

Cancellazione del volo e arrivo in ritardo di quello sostitutivo: quante volte spetta al passeggero la compensazione pecuniaria ex Reg. CE 261/2004?

di **Paolo Mariotti , Raffaella Caminiti**

Giurisprudenza commentata del 02 luglio 2020

È possibile riconoscere a favore del passeggero plurime compeuseniarie, ai sensi del Reg. CE n. 261/2004, sia per la cancellazione di un volo aereo sia per il lungo ritardo del volo sostitutivo?

SOMMARIO: 1. Massima - 2. Il caso - 3. La questione - 4. Le soluzioni giuridiche - 5. Osservazioni

1. Massima

In caso di negato imbarco o cancellazione del volo, sul vettore aereo sorge una duplice obbligazione nei confronti del passeggero: sia pagare la compensazione pecuniaria ai sensi dell'[art. 7 Reg. CE n. 261/2004](#) sia, in aggiunta, assicurare un volo sostitutivo; quest'ultimo deve essere correttamente eseguito, pena il sorgere del diritto del passeggero a ricevere un'autonoma compensazione pecuniaria per il lungo ritardo rispetto al programmato orario di arrivo a destinazione.

2. Il caso

Un passeggero conveniva davanti al giudice di pace una compagnia aerea, con cui aveva stipulato un contratto avente ad oggetto l'esecuzione di alcuni voli con più coincidenze, chiedendo l'accertamento dei plurimi inadempimenti contrattuali e la condanna del vettore al risarcimento di tutti i danni subiti, oltre alla compensazione pecuniaria ex [art. 7 Reg. CE n. 261/2004](#) sia per la cancellazione della prima tratta del volo di andata, sia per il ritardo di cinque ore e mezzo del volo di ritorno.

La compagnia aerea si costituiva chiedendo il rigetto delle domande attoree deducendo, tra l'altro, di aver offerto al passeggero, benché non responsabile per la cancellazione del volo di andata sulla prima tratta, il pagamento della compensazione pecuniaria di cui al citato Regolamento; tale offerta era stata rifiutata dall'attore, che aveva promosso una procedura davanti all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), poi archiviata in ragione dell'indennizzo offerto e, quanto alla cancellazione del secondo volo, per l'esimente di cui all'[art. 5.3 del Reg. CE n. 261/2004](#) (situazione di eccezionale nebbia sull'aeroporto), attribuendo, del pari, alla nebbia anche il ritardo dei voli di rientro.

Il Giudice di pace accoglieva parzialmente la domanda attorea, condannando il vettore aereo a pagare a favore del passeggero una somma comprensiva anche della compensazione pecuniaria ex [art. 7 del Reg. CE n. 261/2004](#) per la cancellazione del volo di andata sulla prima e terza tratta, e del danno non patrimoniale da vacanza rovinata.

La compagnia aerea interponeva gravame chiedendo, in riforma parziale della decisione impugnata, di respingere tutte le domande del passeggero, ad eccezione di quella diretta a ottenere la compensazione pecuniaria per la prima tratta del volo di andata. Nel resistere al gravame il passeggero svolgeva appello incidentale, riproponendo le domande di condanna non accolte in primo grado.

3. La questione

È possibile riconoscere a favore del passeggero plurime compensazioni pecuniarie, ai sensi del [Reg. CE n. 261/2004](#), sia per la cancellazione di un volo aereo sia per il lungo ritardo del volo sostitutivo?

4. Le soluzioni giuridiche

Il Tribunale, in funzione di giudice dell'appello, ritenuti parzialmente fondati i motivi di gravame principale e, di contro, infondati i motivi di appello incidentale, in parziale riforma della sentenza impugnata ha ridotto l'importo complessivamente dovuto dal vettore aereo, condannandolo a pagare a favore del passeggero la compensazione pecuniaria di cui all'[art. 7 del Reg. CE n. 261/2004](#) sia per la cancellazione del volo di andata sulla prima tratta, sia per il ritardato arrivo alla destinazione finale del volo sostitutivo, rigettando, in quanto infondata, ogni restante domanda dell'appellante, condannato alla restituzione a favore della compagnia aerea di quanto ricevuto in esecuzione della sentenza impugnata, in eccesso rispetto a quanto statuito in appello.

Il Tribunale osserva anzitutto che, trattandosi di volo da Stato UE a Stato extra-UE, la fattispecie è cumulativamente regolata dalla disciplina comunitaria e da quella prevista dalla Convenzione di Montreal, recante l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale. Quanto alla prima, sono applicabili il [Reg. CE n. 2027/1997](#), come modificato dal [Reg. CE n. 889/2002](#), in punto di responsabilità civile del vettore aereo, e il [Reg. CE n. 261/2004](#), in punto di rimedi a favore del passeggero in caso di cancellazione del volo e negato imbarco.

È, tra le altre, richiamata la sentenza della Corte di Giustizia di Lussemburgo, che ha riconosciuto la spettanza della compensazione pecuniaria ex [art. 7 Reg. CE n. 261/2004](#) anche ai passeggeri il cui volo abbia subito lunghi ritardi, ovvero superiori a tre ore rispetto al previsto orario di arrivo ([CGUE, sez. IV, sent. 19 novembre 2009, n. 402](#) – procedimenti riuniti C-402/07 e C-432/07).

Ciò premesso – statuisce la sentenza in commento – in caso di cancellazione del volo, con offerta di un volo sostitutivo, che a sua volta arriva a destinazione con un lungo ritardo sull'orario programmato, la compensazione pecuniaria spetta al passeggero due volte: sia per la cancellazione del volo di andata originariamente acquistato, sia per il lungo ritardo con cui il vettore aereo ha eseguito il volo sostitutivo. Non si configura una duplicazione indebita del diritto del passeggero alla compensazione pecuniaria, trattandosi di due distinti e separati voli che il vettore aereo si era obbligato a effettuare, il primo in forza del contratto, e il secondo ai sensi dell'[art. 5 del Reg. CE n. 261/2004](#).

Rileva il Tribunale che, in caso di voli in coincidenza, con negato imbarco, cancellazioni o lunghi ritardi di singole tratte, ai sensi degli [artt. 2 comma 1 lett. h\)](#) e [7 comma 1 del Reg. CE n. 261/2004](#), al passeggero spetta la compensazione pecuniaria avuto riguardo al volo nella sua interezza e unitarietà, dalla partenza alla destinazione finale, non sorgendo autonomi diritti a plurime compensazioni pecuniarie per inadempimenti verificatisi nelle singole tratte. Tale interpretazione – osserva il giudice dell'appello – risponde del resto anche al buon senso, poiché il passeggero conta di arrivare puntuale alla destinazione finale piuttosto che negli scali intermedi.

Nella fattispecie, il vettore aereo non aveva provato la sussistenza di cause eccezionali e inevitabili, idonee a giustificare il ritardo con cui era stato eseguito il volo sostitutivo, non rilevando le valutazioni dell'ENAC, che non fanno stato davanti al giudice ordinario in generale né, in particolare, nel caso concreto, poiché il provvedimento dell'ente amministrativo era succintamente motivato e non dava conto di quali considerazioni tecniche avesse svolto per pervenire all'archiviazione del reclamo.

Per di più, ai sensi dell'[art. 12 del Reg. CE n. 261/2004](#), il passeggero che non reputi il danno soddisfatto dalla compensazione pecuniaria, può chiedere il “maggior danno” conseguente all'inadempimento del vettore, purché provato. Tale diritto risarcitorio trova fondamento, oltre che nelle disposizioni di cui al suddetto Regolamento, nella già citata Convenzione di Montreal, ai sensi dell'art. 19 e nei limiti della responsabilità risarcitoria dello stesso vettore, fissata dall'art. 22, n. 2, operante in riferimento al danno di qualsiasi natura patito dal passeggero medesimo e, dunque, non solo nella sua componente meramente patrimoniale, ma anche in quella non patrimoniale ([Cass. civ. sez. III, 14 luglio 2015, n. 14667](#); cfr. inoltre, [CGUE, sez. III, sent. 6 maggio 2010, n. 63](#) – procedimento C-63/09). Oltre ai principi euro-unitari e sovranazionali che regolano il risarcimento del danno da trasporto aereo, valgono i principi del diritto interno di ciascuno Stato aderente alla Convenzione.

Dopo aver richiamato la consolidata giurisprudenza della Corte di legittimità in tema di onere probatorio e liquidazione risarcitoria, evidenziando gli orientamenti contrastanti in punto di configurabilità del ristoro del danno non patrimoniale da mancata assistenza a terra in ipotesi di cancellazione o grave ritardo di un volo (in senso contrario, per assenza di lesione di un diritto inviolabile della persona costituzionalmente garantito, [Cass. civ., sez. III, 10 giugno 2015, n. 12088](#)), reputa il Tribunale errato il riferimento, nel caso di specie, al danno non patrimoniale da vacanza rovinata, non facendo parte il volo aereo di un pacchetto di viaggio, con conseguente inapplicabilità della relativa disciplina speciale. Oltre a ciò, nel contratto di trasporto aereo internazionale lo scopo ludico del turista (che fa parte della causa tipica del contratto di acquisto di pacchetto di viaggio) non rileva, non essendo né conosciute né conoscibili al vettore, al momento della vendita del biglietto, le ragioni per cui il passeggero abbia acquistato il viaggio, del tutto irrilevanti ai fini della valutazione del danno non patrimoniale.

Rifuggendo da generalizzazioni, per il Tribunale sussistono in concreto, con riferimento al viaggio di andata, i presupposti per il riconoscimento del danno non patrimoniale, stante l'entità del ritardo e le modalità del viaggio, a tal punto penose, da non potersi qualificare come meri disagi di rilievo solo bagatellare.

Reputa il giudice che vi sia stata, nel caso di specie, una diretta compromissione della libertà personale del passeggero e, dunque, una grave *vulnus* del diritto inviolabile di cui all'[art. 2 Cost.](#), avendo patito – a causa

delle inadempienze del vettore aereo – un viaggio durato oltre tre giorni (anziché le 32 ore previste), pernottando in aeroporti indiani senza bagaglio e senza adeguate informazioni e assistenza.

Il danno non patrimoniale – consistente anche nella frustrazione per la perdita di tre giorni programmati di soggiorno in Australia con la fidanzata nel periodo natalizio – è stato liquidato, in via equitativa, nella misura di euro 300/die, doppio rispetto al massimo di quanto riconoscibile per inabilità temporanea assoluta in base alle tabelle milanesi relative al danno alla salute, tenuto conto della parziale riparazione del danno operata dal vettore, consentendo al passeggero il differimento di due giorni senza spese del volo di ritorno.

Quanto al danno non patrimoniale per il ritardo di cinque ore e mezzo nella prima tratta del volo di rientro, ha ritenuto il Tribunale si sia trattato di un disagio contenuto e non esorbitante la soglia di normale tollerabilità, essendo peraltro rimasta oscura la scelta del passeggero di dormire in aeroporto senza recarsi in albergo (che aveva pagato a sue spese) e, comunque, non essendo la penosità connessa a tale scelta imputabile al vettore aereo.

5. Osservazioni

Di recente la Corte di Giustizia dell'Unione Europea è tornata a pronunciarsi in tema di compensazione pecuniaria in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o di ritardo prolungato, precisando che l'[art. 7, paragrafo 1 del Reg. CE n. 261/2004](#) va interpretato nel senso che il passeggero, che abbia beneficiato di una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione di un volo aereo e abbia accettato il volo alternativo che gli è stato proposto, può pretendere che gli sia riconosciuta una compensazione pecuniaria per il ritardo del volo alternativo, qualora tale ritardo si sia protratto per un numero di ore tale da dar diritto a detta compensazione pecuniaria e il vettore del volo alternativo sia il medesimo di quello cancellato ([CGUE, sez. VIII, sent. 12 marzo 2020, n. 832](#) – procedimento C-832/18).

Ai fini del riconoscimento della compensazione pecuniaria, come affermato dalla sentenza in commento, occorre avere riguardo al viaggio unitariamente considerato: la valutazione del ritardo va effettuata rispetto all'orario di arrivo previsto alla destinazione finale, come definita all'art. 2 lett. h) del citato Regolamento, da intendersi – in caso di volo con una o più coincidenze – come la destinazione finale dell'ultimo volo sul quale si è imbarcato il passeggero.

In conformità al successivo art. 3 paragrafo 1 lett. a) , i passeggeri che perdono la coincidenza dentro o fuori l'Unione Europea con un volo proveniente dall'aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro hanno diritto alla compensazione pecuniaria se arrivano alla destinazione finale con un ritardo superiore a tre ore (in tal senso, [Trib. Busto Arsizio, sez. III, 24 dicembre 2019, n. 1846](#). V., inoltre, [CGUE sez. IV, 19 novembre 2009, n. 402](#) cit.; [CGUE grande sezione, 23 ottobre 2012, n. 581](#) – cause riunite [C-581/10](#) e [C-629/10](#)). Ciò vale anche se il volo di cui trattasi fa parte di un viaggio "tutto compreso", stipulato in agenzia ([CGUE sez. I, 26 marzo 2020, n. 215](#) – procedimento C-215/18).