

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 6 MARZO 2024 N. 6177

Pres. SCARANO - Est. CRICENTI

Gi. Cr. e Gr. Vi. (avv. C. Cipriani) c. *Ryanair Dac*

Diritto processuale – Trasporto aereo internazionale – Reg. (CE) n. 261/2004 – Convenzione di Montreal del 1999 – Domanda di compensazione pecuniaria e di risarcimento del danno per soppressione del volo – Competenza giurisdizionale – Art. 33 Conv. Montreal.



RIASSUNTO DEI FATTI – Gli attori acquistarono un volo A/R con la compagnia Ryanair da Bologna in Spagna, entrambi i quali vennero cancellati senza preavviso, costringendo così gli attori all'acquisto di altro biglietto con una diversa compagnia che, tuttavia, per il viaggio di ritorno, faceva scalo in una destinazione differente da quella originariamente prevista. A seguito della cancellazione, gli stessi persero anche il costo del noleggio dell'autovettura ed affrontarono altri costi per la variazione di programma. Essi convennero quindi dinanzi al Giudice di pace di Bologna la compagnia aerea per vederla condannare al pagamento della compensazione pecuniaria prevista dal reg. (CE) n. 261/2004. Il Giudice di pace di Bologna dichiarò il difetto di giurisdizione in favore del giudice irlandese, decisione confermata dal Tribunale di Bologna in sede di appello. Avverso tale provvedimento propose ricorso per cassazione la compagnia aerea.

In tema di trasporto aereo internazionale di persone, la giurisdizione sulla domanda di compensazione pecuniaria e risarcimento del danno per soppressione del volo si individua, anche se il contratto contenga una clausola di proroga della giurisdizione, sulla base dei criteri di collegamento indicati nell'art. 33 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. n. 12 del 2004), norma applicabile a tutte le ipotesi di ritardo nel compimento della complessiva operazione di trasporto aereo dedotta in contratto fino alla destinazione finale ⁽¹⁾.

RAGIONI DELLA DECISIONE – 5. Il giudice dell'appello ha nell'impugnata sentenza escluso che la Convenzione di Montreal, sui trasporti in-

⁽¹⁾ V. la nota di Daniele Ragazzoni, a pag. 355

ternazionali, trovi nella specie applicazione, trattandosi non già del ritardo del volo bensì di cancellazione del medesimo, con conseguente ravvisata applicabilità del regolamento EU, e della disciplina pattizia del contratto, contenente clausola di individuazione della giurisdizione in Irlanda. Inoltre, i passeggeri hanno chiesto la compensazione pecuniaria prevista dal reg. (CE) n. 261/2004, e dunque è alle norme di tale regolamento, anche per quanto attiene alla giurisdizione, che occorre fare riferimento, e non a quelle della Convenzione.

6. Siffatta *ratio decidendi* è dall'odierna ricorrente contestata con i primi due motivi di ricorso.

Con il primo motivo denuncia la violazione dell'art. 33 della Convenzione di Montreal, asseritamente applicabile anche in caso di domanda di compensazione pecuniaria, ed anche se il danno deriva non già da ritardo bensì da cancellazione del volo.

Con il secondo motivo denuncia la violazione dell'art. 1362 c.c.

Si duole dell'erronea interpretazione della clausola sulla giurisdizione (art. 2.4 del contratto), non avendo il giudice dell'appello tenuto in alcun conto la circostanza che le stesse parti, nel fissare in Irlanda la giurisdizione, hanno fatto salve le disposizioni di segno contrario della stessa Convenzione, tra le quali vi è appunto quella che impedisce la deroga preventiva delle proprie regole di giurisdizione.

7. I motivi, che possono congiuntamente esaminarsi in quanto connessi, sono fondati e vanno accolti nei termini di seguito indicati.

Va osservato che la Convenzione di Montreal si applica anche quando è chiesta la compensazione pecuniaria, ossia il risarcimento forfettariamente determinato del danno, ed anche quando il pregiudizio sia derivato non già da ritardo bensì da cancellazione del volo.

È questa la regola stabilita dalle Sezioni Unite di questa Corte nell'affermare che «in tema di trasporto aereo internazionale di persone, la giurisdizione sulla domanda di compensazione pecuniaria e risarcimento del danno per soppressione del volo si individua, anche se il contratto contenga una clausola di proroga della giurisdizione, sulla base dei criteri di collegamento indicati nell'art. 33 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (ratificata e resa esecutiva in Italia con L. n. 12 del 2004), norma applicabile a tutte le ipotesi di ritardo nel compimento della complessiva operazione di trasporto aereo dedotta in contratto fino alla destinazione finale» (Cass., sez. un., n. 3561/2020).

Né può sostenersi la tesi secondo cui nella specie, essendo stata domandata la riparazione forfettariamente determinata del pregiudizio

subito, trovi applicazione non già la detta Convenzione ma il Regolamento UE.

Vale al riguardo ribadire quanto sottolineato dalla citata decisione delle Sezioni Unite, in ragione del considerando n. 35 della Convenzione («il presente regolamento non incid(e) sulle convenzioni alle quale gli Stati membri aderiscono e che riguardano materie specifiche») nonché del rilievo che il regolamento «nel testo contiene una norma specifica per dirimere i conflitti nell'ipotesi di concorrente applicabilità della normazione convenzionale e di quella europea, l'art. 71, che prevede che “il presente regolamento lascia impregiudicate le convenzioni, di cui gli Stati membri siano parti contraenti, che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari”» (Cass., sez. un., 3561/2020, p. 12).

* * *

Il difficile adattamento della giurisprudenza di legittimità in tema di trasporto aereo ai principi di diritto uniforme ed eurounitario ed alle pronunce della Corte di giustizia UE

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Ritardo e cancellazione del volo. – 3. Le ordinanze nn. 24632/20 e 5233/22. – 4. L'ordinanza n. 6177/24. – 5. Considerazioni finali.

1. *Introduzione* – Il tema affrontato nell'ordinanza in commento consente di svolgere alcune riflessioni sui rimedi previsti in caso di cancellazione del volo e, più in generale, sul delicato rapporto tra la *compensation* richiesta in base alle norme del reg. (CE) n. 261/2004 ⁽¹⁾ ed il risarcimento dal danno ulteriore, previsto dall'art. 12 ⁽²⁾ del menzionato testo normativo.

A tale proposito, nell'esame saranno prese in considerazione altre due ordinanze della Corte di cassazione – e segnatamente Cass. 5 novembre 2020 ord. n.

⁽¹⁾ La letteratura sul reg. (CE) n. 261/2004 è molto vasta. Per una prima indicazione circa i principali contributi della dottrina sul tema, si rimanda a A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 493 ss., in particolare nota 124. Sul tema, tra gli altri, E.G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. civ.*, II, 2004, 469, e M. DEIANA (a cura di), *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005.

⁽²⁾ È il caso di notare che la dottrina non ha mancato di evidenziare i problemi interpretativi sollevati dall'applicazione di tale articolo: in tal senso, tra gli altri, M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettiva di riforma*, Torino, 2013, 93 ss.

24632 e Cass. 17 febbraio 2022 ord. n. 5233 ⁽³⁾, che proprio sugli aspetti sopra menzionati si sono soffermate.

Si premette innanzitutto che tutte le pronunce ora indicate sono intervenute dopo la sentenza della Corte di giustizia UE del 7 novembre 2019 nella causa C-213/18, *Guaitoli ed altri c. Easyjet Airline Co. Ltd* ⁽⁴⁾, la quale ha risolto le problematiche relative alla competenza giurisdizionale e territoriale in maniera opposta a quanto sostenuto, con orientamento pressoché uniforme, dalla Corte di cassazione sinora ⁽⁵⁾. In breve, le conclusioni a cui è pervenuta la corte eurounitaria possono riassumersi nei seguenti principi:

i) in caso di domanda giudiziale volta ad ottenere sia i diritti forfettari e standardizzati previsti dal reg. (CE) n. 261/2004, sia il risarcimento del danno supplementare rientrante nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal del 1999, il giudice dello Stato membro dovrà valutare la propria competenza, per il primo capo della domanda, in base all'art. 7, punto 1, del reg. (UE) n. 1215/2012 e, per il secondo capo della domanda, in base all'art. 33 della Convenzione di Montreal;

ii) l'art. 33, § 1, della Convenzione di Montreal del 1999 disciplina, ai fini delle azioni di risarcimento del danno rientranti nell'ambito di applicazione del testo uniforme, non solo la ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli Stati parti della medesima, ma anche la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali presenti in ognuno di tali Stati.

Ebbene, nonostante tale importante pronuncia, le tre ordinanze della Cassazione – quella in commento e le due precedenti sopra menzionate – evidenziano, ancora una volta, la difficoltà da parte del giudice di legittimità ad adattarsi non solo alla giurisprudenza del giudice di Lussemburgo ma anche ai principi di matrice internazionale ed eurounitaria in tema di trasporto aereo, con particolare riferimento all'individuazione del titolo sulla base del quale devono essere richiesti i danni ulteriori a seguito della cancellazione del volo.

⁽³⁾ Le massime delle menzionate pronunce possono leggersi sul presente numero della rivista *Diritto dei trasporti*. In merito all'ordinanza n. 24632/20, si veda M. LOPEZ DE GONZALO, *La Corte di Cassazione «riscrive» le norme in tema di giurisdizione nel trasporto aereo di persone*, in *Riv. dir. tur.* 33/2021, 7, 9 ss.

⁽⁴⁾ Per un commento su tale pronuncia, sia consentito rinviare alla nota adesiva di D. RAGAZZONI, *Competenza giurisdizionale e territoriale nel trasporto aereo internazionale: la soluzione della Corte di giustizia UE*, in *Dir. trasp.* 2020, 642. In senso critico, si veda A. ZAMPONE, *La giurisdizione nel trasporto aereo internazionale: antiche e nuove questioni*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 1205, 1216 ss. Sul tema anche M.M. COMENALE PINTO, *Giurisdizione e competenza nella Convenzione di Montreal del 1999*, in *Rev. de derecho privado.* 8/2021, 28, in particolare 38 ss., e M. LOPEZ DE GONZALO, *Aggiornamenti in tema di giurisdizione nel trasporto aereo di persone*, in *Riv. dir. tur.* 36/2022, 33, 35 ss.

⁽⁵⁾ Le pronunce del giudice di legittimità pubblicate prima della sentenza della Corte di giustizia *Guaitoli* sono indicate in D. RAGAZZONI, *loc. cit.*, 643, *sub* nota 4.

2. *Ritardo e cancellazione del volo* – Prima di formulare alcune brevi considerazioni in relazione alle pronunce indicate, appare opportuno soffermarsi sulla nozione di cancellazione del volo, presupposto comune di tutte le ordinanze in commento, e sulla distinzione tra la stessa ed il ritardo del volo ⁽⁶⁾.

La Convenzione di Montreal, in relazione al trasporto aereo di persone, disciplina le fattispecie relative alla responsabilità del vettore per ritardo e per danni alla persona ⁽⁷⁾, oltre a quelle per perdita o danno del bagaglio, mentre non disciplina la fattispecie della mancata esecuzione del trasporto ⁽⁸⁾. Le ipotesi di mancata esecuzione del volo, in relazione ad alcuni o a tutti i passeggeri prenotati, sono invece previste e disciplinate – unitamente a quella del ritardo (prolungato) – dal legislatore comunitario, il quale nel reg. (CE) n. 261/2004 prevede rispettivamente i casi di negato imbarco e di cancellazione, stabilendo

⁽⁶⁾ Sulla distinzione tra ritardo e cancellazione, si vedano C. INGRATOCI, *La responsabilità del vettore aereo per inesecuzione della prestazione*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme* (a cura di R. Tranquilli Leali - E.G. Rosafio), Milano, 2011, 168 ss. e M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, cit., 150 ss. Per alcune considerazioni in merito alla distinzione tra negato imbarco, ritardo e cancellazione in relazione al precedente Reg. (CEE) n. 295/91, si rimanda a E. FANARA, *L'overbooking*, in *La tutela del turista* (a cura di G. Silingardi-V. Zeno-Zencovich), Napoli, 1993, 147, 151 ss., sebbene con riferimento al precedente reg. (CEE) n. 295/1991. Si veda anche il contributo di V. CORONA, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia*, in *Dir. trasp.* 2004, 335, 347 ss., nel quale si osserva che anche la Convenzione di Varsavia, in vigore prima dell'attuale Convenzione di Montreal, non disciplinava l'ipotesi di inadempimento totale dell'obbligazione di trasferimento.

⁽⁷⁾ È il caso, peraltro, di notare che già in sede di modifica della Convenzione di Varsavia del 1929, poi sostituita da quella di Montreal, si era esclusa la possibilità – pure avanzata – di disciplinare a livello uniforme anche l'ipotesi di mancata effettuazione del volo, in quanto già gli ordinamenti nazionali fornivano una disciplina al riguardo: sul punto si veda G. GUERRERI, *Overbooking, overselling and denial of boarding*, in *AASL* 1989, 191, 195. Sul tema si veda anche L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, Napoli, 2017, 62.

⁽⁸⁾ In tal senso l'opinione prevalente in dottrina: A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 512; S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 87 ss.; M. PIRAS, *Il rifiuto a trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, ivi, 162 ss.; S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 127, 161 ss.; G. MASTRANDREA, *Trasporto aereo di persone (responsabilità del vettore nel)*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 478, 493; M. BRIGNARDELLO - E.G. ROSAFIO, *Il contratto di trasporto aereo di persone*, in *I contratti del trasporto* (diretto da F. Morandi), I, Bologna, 2013, 3, 39 ss.; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, cit., 96 ss.; L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., 113 ss.; S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, V ed., Milano, 2023, 393 ss.

per ognuno i principali diritti in capo ai passeggeri, tra cui quello alla compensazione pecuniaria, la quale costituisce una misura di carattere economico standardizzata e forfettaria che non pregiudica il diritto del passeggero alla richiesta del risarcimento dei danni ulteriori, ai sensi dell'art. 12 del medesimo regolamento.

Tra le definizioni presenti nel reg. (CE) n. 261/2004 è possibile rinvenire solo quella di «cancellazione del volo», consistente nella «mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stata prenotato almeno un posto» (art. 2, lett. *l*), mentre non è presente quella di ritardo.

La distinzione tra cancellazione e ritardo – al netto delle ulteriori osservazioni svolte *infra* – è chiarita dalla stessa Corte di giustizia nella nota sentenza *Sturgeon*, nella quale la Corte ha osservato che «un volo è “ritardato”, nell’accezione di cui all’art. 6 del regolamento n. 261/2004, se viene effettuato in conformità alla programmazione originariamente prevista e se l’orario di partenza effettivo viene ritardato rispetto all’orario di partenza previsto», mentre «a norma dell’art. 2, lett. *l*), del regolamento n. 261/2004, diversamente dal ritardo del volo, la cancellazione è la conseguenza della mancata effettuazione di un volo originariamente previsto. Se ne evince che, a tale riguardo, i voli cancellati ed i voli ritardati costituiscono due categorie di voli ben distinte»⁽⁹⁾.

La distinzione appare peraltro ancora più netta nell’attuale sistema del trasporto aereo di passeggeri ed in ragione delle scelte operate dai vettori, dove la prassi è l’infungibilità del singolo volo e non la «forma aperta» del biglietto, il quale generalmente viene venduto a condizioni che escludono la possibilità di partenza successiva rispetto a quella specificamente indicata nel biglietto⁽¹⁰⁾.

Del resto, sia nell’ordinanza in commento che nelle altre due sopra richiamate, secondo quanto emerge dal riassunto dei fatti che precede le singole pronunce, le richieste risarcitorie scaturiscono tutte da ipotesi di cancellazione del volo nelle quali i passeggeri non sono stati tempestivamente riprotetti dal vettore, come invece previsto dal regolamento eurounitario, e che pertanto o

⁽⁹⁾ Sic C. giust. UE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon*, punti 32 e ss., 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. Sul tema, tra le altre, si richiamano le osservazioni di S. MAGNOSI, *Brevi considerazioni in tema di mancata esecuzione del trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea* (a cura di L. Masala-E.G. Rosafio), Milano, 2006, 199, 203 ss. Infine, in argomento si vedano anche i contributi di A. PEPE, *Mancata o inesatta esecuzione del trasporto aereo e tutela dei passeggeri: attualità e prospettive tra interventi della Corte di giustizia e futura revisione del Reg. CE N. 261/2004*, in *Nuove leggi civ. comm.* 2014, 1248, nonché *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, in *Riv. dir. civ.* 2017, 1639.

⁽¹⁰⁾ In argomento L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., 68 ss. In senso analogo A. ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 55, 61 ss.

non hanno effettuato il viaggio – è il caso deciso dall'ordinanza n. 5233/22 – o comunque hanno provveduto autonomamente all'acquisto di biglietti per altri voli, peraltro con destinazioni e percorsi diversi da quelli originariamente acquistati e poi cancellati – come in effetti avvenuto nei casi oggetto delle ordinanze n. 24632/20 e n. 6177/24. L'assenza di riprotezione da parte della compagnia aerea esclude, ad avviso di chi scrive, in maniera pacifica la possibilità di ricondurre le fattispecie in esame ad un'ipotesi di inesatto adempimento.

3. *Le ordinanze nn. 24632/20 e 5233/22* – Sulla base delle osservazioni ora svolte circa la distinzione tra ritardo e cancellazione del volo, e prima di esaminare l'ordinanza in commento, seguono alcune osservazioni critiche in merito alle due pronunce sopra riportate, le quali presentano motivazioni analoghe.

In entrambi i casi i passeggeri coinvolti, a seguito della cancellazione dei propri voli senza riprotezione, hanno adito l'autorità giudiziaria per richiedere la condanna del vettore al pagamento sia della compensazione pecuniaria prevista dal regolamento che del risarcimento del danno ulteriore.

Ebbene, con le menzionate ordinanze il giudice di legittimità ha potuto dare concreta applicazione alla soluzione cui è pervenuta la Corte di giustizia circa l'individuazione della competenza territoriale e di quella internazionale da parte dei criteri indicati nell'art. 33, § 1, della Convenzione di Montreal nella già richiamata sentenza *Guaitoli*. In tal senso, corrette appaiono le statuizioni circa l'applicazione dei principi in essa contenuti ed il superamento del precedente orientamento della Corte di cassazione. In sostanza, anche la Corte di cassazione prende atto che a domande fondate su titoli diversi corrispondono diverse regole in tema di competenza.

Tuttavia, nell'uniformarsi alla soluzione prospettata dal giudice di Lussemburgo, la Corte di cassazione ancora una volta – come si vedrà meglio *infra* – non sembra tenere conto delle peculiarità del testo uniforme, finendo erroneamente per ritenere applicabile in entrambi i casi, consistenti nella mancata fruizione del volo in quanto cancellato⁽¹¹⁾, con riferimento al danno ulteriore rispetto alla *compensation* di cui al reg. (CE) n. 261/2004, la disciplina contenuta nella Convenzione di Montreal.

Nelle due ordinanze, infatti, si legge che «la domanda di risarcimento del danno da inadempimento contrattuale è soggetta [...], secondo il *dictum* dei Giudici di Lussemburgo, alle regole di competenza dettate dalla Convenzione di Montreal sulla responsabilità del vettore aereo»⁽¹²⁾. Non è dato comprende-

⁽¹¹⁾ Nell'ord. n. 5233/22 è la stessa Corte, del resto, a prendere atto che nel caso in esame si è di fronte ad un inadempimento totale della prestazione di trasferimento promessa: si veda in tal senso il punto 1.3, nel quale si fa riferimento al «servizio promesso e non adempiuto».

⁽¹²⁾ *Sic* punto 6 ord. n. 24632/20 e punto 1.4 ord. n. 5233/22. Si ricorda che, in entrambi i casi in esame, i passeggeri non poterono usufruire dei voli in quanto cancellati:

re in base a quale norma della Convenzione la Cassazione abbia operato tale statuizione. In realtà, sembra che il giudice di legittimità attribuisca al giudice eurounitario più di quanto lo stesso abbia effettivamente affermato nella richiamata pronuncia della corte di Lussemburgo.

Appare allora palese l'errore in cui è invalso il giudice di legittimità nelle menzionate decisioni. È chiaro infatti che l'ipotesi della mancata effettuazione del volo – che si traduce in un inadempimento totale della prestazione di trasferimento – non è contemplata tra quelle disciplinate dal legislatore uniforme nella Convenzione di Montreal, la quale si applica – come indicato negli artt. 17, 18 e 19 – esclusivamente ai casi di morte o lesioni del passeggero, per ritardo del trasporto e per distruzione, perdita o avaria del baglio o delle merci consegnate⁽¹³⁾; di conseguenza, se – come sostenuto dal giudice eurounitario – la Convenzione disciplina la ripartizione della competenza giurisdizionale e di quella territoriale in relazione alle sole azioni di risarcimento del danno rientranti nell'ambito della stessa, occorre concludere che in caso di inadempimento totale, non rientrando tale ipotesi tra quelle contemplate nella Convenzione, non può farsi applicazione delle norme relative alla competenza (giurisdizionale e territoriale) contenute nel testo uniforme.

La circostanza – sfuggita al giudice di legittimità – non è sfuggita invece al legislatore nazionale, il quale, nel richiamare, attraverso la tecnica del rinvio dinamico, anche per i casi in cui trova applicazione la normativa nazionale la disciplina internazionale e comunitaria in materia, si è espressamente preoccupato, mediante l'art. 949-*bis* c. nav., di colmare la lacuna della normativa uniforme provvedendo a fornire una specifica disciplina proprio per il caso della «responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto», applicando in sostanza il medesimo regime di responsabilità che il legislatore internazionale detta per il caso del ritardo⁽¹⁴⁾.

Pertanto, nei casi in esame la legge applicabile per il risarcimento degli eventuali danni ulteriori richiesti andrà individuata nella *lex fori* – e quindi del codice della navigazione, nel caso in cui trovi applicazione la legge italiana – e non nelle norme del testo uniforme, dal momento che la Convenzione non disciplina l'ipotesi di mancata esecuzione del volo⁽¹⁵⁾.

Le due pronunce menzionate – ferma l'inapplicabilità, secondo quanto os-

non si fa alcun riferimento alla riprotezione degli stessi.

⁽¹³⁾ Sul tema A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.* 2000, 7.

⁽¹⁴⁾ Sul punto si vedano le osservazioni di S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 393 ss.

⁽¹⁵⁾ In tal senso, con particolare riferimento all'ordinanza n. 24632/2020, non sembra corretto il richiamo all'art. 30, reg. (UE) n. 1215/2012 in tema di connessione, il cui presupposto è che le cause connesse siano pendenti dinanzi «ad autorità giurisdizionali di Stati membri differenti», circostanza nel caso di specie non presente, essendo entrambi i luoghi competenti in relazione ai due titoli azionati presenti nel territorio italiano.

servato, della disciplina uniforme ai casi in esame – consentono inoltre di formulare un'ulteriore osservazione in merito al criterio di collegamento «intermedio» relativo al luogo in cui il vettore possieda un'impresa mediante la quale il contratto sia stato stipulato, previsto nell'art. 33, § 1, lett. c) della Convenzione⁽¹⁶⁾, tenuto conto, come già rilevato, che ora tale criterio – unitamente agli altri sempre indicati al medesimo art. 33, § 1 – è idoneo ad individuare non solo la competenza giurisdizionale, ma anche la ripartizione della competenza territoriale all'interno dei singoli Stati membri.

È il caso di osservare in questa sede, lasciando da parte i problemi relativi all'acquisto *online* del titolo di viaggio⁽¹⁷⁾, che anche nell'ipotesi di acquisto fisico dello stesso, al fine dell'operatività del relativo criterio di collegamento in relazione al luogo in cui il biglietto è stato acquistato – nel caso di specie, presso un'agenzia di viaggi – è necessaria la presenza di una «un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto» riconducibile al vettore aereo.

La presunzione che l'agenzia possa essere considerata tale tipo di struttura costituisce – come evidenziato al punto 6.3.2 dell'ordinanza n. 24632/20, ove sono anche richiamati i precedenti della corte di legittimità sul punto⁽¹⁸⁾ – una presunzione semplice, che può essere vinta dal vettore offrendo in giudizio la prova contraria. Sebbene nel caso di specie ciò non sia avvenuto, non avendo il vettore aereo contestato tale qualità, appare del tutto evidente l'incertezza e comunque la debolezza rappresentata da tale criterio di collegamento, tenuto conto che la relativa applicazione può essere esclusa mediante una semplice

⁽¹⁶⁾ Sul tema si vedano le osservazioni di A. ZAMPONE, *La giurisdizione nel trasporto aereo internazionale: antiche e nuove questioni*, cit., 1231 ss.

⁽¹⁷⁾ Si fa riferimento all'interpretazione «evolutiva» contenuta in Cass., sez. un., 8 luglio 2019 n. 18257, in cui la Corte ha ritenuto applicabile, in caso di acquisto *online* del biglietto, il foro dell'acquirente-consumatore: per un commento in merito a tale pronuncia, si rimanda a M. LOPEZ DE GONZALO, *Le Sezioni Unite ed i contratti on-line di trasporto aereo: una sentenza (forse troppo) innovativa*, in *Dir. comm. int.* 2020, 305, oltre a S. VERNIZZI, *Trasporto aereo internazionale e giurisdizione italiana secondo il nuovo orientamento del Supremo Collegio*, cit., 1218. Sul tema si vedano anche A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo nell'interpretazione della Corte di giustizia europea*, in *Dir. trasp.* 2020, 1, 3 ss. ed I. TARDIA, *Responsabilità civile per volo internazionale «cancellato» e giurisdizione italiana*, in *Giureta* 2020, 141.

⁽¹⁸⁾ Tra essi si segnala anche Cass. 13 settembre 2022 n. 26869, secondo la quale «la competenza a conoscere della domanda di risarcimento del danno da inadempimento contrattuale, proposta da un passeggero nei confronti di un vettore aereo, va individuata in base ai criteri stabiliti dall'art. 33.1 della Convenzione di Montreal che, a questo fine, detta quattro criteri alternativi, attribuendo la competenza, a scelta dell'attore, anche al giudice avente sede nel luogo dove il vettore possiede una "impresa che ha provveduto a stipulare il contratto", intendendosi per tale quello del luogo in cui il vettore possiede un'organizzazione propria o un soggetto a lui strettamente collegato contrattualmente, per il tramite dei quali distribuisca biglietti aerei, ovvero il luogo di residenza del passeggero quando il biglietto sia stato acquistato mediante la rete internet».

prova contraria fornita dal vettore in giudizio e che in ogni caso il passeggero non può essere al corrente dell'organizzazione imprenditoriale dell'impresa di navigazione, ed in particolare dei rapporti interni tra la stessa e le agenzie di viaggi (19).

4. *L'ordinanza n. 6177/24* – Ebbene, se nelle due pronunce sopra menzionate la Corte – pur con alcuni passaggi non completamente condivisibili – ha comunque mostrato di recepire quanto stabilito dalla Corte di giustizia UE, con particolare riferimento alle diverse norme in tema di giurisdizione e competenza territoriale che debbono essere osservate in base alle richieste formulate dal passeggero, con l'ultima e più recente ordinanza sembra invece allontanarsi sia dall'esatta interpretazione delle norme uniformi che dagli orientamenti interpretativi della Corte di giustizia.

In tale pronuncia infatti il giudice di legittimità ritiene applicabile al caso di specie – rappresentato, ancora una volta, dalla cancellazione di un volo non seguita da riprotezione, avendo i passeggeri provveduto autonomamente all'acquisto di altri biglietti – la sola disciplina uniforme, affermando che «la Convenzione di Montreal si applica anche quando è chiesta la compensazione pecuniaria, ossia il risarcimento forfettariamente determinato del danno, ed anche quando il pregiudizio sia derivato non già da ritardo bensì da cancellazione del volo» (20). A supporto di tale affermazione, la Corte fa espresso riferimento a Cass., sez. un., ord. 13 febbraio 2020 n. 3561, nella quale si precisa al punto 4.5 che «anche la soppressione del volo (...) è normalmente causa di un ritardo nel completamento della complessiva operazione di trasporto aereo fino a destinazione, foriero di disagi o di danni per gli interessati».

Tale ultima pronuncia, la quale finisce sostanzialmente per ricondurre ad una medesima fattispecie sia il caso di ritardo che quello relativo alla cancellazione, è stata condivisibilmente criticata da una parte della dottrina (21).

(19) In merito alle problematiche sul tema, sia consentito rinviare alle considerazioni già svolte in D. RAGAZZONI, *Competenza giurisdizionale e territoriale nel trasporto aereo internazionale*, cit., 646 ss., ed in particolare alla dottrina ivi indicata *sub* nota 17 in relazione a Cass., sez. un., 14 giugno 2006 n. 13689, richiamata anche nella prima ordinanza in commento.

(20) Si tratta dell'espressione presente al punto 7 dell'ordinanza.

(21) Si rimanda al riguardo ai contributi di L. TULLIO, *La Cassazione a sezioni unite qualifica come ritardo la cancellazione del volo*, in *Dir. trasp.* 2020, 581; A. REINALTER - A. REINSTADLER, *Trasporto aereo e giurisdizione internazionale*, in *Giur. it.* 2020, 2150, oltre a M. CAPOZZOLO, *Volo annullato da compagnia straniera e giurisdizione del giudice italiano*, in *Giustizia insieme* (www.giustiziasieme.it) 2020; M. LOPEZ DE GONZALO, *Un'altra decisione delle Sezioni Unite in tema di giurisdizione e trasporto aereo*, in *Dir. comm. int.* 2020, 877, e, dello stesso Autore, *La Corte di Cassazione «riscrive» le norme in tema di giurisdizione nel trasporto aereo di persone*, cit., 16 ss., nonché *Aggiornamenti in tema di giurisdizione nel trasporto aereo di persone*, in *Riv. dir. tur.* 36/2022, 33. Sul tema anche S. VERNIZZI,

Si tratta infatti, ad avviso di chi scrive, di fattispecie geneticamente diverse: come già osservato, il ritardo del volo costituisce un inesatto adempimento mentre la cancellazione integra una forma di inesecuzione della prestazione pattuita.

Anzitutto, è il caso di notare che l'obbligo di riproteggere il passeggero mediante l'offerta di un volo alternativo non è previsto a livello uniforme ma dal reg. (CE) n. 261/2004, e pertanto sussiste solo nelle fattispecie a cui risulta applicabile il menzionato regolamento. Peraltro, in alcuni casi non vi è possibilità di voli alternativi, né il vettore aereo provvede sempre a riproteggere i passeggeri.

Ancora, anche nel caso in cui, a seguito della cancellazione del volo, al passeggero fosse offerto un volo alternativo, l'arrivo a destinazione in orario successivo a quello originariamente previsto potrebbe non rappresentare alcuna utilità per lo stesso, con la conseguenza che il contratto sarebbe in ogni caso risolto.

Con specifico riferimento al caso in commento, la mancata riprotezione da parte del vettore e l'acquisto in autonomia effettuato dai passeggeri di altri biglietti confermano, come già osservato, che siamo in presenza di un'ipotesi di mancata esecuzione del trasporto.

Non è peraltro mancato chi, in dottrina, ha evidenziato che anche in caso di riprotezione la prestazione originaria debba considerarsi comunque integralmente inadempita e pertanto deve escludersi l'ipotesi di tardivo (o inesatto) adempimento⁽²²⁾.

A conferma della sostanziale indipendenza del volo originariamente previsto ed inadempito e di quello in riprotezione, quantomeno in relazione all'applicazione dei rimedi stabiliti dal reg. (CE) n. 261/2004, si richiama C. giust. UE

Trasporto aereo internazionale e giurisdizione italiana secondo il nuovo orientamento del Supremo Collegio, in *Resp. civ. prev.* 2020, 1218, la quale commenta la sentenza menzionata unitamente a Cass., sez. un., n. 18257/19. In argomento si richiamano altresì le considerazioni contenute in L. TULLIO, *Overbooking o ritardo?*, in *Dir. trasp.* 2001, 187 ss. In dottrina, esclude l'applicazione della Convenzione di Montreal al caso di inesecuzione del volo anche G. SERRANÒ, *Cancellazione del volo e giurisdizione in materia di trasporto aereo: il caso Air Baltic*, in *Riv. dir. int. priv. proc.* 2010, 77 ss. ed in particolare 81, ove si precisa che «la convenzione di Montreal ha solo in parte modificato la tipizzazione degli inadempimenti delle compagnie aeree già contenuta nella precedente convenzione di Varsavia, per cui le stesse sono ora responsabili nei confronti dei propri utenti in caso di morte o lesione dei passeggeri e danni ai loro bagagli (art. 17), danni alla merce trasportata (art. 18) e ritardo nell'esecuzione della prestazione (art. 19), mentre non è prevista una specifica responsabilità in caso di cancellazione del volo».

⁽²²⁾ Sul punto, tra gli altri, S. MAGNOSI, *Brevi considerazioni in tema di mancata esecuzione del trasporto aereo*, cit., 203 ss., oltre a L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., 65 ss., secondo il quale «la cancellazione rende impossibile la realizzazione del programma, e il concetto di alterità utilizzato dall'ordinamento comunitario non fa altro che confermare che l'inoltro a destinazione col volo successivo si colloca su un piano decisamente diverso da un semplice tardivo adempimento».

12 marzo 2020, causa C-832/18 ⁽²³⁾, con la quale è stato riconosciuto in favore dei passeggeri il diritto ad una doppia compensazione pecuniaria: una relativa al volo cancellato e l'altra conseguente al ritardo prolungato del volo alternativo con il quale il vettore aveva provveduto a riprotteggerli.

Occorre infine considerare che nella scelta e nel successivo acquisto di uno specifico volo da parte del passeggero rivestono grande importanza anche le modalità con le quali lo stesso viene eseguito, quali l'itinerario seguito ⁽²⁴⁾ ed in particolare l'elemento temporale ⁽²⁵⁾: in tal senso, sulla base delle politiche tariffarie attualmente applicate ai trasporti aerei, si deduce che l'accordo raggiunto tra le parti di regola è sempre riferito ad un volo ben individuato, indicato nel biglietto di passaggio ⁽²⁶⁾; conseguentemente appare difficile considerare il volo in riprotezione una forma di esecuzione dell'originaria prestazione a suo tempo concordata.

Alla luce di quanto osservato, anche nel caso in esame – così come nei due precedenti – la disciplina uniforme non può trovare applicazione relativamente ad un'ipotesi di mancata esecuzione del trasporto. Comunque, l'eventuale applicazione (sebbene errata) della Convenzione di Montreal non potrebbe in nessun caso escludere quella del reg. (CE) n. 261/2004, come pacificamente stabilito dalla Corte di giustizia, la quale ha più volte affermato la possibilità, per il passeggero che abbia già ottenuto la compensazione prevista dall'art. 7 del reg. (CE) n. 261/2004, di agire giudizialmente per ottenere il risarcimento degli ulteriori danni, eventualmente sulla base della Convenzione di Montreal (ove applicabile), trattandosi di sistemi normativi che si muovono su piani differenti: quello euronunitario prevede rimedi uguali per tutti i passeggeri, mentre il secondo provvede a ristorare i danni individuali dagli stessi subiti ⁽²⁷⁾.

⁽²³⁾ Sulla pronuncia indicata si veda il commento di F. TEODORO, *La compensazione pecuniaria multipla e i diritti all'assistenza nel trasporto aereo*, in *Giureta* 2020, 163 ss.

⁽²⁴⁾ Sempre nella sentenza *Sturgeon* si precisa, al punto 30, richiamando sul punto C. giust. UE 10 luglio 2008, causa C-173/07, *Emirates Airlines*, che «il "volo", ai sensi del regolamento n. 261/2004, consiste in un'operazione di trasporto aereo realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario», e che dunque «l'itinerario costituisce un elemento fondamentale del volo, in quanto quest'ultimo è effettuato in conformità ad un programma previamente stabilito dal vettore». Nella nozione di itinerario rientra naturalmente anche il luogo di atterraggio, come ribadito da F. PESCE, *Recenti orientamenti giurisprudenziali in materia di diritti dei passeggeri aerei nel quadro del regolamento (CE) n. 261/2004*, in *Dir. mar.* 2022, 7, 16.

⁽²⁵⁾ Sull'importanza di tale elemento si veda L. TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 9, 16 ss.; in senso analogo anche S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, cit., 87 ss., la quale in particolare sottolinea la rilevanza essenziale, nel trasporto aereo degli obblighi di puntualità e celerità (ivi, 98 ss.).

⁽²⁶⁾ Si rimanda al riguardo alle osservazioni di L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., 112 ss.

⁽²⁷⁾ In tal senso, tra le altre, C. giust. UE ord. 28 maggio 2020, causa C-153/19, *FZ c. DER Touristik GmbH*, in relazione alla quale si veda la nota di G.A. DI GUARDO, *Il delicato*

In ogni caso sorprende l'assenza, nell'ordinanza in commento, del benché minimo riferimento alla giurisprudenza eurounitaria ed in particolare alla sentenza *Guaitoli*, limitandosi il giudice di legittimità a richiamare il proprio precedente a sezioni unite del 2020, il quale tuttavia – oltre che errato, ad avviso di chi scrive, in punto di diritto, per le argomentazioni sopra esposte – appare anche superato dalla sentenza della Corte di giustizia, la quale ha ulteriormente precisato che a domande basate su titoli diversi – richiesta della compensazione e del danno ulteriore – si applicano regole differenti in tema di individuazione della giurisdizione e della competenza. Nello stesso senso stupisce anche il mancato richiamo alle precedenti e più recenti pronunce della stessa Corte qui in esame, che proprio a tali principi fanno riferimento.

La questione non riguarda allora, come si legge nell'ordinanza, la generica prevalenza del diritto uniforme su quello eurounitario, ma l'ambito di applicazione delle discipline in essi contenute: in altre parole, nel caso in cui la normativa internazionale non trovi applicazione in caso di cancellazione, *nulla quaestio* sulla prevalenza.

Del resto, se lo scopo del reg. (CE) n. 261/2004 è quello di fornire un'elevata tutela ai passeggeri dell'aria, la Convenzione di Montreal rappresenta invece uno strumento destinato – come del resto precisato dalla stessa Convenzione e confermato dalla giurisprudenza della Corte di giustizia – ad equilibrare gli interessi ed i rapporti tra vettori e passeggeri ⁽²⁸⁾.

In tal senso, la forzatura interpretativa del testo uniforme operata dal giudice di legittimità, probabilmente dettata dalla finalità di tutelare gli interessi dei passeggeri, escludendo l'applicazione della clausola di proroga della giurisdizione mediante il richiamo – come già fatto nella pronuncia n. 3561/20 ⁽²⁹⁾ – della normativa internazionale di applicazione necessaria, appare ingiustificata, potendo gli stessi comunque ricevere adeguata tutela, sebbene sulla base

rapporto tra compensazione pecuniaria e risarcimenti supplementari nel Regolamento (CE) n. 261/2004: obblighi di protezione e diritti dei passeggeri, in *Dir. e pol. trasp.* II/2020, 155. Si precisa che la compatibilità tra i risarcimenti previsti dal reg. (CE) n. 261/2004 e le forme di tutela previste dalla Convenzione di Montreal era stata sancita sin da C. giust. CE 10 gennaio 2006, causa C-344/04, *IATA e ELFAA*, in *Dir. trasp.* 2006, 851, con nota di V. CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, ivi, 866. In argomento anche M. LOPEZ DE GONZALO, *Commento alla sentenza della C. giust. CE 10 gennaio 2006*, in *Dir. tur.* 2006, 165. In generale sul tema anche A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo nell'interpretazione della Corte di giustizia europea*, cit., 27 ss.

⁽²⁸⁾ Nel preambolo della Convenzione, a tale proposito, si manifesta la finalità di ottenere, mediante un nuovo testo uniforme, un «equitable balance of interests» delle parti in gioco. Sul tema si rimanda a M. LOPEZ DE GONZALO, *Aggiornamenti in tema di giurisdizione nel trasporto aereo di persone*, cit., 44, ed in particolare le sentenze della Corte di giustizia ivi richiamate *sub* nota 52.

⁽²⁹⁾ in tal senso M. LOPEZ DE GONZALO, *La Corte di Cassazione «riscrive» le norme in tema di giurisdizione nel trasporto aereo di persone*, cit., 23 ss.

di altre disposizioni di legge: si segnala al riguardo una certa tendenza da parte della giurisprudenza di merito a dichiarare abusive le clausole di proroga della giurisdizione in base alla dir. 93/13/CEE⁽³⁰⁾, valorizzando la qualità del passeggero-consumatore, sulla scorta degli spunti forniti da C. giust. UE 18 novembre 2020, causa C-519/19, *Ryanair DAC c. DelayFix*⁽³¹⁾.

In ogni caso, dalle premesse in fatto contenute nell'ordinanza risulta che i passeggeri si fossero limitati a richiedere unicamente la corresponsione della compensazione pecuniaria di cui al Reg. (CE) n. 261/2004, e non anche risarcimenti supplementari: nessun dubbio, pertanto, che al caso di specie trovi applicazione esclusivamente il regolamento⁽³²⁾. Sul punto, sarebbe stato certamente dirimente il riferimento alla pronuncia *Guaitoli*, la quale ha stabilito differenti norme in tema di giurisdizione e competenza per il caso della compensazione e per quello del danno ulteriore.

6. *Considerazioni finali* – In conclusione, il breve esame dell'ordinanza in commento nonché le considerazioni in merito alle due pronunce che l'anno precedente confermano il mancato pieno recepimento, da parte della corte di legittimità, non solo della giurisprudenza della Corte di giustizia ma anche, più in generale, della *ratio* della normativa uniforme.

Nelle ordinanze nn. 24632/20 e 5233/22 la Corte di cassazione, pur erroneamente applicando le norme di diritto uniforme ai danni da inadempimento contrattuale, quantomeno mostra di conoscere la giurisprudenza comunitaria, distinguendo tra le richieste formulate ai sensi del reg. (CE) n. 261/2004 e le ulteriori richieste risarcitorie, all'uopo richiamando i principi dettati dalla Corte di giustizia con la sentenza *Guaitoli*. Nell'ultima e più recente decisione n. 6177/24, qui in esame, invece, la Corte sembra fare un passo indietro: non solo ha ritenuto applicabile alla fattispecie, consistente in un'ipotesi di mancata esecuzione del volo da parte del vettore, la disciplina della Convenzione di Montreal, ma ha al contempo escluso l'applicazione della normativa eurounitaria, ignorando del tutto la giurisprudenza della corte di Lussemburgo e anche i due precedenti dello stesso giudice di legittimità che la richiamano.

⁽³⁰⁾ In tal senso, tra le altre, Trib. Ravenna 6 luglio 2021 e Trib. Cuneo 5 settembre 2022 n. 780, oltre a Trib. Pisa 23 febbraio 2023, in *Dir. mar.* 2024, 110, con nota di S. DOMINELLI, *Ancora sull'accordo di proroga della giurisdizione contenuto nel contratto di trasporto ceduto dal passeggero alla società di riscossione*, in base alla quale si dichiara la nullità della clausola derogatoria della giurisdizione per vessatorietà, trattandosi di contratti con i consumatori. Sul punto si richiamano le osservazioni di M. LOPEZ DE GONZALO, *loc. cit.*, 41 ss.

⁽³¹⁾ Il testo della sentenza si può leggere in *Dir. mar.* 2021, 796, con nota di C.E. TUO, *Contratto di trasporto aereo e tutela del passeggero-consumatore: la validità dell'electio fori al vaglio della Corte di giustizia nel caso DelayFix*, *ivi*, 797.

⁽³²⁾ In senso analogo C. giust. CE 9 luglio 2009, causa C-204/08, *Peter Rehder c. Air Baltic Corporation*, in *Dir. trasp.* 2010, 101, con nota di M. MASOTTI, *Volo cancellato: si può ricorrere al giudice del luogo di partenza o di arrivo*, *ivi*, 106.

Vero è che gli istituti della cancellazione del volo, del negato imbarco e del ritardo (prolungato) – così come i rimedi ad essi associati quali l'assistenza, la riprotezione, il versamento di una compensazione pecuniaria – sono stati elaborati dal legislatore eurounitario per rafforzare nell'immediato la tutela del passeggero, e pertanto non sono direttamente sovrapponibili alle forme di inadempimento previste dal nostro ordinamento. Per tali ragioni, i confini tra le fattispecie individuate dal giudice eurounitario non risultano immediatamente e precisamente riconducibili entro le ipotesi di inadempimento totale, mancata esecuzione, o inesatto adempimento previste dal legislatore italiano, come del resto i diversi orientamenti in dottrina e giurisprudenza hanno evidenziato⁽³³⁾.

Molti degli aspetti problematici, tuttavia – ivi compresi, per quanto qui interessa, quelli riguardanti la compatibilità tra le norme del reg. (CE) n. 261/2004 e quelle della Convenzione di Montreal, nonché quelli in tema di giurisdizione e competenza in relazione all'applicazione di tali discipline – sono stati risolti e superati, seppure non sempre con il favore della dottrina, proprio attraverso l'attività interpretativa della Corte di giustizia⁽³⁴⁾.

Il mancato recepimento di tali orientamenti interpretativi da parte della giurisprudenza di legittimità, pertanto, vanifica gli sforzi del giudice di Lussemburgo, rendendo meno certa l'interpretazione uniforme non solo del diritto eurounitario, ma anche della Convenzione di Montreal, che pure la Corte di giustizia è chiamata ad interpretare⁽³⁵⁾. La cennata circostanza, in ogni caso, è rilevante se si tiene conto che la nozione di cancellazione del volo è stata notevolmente ampliata proprio dalla giurisprudenza eurounitaria, secondo la quale si considera cancellato anche il volo interrotto⁽³⁶⁾ nonché quello anticipato di più di un'ora dal vettore operativo rispetto all'orario originariamente previsto⁽³⁷⁾.

Decisioni come quelle in esame, oltre ad aumentare i contrasti con le altre pronunce di cassazione, a dispetto della funzione nomofilattica che compete al

(33) Oltre ai contributi sul tema già indicati nelle note precedenti, si richiamano sul punto in particolare le osservazioni di S. VERNIZZI, *Trasporto aereo internazionale e giurisdizione italiana secondo il nuovo orientamento del Supremo Collegio*, cit., 1223 ss., il quale rileva che «le dispute in ordine alla natura della cancellazione del volo nell'ambito della teoria dell'adempimento delle obbligazioni non sarebbero punto soppite» (ivi, 1224).

(34) Per una panoramica in merito alle sentenze sul tema, si veda A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo nell'interpretazione della Corte di giustizia europea*, cit., 1.

(35) In tal senso M. LOPEZ DE GONZALO, *Un'altra decisione delle Sezioni Unite in tema di giurisdizione e trasporto aereo*, cit., 884, anche in relazione ai riferimenti giurisprudenziali sub nota 28.

(36) Il riferimento è a C. giust. UE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez ed altri c. Air France SA*, in *Resp. civ. prev.* 2012, 99, con nota di S. VERNIZZI, *La Corte di giustizia ed un caso di volo interrotto*, ivi, 99.

(37) Si richiama sul punto C. giust. UE 21 dicembre 2021, causa C-263/20, *Airhelp Limited c. Laudamotion GmbH*.

giudice di legittimità, influenzano negativamente anche il giudice del merito – ed il particolare quello di prossimità, che in prima battuta si occupa di tale tipologia di giudizi – privandolo dei necessari chiari e solidi riferimenti interpretativi, con evidenti ricadute in termini di certezza del diritto e, nel lungo periodo, di indebolimento delle tutele predisposte dal legislatore in favore dei passeggeri-consumatori.

La decisione in commento, così come le due precedenti, si aggiungono peraltro ad una serie di episodi nei quali la Suprema Corte ha dimostrato di non prestare particolare attenzione alle problematiche che la Convenzione cerca di risolvere, in un precario equilibrio tra tutela degli interessi dei passeggeri da un lato e delle esigenze economiche ed operative dei vettori aerei dall'altro⁽³⁸⁾: in alcune occasioni sono state emesse pronunce ingiustificatamente contrastanti⁽³⁹⁾, mentre in altre sono state fornite soluzioni interpretative non rispondenti al tenore letterale – ed in definitiva alle intenzioni – del testo uniforme⁽⁴⁰⁾, episodi che la dottrina più attenta non ha mancato di porre in rilievo e criticare. Tali incertezze applicative appaiono ancor più gravi ove si consideri che la disciplina uniforme è espressamente richiamata dal legislatore nazionale, mediante gli artt. 941 ss. c. nav., a disciplinare le medesime fattispecie in relazione alle quali trovi applicazione la legge italiana. Del resto, le problematiche ora menzionate non riguardano solo il diritto aereo, ma in generale tutto il settore del diritto dei trasporti⁽⁴¹⁾, materia complessa ed in costante evoluzione, anche alla luce della dimensione (eurounitaria ed) internazionale del fenomeno che tende a disciplinare.

⁽³⁸⁾ Sul tema sia consentito rinviare alle osservazioni svolte in D. RAGAZZONI, *Competenza giurisdizionale e territoriale nel trasporto aereo internazionale*, cit., 642.

⁽³⁹⁾ Sia consentito rinviare, ancora una volta, alle decisioni indicate in D. RAGAZZONI, *loc. ult. cit.*, 646 ss.

⁽⁴⁰⁾ Si veda in tal senso Cass., sez. un., 20 settembre 2017 n. 21850, in *Dir. trasp.* 2018, 159, con nota di M. PIRAS, *La Cassazione pone termine (forse) alle controversie sulla responsabilità delle imprese aeroportuali di handling*, ivi, 175, in relazione alla quale si rimanda al commento di L. TULLIO, *Le sezioni unite della Corte di cassazione decidono in base alla traduzione errata della Convenzione di Montreal*, ivi, 113: nel caso di specie la Corte aveva fatto riferimento al testo in lingua italiana della Convenzione, che tuttavia non è ufficiale e che presentava una traduzione errata dell'art. 30, n. 3 del testo uniforme. Ulteriori inesattezze nella traduzione in italiano della Convenzione di Montreal sono rilevate da L. TULLIO, *Il diritto dei trasporti, questo sconosciuto*, in *Dir. trasp.* 2015, 767 ss., ove si evidenziano anche altri errori della giurisprudenza di merito e di legittimità nell'applicazione delle norme in tema di trasporto aereo (ivi, 769 ss.).

⁽⁴¹⁾ La dottrina ha più volte denunciato le problematiche applicative ed interpretative relative al diritto dei trasporti: sul tema per L. TULLIO, *Il diritto dei trasporti, questo sconosciuto*, cit., 763, e, con particolare riferimento ai diritti dei passeggeri in caso di ritardo prolungato ai sensi del reg. (CE) n. 261/2004, S. REVERSO, *Vuoi conoscere i tuoi diritti in caso di ritardo prolungato del volo? Non chiedere alla Presidenza del Consiglio dei ministri*, in *Dir. trasp.* 2014, 541.

La specificità e l'alto grado di specializzazione di tale materia richiedono pertanto un'attenzione maggiore ed un maggior rigore interpretativo da parte degli operatori, dei giudici e delle istituzioni al fine di consentire la concreta applicazione delle relative norme in conformità alla *ratio* ed ai principi in base ai quali sono state effettivamente emesse. In particolare, tenuto conto della dimensione internazionale e della menzionata tendenza all'uniformità, che trascende i confini del nostro ordinamento, si ritiene opportuno demandare le principali scelte interpretative delle norme eurounitarie ed uniformi in materia alla Corte di giustizia, mediante lo strumento del rinvio pregiudiziale ⁽⁴²⁾.

Un valido esempio in tal senso è costituito proprio dalla sentenza *Guaitoli*, la quale ha ribaltato l'orientamento tendenzialmente uniforme precedentemente seguito dalla Corte di cassazione, e che trae origine da un rinvio pregiudiziale del Tribunale di Roma.

DANIELE RAGAZZONI

⁽⁴²⁾ Queste sono le condivisibili considerazioni di M. LOPEZ DE GONZALO, *Un'altra decisione delle Sezioni Unite in tema di giurisdizione e trasporto aereo*, cit., 884.

