
La puntualità prima di tutto (anche dei diritti dei passeggeri)! – Numerose fonti di stampa hanno pubblicato, lo scorso mese di novembre, la bizzarra notizia del Frecciargento 8556 diretto da Roma a Genova, partito cinquanta minuti prima semivuoto per omessa informazione a tutti i passeggeri. La maggior parte dei viaggiatori, infatti, giunta in stazione all'orario programmato, è stata lasciata a terra e non ha avuto altra scelta se non prendere un treno successivo con arrivo a destino ben oltre l'orario previsto. Una situazione senz'altro paradossale se si pensa che Trenitalia avrebbe anticipato la partenza proprio per evitare ritardi derivanti dal dirottamento del convoglio sulla linea lenta a causa di lavori urgenti sulla linea ad alta velocità Roma – Firenze. Non è certo la prima né l'ultima volta che i lavori all'impianto di circolazione sulla linea ad alta velocità causano disservizi agli utenti ed espongono il vettore a responsabilità per ritardo all'arrivo. La singolarità della vicenda in esame si riscontra nel fatto che il viaggiatore ha patito il disagio a causa di un anticipo di corsa. Tale condotta tecnicamente non è riconducibile alle ipotesi quali il ritardo alla partenza, la soppressione o la perdita di coincidenza usualmente contemplate come cause di ritardo all'arrivo indennizzabili (art. 10.1 Condizioni contrattuali Trenitalia e art. 8 e art. 18 e ss. Reg. UE 2021/782). Parimenti, tra gli eventi che obbligano il vettore a informare il passeggero rientra tradizionalmente il solo ritardo alla partenza e all'arrivo. A rendere ancor meno lineare la vicenda è che la soluzione adottata da Trenitalia è espressamente vietata da Rete ferroviaria Italiana (RFI), gestore dell'infrastruttura ferroviaria, che non ammette l'anticipo di corsa del treno che trasporta passeggeri in corrispondenza delle stazioni o fermate dove è prevista l'effettuazione del servizio viaggiatori in salita (Prospetto Informativo della Rete 2026). In particolare la modifica dell'orario programmato non è consentita senza provvedere alla soppressione della traccia e alla sua rieffettuazione con altro numero (art. 15 Regolamento Circolazione Treni di RFI). Come se ciò non bastasse molti passeggeri sono rimasti all'oscuro della modifica dell'orario. Il sistema, infatti, avrebbe dovuto avvertire i viaggiatori tramite messaggio sms o email ai recapiti forniti in fase di acquisto del biglietto. Al riguardo, non appare sufficiente, la giustificazione di Trenitalia che non sarebbe riuscita ad informare gli utenti che non avrebbero lasciato alcun dato personale. Leggendo tra le condizioni contrattuali il vettore dichiara di avvalersi di una pluralità di canali per informare il passeggero quali gli uffici di assistenza e le biglietterie nelle stazioni, le agenzie di viaggio abilitate ed il Call Center, il sito www.trenitalia.com, l'App Trenitalia e strumenti telematici per garantire un'informazione in tempo reale (art. 5 Condizioni Trenitalia). Resta, pertanto, da chiarire il perché molti passeggeri non siano stati informati nonostante i precisi obblighi informativi posti in capo al vettore ferroviario (art. 5 Condizioni Trenitalia e art. 8 e 10 del Reg. UE 2021/782). Evidentemente, l'anticipo di corsa, per l'asserita esigenza di garantire la puntualità del collegamento, ha fatto perdere di vista

i diritti dei passeggeri, risolvendosi in un tentativo maldestro e malriuscito di evitare al vettore rimborsi per danni da ritardo.

ALESSANDRA GUANDALINI

Codice della navigazione, questo sconosciuto – La parte aeronautica del nostro codice della navigazione sembra essere stata ormai dimenticata, sia dagli operatori che da chi è chiamato ad applicarla.

Riguardo ai primi, un noto vettore aereo irlandese si ostina a respingere le richieste di compensazione pecuniaria *ex reg.* CE 261/2004 affermando che il diritto del passeggero è estinto *ex art.* 418 cod. nav. (ossia quello che regola la prescrizione nel trasporto marittimo). Ciò nonostante nel 2005-2006 vi sia stata la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, e la norma di riferimento sia da un ventennio l'art. 949-*ter* del codice della navigazione (parte aeronautica) che non prevede la prescrizione semestrale o annuale dell'art. 418 cod. nav.

Non è chiaro se tale eccezione sia opposta ai passeggeri per ignoranza delle norme applicabili, o semplicemente per cercare di scoraggiarli dalla richiesta delle dovute compensazioni. In entrambi i casi, la cosa è disdicevole; la compagnia aerea irlandese che nel 2023 ha trasportato il 52% dei passeggeri nei voli interni italiani dovrebbe conoscere la normativa applicabile al trasporto aereo.

Per quanto riguarda invece chi è chiamato ad applicare le norme della parte aeronautica del codice della navigazione, l'ultima sentenza della Corte di cassazione sembra ritenerle tacitamente desuete o addirittura abrogate, visto che non solo non sono applicate, ma non vengono neppure citate, se non altro per spiegare il motivo della loro mancata applicazione.

Mi riferisco alla sentenza 8802/2025 delle Sezioni unite, la quale ha ritenuto che in tema di giurisdizione per le controversie riguardanti l'applicazione del regolamento CE 261/2004 si possano applicare le deroghe alla giurisdizione poste nelle condizioni di trasporto predisposte dalla compagnia aerea (nel caso di specie, la stessa nota compagnia aerea irlandese di cui sopra) anche per i voli interni italiani.

La sentenza, in sintesi, afferma che non essendo i voli interni un trasporto internazionale, non si applica la norma della convenzione di Montreal 1999 che, dettando le norme sulla giurisdizione, sancisce che esse non possono essere modificate dal vettore a suo favore. Stupisce che nella sentenza – che formerà di certo oggetto di commenti da parte dei giuristi; e si auspica che ciò avvenga in senso dissenziente – non sia neppure citato l'art. 941 cod. nav., che per l'appunto rende applicabile la convenzione di Montreal 1999 per quanto attiene alla disciplina del trasporto aereo nazionale.