere applicata immediatamente, laddove il pregiudizio che deriva dal mancato appuntamento di lavoro costituisce un danno individuale che non può essere risarcito con la compensazione pecuniaria.

Di conseguenza, poiché il passeggero non si è recato all'aeroporto non ci sarebbe stata alcuna perdita di tempo e, pertanto, la compensazione non è dovuta.

Tale affermazione, però, non convince.

In primo luogo, la differenza tra «disagio» e «danno» è realmente poco chiara e senza alcun fondamento giuridico, soprattutto se si considera che costituisce il discrimine per l'applicazione di una forma di tutela così importante qual è la compensazione. È, altresì, poco logica se nella sua essenza implica che il mero disagio trovi un immediato e agile ristoro, laddove il danno possa essere risarcito solo con l'assolvimento da parte del danneggiato dell'onere della prova e nel rispetto di tutte le regole previste dalla *lex fori*.

Ancora una volta le argomentazioni offerte dalla Corte di giustizia risentono delle sue stesse inesattezze che hanno condizionato il suo orientamento costante relativamente al delicatissimo problema di compatibilità tra il regolamento e la Convenzione di Montreal sul trasporto aereo del 1999 in caso di ritardo.

Nel suo primo intervento interpretativo del regolamento n. 261/04, infatti, si ricorderà che, per giustificare il contrasto tra le norme del regolamento – che non consentono al vettore di liberarsi dagli obblighi di assistenza – e le norme della Convenzione di Montreal – che, invece, fanno sempre salva la prova liberatoria dell'adozione delle misure ragionevoli – la Corte introdusse la distinzione tra danni individuali regolati dalla disciplina internazionale, e danni rappresentati dai disagi dovuti ai ritardi nel trasporto aereo che, non essendo considerati dalla Convenzione, ben potevano trovare una disciplina *sui generis* nel regolamento⁽¹³⁾.

Come si è avuto modo di sottolineare, la previsione della compensazione in caso di ritardo è sempre in contrasto con la Convenzione di Montreal, sia che la si qualifichi come misura di carattere risarcitorio/indennitario, sia che la si riconduca alla pena privata, a nulla valendo l'artificiosa enucleazione di una

⁽¹³⁾ Il riferimento è a Corte di giustizia CE, Sez. VIII, 10 gennaio 2006, in causa C-344/04, in particolare punti 43-48, in *Dir. trasp.* 2006, 851, con nota critica di V. CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*. Il principio è stato ribadito con espresso riferimento alla compensazione pecuniaria da Corte di giustizia CE 19 novembre 2009, in causa C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon e Böck v. Condor e Air France*, 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*.

categoria di danni di carattere collettivo che resterebbe fuori dall'ambito applicativo delle norme internazionali.

Pertanto, incentrare l'esistenza dell'obbligo risarcitorio esclusivamente sulla perdita di tempo conseguente alla presentazione all'accettazione, ed equiparare a tal fine la compensazione alle misure di assistenza (pasti, bevande ecc.), che in quanto espressione degli obblighi di protezione, in tanto sono dovute in quanto il passeggero si sia recato in aeroporto, sembra implicare un ulteriore errore di prospettiva, soprattutto se si considera la situazione dei passeggeri dei voli cancellati.

Da questo punto di vista, si deve ricordare che la situazione dei passeggeri dei voli cancellati e dei voli ritardati deve essere assimilata solo con riferimento all'ipotesi prevista dall'art. 5 §1 lett. c) iii), ossia quando il passeggero sia informato della cancellazione meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e il vettore non offra un volo alternativo che parta non più di un'ora prima e che raggiunga la destinazione finale meno di due ore dopo.

È chiaro, che tutte le volte che ciò non avvenga nella imminenza della partenza ma nei sette giorni che la precedono, il passeggero non si presenterà in aeroporto, ma la compensazione sarà comunque dovuta se il vettore non offre il volo alternativo con le caratteristiche predette. Rispetto a tale fattispecie, infatti, l'art. 3 rende applicabile il regolamento all'ipotesi di cancellazione senza che il passeggero si presenti all'accettazione, e conserva il diritto alla compensazione pecuniaria anche quando scelga «comodamente da casa» di non accettare il volo alternativo che giunga a destinazione due o più ore dopo l'originaria programmazione, senza che assuma alcuna rilevanza la ragione del rifiuto costituita, verosimilmente, dalla impossibilità di onorare quegli stessi impegni personali che, secondo la Corte, nel caso di ritardo costituiscono danni individuali non risarcibili dalla compensazione pecuniaria.

Ebbene, se la compensazione è dovuta come misura di assistenza standardizzata per la perdita di tempo, si dovrebbe dedurre che ogni volta che il passeggero non si reca in aeroporto la compensazione non sia dovuta.

Per la Corte, però, ciò accade solo in caso di ritardo. Per la cancellazione, infatti, vi è un'espressa previsione del regolamento che stabilisce il contrario; per il negato imbarco comunicato in anticipo, invece, pur in assenza di un'espressa norma, il diritto alla compensazione è riconosciuto a livello interpretativo dalla stessa Corte di giustizia anche nei casi in cui il passeggero non si presenti all'accettazione ⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁴⁾ Il riferimento è a Corte di giustizia UE (VIII Sez.), 26 ottobre 2023, C-238/22, *FW c. Latam Airlines Group SA*. In tale vicenda il passeggero, avendo contattato la compagnia aerea per fare il check-in telefonico, era stato informato che il volo di andata era stato modificato unilateralmente senza darne preventiva comunicazione – ed anticipato al giorno precedente – e che la prenotazione per il volo di ritorno sarebbe stata bloccata se non avesse preso il volo di andata.

Proprio con riferimento al negato imbarco sembra utile evidenziare che la Corte ha fondato il proprio assunto nell'esigenza di proteggere il passeggero anche in ipotesi diverse da quelle che si verificano in aeroporto, benché non contemplate espressamente nel regolamento n. 261/04, evidenziandosi l'esigenza che, attraverso l'interpretazione estensiva, si raggiunga l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri, esonerandoli dall'obbligo di espletare una «*formalità inutile*». Il corollario di tale ragionamento è che tutte le disposizioni del regolamento che riconoscono il diritto alla compensazione devono essere interpretate estensivamente, «a prescindere dal fatto che si trovi in una situazione di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo»⁽¹⁵⁾.

Rispetto a tale assunto, è palese la contraddittorietà della sentenza in esame.

Da un punto di vista logico e giuridico, infatti, non si comprende quale differenza intercorra tra queste ipotesi e quella di un passeggero che venga informato preventivamente di un ritardo rilevante (oltre le tre ore) il quale decida di risolvere il contratto senza presentarsi in aeroporto perché il trasporto diviene inutile rispetto all'originario programma di viaggio. Secondo la Corte, invece, ai fini della conservazione del diritto alla compensazione il passeggero dovrebbe presentarsi sempre all'imbarco in modo da realizzare la condizione applicativa del regolamento. Ragionando in tal modo si potrebbe arrivare all'assurdo di richiedere l'ulteriore requisito dell'effettuazione del trasporto verso la destinazione finale, anche quando lo slittamento della partenza sia talmente ampio da rendere certo che l'arrivo a destinazione sarà tale da legittimare il diritto alla compensazione.

Se si stabilisce che, nonostante l'assenza di una previsione normativa, ragioni perequative impongono che anche in caso di ritardo sia dovuta la compensazione, non si può fondare una diversità di trattamento sul tenore testuale dell'art. 3 che, diversamente dalla cancellazione, non contempla il ritardo tra le ipotesi in cui il passeggero riceve tutela anche in assenza di presentazione all'accettazione.

La ragione per cui l'art. 3 non equipara il ritardo alla cancellazione, infatti, deriva dal fatto che il regolamento non ha mai stabilito che per il primo fosse dovuta la compensazione, così che la tutela per tale fattispecie si esaurisce nell'assistenza (pasti, bevande, telefonate e pernottamento) che in tanto ha un senso in quanto il passeggero si sia recato in aeroporto e abbia subito tutti quei disagi che l'obbligazione di protezione mira ad attenuare.

3. *La compensazione per il rischio di ritardo* – Anche la seconda sentenza concerne la compensazione pecuniaria e, in particolare, l'esistenza dell'obbligo di pagamento anche nel caso in cui il vettore abbia comunicato preventivamen-

(15) Vedi punti 36-37 sentenza *Latam Airlines* 26 ottobre 2023.

te un ritardo prolungato alla partenza (nel caso di specie sei ore), dal quale derivi sicuramente uno scostamento talmente ampio dall'orario programmato per l'arrivo a destinazione, da indurre il passeggero a provvedere autonomamente alla prenotazione di un volo alternativo, arrivato meno di tre ore dopo l'originaria programmazione.

La questione non concerne il rimborso del volo alternativo ma, esclusivamente, il diritto alla compensazione pecuniaria forfettaria dovuta perché il volo originariamente prenotato è stato ritardato oltre le tre ore, ma il passeggero è oggettivamente riuscito a raggiungere la destinazione con un ritardo contenuto nelle tre ore grazie alla propria capacità di riorganizzarsi.

In altre parole, se il passeggero fosse partito con l'originario vettore sarebbe giunto a destinazione con oltre tre ore di ritardo e avrebbe avuto diritto alla compensazione, ciò che non è avvenuto solo perché lo stesso danneggiato ha evitato il prodursi del danno.

Il problema, chiaramente, è strettamente connesso alla qualificazione della natura della compensazione perché, nel caso di specie, il danno conseguente al ritardo non si è prodotto, ma certamente il passeggero ha subito i disagi conseguenti all'inesatto adempimento perché ha dovuto stipulare un nuovo contratto di trasporto con altro vettore.

Se si applicassero i principi fin qui espressi dalla Corte e analizzati in precedenza, si dovrebbe ritenere che il vettore sia tenuto al pagamento in quanto «la perdita di tempo non è un danno generato da un ritardo, ma costituisce un disagio, al pari di altri disagi inerenti alle situazioni di negato imbarco, di cancellazione del volo e di ritardo prolungato e che accompagnano tali situazioni, come la mancanza di comfort, la temporanea privazione di mezzi di comunicazione normalmente disponibili» ... «o il fatto di non poter condurre in modo continuativo i propri affari personali, familiari, sociali o professionali». E ancora... «poiché la perdita di tempo che dà luogo alla compensazione pecuniaria... è subita in modo identico da tutti i passeggeri di voli ritardati, è possibile porvi rimedio mediante una misura standardizzata, senza che sia necessario procedere a una qualsivoglia valutazione della situazione individuale di ciascun passeggero coinvolto. Pertanto, siffatta misura può essere applicata immediatamente» ⁽¹⁶⁾.

La soluzione, invece, non è così semplice perché secondo la Corte, premessa ancora una volta l'esigenza di garantire la parità di trattamento tra i passeggeri dei voli cancellati e di quelli ritardati, il disagio da considerare è la perdita di tempo che, nel ritardo, deve essere considerata con riferimento all'arrivo alla destinazione finale. Se, dunque, il passeggero non ha utilizzato il volo ritardato ed è riuscito a raggiungere la destinazione entro le tre ore, con un volo autonomamente prenotato, non vi sarebbe quella perdita di tempo che legittima la compensazione pecuniaria.

⁽¹⁶⁾ V. punti 27 e 28 della prima sentenza in commento.

L'affermazione ha in sé molte contraddizioni. Se nel caso precedente si affermava il non dover considerare la situazione personale di ogni passeggero, nella vicenda in esame il passeggero viene penalizzato perché – col suo comportamento attivo e conformemente a quanto previsto dall'art. 1227 c.c. – ha evitato l'aggravarsi delle conseguenze causate dall'inadempimento o il prodursi di ulteriori danni (ossia il lucro cessante causato dal ritardato arrivo) di cui il vettore risponde ai sensi dell'art. 12 del reg. n. 261/04.

In ogni caso, la soluzione al quesito sembra derivare principalmente dalla qualificazione della natura della compensazione. Se, infatti, a prescindere da quanto contraddittoriamente sostenuto dalla Corte di giustizia, si tratta di una pena privata, l'inadempimento del vettore produce *ipso iure* l'obbligo di pagamento, salva la prova che il ritardo sia stato cagionato da circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

In tal caso, a nulla rileverebbe il fatto che il passeggero abbia provveduto da sé ad ottenere la prestazione alternativa, né sarebbe influente il fatto che il volo alternativo, eseguito da altra compagnia aerea, abbia condotto il passeggero a destinazione entro il termine di tre ore. Si tratta, infatti, di una prestazione del tutto estranea al vettore in questione, il quale non può avvantaggiarsi dell'attività di terzi. Per tale ragione non sembra potersi condividere quanto sostenuto dalla Corte in merito all'esistenza di un mero «rischio del ritardo», perché più propriamente si tratta di conseguenze pregiudizievoli che il passeggero (e non il vettore) ha evitato, procurandosi una prestazione alternativa.

Se, dunque, la compensazione pecuniaria prescinde dalla prova del danno, ed è rapportata al mero disagio del passeggero, sembra doversi riconoscere che la mancata effettuazione di un volo inutile o, addirittura, dannoso, non possa escludere che il vettore sia tenuto al pagamento.

In proposito non sembra irrilevante considerare che ai sensi dell'art. 6 §1 iii), quando il ritardo supera il limite delle cinque ore il vettore deve offrire al passeggero l'assistenza di cui all'art. 8 lett. a), ossia la possibilità di risolvere il contratto con il rimborso del prezzo pagato e, se del caso, un volo di ritorno al punto di partenza se necessario. Sarebbe illogico prevedere che – come stabilito dalla Corte di giustizia – un ritardo di tre ore legittimi il passeggero alla compensazione e un ritardo maggiore, che renda inutile quel volo rispetto al programma di viaggio, determini una tutela più debole, di carattere esclusivamente sinallagmatico.

Le incongruenze sono ascrivibili, come più volte evidenziato, all'estensione in via interpretativa al ritardo di un istituto che non è stato concepito per tale fattispecie.

In tal senso, la soluzione sembra trovare conferma considerando quanto accade ai passeggeri dei voli cancellati, i quali conservano il diritto alla compensazione se, informati della cancellazione meno di sette giorni prima, non sono protetti con un volo che arrivi a destinazione meno di due ore in ritardo.

In tal caso il regolamento sancisce il diritto alla compensazione per il solo

fatto che il volo sia stato cancellato e sia mancata l'offerta di un volo alternativo con determinate caratteristiche, senza considerare se e in quale modo il passeggero abbia provveduto per suo conto a trovare soluzioni che gli consentissero di giungere a destinazione in tempo per poter soddisfare i propri impegni.

Anche in questa evenienza non è detto che vi sia una «mancata perdita di tempo» esattamente come nel caso *de quo*, e ciononostante la compensazione è dovuta.

D'altra parte, ragionando *a contrariis*, è la stessa Corte di giustizia che, nel riconoscere il diritto alla compensazione multipla in caso di cancellazione del volo e di ritardo del volo alternativo, valuta esclusivamente la condotta del vettore in questione, a nulla rilevando l'attività realizzata da terzi ⁽¹⁷⁾.

A ragionare diversamente, la incontestabile efficacia incentivante dell'obbligo di offrire una compensazione pecuniaria sarebbe frustrata, perché il vettore potrebbe avvantaggiarsi dell'attività posta in essere dal passeggero per suo conto, senza incorrere in alcuna conseguenza e, quindi, in contrasto con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione ⁽¹⁸⁾.

VALENTINA CORONA

⁽¹⁷⁾ Corte di giustizia UE, Sez. VIII, 12 marzo 2020, in causa C- 832/18, cit., punti 32, 33.

⁽¹⁸⁾ *Ibidem*.