

INTERVENTI

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO NEL SISTEMA EUROPEO: COMPENSAZIONE STANDARDIZZATA E GOVERNO DEL RISCHIO ORGANIZZATIVO

LUCIA ESPOSITO

The increasing complexity of air transport operations and the growing centrality of passenger mobility have raised significant issues concerning the legal framework governing carrier liability in cases of flight cancellation. This phenomenon has, on the one hand, highlighted the need to ensure effective protection of passengers' interests and, on the other, required a systematic coordination between European regulation and domestic contract law. Within this context, Regulation (EC) No. 261/2004 has introduced a set of standardized remedies, while the general principles of contractual liability under Article 1218 of the Italian Civil Code continue to provide the underlying legal framework. The interaction between these sources has long been debated by case law and legal scholars, particularly regarding the qualification of cancellation as non-performance and the scope of recoverable damages. Recent interpretative developments have clarified some aspects of this relationship, but several issues of application remain open. Nonetheless, the current framework confirms the central role of contract law in governing the allocation of risk within the organizational sphere of the air carrier, which continues to represent the principal legal foundation for the matters under examination.



SOMMARIO: 1. La cancellazione del volo come inadempimento contrattuale complesso. – 2. La cancellazione del volo e la responsabilità del vettore tra diritto interno e diritto europeo. – 3. Il danno da volo cancellato e la sua qualificazione giuridica. – 4. I rimedi: rimborso, riprotezione e compensazione pecuniaria. – 5. Il coordinamento tra Reg. (CE) n. 261/2004 e disciplina civilistica. – 6. Conclusioni.

1. *La cancellazione del volo come inadempimento contrattuale complesso* – La cancellazione del volo è generalmente ricondotta a una forma qualificata di inadempimento. Nel contratto di trasporto aereo la prestazione non consiste in un generico trasferimento, ma nel trasferimento in un determinato luogo e in

un determinato momento ⁽¹⁾. Il tempo costituisce elemento essenziale ⁽²⁾ della causa concreta del contratto in quanto incide direttamente sull'utilità economico-giuridica perseguita dal passeggero ⁽³⁾.

Nel trasporto aereo, infatti, la dimensione temporale non rappresenta una mera modalità esecutiva, ma è parte integrante dell'utilità economico-giuridica perseguita dal creditore. Il trasferimento in un determinato momento rappresenta un interesse primario, spesso funzionalmente collegato ad ulteriori utilità (coincidenze, eventi, attività professionali, esigenze familiari), che entrano nell'assetto di interessi concretamente programmato dalle parti. Come da tempo chiarito nella dottrina dei trasporti, la rapidità del trasferimento non costituisce un mero profilo accessorio, ma concorre a definire l'oggetto stesso della prestazione vettoriale e, come tale, il parametro di valutazione dell'esatto adempimento ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Cfr. in tema cfr. S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *Art. 1678-1702 – Trasporto*, in *Commentario del codice civile Scialoja-Branca-Galgano* (a cura di G. DE NOVA), Bologna-Roma, 2014, 84 ss. e A. LA MATTINA, *Del trasporto. Art. 1678-1702*, in *Commentario del codice civile* (fondato da P. Schlesinger e diretto da F.D. Busnelli), Milano, 2018, 73 ss, cui adde S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 154 ss. e *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 168; nonché G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 42 ss.

⁽²⁾ Sul ruolo dell'interesse del creditore quale parametro di individuazione del contenuto della prestazione, G. D'AMICO *et al.*, in *Trattato di diritto privato* (diretto da S. Mazzamuto), IV/II, *Obbligazioni. L'adempimento. Le vicende. Le specie*, Torino, 2024, 20 ss.; F. CARINGELLA, *Le obbligazioni in generale*, in *Manuale di diritto civile*, III, Roma, 2011, 68 ss.; L. MENGONI, *L'oggetto dell'obbligazione*, in *Jus* 1952, 164 ss.; F. FERRARA, *Trattato di diritto civile italiano*, I, Roma, 1921, 376, secondo cui la prestazione costituisce lo strumento attraverso cui il creditore ottiene la soddisfazione dell'interesse cui il rapporto obbligatorio è preordinato; G. CIAN, *Interesse del creditore e patrimonialità della prestazione*, in *Riv. dir. civ.* 1968, I, 255 ss.; in prospettiva trasportistica cfr. S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, in *Annali dell'Istituto di diritto aeronautico*, 1970-1971, II, 68 ss.

⁽³⁾ cfr. Cass. 8 maggio 2006 n. 10490, in *Giust. civ.*, 2007, I, 1988 ss., con nota di B. Izzi, *La causa del contratto come funzione economicoindividuale*. In dottrina, *ex multis*, G. CRICENTI, *Note sul contratto inutile*, in *Dir. e giur.* 2007, 437 ss.; F. ROSSI, *La teoria della causa concreta e il suo esplicito riconoscimento da parte della Suprema Corte*, in *Rass. dir. civ.* 2008, 569 ss.; V. ROPPO, *Causa concreta: una storia di successo? Dialogo (non reticente, né compiacente) con la giurisprudenza di legittimità e di merito*, in *Riv. dir. civ.* 2013, 957 ss.; C.M. BIANCA, *Causa concreta del contratto e diritto effettivo*, in *Riv. dir. civ.* 2014, 251 ss.; cfr. altresì C. SCOGNAMIGLIO, *La causa concreta: una proposta dottrinale di successo*, in *Riv. dir. civ.* 2020, 588 ss.; G.B. FERRI, *Causa e tipo nella teoria del negozio giuridico*, Milano, 1966, 250 ss.; nonché, in chiave comparatistica, l'evoluzione del diritto francese dopo la riforma del 2016, che ha rimosso la «causa» dai requisiti formali del contratto.

⁽⁴⁾ In tal senso, già S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, in *Annali dell'Istituto di diritto aeronautico*, cit., 68 ss., secondo cui, in mancanza di un termine ragionevole di esecuzione, non è neppure configurabile un contratto di trasporto; nonché *Id.*, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 154 ss., ove la rapidità del trasferimento è ricondotta all'oggetto stesso dell'obbligazione vettoriale.

La cancellazione è idonea a determinare la mancata realizzazione dell'utilità contrattualmente promessa. Non si tratta di una semplice difformità esecutiva, ma piuttosto di una lesione dell'interesse che costituisce la causa concreta del contratto.

Sotto il profilo sistematico, la cancellazione si colloca ordinariamente nell'area del rischio organizzativo dell'impresa di trasporto ⁽⁵⁾.

Tale inquadramento trova fondamento nella progressiva oggettivazione della responsabilità contrattuale, nella quale l'inadempimento viene letto non più soltanto come violazione di un dovere imputabile al debitore, ma come espressione del rischio inerente all'organizzazione dell'attività economica. In questa prospettiva, l'impossibilità della prestazione rilevante ai sensi dell'art. 1218 c.c. non coincide con qualsiasi impedimento materiale, ma soltanto con un evento esterno alla sfera di governo dell'impresa, imprevedibile e inevitabile anche mediante l'adozione di tutte le misure organizzative esigibili. Ne consegue che le disfunzioni interne al ciclo produttivo, ivi compresi i guasti tecnici e le inefficienze operative, non integrano, di regola, causa liberatoria, in quanto rientrano nel rischio tipico dell'attività esercitata.

La cancellazione del volo può configurarsi come una tipica manifestazione del rischio organizzativo, in quanto espressione di una disfunzione interna al processo produttivo del servizio di trasporto.

Non solo. La cancellazione integra, inoltre, un inadempimento contrattuale del vettore, dal quale deriva il diritto del passeggero al risarcimento dei danni ulteriori.

L'attività del vettore aereo si connota per un elevato grado di complessità tecnica e organizzativa, cui è fisiologicamente connesso un rischio operativo.

La teoria dell'impresa quale centro di imputazione del rischio ⁽⁶⁾ conduce

⁽⁵⁾ Cfr., in generale su questi aspetti, A. LA MATTINA, *Del trasporto*, cit., 47 ss.; nonché, in termini descrittivi di inesecuzione della prestazione, intesa quale mancata realizzazione dell'utilità contrattualmente programmata e riconducibile allo schema dell'inadempimento ex art. 1218 c.c., C. INGRATOCI, *La responsabilità del vettore per inesecuzione della prestazione*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme* (a cura di R. Tranquilli Leali - E.G. Rosafio), Milano, 2011, 165 ss.; A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Dir. mar.* 2000, 1185 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 161 ss. e G. SILINGARDI, *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, Padova, 1984, 218 ss.

⁽⁶⁾ P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, 11 ss., 34 ss.; C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, Milano, 2018, 230 ss.; G. ALPA, *Responsabilità civile (profili di diritto comparato)*, in *Enc. dir.*, I Tematici, VII, Milano, 2024, 749 ss.; nonché, nella dottrina dei trasporti, S. BUSTI, *Responsabilità del vettore aereo per overbooking*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti. Profili sistematici e problematiche attuali*, Atti del Convegno di Modena 2-3 aprile 1993 (a cura di G. Silingardi - A. Antonini), Milano, 1993, 171 ss.

a ritenere che le disfunzioni connesse all'esercizio dell'attività ricadano su chi governa l'organizzazione e ne trae utilità economica, e non sul passeggero, parte debole del rapporto.

La disciplina applicabile si articola su più livelli coordinati: il diritto civile interno (art. 1218 e 1681 c.c.), la Convenzione di Montreal del 1999, il Regolamento (CE) n. 261/2004, nonché la disciplina speciale del codice della navigazione, che, attraverso plurimi rinvii (in particolare art. 408, 747, 947, 949-*bis* e 952 c. nav.), svolge una funzione di raccordo sistematico con la disciplina eurounitaria, inserendosi nel medesimo disegno di allocazione del rischio organizzativo.

Il sistema si presenta strutturalmente cumulativo ⁽⁷⁾: la compensazione pecuniaria prevista dal diritto dell'Unione non sostituisce il risarcimento civilistico, ma si affianca ad esso, lasciando impregiudicata la possibilità di ottenere il ristoro pieno del danno, nei limiti e alle condizioni previste dalle regole nazionali o convenzionali.

Tale configurazione è coerente con l'evoluzione della responsabilità del vettore aereo nel diritto uniforme e sovranazionale. La Convenzione di Montreal del 1999, nel perseguire un equilibrio tra tutela del passeggero e sostenibilità economica dell'impresa aeronautica, si inserisce oggi in un quadro normativo stratificato, nel quale alla responsabilità risarcitoria propriamente detta si affiancano rimedi di matrice eurounitaria aventi funzione compensativa e deterrente. Il risultato è un sistema multilivello ⁽⁸⁾, nel quale le diverse fonti non si elidono, ma operano secondo una logica di integrazione funzionale ⁽⁹⁾.

Tale ricostruzione, tuttavia, impone una precisazione sul piano sistematico. La più recente riflessione civilistica ha evidenziato come la responsabilità civile, pur potendo assolvere a funzioni ulteriori rispetto a quella meramente compensativa, non abbia per ciò solo abbandonato la centralità del danno quale presupposto indefettibile dell'obbligazione risarcitoria ⁽¹⁰⁾. Il dibattito riaperto

⁽⁷⁾ Corte Giust. UE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon e a. contro Condor Flugdienst GmbH e Böck e a. contro Air France SA*, in *Dir. trasp.* 2010, 123 ss. con nota di V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*; Corte Giust. UE 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, *Nelson e a. contro Deutsche Lufthansa AG e TUI Travel plc e a. contro Civil Aviation Authority*, in *Dir. trasp.* 2013, 491 ss. con nota di V. CUCCU.

⁽⁸⁾ A. LA MATTINA - M. PIRINO, *La responsabilità del vettore aereo*, in *Il trasporto di persone e il turismo organizzato* (a cura di G. Cricenti - C. Tincani), Milano, 2025, 223 ss.

⁽⁹⁾ M. BADAGLIACCA *et al.*, *La Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999*, in *Il trasporto di persone*, cit., 183 ss.

⁽¹⁰⁾ C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit., 15 ss.

dalla sentenza delle Sezioni Unite 5 luglio 2017, n. 16601, in tema di delibabilità dei *punitive damages* ⁽¹¹⁾, ha riconosciuto la polifunzionalità dell'istituto, senza tuttavia legittimare una generalizzazione della funzione sanzionatoria o un'introduzione giudiziale dei danni punitivi al di fuori di ipotesi normative tipizzate ⁽¹²⁾. La funzione deterrente resta, dunque, confinata entro previsioni legislative espresse e non altera l'essenza compensativa dell'istituto. Proprio alla luce di tale assetto, occorre interrogarsi sul modo in cui la disciplina eurolunitaria si coordini con lo schema generale dell'inadempimento contrattuale di cui all'art. 1218 c.c., verificando se ed entro quali limiti il diritto dell'Unione operi come disciplina speciale di protezione e di allocazione normativa del rischio ⁽¹³⁾.

La cancellazione del volo rappresenta un passaggio significativo nell'evoluzione della responsabilità civile nel contesto europeo: da un modello tradizionalmente incentrato sull'imputabilità dell'inadempimento a un sistema nel quale il legislatore europeo tipizza direttamente il rischio organizzativo.

Occorre, tuttavia, distinguere tra la perdita di tempo quale situazione di svantaggio normativamente tipizzata dal Regolamento n. 261/2004 ⁽¹⁴⁾, che legittima la compensazione automatica indipendentemente dalla prova di un danno effettivo, e la perdita di tempo quale possibile danno-conseguenza risarcibile ai sensi del diritto civile interno, ove si traduca in un pregiudizio patrimoniale o non patrimoniale effettivamente allegato e dimostrato. La tecnica euro-

⁽¹¹⁾ Cass., Sez. Un., 5 luglio 2017 n. 16601 (in tema di *punitive damages*), in *Nuova giur. civ. comm.* 2017, 1399, con nota di M. GRONDONA, *Le direzioni della responsabilità civile tra ordine pubblico e punitive damages*; Cass. 16 maggio 2016 n. 9978, in *Corr. giur.* 2016, 827 ss.; cfr., tra gli altri, C.M. BIANCA, *Qualche necessaria parola di commento all'ultima sentenza in tema di danni punitivi*, in *Giustizia civile.com* 31 gennaio 2018; A. LAMORGESE, *Luci e ombre nella sentenza delle Sezioni Unite sui danni punitivi*, in *Riv. dir. civ.* 2018, 317 ss.; M. FRANZONI, *Danno punitivo e ordine pubblico*, in *Riv. dir. civ.* 2018, 284 ss.; L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. tras-p.* 2009, 367 ss.; in chiave dubitativa cfr. anche V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. tras-p.* 2010, 128 ss.

⁽¹²⁾ C. SCOGNAMIGLIO, *I nuovi percorsi del risarcimento del danno, tra diritto nazionale e disciplina eurolunitaria della responsabilità civile*, in *Lav. Dir. Europa* 2024, 6 ss.

⁽¹³⁾ A. PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, in *Riv. dir. civ.* 2017, 1654 ss.; M. BADAGLIACCA, *Impedimenti alla partenza nel trasporto aereo di persone e COVID-19*, in *Riv. it. dir. turismo* 2020, 269 ss.; A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 nell'interpretazione della Corte di giustizia europea*, in *Dir. tras-p.* 2020, 5 ss.

⁽¹⁴⁾ Reg. (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 reg. (CEE) n. 295/91, in GUUE L 46, del 17 febbraio 2004, entrato in vigore il 17 febbraio 2005.

pea non abroga il principio del danno-conseguenza, ma introduce un rimedio standardizzato che opera su un piano funzionale distinto rispetto alla responsabilità risarcitoria in senso stretto. In tal modo, la compensazione europea non si fonda su una presunzione di danno in senso tecnico, ma su una valutazione normativa anticipata dell'incidenza pregiudizievole del ritardo o della cancellazione sul programma contrattuale del passeggero.

In tale trasformazione si coglie il progressivo spostamento del baricentro dalla colpa alla regolazione normativa del rischio organizzativo.

Ciò nondimeno, tale evoluzione non determina una frattura rispetto al paradigma civilistico tradizionale, ma ne rappresenta piuttosto un'articolazione funzionale in chiave sovranazionale. La compensazione pecuniaria europea non si sostituisce al risarcimento, né lo trasfigura in sanzione atipica, ma opera come rimedio tipizzato di protezione, inserito in un sistema multilivello nel quale la funzione compensativa resta strutturalmente centrale, pur affiancata da esigenze di effettività e deterrenza espressamente previste dal legislatore. In tal senso, la cumulabilità tra compensazione standardizzata e risarcimento pieno non costituisce un'anomalia, bensì l'espressione coerente di un modello di responsabilità che, senza mutare la propria essenza, si conforma alla logica integrata del diritto uniforme internazionale, del diritto dell'Unione e dei principi dell'ordinamento interno.

2. *Il fondamento contrattuale e l'oggettivazione del criterio di imputazione ex art. 1218 c.c.* – Il regime dell'inadempimento nel contratto di trasporto aereo si fonda, in alcuni casi, sull'art. 1218 c.c., mentre, in altri, trova disciplina in normative speciali, improntate a una maggiore severità nei confronti del vettore (in particolare art. 408, 947, 949-bis e 952 c. nav.). Ai sensi dell'art. 1218 c.c., il debitore risponde dell'inadempimento, salvo prova della causa non imputabile⁽¹⁵⁾. Il passeggero deve provare il contratto e la cancellazione; il vettore deve dimostrare che l'inadempimento sia dipeso da causa a lui non imputabile⁽¹⁶⁾.

La responsabilità *ex art. 1218 c.c.*, pur formalmente ancorata al criterio della non imputabilità, in coerenza con l'unità sistematica tra art. 1218 e art. 1256 c.c., da tempo evidenziata in dottrina⁽¹⁷⁾, assume una configurazione oggettivata sotto il profilo probatorio, prescindendo dall'accertamento della colpa in senso tradizionale: l'elemento soggettivo assume rilievo solo in negativo,

⁽¹⁵⁾ L. MOSCO, *L'impossibilità sopravvenuta della prestazione*, in *Enc. dir.*, XX, Milano, 1970, 405 ss.

⁽¹⁶⁾ P. PERLINGIERI, *Dei modi di estinzione dell'obbligazione diversi dall'adempimento*, in *Commentario del codice civile Scialoja-Branca*, Bologna-Roma, 1975, 444 ss.

⁽¹⁷⁾ G. OSTI, *Impossibilità sopravveniente*, in *Scritti giuridici*, Milano, 1973, 489 ss.

quale prova liberatoria dell'impossibilità della prestazione derivante da causa non imputabile ⁽¹⁸⁾.

Ne consegue che il vettore non può limitarsi ad allegare fattori esterni o difficoltà organizzative, ma deve fornire la prova rigorosa dell'impossibilità oggettiva e inevitabile dell'adempimento ⁽¹⁹⁾.

Le Sezioni Unite hanno chiarito che l'onere del creditore si esaurisce nella prova della fonte del diritto e nell'allegazione dell'inadempimento, gravando sul debitore la dimostrazione dell'esatto adempimento o della causa liberatoria ⁽²⁰⁾.

L'art. 1681 c.c., pur riferito ai danni alla persona, riflette un principio più ampio di allocazione del rischio ⁽²¹⁾: il trasporto costituisce attività organizzata e il relativo rischio operativo grava sull'impresa. Sebbene la disposizione disciplini espressamente il danno alla persona, essa esprime un criterio generale di imputazione fondato sulla centralità dell'organizzazione imprenditoriale quale centro di governo dell'attività. La cancellazione del volo rientra ordinariamente nell'area propria dell'organizzazione del vettore.

Tuttavia, l'intervento della disciplina europea non si limita a rafforzare la tutela del passeggero, ma si pone in linea di continuità con la logica di allocazione del rischio organizzativo già propria del sistema civilistico, traducendola in una disciplina normativa tipizzata. Il Regolamento (CE) n. 261/2004 si traduce in un regime di tutela rafforzata del passeggero, imponendo un obbligo di compensazione pecuniaria che prescinde dalla prova del danno ed è escluso soltanto in presenza di circostanze eccezionali, delineando un sistema di compensazione standardizzata ⁽²²⁾, nel quale la distribuzione normativa del rischio è posta a carico del vettore, con esonero limitato a ipotesi eccezionali soggette a prova rigorosa.

A dimostrazione di ciò si consideri l'art. 947 c. nav., che, nel rinviare alla disciplina europea, utilizza l'espressione «anche per cause di forza maggiore», evidenziando come, nella logica della disciplina europea, l'obbligo di assistenza e compensazione operi anche in presenza di cause non imputabili al vettore,

⁽¹⁸⁾ L. MENGONI, voce *Responsabilità contrattuale (dir. vig.)*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1081.

⁽¹⁹⁾ G. GIORGIANNI, voce *Inadempimento (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XX, Milano, 1970, 875; A. DI MAJO, *Delle obbligazioni in generale*, in *Commentario del codice civile Scialoja-Branca*, Bologna-Roma, 1993, 154 ss.

⁽²⁰⁾ Cass., Sez. Un., 30 ottobre 2001 n. 13533, in *Foro it.* 2002, I, 769 ss.

⁽²¹⁾ S. ZUNARELLI - C. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 99 ss.

⁽²²⁾ Sul carattere standardizzato e oggettivo della compensazione pecuniaria prevista dal Reg. (CE) n. 261/2004, v. S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, V ed., Milano, 2023, 474 ss.

con conseguente attenuazione della rilevanza della distinzione tra inadempimento e impossibilità sopravvenuta.

Si determina, così, una differenza strutturale di tecnica di tutela tra il modello interno fondato sull'art. 1218 c.c. e la disciplina europea, che sollecita una riflessione sulla natura giuridica della compensazione e sul rapporto tra responsabilità contrattuale e tutela indennitaria.

3. *Il Regolamento 261/2004 e la tipizzazione europea della perdita di tempo* – Il Regolamento (CE) n. 261/2004 ⁽²³⁾ si applica ai voli in partenza da un aeroporto situato nell'Unione europea e ai voli in arrivo nell'Unione operati da vettori comunitari, introducendo regole comuni in materia di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato ⁽²⁴⁾.

La *ratio* dell'intervento europeo è quella di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri ⁽²⁵⁾ nel mercato liberalizzato del trasporto aereo, mediante strumenti di tutela standardizzati e immediatamente azionabili anche in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

Il Regolamento contribuisce a rafforzare la posizione del passeggero-consumatore, intervenendo direttamente sull'organizzazione dell'attività imprenditoriale del vettore.

L'art. 12 del Regolamento riconosce espressamente il diritto del passeggero ad ottenere un risarcimento «supplementare» rispetto alla compensazione forfettaria, al fine di ottenere una «compensazione integrale del danno subito» ⁽²⁶⁾,

⁽²³⁾ Reg. (CE) n. 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004, cit.

⁽²⁴⁾ 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.* 2004, II/471 ss.; *Ib.*, *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. tur.* 2004, 205 ss.; F. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme* (a cura di E.G. Rosafio - A. Tranquilli - G. Leali), Milano, 2011, 383 ss.; M. BRIGNARDELLO - E.G. ROSAFIO, *Il contratto di trasporto aereo di persone*, in *Il contratto di trasporto* (diretto da A. Morandi), Bologna, 2013, 3 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; A. VERNIZZI, *Cancellazione del volo, in Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino, 2012, 543 ss.

⁽²⁵⁾ Considerando 1 del Reg. (CE) n. 261/2004; cfr. anche S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 440 ss., sul fine di evitare vantaggi concorrenziali tra vettori operanti nel medesimo mercato.

⁽²⁶⁾ Corte giust. UE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez e a. contro Air France SA*, in *Resp.civ. prev.* 2012, 99 ss. con nota di S. VERNIZZI, *La Corte di giustizia ed un caso di volo interrotto*.

sancendo la cumulabilità tra la tutela europea e i rimedi nazionali o convenzionali, di origine nazionale, internazionale, comunitaria.

La cancellazione del volo è definita come la mancata effettuazione di un volo programmato ⁽²⁷⁾. La Corte di giustizia ha interpretato tale nozione in senso sostanziale, valorizzando l'abbandono della programmazione iniziale del volo e il trasferimento dei passeggeri su un diverso collegamento ⁽²⁸⁾, con conseguente perdita dell'utilità temporale prevista.

La giurisprudenza europea ha progressivamente ridotto la distanza tra la cancellazione e il ritardo prolungato ⁽²⁹⁾, equiparando, ai fini della compensazione, il ritardo all'arrivo superiore alle tre ore alla cancellazione del volo, in quanto idoneo a determinare una perdita di tempo analoga a quella derivante dall'annullamento del collegamento, valorizzando la perdita di tempo quale situazione di svantaggio tipizzata dal legislatore europeo.

In caso di cancellazione, il vettore aereo operativo è chiamato a porre in essere gli specifici doveri di informazione, protezione e prestazione previsti dall'art. 5 del Reg. 261/2004.

La tutela prevista dal Regolamento si fonda su tre livelli coordinati: assistenza (art. 9), rimborso o riprotezione (art. 8) e compensazione pecuniaria forfettaria (art. 7).

Gli obblighi di assistenza hanno natura immediata e prescindono dall'imputabilità dell'evento ⁽³⁰⁾, configurandosi come misure di protezione primaria volte a contenere i disagi derivanti dall'interruzione del viaggio e a garantire una tutela tempestiva nel momento di massima vulnerabilità contrattuale ⁽³¹⁾. In dottrina si è osservato che l'obbligazione di protezione non si esaurisce nella tutela dell'incolumità fisica del passeggero, ma si estende a ricomprendere l'as-

⁽²⁷⁾ Art. 2, § 1, lett. l) Reg. (CE) n. 261/2004.

⁽²⁸⁾ Corte giust. UE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez e a. contro Air France SA*, cit.

⁽²⁹⁾ Art. 6 Reg. (CE) n. 261/2004; Corte giust. UE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon e a. contro Condor Flugdienst GmbH e Böck e a. contro Air France SA*, cit..

⁽³⁰⁾ E.G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone*, cit., 476 ss., osserva che l'esclusione della compensazione in presenza di circostanze eccezionali non incide sugli obblighi di assistenza e rimborso.

⁽³¹⁾ Sulla natura autonoma e sulla risarcibilità del danno da mancata assistenza, Corte Giust. UE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez e a. contro Air France SA*, cit.; Cass. 10 giugno 2015 n. 12088, in *Dir. trasp.*, 2016, 831 ss. In senso conforme, A.A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 495 ss.; per una trattazione sistematica, L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, Napoli, 2017, 465 ss.

sistenza e la prevenzione del disagio connesso alla disfunzione del servizio ⁽³²⁾.

Il diritto al rimborso ⁽³³⁾ o alla riprotezione su un volo alternativo non è subordinato all'assenza di «circostanze eccezionali» ⁽³⁴⁾ ed è dovuto indipendentemente dall'imputabilità dell'evento al vettore. Esso non ha natura risarcitoria, ma è diretto a fronteggiare e a contenere i disagi inevitabilmente derivati dalla cancellazione del volo per i passeggeri interessati.

Esso costituisce rimedio restitutorio o sostitutivo della prestazione principale e mira a ripristinare, per quanto possibile, l'equilibrio contrattuale alterato ⁽³⁵⁾.

L'art. 8 riconosce al passeggero la scelta tra: il rimborso entro sette giorni del prezzo pieno del biglietto, l'imbarco su volo alternativo quanto prima possibile o l'imbarco su volo alternativo in data successiva di gradimento.

La Corte di giustizia ha chiarito che la riprotezione deve essere effettiva. Il vettore aereo operativo non può limitarsi a offrire il primo volo successivo operato dalla stessa compagnia, ma deve proporre soluzioni adeguate, anche mediante ricollocazione su voli di altri vettori ⁽³⁶⁾.

Il vettore aereo operativo è tenuto a effettuare il rimborso in denaro, salvo accettazione volontaria del *voucher* da parte del passeggero ⁽³⁷⁾.

Con riguardo agli obblighi di assistenza e rimborso, essi operano anche in presenza di circostanze eccezionali, non rilevando la distinzione tra imputabilità e non imputabilità dell'evento, che incide solo sulla compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 ⁽³⁸⁾.

⁽³²⁾ L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, in *Dir. trasp.* 2013, 363 ss.; L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., 255 ss.; M. PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo 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, 178 ss. Sulla natura dell'obbligazione di protezione, L. TULLIO, *L'obbligazione*, cit., 352 ss.; in senso parzialmente diverso, G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 53 ss. e A. ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, 2008, 35 ss.

⁽³³⁾ Art. 8 § 1, lett. a) Reg. (CE) n. 261/2004.

⁽³⁴⁾ Art. 5, § 3 Reg. (CE) n. 261/2004.

⁽³⁵⁾ Corte Giust. UE 31 gennaio 2013, causa C-12/11, *McDonagh contro Ryanair Ltd*, in *Dir. trasp.* 2015, 791 ss., con nota di D. RAGAZZONI, *Assistenza illimitata in caso di cancellazione del volo dovuta a «circostanze eccezionali»: l'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull*.

⁽³⁶⁾ Corte Giust. UE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez e a. c. Air France SA*, cit.

⁽³⁷⁾ Art. 7, § 3, Reg. (CE) n. 261/2004; cfr. Corte giust. UE, 21 marzo 2024, causa C-76/23, fra l'altro in *Nuova giur. civ. comm.* 2024, I, 1398 ss., con nota di D. CASCAVAL, *Cancellazione del volo, pagamento della «compensazione pecuniaria» mediante buoni viaggio e «accordo firmato» dal passeggero*.

⁽³⁸⁾ A. PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, in *Riv. dir. civ.* 2017, 1654 ss.

L'art. 5 del Regolamento prevede, altresì, l'obbligo del vettore aereo operativo di corresponsione di una compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7. Essa prescinde dalla prova del danno ed è fondata sul riconoscimento della perdita di tempo quale situazione di svantaggio tipizzata dal legislatore europeo, autonomamente rilevante ai fini della tutela standardizzata.

La perdita di tempo non viene accertata quale danno-conseguenza secondo le categorie dell'art. 1223 c.c., ma è assunta dal legislatore europeo come interesse tipico la cui frustrazione legittima una risposta economica predeterminata.

L'obbligo di compensazione costituisce la regola ed è escluso soltanto ove il vettore aereo operativo ⁽³⁹⁾ provi l'esistenza di circostanze eccezionali, non inerenti al normale esercizio dell'attività e sottratte al suo controllo effettivo ⁽⁴⁰⁾, nonché l'adozione di tutte le misure ragionevolmente esigibili per evitarne le conseguenze ⁽⁴¹⁾.

La nozione di circostanze eccezionali, valutata alla luce delle peculiarità del caso concreto ⁽⁴²⁾, è interpretata restrittivamente dalla Corte di giustizia ⁽⁴³⁾, che esclude esoneri automatici da responsabilità, in particolare con riferimento ad eventi quali instabilità politiche, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo, rischi per la sicurezza o scioperi che incidano sull'attività del vettore aereo operativo ⁽⁴⁴⁾, nonché ai guasti tecnici ⁽⁴⁵⁾, di regola ricompresi nel rischio operativo dell'impresa.

⁽³⁹⁾ Art. 5, § 3 e 4, Reg. (CE) n. 261/2004.

⁽⁴⁰⁾ Corte Giust. UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann* contro *Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, in *Dir. traspr.* 2009, 801 ss.

⁽⁴¹⁾ Art. 7, § 3, Reg. (CE) n. 261/2004.

⁽⁴²⁾ Corte giust. UE 11 giugno 2020, causa C-74/19, *LE contro Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)*, in *Resp. civ. prev.* 2020, 1279 ss., che ha ritenuto causa di esonero per il vettore il dirottamento di un volo verso un aeroporto diverso da quello di arrivo, ordinato dal comandante dell'aeromobile a causa del comportamento molesto di un passeggero ed al fine di procedere allo sbarco dello stesso e dei suoi bagagli, a meno che il vettore aereo operativo abbia omesso di adottare le misure adeguate in considerazione dei segni precursori di un simile comportamento.

⁽⁴³⁾ Corte Giust. UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, cit., in cui la Corte di Giustizia Europea è stata chiamata a giudicare della sussistenza dell'esimente in questione, quando la cancellazione del volo sia stata determinata da un guasto tecnico.

⁽⁴⁴⁾ Considerando 14 del Reg. (CE) n. 261/2004.

⁽⁴⁵⁾ Corte Giust. UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, cit., secondo cui in caso di problemi tecnici, le circostanze eccezionali devono essere valutate caso per caso e collegate ad un evento che soddisfa due condizioni aggiuntive: in primo luogo, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione; in secondo luogo, sfugge all'effettivo controllo del vettore in questione, per la sua natura e alla sua origine. Costituisce causa di esonero un vizio di fabbricazione nascosto che incide sulla sicurezza dei voli o la presenza di danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo.

Il vettore aereo operativo non può limitarsi ad allegare l'eccezionalità dell'evento, ma deve fornire la dimostrazione dell'adozione di misure «adeguate ad elidere le conseguenze di quell'evento fino al limite dell'esigibilità, secondo criteri di proporzionalità economica e organizzativa» ⁽⁴⁶⁾.

Tale gravoso onere si giustifica per il fatto che l'esonero del vettore costituisce una deroga alla regola generale, che vuole che tale soggetto sia obbligato al versamento della compensazione, in linea con l'obiettivo della maggiore protezione del consumatore ⁽⁴⁷⁾.

Il sistema delineato dal Regolamento evidenzia una progressiva oggettivazione della responsabilità del vettore: l'obbligo di compensazione costituisce, nel sistema del Regolamento, la regola, mentre l'esonero rappresenta un'ipotesi eccezionale, soggetta a prova rigorosa. Tale assetto riflette una scelta normativa di allocazione del rischio coerente con la finalità di tutela rafforzata del passeggero-consumatore nel mercato unico europeo.

4. *Rimborso e riprotezione come rimedi autonomi* – Il diritto al rimborso o alla riprotezione previsto dall'art. 8 del Regolamento (CE) n. 261/2004 costituisce un rimedio autonomo rispetto alla compensazione pecuniaria e si colloca su un piano distinto rispetto alla responsabilità risarcitoria in senso tecnico.

La disposizione attribuisce al passeggero una scelta alternativa tra: il rimborso del prezzo pieno del biglietto entro sette giorni, l'imbarco su volo alternativo quanto prima possibile o l'imbarco su volo alternativo in data successiva di suo gradimento, subordinatamente alla disponibilità di posti.

Tale diritto prescinde dall'imputabilità della cancellazione al vettore ⁽⁴⁸⁾ e non è subordinato alla verifica delle circostanze eccezionali di cui all'art. 5, §3. Esso opera automaticamente in presenza dell'evento interruttivo della programmazione del volo, configurandosi come rimedio restitutorio o sostitutivo della prestazione principale.

Sul piano sistematico, il rimborso non ha natura risarcitoria, bensì restitutoria: esso mira a sciogliere il vincolo sinallagmatico venuto meno per effetto della mancata esecuzione della prestazione principale. La riprotezione, invece, realizza una modalità di adempimento sostitutivo o differito, funzionale alla conservazione dell'interesse del passeggero al trasferimento.

La Corte di giustizia ha chiarito che la riprotezione deve essere effettiva

⁽⁴⁶⁾ Trib. Busto Arsizio 4 gennaio 2020 n. 18, in *ONE Legale*.

⁽⁴⁷⁾ Corte Giust. UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, cit.

⁽⁴⁸⁾ L. TULLIO, *L'obbligazione*, loc. cit., il quale chiarisce che gli «impedimenti [...] prescindono dall'imputabilità del fatto impeditivo; per questo si chiamano impedimenti e non inadempimenti».

e adeguata, non potendo il vettore limitarsi a offrire il primo volo successivo operato dalla medesima compagnia, ove ciò comporti un ritardo significativo rispetto alle alternative ragionevolmente disponibili ⁽⁴⁹⁾. L'obbligo, pertanto, assume una dimensione organizzativa ampia, imponendo al vettore di attivarsi anche mediante ricollocazione su voli di altri operatori, ove necessario per garantire la tempestività del trasferimento.

Il rimborso deve avvenire in denaro, salvo accettazione espressa e volontaria del voucher da parte del passeggero. La giurisprudenza europea ha ribadito che il consenso all'emissione di un voucher non può essere presunto né imposto unilateralmente dal vettore, dovendo trattarsi di scelta libera e informata del passeggero ⁽⁵⁰⁾.

Sotto il profilo teorico, il diritto al rimborso o alla riprotezione si colloca al crocevia tra disciplina contrattuale interna e regolazione europea del mercato. Se nel diritto civile la risoluzione per inadempimento comporta restituzioni secondo le regole generali, il Regolamento anticipa e tipizza *ex lege* il rimedio, sottraendolo alle incertezze applicative e rendendolo immediatamente operativo.

Ne emerge un modello di tutela preventiva, volto a contenere *ex ante* gli effetti economici e organizzativi dell'inadempimento, prima ancora dell'eventuale accertamento della responsabilità. Il diritto europeo, in tal modo, non si limita a sanzionare l'inadempimento, ma interviene direttamente sull'assetto di interessi, imponendo un meccanismo correttivo automatico che realizza una forma di riequilibrio funzionale del rapporto contrattuale.

Il rimedio *ex art. 8* si presenta, dunque, come espressione paradigmatica della trasformazione della responsabilità nel contesto sovranazionale: non più esclusivamente tecnica di riparazione del danno, ma strumento di regolazione dell'organizzazione imprenditoriale e di protezione immediata del contraente debole.

5. *Il rimborso del prezzo del biglietto e le commissioni di intermediazione: effettività della tutela e responsabilità del vettore nel mercato digitale* – L'art. 8 del Regolamento (CE) n. 261/2004 prevede che, in caso di cancellazione del volo, il passeggero ha diritto al rimborso del «prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato».

Nella prassi contemporanea il titolo di viaggio è frequentemente acquistato mediante: agenzie di viaggio tradizionali, piattaforme online o – intermediari digitali (*online travel agencies* – OTA).

⁽⁴⁹⁾ Corte Giust. UE 31 gennaio 2013, causa C-12/11, *McDonagh*, cit.

⁽⁵⁰⁾ Corte Giust. UE 17 settembre 2015, causa C-257/14, *Van der Lans contro Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, in *Dir. comunit. scambi int.*, 2015, 426 ss.; Corte Giust. UE 11 giugno 2020, causa C-74/19, *LE contro Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)*, cit.

In tali ipotesi, il passeggero sostiene non solo il prezzo del trasporto in senso stretto, ma anche una commissione di intermediazione applicata dall'operatore distributivo. Il problema interpretativo consiste nello stabilire se tale commissione debba essere inclusa nel rimborso dovuto dal vettore ai sensi dell'art. 8.

Sul piano sistematico, la questione coinvolge due principi fondamentali del diritto dell'Unione: l'effettività della tutela del consumatore e l'allocazione del rischio nel mercato liberalizzato del trasporto aereo.

La Corte di giustizia, con sentenza 15 gennaio 2026, C-45/24, *Verein für Konsumenteninformation c. KLM*, ha affrontato espressamente il tema, stabilendo che il rimborso deve comprendere anche la commissione riscossa dall'intermediario, qualora il vettore abbia consentito a quest'ultimo di emettere e rilasciare biglietti in suo nome e per suo conto.

Se il vettore consente all'intermediario di emettere biglietti in suo nome, si presume che sia consapevole della prassi di applicazione delle commissioni. La commissione costituisce componente economicamente necessaria del prezzo effettivamente corrisposto. Non è necessario che il vettore conosca l'importo esatto.

La decisione si colloca in linea di continuità con precedenti orientamenti della Corte, che avevano già valorizzato un'interpretazione sostanziale del concetto di prezzo, volta a evitare che la tutela riconosciuta dal Regolamento venga svuotata da strutture contrattuali o distributive complesse ⁽⁵¹⁾.

Sotto il profilo teorico, l'inclusione della commissione nel rimborso conferma che il diritto europeo non si limita a regolare il rapporto bilaterale vettore-passeggero, ma prende in considerazione l'intera filiera economica della prestazione, imputando al vettore il rischio delle modalità di distribuzione prescelte.

La soluzione appare coerente con il principio di effettività: escludere la commissione significherebbe trasferire sul passeggero il rischio dell'organizzazione commerciale del vettore e disincentivare il ricorso ai canali di vendita autorizzati.

Ne emerge un ampliamento funzionale della responsabilità del vettore, che si estende alle conseguenze economiche del modello distributivo adottato. Il rimborso *ex art. 8* assume, in quest'ottica, una dimensione pienamente reintegratoria, volta a ripristinare integralmente la situazione patrimoniale del passeggero quale risultava al momento dell'acquisto del titolo di viaggio.

6. *La compensazione pecuniaria come tecnica di regolazione del rischio organizzativo nel mercato unico* – La compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004 rappresenta il punto di maggiore tensione

⁽⁵¹⁾ Corte giust. UE 12 settembre 2018, causa C-601/17, *Dirk Harms e a. contro Vueling Airlines SA*, in *Dir. mar.*, 2019, 553.

sistematica tra diritto civile interno e diritto dell'Unione.

Essa è dovuta in misura forfettaria, prescinde dalla prova del danno e non richiede l'accertamento della colpa del vettore, salvo che quest'ultimo dimostri la sussistenza di circostanze eccezionali ai sensi dell'art. 5, §3.

La dottrina ha variamente qualificato tale misura come: liquidazione forfettaria del danno, indennizzo legale, penale privata o strumento sanzionatorio con funzione deterrente. Secondo una diversa impostazione, la compensazione può essere ricondotta a una forma di risarcimento forfettario del danno.

L'eventuale funzione deterrente costituisce un effetto sistemico della scelta allocativa compiuta dal legislatore europeo e non il fondamento strutturale dell'istituto, che resta estraneo a una logica punitiva in senso proprio.

La compensazione pecuniaria *ex art. 7* non coincide con il risarcimento del danno in senso civilistico tradizionale, poiché non richiede la prova di un danno effettivo né un accertamento individualizzato del pregiudizio. Essa non è neppure un indennizzo in senso proprio, mancando un evento lecito generatore di sacrificio imposto nell'interesse generale.

Parimenti non sembra corretto ricondurre la compensazione ai *punitive damages* ⁽⁵²⁾: la compensazione prescinde da dolo o colpa e non persegue una finalità punitiva in senso stretto, operando automaticamente quale conseguenza normativa dell'interruzione del servizio.

La compensazione opera quale meccanismo normativo di allocazione del rischio organizzativo, in coerenza con la concezione dell'impresa quale centro di imputazione del rischio già richiamata, internalizzando nel vettore il costo della disfunzione del servizio e traducendo la perdita di tempo del passeggero, intesa come «il tempo perduto (ossia quello intercorso tra il momento nel quale il creditore attendeva di essere già a destinazione e invece non lo è stato e il momento, successivo, in cui lo è stato)» ⁽⁵³⁾, in parametro economico predeterminato. Non si tratta di riparare un danno in senso classico, ma di trasferire sul soggetto che controlla l'organizzazione il rischio delle inefficienze strutturali del servizio. Si è efficacemente osservato che, in presenza di una fattispecie di rischio, l'obbligo del debitore non deriva dalla violazione di un dovere o dall'imputazione di un fatto, bensì dall'applicazione di un criterio di distribuzione dei costi tra le parti contrattuali ⁽⁵⁴⁾.

⁽⁵²⁾ L. TULLIO, Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004, in *Dir. trasp.* 2009, 367 ss.; in chiave dubitativa cfr. anche V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. trasp.* 2010, 128 ss.

⁽⁵³⁾ Cass. 26 luglio 2024 n. 20941, in *ONE Legale*; Cass. 22 giugno 2018 n. 16613, in *ONE Legale*.

⁽⁵⁴⁾ A. ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione*, cit., 27 ss.; in senso conforme, con riferimento al trasporto aereo, L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeg-*

La Corte di giustizia ha progressivamente consolidato tale impostazione, interpretando restrittivamente la nozione di circostanze eccezionali e includendo nel rischio operativo ordinario eventi quali i guasti tecnici non riconducibili a fattori straordinari ⁽⁵⁵⁾.

In questa prospettiva, l'art. 7 realizza una trasformazione significativa della responsabilità civile: da tecnica di riparazione del danno a meccanismo di regolazione economica del rischio organizzativo nel mercato unico.

La compensazione pecuniaria non sostituisce il risarcimento integrale del danno, che resta esperibile ai sensi dell'art. 12 del Regolamento e della Convenzione di Montreal, ma opera su un piano distinto e autonomo, anticipando una quota di costo standardizzato che prescinde dall'accertamento individuale del pregiudizio.

Essa rappresenta, in definitiva, un meccanismo di allocazione del costo dell'inefficienza, attraverso la quale il diritto dell'Unione internalizza in capo al vettore il costo della perdita di tempo del passeggero, attuando una precisa scelta allocativa che valorizza la centralità dell'organizzazione imprenditoriale quale centro di governo del rischio.

Non si tratta di un'anomalia del sistema, ma dell'espressione di una consapevole opzione di politica del diritto, orientata a governare il rischio nell'economia integrata.

La responsabilità assume una configurazione oggettivata e funzionalmente orientata, nella quale la distribuzione del rischio tende a prevalere sull'accertamento della colpa.

7. Risarcimento supplementare e complementarità tra Regolamento e Convenzione di Montreal – La compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004 non esaurisce il sistema di tutela del passeggero. L'art. 12 del Regolamento riconosce espressamente il diritto al risarcimento supplementare, sancendo la cumulabilità tra la compensazione forfettaria europea e il risarcimento integrale del danno secondo il diritto nazionale o la Convenzione di Montreal.

Il sistema si struttura, dunque, su due livelli distinti ma coordinati: un livello standardizzato, automatico e predeterminato (art. 7) e un livello individualizzato, fondato sulla prova del danno effettivamente subito (art. 12 e art. 19 Convenzione di Montreal).

gero nel trasporto aereo, cit., 253 ss.; L. TULLIO, *L'obbligo di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, cit., 363 ss.

⁽⁵⁵⁾ Corte giust. UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, cit.; Corte giust. UE 4 maggio 2017, causa C-315/15, *Pešková e Peška contro Travel Service a.s.*, in *Corr. giur.* 2017, 1154 ss.

L'art. 19 della Convenzione di Montreal disciplina la responsabilità del vettore per il danno da ritardo nel trasporto internazionale, subordinandola alla prova del pregiudizio e prevedendo un limite massimo risarcitorio.

La Corte di giustizia ha chiarito che il Regolamento (CE) n. 261/2004 e la Convenzione di Montreal operano su piani complementari e non confliggenti: la compensazione non costituisce risarcimento del danno da ritardo ai sensi della Convenzione, ma misura autonoma che non preclude l'azione risarcitoria ulteriore⁽⁵⁶⁾.

In linea con l'elaborazione della Corte di giustizia, le Sezioni Unite della Corte di cassazione, con la sentenza del 3 aprile 2025, n. 8802⁽⁵⁷⁾ hanno recentemente affermato che la domanda di compensazione pecuniaria in conformità al Regolamento (CE) n. 261/2004 resta integralmente assoggettata al proprio contesto normativo, anche sotto il profilo della giurisdizione, con esclusione di qualsiasi integrazione mediante l'art. 33 della Convenzione di Montreal, che disciplina unicamente il risarcimento del danno da ritardo in senso convenzionale, mentre la compensazione europea costituisce rimedio autonomo, dotato di una propria base funzionale e sistematica.

La pronuncia, pur muovendo nel solco della giurisprudenza della Corte di giustizia in ordine all'autonomia funzionale della compensazione pecuniaria rispetto al risarcimento convenzionale del danno da ritardo, ha, tuttavia, sollevato interrogativi in dottrina, in particolare con riferimento alla netta separazione dei piani, così operata, tra responsabilità convenzionale, fondata sulla prova del danno e soggetta a limiti risarcitori e compensazione standardizzata, che prescinde dall'accertamento individuale del pregiudizio e si colloca in una logica di regolazione preventiva del rischio organizzativo.

Tale ricostruzione conferma che la compensazione *ex art. 7* non rappresenta una *species* del danno da ritardo disciplinato dalla Convenzione di Montreal, bensì un autonomo meccanismo normativo di imputazione del costo dell'inefficienza al soggetto che governa l'organizzazione del servizio. Ne emerge una responsabilità funzionalmente orientata, nella quale la distribuzione del rischio prevale sulla tradizionale centralità dell'accertamento della colpa.

Ne deriva una struttura bifasica della tutela: la compensazione standardizzata pone a carico del vettore una quota di costo dell'inefficienza, mentre il risarcimento convenzionale o nazionale consente il ristoro pieno nei limiti e alle condizioni previste dal diritto nazionale o convenzionale.

⁽⁵⁶⁾ Corte giust. UE 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, *Nelson e a. contro Deutsche Lufthansa AG*, in *Dir. Trasp.* 2013, cit.; Cass. 28 gennaio 2025 n. 2034, in *Dir. trasp.* 2025, 129 ss., con nota di A. ZAMPONE, *I limiti di responsabilità del vettore aereo divengono determinazioni forfetarie e presuntive del danno: un nuovo pericoloso esercizio di creatività interpretativa*.

⁽⁵⁷⁾ Cass., sez. un., 3 aprile 2025 n. 8802, in *ONE Legale*.

Il danno patrimoniale ulteriore può consistere in spese documentate, perdita di coincidenze o mancata partecipazione a eventi economicamente rilevanti ⁽⁵⁸⁾. Particolare rilievo assume la perdita di *chance*, che richiede la prova della concreta probabilità dell'occasione perduta e non può essere presunta *in re ipsa* ⁽⁵⁹⁾.

Quanto al danno non patrimoniale, esso è risarcibile alle condizioni previste dal diritto interno, quando ricorra la lesione grave di un diritto della persona costituzionalmente tutelato ⁽⁶⁰⁾. Ne discende che, al di fuori di ipotesi eccezionali connotate dalla lesione grave di diritti fondamentali della persona, i pregiudizi connessi alla cancellazione o al ritardo del volo si collocano ordinariamente nell'area dei disagi bagatellari, non suscettibili di autonomo ristoro non patrimoniale ai sensi dell'art. 2059 c.c. La risarcibilità del danno non patrimoniale incontra, oltre ai limiti strutturali dell'art. 2059 c.c., anche i criteri di selezione e riduzione del danno di cui agli art. 1227 e 1225 c.c., risultando esclusi, in particolare, i pregiudizi imprevedibili o comunque riconducibili alla normale soglia di tollerabilità dell'esperienza del trasporto.

La giurisprudenza di legittimità ha riconosciuto, ad esempio, la risarcibilità del pregiudizio derivante dalla mancata partecipazione al funerale di un genitore, qualificando tale evento come lesione grave di diritti inviolabili della persona, tutelati dagli art. 2, 29 e 30 Cost., in quanto incidente su un momento relazionale unico e irripetibile della vita familiare ⁽⁶¹⁾. La partecipazione alle esequie del congiunto costituisce, infatti, un'esperienza esistenziale non surrogabile, la cui perdita integra un danno non patrimoniale risarcibile ove adeguatamente allegato e provato.

In linea con la giurisprudenza della Corte di giustizia, la Corte di cassazione ha precisato che la compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento non esaurisce la tutela risarcitoria del passeggero ⁽⁶²⁾. L'art. 12 consente il riconoscimento di un risarcimento supplementare entro i limiti fissati dal diritto internazionale e nazionale, ove l'inadempimento del vettore abbia cagionato ulteriori pregiudizi patrimoniali o non patrimoniali.

⁽⁵⁸⁾ Cass. 9 aprile 2021 n. 9474, in *Riv. dir. nav.* 2021, 1035 ss., con nota di F. TEODORO, *Il ritardo aereo e la prova del danno tra normativa europea ed internazionale: stesso pregiudizio, diversa tutela*.

⁽⁵⁹⁾ Cass. 11 novembre 2019 n. 28993, in *Danno e resp.* 2020, 85 ss.; G. PONZANELLI, *La perdita di chance: profili di responsabilità civile*, in *Resp. civ. prev.* 2004, 945 ss.

⁽⁶⁰⁾ Cass. 26 luglio 2024 n. 20941, in *Dir. trasp.* 2025, 105 ss., con nota di G. DE ROSA, *Riflessioni sul danno non patrimoniale da mancata assistenza nel trasporto aereo di persone*, 113 ss.

⁽⁶¹⁾ Cass. 23 gennaio 2014 n. 1361, in *Danno e resp.* 2014, 363 ss.

⁽⁶²⁾ Cass. 29 novembre 2023 n. 33276, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2024, II, 501 ss.

Il coordinamento tra Regolamento e Convenzione conferma la natura regolatoria della compensazione *ex art. 7*: essa non sostituisce il risarcimento, ma lo affianca e lo integra, quale meccanismo di anticipazione standardizzata del costo della disfunzione organizzativa.

Il sistema multilivello realizza, così, un equilibrio tra effettività della tutela del consumatore, prevedibilità dei costi per l'impresa e armonizzazione del mercato unico.

8. *Considerazioni conclusive* – L'analisi del danno da volo cancellato consente di mettere a fuoco una significativa evoluzione della responsabilità civile nel contesto europeo contemporaneo.

Il Regolamento (CE) n. 261/2004 non si limita a predisporre rimedi di protezione del passeggero, ma struttura un sistema multilivello nel quale compensazione standardizzata, rimedi restitutori e risarcimento integrale convivono secondo una logica di complementarità funzionale.

La compensazione pecuniaria *ex art. 7* non può essere ricondotta né allo schema del risarcimento in senso tecnico ⁽⁶³⁾, né a quello della sanzione punitiva. Essa si configura piuttosto come tecnica normativa di allocazione del rischio organizzativo, attraverso la quale il costo della disfunzione del servizio viene stabilmente imputato al soggetto che governa l'attività e ne trae utilità economica. La perdita di tempo del passeggero non è oggetto di accertamento individuale, ma viene assunta dal legislatore europeo quale pregiudizio standardizzato, economicamente predeterminato.

In quest'ottica, la giurisprudenza di legittimità ha recentemente evidenziato come i limiti di responsabilità del vettore nel trasporto aereo assumano natura di determinazioni forfetarie e presuntive del pregiudizio standard considerato dal legislatore europeo, in termini di svantaggio tipizzato e non di danno-conseguenza in senso civilistico ⁽⁶⁴⁾.

Il sistema si articola, in tal modo, su due livelli coordinati: da un lato, la compensazione forfetaria quale meccanismo automatico di redistribuzione del rischio; dall'altro, il risarcimento supplementare, fondato sulla prova del danno effettivamente subito e disciplinato dal diritto nazionale o dalla Convenzione di Montreal. La complementarità tra tali piani consente di coniugare effettività della tutela del passeggero e prevedibilità dei costi per l'impresa.

Il coordinamento tra fonti europee, convenzionali e interne evidenzia che la responsabilità del vettore aereo non è più esclusivamente riconducibile al pa-

⁽⁶³⁾ A. ANTONINI, *Il principio navigazionistico del limite risarcitorio trova importante spazio nell'ordinamento generale*, in *Dir. trasp.* 2025, 99 ss.

⁽⁶⁴⁾ Cass. 28 gennaio 2025 n. 2034, cit.

radigma dell'inadempimento colpevole, ma si inserisce in una più ampia logica di regolazione del rischio nell'attività d'impresa. L'organizzazione imprenditoriale diviene il centro di imputazione del costo delle inefficienze strutturali del servizio.

La cancellazione del volo costituisce, in questa prospettiva, non soltanto un episodio di inadempimento contrattuale, ma il punto di emersione di una responsabilità funzionalmente orientata alla distribuzione preventiva del rischio. Il diritto europeo interviene non solo come tecnica di riparazione *ex post*, ma come strumento di stabilizzazione *ex ante* dell'equilibrio contrattuale nel mercato liberalizzato del trasporto aereo.

Il modello delineato dal Regolamento (CE) n. 261/2004 rappresenta, così, un ambito nel quale si manifesta con particolare evidenza la progressiva oggettivazione della responsabilità civile in chiave regolatoria, senza che ciò comporti l'abbandono del sistema risarcitorio tradizionale, ma piuttosto la sua integrazione all'interno di una struttura multilivello.

La responsabilità del vettore aereo si configura non più soltanto come reazione all'inadempimento, ma come strumento di governo del rischio nel mercato, secondo una logica nella quale la funzione allocativa tende a prevalere su quella meramente riparatoria.