

CRONACHE

LA TUTELA DEL PASSEGGERO NELLA PROSPETTIVA EUROPEA TRA LIMITAZIONI RISARCITORIE E LIQUIDAZIONI FORFETTARIE

WEBINAR, 16 APRILE 2025

Il 16 aprile 2025 si è tenuto il *Webinar* intitolato «*La tutela del passeggero nella prospettiva europea. Tra limitazioni risarcitorie e liquidazioni forfettarie*», svoltosi nel quadro del programma scientifico del PRIN 2020, di cui sono parte le Università di Catanzaro, Udine, Sassari, Teramo e Genova. L'evento ricade anche tra le attività del CIDAA, Centro Interateneo di Diritto Aeronautico e Aerospaziale, cui aderiscono le Università di Ferrara, Catanzaro, Firenze e Teramo, ed è stato accreditato presso il COA di Catanzaro.

Il Prof. Umberto La Torre ⁽¹⁾, nell'aprire i lavori, ha sottolineato l'importanza della sinergia tra il mondo accademico e quello degli operatori del diritto e si è soffermato sull'importanza del Reg. (CE) 261/2004 ⁽²⁾ che introduce modelli di compensazione e limitazione di responsabilità nel trasporto aereo di persone.

Come è noto, tale regolamento prevede l'obbligo di versamento della compensazione pecuniaria, predeterminata nel *quantum* (art. 7), al ricorrere di determinate condizioni, per i disagi subiti dai passeggeri. Per liberarsi da tale obbligo il vettore deve dimostrare l'eccezionalità, l'imprevedibilità e l'inevitabilità dell'evento nonostante l'adozione di tutte le misure del caso.

Quanto allo strumento della «compensazione», previsto dal Regolamento, la sua natura è controversa. In dottrina, alcuni Autori la qualifi-

⁽¹⁾ Professore ordinario di Diritto della Navigazione e dei Trasporti presso l'Università degli Studi «*Magna Graecia*» di Catanzaro.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 *che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.*

cano come un risarcimento forfettario, riconducibile a un illecito contrattuale, altri escludono la natura risarcitoria, essendo essa dovuta, al pari dell'assistenza, a prescindere dall'esistenza di un danno risarcibile.

Meno controverso il caso dell'assistenza da erogare in caso di cancellazione del volo *ex art. 9* che, secondo l'orientamento della Corte di Cassazione, non ha natura risarcitoria, prescinde da un danno risarcibile, è un obbligo legale, integra il contratto e rientra nel più ampio contesto dell'obbligazione di protezione. Quest'ultima si dilata fino a ricomprendere le misure atte ad evitare che il passeggero subisca disservizi e fastidi, anche prescindendo dalla causazione di un danno.

La disciplina comunitaria garantisce un livello minimo di tutela e non pregiudica il passeggero dall'avvalersi di un regime diverso, ai sensi dell'art. 12 del Regolamento, che potrebbe garantirgli un risarcimento più vantaggioso perché non limitato.

Il Regolamento (CE) 261/2004 si pone quale punto di equilibrio tra istanze dei passeggeri e necessità dei vettori: i primi sono tutelati dalla possibilità di ottenere compensazioni sganciate dal danno effettivo, predeterminate nel *quantum* e con buon grado di certezza, versate in tempi ragionevolmente brevi; i secondi possono calcolare *ex ante* il ristoro da versare al passeggero e non sono esposti a risarcimenti elevati, salva l'ipotesi dell'art. 12.

La prolusione è stata affidata al Dott. Gerardo Mastrandrea ⁽³⁾, che ha posto l'accento sui grandi progressi compiuti dal comparto dei trasporti, chiamato a confrontarsi con la sfida rappresentata dal raggiungimento dell'uniformità del regime normativo accompagnata dal rafforzamento della tutela dei diritti dell'utente. L'intento appare ancor più complesso alla luce del regime giuridico, che è diversificato nelle diverse modalità di trasporto.

La responsabilità del vettore per l'effettuazione del servizio di trasporto ha un regime consolidato sulla base di Convenzioni internazionali.

Il Relatore ha fatto cenno alla produzione giurisprudenziale, che appare copiosa per il trasporto aereo rispetto alle altre modalità di trasporto, in ragione della maggiore consapevolezza dei propri diritti da parte dei passeggeri.

⁽³⁾ Presidente del Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) della Calabria, sede di Catanzaro.

Infatti, con riferimento all'ordinamento italiano, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), dai primi del nuovo Millennio, ha dato massiva diffusione a mezzo della Carta dei diritti del passeggero alle norme che regolano ritardo, cancellazione del volo ecc., così da renderli edotti sui loro diritti, compresa la possibilità di presentare reclamo all'Ente per segnalare criticità e disservizi.

Nel prosieguo della relazione il Dott. Mastrandrea ha posto l'accento sulla finalità comune ai regolamenti europei relativi alle diverse modalità di trasporto. Tracciare il confine del dovere di protezione è stato oggetto di controversie, e il regime esistente tra le varie modalità di trasporto è disomogeneo.

Le misure di tutela approntate nelle varie modalità possono individuarsi, nella fase antecedente al trasporto, in «informazione», «assistenza» del passeggero, «forme alternative di trasporto» o «rimborso» in caso di mancata esecuzione del trasporto, «*compensation*» e «risarcimento» per ulteriori danni. A seconda della misura impiegata si osservano diversi gradi di uniformità tra le diverse modalità: quella di maggiore intensità risiede nell'informazione. Tuttavia, nella proposta di riforma dei regolamenti è prevista un rafforzamento anche di quest'ultima misura.

Quanto alla *compensation*, il numero delle pronunce della giurisprudenza rende evidente l'importanza della sua attivazione per disincentivare condotte negligenti del vettore e tutelare le esigenze del passeggero. Il Reg. (CE) 261/2004 è stato un apripista in materia.

Occorrerà valutare come interverranno le riforme sui regolamenti di settore e se, proprio per approdare alla auspicata uniformità, dovrà emanarsi un regolamento unico per tutte le modalità di trasporto.

La Professoressa Rachele Genovese ⁽⁴⁾ ha affrontato il tema del ruolo della Corte di Giustizia dell'Unione Europea (di qui in poi CGUE) nell'applicazione del Reg (CE) 261/2004.

La Relatrice ha definito preponderante la funzione ricoperta in questo contesto dalla CGUE, come dimostrano le oltre cinquanta sentenze in materia, ove sono state affrontate questioni interpretative.

Con riguardo alla compensazione pecuniaria, sono stati tracciati

⁽⁴⁾ Assegnista di ricerca in Diritto della navigazione e dei trasporti presso l'Università degli Studi di Genova, *Il ruolo della Corte di Giustizia UE nell'applicazione del reg. (CE) 261/2004: luci e ombre.*

con maggiore precisione sia le ipotesi in cui essa è dovuta, sia il significato di talune perifrasi, dal significato incerto. Significativa la locuzione «volo in coincidenza», che ha dato vita a estensioni interpretative: anche un volo oggetto di unica prenotazione che prevede una partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro con arrivo in uno Stato terzo, compreso uno scalo programmato al di fuori dell'UE con cambio di aeromobile, rientra, per la Corte di Giustizia, nel concetto di cui si discute.

I giudici hanno avuto modo di soffermarsi su formule, comprese «circostanze eccezionali» e «negato imbarco», che necessitavano di chiarimenti. Il perimetro applicativo del «negato imbarco» è stato considerato dalla CGUE in modo esteso, sino a ricomprendere anche il negato imbarco anticipato, ovvero le ipotesi in cui il passeggero, avvisato del fatto che gli si negherà l'imbarco, non si presenti in aeroporto, come espressamente previsto nel Regolamento quale presupposto per ottenere la compensazione pecuniaria. Secondo i Giudici, anche ove il passeggero non si presenti in aeroporto, ha comunque diritto alla compensazione pecuniaria.

In linea di massima l'orientamento seguito dai giudici della Corte di Giustizia si è dimostrato favorevole alla tutela del contraente debole. Si pensi al caso della sentenza «Sturgeon» del 19 novembre 2009, con la quale la CGUE ha riconosciuto il diritto alla compensazione pecuniaria in caso di ritardo all'arrivo pari o superiore a tre ore, ipotesi non testualmente prevista nel regolamento. Per converso si deve osservare che la dottrina non ha espresso unanime apprezzamento verso l'orientamento seguito dalla CGUE, nel senso che essa, talvolta, si è spinta oltre la propria funzione interpretativa. È labile, secondo la Relatrice, il confine tra l'attività interpretativa fedele al dato normativo e quel filone che si estende fino ad oltrepassare la literalità onde consentire la salvaguardia dei diritti del passeggero.

La questione potrebbe essere guardata anche da una prospettiva differente, ossia quella di rispondere alla necessità di rendere attuale una disciplina ormai datata rispetto ad un contesto popolato da situazioni evidentemente non considerate e forse neppure prevedibili al tempo dell'emanazione del regolamento.

Nell'alveo della recente proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio di modifica dei quattro regolamenti relativi alle differenti modalità di trasporto, quella inerente al Reg. (CE) 261/2004

è stata definita un «fascicolo prioritario», poiché gli aggiornamenti si appalesano indispensabili per rendere attuale la materia. Nel fascicolo sono riportati numerosi riferimenti a pronunce della stessa CGUE.

L'auspicio è che la nuova stesura del Regolamento conduca ad una più semplice applicazione dello stesso, con conseguente riduzione del contenzioso.

La Professoressa Carmen Telesca ⁽⁵⁾ ha svolto una relazione sul procedimento sanzionatorio relativo alla violazione del Reg. (CE) 261/2004, ex art. 16 dello stesso.

L'art. 16 Reg. (CE) 261/2004 racchiude la disciplina per far fronte alle eventuali violazioni, precisando il ruolo dell'organismo statale designato e la possibilità di presentare reclamo con riguardo alle presunte violazioni dei vettori. Gli organismi individuati da ciascuno Stato membro sono chiamati a conoscere e reprimere le violazioni e irrogare le relative sanzioni.

Con il d. lgs. 69/2006 sono state individuate le disposizioni sanzionatorie per le violazioni del regolamento ed è stato individuato nell'ENAC l'organismo responsabile dell'applicazione delle disposizioni di cui si discute.

L'ENAC ha emanato nel 2006 la Circolare APT 23-B che illustra il procedimento sanzionatorio a seguito di violazione del Regolamento (CE) 261/2004. La circolare è stata oggetto di revisione nel 2021.

Quanto ai poteri degli organismi individuati dagli Stati membri, ex art. 16 Reg. (CE) 261/2004, la CGUE ha avuto modo di pronunciarsi con la sentenza del 17 marzo 2016 nelle cause riunite C-145/15 e C-146/15 del 2015, *Ruijsenaars c. Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu*, segnatamente rispetto alle disposizioni di cui all'art. 16, § 2, precisando per la prima volta le competenze degli organismi designati.

In tal modo la CGUE ha contribuito a fare chiarezza sulla ripartizione dei ruoli tra tali organismi e i giudici nazionali.

Nei diversi Stati membri l'attuazione dell'art. 16 ha avuto luogo con modalità diversificate, attribuendo, nella generalità dei casi, agli organismi nazionali il potere di esaminare i reclami dei passeggeri e quello di comminare sanzioni pecuniarie verso i vettori inadempienti.

Con la sentenza del 17 marzo 2016, la CGUE ha riconosciuto l'esi-

⁽⁵⁾ Ricercatrice di Diritto della navigazione e dei Trasporti presso l'Università degli Studi di Teramo, *Il procedimento sanzionatorio per la violazione del Reg. 261/2004*.

stenza di un margine di discrezionalità in capo agli Stati membri per quanto attiene all'attribuzione di competenze in capo all'organismo designato. Esso accerta le violazioni, ma non è tenuto a garantire al singolo passeggero il diritto alla corresponsione della compensazione pecuniaria tramite misure coercitive, poiché ciò non è previsto dal regolamento. Al passeggero è riconosciuto il diritto di avvalersi degli accertamenti svolti a supporto di eventuali azioni legali nei confronti del vettore aereo.

La CGUE, escludendo che gli organismi nazionali siano chiamati a dirimere le controversie tra vettori e passeggeri, ha rilevato che la garanzia di un elevato grado di tutela dei passeggeri è salvaguardata comunque dal possibile esperimento della tutela giurisdizionale nazionale.

Nel quadro dell'autonomia degli Stati nell'attribuzione di tali prerogative, si innesta la sentenza del 29 settembre 2022, causa n. 597/2020. La controversia è sorta a causa di un ritardo di tre ore di un volo New York-Budapest della compagnia polacca LOT. I passeggeri, rivoltisi all'Ente ungherese (Divisione per la tutela dei consumatori), hanno ottenuto tramite quest'ultimo il diritto alla corresponsione di un rimborso da erogarsi da parte del vettore aereo di seicento euro pro capite. La compagnia polacca ha adito i giudici ungheresi obiettando che un organismo non giurisdizionale non è competente ad attribuire l'obbligo di versare la compensazione.

A seguito di domanda pregiudiziale rivolta alla CGUE, quest'ultima ha stabilito che l'art. 16 deve essere interpretato nel senso che gli Stati membri hanno la facoltà di autorizzare gli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento a imporre al vettore la corresponsione della compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7, a condizione che l'organismo competente sia stato investito del reclamo del passeggero e purché sussista, per passeggero o vettore, la possibilità di presentare un ricorso giurisdizionale.

In Italia tra le competenze assegnate all'ENAC non è compreso il potere di imporre al vettore il pagamento della compensazione pecuniaria.

Il quadro regolatorio italiano si completa con la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 21/2023, con la quale è stata prevista la possibilità di espletare una procedura obbligatoria di conciliazione per la risoluzione delle controversie tra operatori economici

che gestiscono reti, infrastrutture, servizi di trasporto e utenti o consumatori. Condizione essenziale per esperire il tentativo di conciliazione è la presentazione, anticipata, da parte dell'utente di un reclamo o di una richiesta di rimborso o indennizzo all'operatore economico.

Rimane ferma la possibilità da parte dell'utente del trasporto aereo di inoltrare reclami all'ENAC al fine di sanzionare le condotte dei vettori che dovessero risultare inadempienti.

La relazione della Prof.ssa Anna Melania L. Sia ⁽⁶⁾ ha avuto ad oggetto la tutela del passeggero nella prospettiva dei viaggi multimodali.

La Relatrice ha preso le mosse dall'analisi congiunta di due proposte di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio: la prima relativa ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali (COM/2023/752 *final*) e la seconda afferente l'*enforcement* dei diritti dei passeggeri nell'Unione (COM/2023/753 *final*).

Quest'ultima può definirsi «*omnibus*» e modifica cinque regolamenti vigenti in materia di diritti dei passeggeri ⁽⁷⁾.

Le proposte fanno parte del *Passenger Mobility Package*, pacchetto di misure volte a migliorare l'esperienza dei circa 13 miliardi di passeggeri che ogni anno circolano all'interno dell'UE. Interessante, tra le altre, quelle relative a un accesso agevolato alle informazioni in tempo reale completate da quelle che riservano una maggiore attenzione ai passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta (PRM).

Il progetto di revisione regolamentare si propone di incentivare l'impiego di modalità di trasporto collettivo, in coerenza con gli obiettivi del *Green Deal* europeo, compreso un rafforzamento dei diritti dei passeggeri, la cui effettiva applicazione risulta attualmente complessa.

Con particolare riguardo al Reg. (CE) n. 261/2004, sono state esaminate talune nuove disposizioni. Ad esempio l'art. 8-*bis*, che disciplina il rimborso in caso di prenotazione del biglietto tramite un intermediario.

⁽⁶⁾ Professoressa Associata di Diritto della Navigazione e dei Trasporti presso l'Università degli studi «*Magna Graecia*» di Catanzaro, *La nuova prospettiva della tutela dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali*.

⁽⁷⁾ Il riferimento è a: reg. (CE) n. 1107/2006 *relativo ai diritti dei passeggeri con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo*; Reg. (UE) 1177/2010 *relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004*; reg. (UE) n. 181/2011 *relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004*; reg. (CE) n. 261/2004, *relativo ai diritti dei passeggeri dell'UE in caso di negato imbarco, volo in ritardo o cancellato*, quest'ultimo oggetto di specifica attenzione nell'occasione.

Sia il vettore aereo che l'intermediario, alla luce dell'intervento innovativo, dovranno garantire che il passeggero ottenga il rimborso del biglietto entro 14 giorni. Rimane fermo il diritto del passeggero a ricevere il rimborso direttamente dal vettore aereo.

Ulteriore innovazione concerne l'integrazione dell'art. 16-*bis* al regolamento in parola. A norma dello stesso, per chiedere rimborsi e compensazioni pecuniarie i passeggeri potranno utilizzare un modulo comune adottato dalla Commissione e valido in tutta Europa. Lo stesso documento dovrà essere accessibile e disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.

Gli interventi suggeriti con la proposta n. 752 sono volti a migliorare il quadro conoscitivo e le informazioni accessibili ai passeggeri oltre che a garantire maggiori tutele nei trasporti effettuati con un unico biglietto per l'intero viaggio.

I passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta riceveranno assistenza da parte dei vettori che offrano contratti multimodali unici e da parte dei gestori dei nodi multimodali nel passaggio da un servizio di trasporto ad un altro; potranno inoltre beneficiare degli sportelli unici che i gestori dei terminali e i vettori dovranno istituire presso i nodi passeggeri multimodali, nuova categoria che si ispira a concetti già noti per le Reti Trans-Europee.

La Relatrice ha rilevato che molte delle proposte auspiccate nel regolamento «*omnibus*» sono già state elaborate ed introdotte nel trasporto aereo italiano. Ad esempio, l'aumento di consapevolezza da parte dei passeggeri verso le tutele a loro disposizione non sembra riguardare il comparto del settore aereo italiano, nel quale è già previsto l'obbligo di redazione della carta dei servizi da parte dei gestori aeroportuali e dei vettori, artt. 705 e 783 c. nav. Anche norme afferenti alla qualità del servizio, come incorporate dal nuovo art. 10-*bis* al Reg (CE) 261/2004, e di un approccio basato sul rischio per il monitoraggio del rispetto dei diritti dei passeggeri previsto dal nuovo art. 14-*bis* del medesimo regolamento, risultano già previste in Italia. L'ENAC, come organismo responsabile della garanzia dei diritti del passeggero, assicura un approccio basato sul rischio previsto dai sistemi di qualità mediante audit combinati, ispezioni e incontri periodici con le parti interessate.

Il ruolo per così dire anticipatorio dell'ENAC emerge anche con riguardo alla tutela dei diritti dei PRM. L'Ente, infatti, ha emanato, il 16 luglio 2021 un provvedimento di urgenza con riguardo all'adozione

del regolamento tecnico per l'assegnazione gratuita dei posti a sedere dei minori e dei PRM vicino agli accompagnatori. La validità della linea seguita da ENAC ha trovato conferma nella sentenza del Consiglio di Stato n. 7206/2024 che ha sancito la legittimità del provvedimento dell'Ente preordinato a garantire la *safety* in volo.

La sesta relazione è stata condotta dalla Professoressa Laura Trovò⁽⁸⁾, la quale ha affrontato i profili relativi alla natura giuridica della *compensation*.

Il termine «*compensation*» è tradotto in «compensazione pecuniaria», con un significato diverso da quello che l'ordinamento giuridico italiano attribuisce all'istituto della compensazione.

La *compensation* costituisce una somma di danaro predefinita riconosciuta in favore dei passeggeri in caso di cancellazione del volo, negato imbarco, ritardo prolungato. È stabilita in misura fissa e vuole garantire una tutela minima, armonizzata e standardizzata. Si ricorre a tale tipo di misura anche con riguardo ad altre modalità di trasporto, quale quello ferroviario e su gomma, sebbene con declinazioni diverse.

La qualificazione della *compensation* quale indennità o risarcimento è discussa dalla dottrina e dalla giurisprudenza, nazionale ed europea.

Le posizioni dottrinali non sono omogenee. Alcuni Autori ritengono che non debba tradursi in compensazione intesa come indennità, poiché il Reg. (CE) 261/2004 si riferisce ad un atto illecito contrattuale e non ad un atto lecito dannoso; per queste ragioni sarebbe opportuno parlare di «risarcimento determinato forfettariamente».

Altra parte della dottrina considera la compensazione un'anticipazione del risarcimento o quale penale, intendendola come pena privata da assimilare alle *punitive damages*, a differenza delle quali l'ammontare è definito dalla legge e non viene lasciato all'arbitrio giudiziale.

La stessa giurisprudenza non è unanime. Secondo recenti pronunce della Corte di Cassazione del febbraio 2024, la *compensation* non è sottoposta al termine di decadenza di cui all'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999, che si applica ai rimedi risarcitori; la CGUE in una sentenza del febbraio 2024 ha asserito che la *compensation* non può essere oggetto di rinuncia o restrizione e dunque non avrebbe natura risarcitoria.

⁽⁸⁾ Ricercatrice di Diritto della Navigazione e dei Trasporti presso l'Università di Sassari, *La compensation tra indennità e risarcimento*.

Per la corrente di pensiero che inquadra la compensazione quale tutela indennitaria, si tratterebbe di indennizzo forfettario per il disagio che il passeggero ha subito a seguito di determinate circostanze. Tale corrente di pensiero poggia su elementi quali la previsione normativa a monte, l'importo fisso predeterminato, la mancanza di necessità di dare prova del danno o della colpa del vettore. Sarebbe quindi basata su elementi oggettivi, con funzione di deterrente per il vettore piuttosto che di riparazione, ragione per cui si esclude la prova del danno.

Altro filone inquadra la *compensation* come risarcimento, rilevando la funzione riparatoria e sanzionatoria della stessa.

La Relatrice ha rimarcato l'opacità del Reg. (CE) 261/2004 rispetto alla natura della *compensation* di cui all'art. 7 con riguardo agli schemi giuridici dell'ordinamento italiano.

Hanno trovato spazio due interventi programmati.

Il primo è stato affidato dal Dott. Matteo Falconi⁽⁹⁾. La *Brexit* ha mutato il quadro di tutela nel trasporto aereo a causa dell'inapplicabilità del citato Reg. (CE) 261/2004. Tuttavia, per esigenze di adeguamento, è stato stabilito un periodo di transizione decorrente dal 1° febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 (prorogabile ma mai prorogato), durante il quale il Regno Unito e l'Unione Europea hanno negoziato le relazioni future.

Decorso il periodo transitorio, il Regno Unito ha introdotto il Regolamento UK261 (*UK Air Passengers Rights*), entrato in vigore a partire dal gennaio 2021. Esso ripete quasi totalmente il Regolamento (CE) 261/2004, rimanendo invariate le forme di tutela nei confronti del passeggero.

Quanto all'ambito di applicazione, i voli in partenza dal Regno Unito verso qualsiasi destinazione sono coperti dalla *Regulation* UK261, così come i voli in arrivo nel Regno Unito (effettuati da compagnie aeree del Regno Unito o dell'Unione Europea). Quanto ai voli all'interno o in partenza dall'Unione Europea (effettuati con compagnie aeree UE, compresi i vettori del Regno Unito), sono assoggettati al Regolamento (CE) 261/2004.

La stessa *Regulation* UK261 ha previsto che si tenga in debito conto l'interpretazione e la giurisprudenza unionale relativa al Reg. (CE)

⁽⁹⁾ Dottorando di ricerca in «Processi di armonizzazione del diritto tra storia e sistema» presso l'Università degli Studi di Teramo, *La Regulation UK261: il caso del Regno Unito*.

261/2004. Permangono delle lacune normative in ragione del ristretto ambito di applicazione (es. i voli da e per i Paesi non UE sono coperti da detta normativa solo se vengono svolti da una compagnia aerea britannica), le compagnie aeree possono negare il risarcimento del danno per le cosiddette circostanze eccezionali e si riscontrano comunque difficoltà nell'attribuzione delle competenze.

Il secondo intervento è stato svolto dalla Dott.ssa Diana Cascaval⁽¹⁰⁾.

La Relatrice si è soffermata sulle recenti pronunce della CGUE (Corte di giustizia UE 21 marzo 2024, C-76/23 e Corte di giustizia UE 16 gennaio 2025, C-642/23) aventi ad oggetto l'interpretazione degli artt. 7 e 8 del Reg. (CE) n. 261/2004, nella parte in cui prevedono che la compensazione pecuniaria spettante al viaggiatore in caso di cancellazione del volo e il rimborso del prezzo del biglietto possano essere pagati dal vettore – anziché con versamenti di denaro – con buoni viaggio o altri servizi, «previo accordo firmato del passeggero». In particolare la CGUE ha stabilito che detti articoli debbono essere interpretati nel senso che la nozione di «accordo» postula la manifestazione, da parte del passeggero, di un consenso «libero ed informato», e ciò presuppone che il vettore aereo (art. 14 Reg. (CE) 261/2004) abbia preventivamente fornito al passeggero un'informazione chiara, completa e comprensibile sulle diverse modalità di rimborso che erano a sua disposizione.

Affinché l'accordo possa considerarsi «firmato dal passeggero» è sufficiente che egli abbia accettato in modo esplicito, definitivo ed inequivocabile di ricevere il rimborso sotto forma di un buono di viaggio, ancorché l'accordo in tal senso non sia stato confermato con firma autografa o digitale.

IMMACOLATA TERESA MADARENA

⁽¹⁰⁾ Dottoranda di ricerca in Diritto dell'Unione Europea e ordinamenti nazionali presso l'Università degli Studi di Ferrara, *L'«accordo firmato dal passeggero» al vaglio della Corte di giustizia UE.*

