

Civile Sent. Sez. 3 Num. 4261 Anno 2023

Presidente: DE STEFANO FRANCO

Relatore: DELL'UTRI MARCO

Data pubblicazione: 10/02/2023



SENTENZA

sul ricorso r.g. n. 25816/2021 proposto da:

MARIA MIRIAM IODICE e ANTONIO STELLA, elettivamente domiciliati in Roma, Piazza dell'Orologio 7, presso lo studio dell'avvocato STEFANIA PAZZAGLIA che, unitamente all'avvocato SAVINO FERRINI, li rappresenta e difende;

- ricorrenti -

contro

RYANAIR DAC, in persona del procuratore speciale, elettivamente domiciliata in Roma, Via Fabio Massimo 60, presso lo studio EO Legal Società tra Avvocati a r.l., rappresentata e difesa dagli avvocati Giovanni Bisazza, Matteo Castioni e Tiziano Criserà;

- controricorrente -

avverso la sentenza n. 402/2021 del TRIBUNALE di TRANI, depositata il 24/02/2021;

udita la relazione della causa svolta nella pubblica udienza del 18/01/2023 dal cons. MARCO DELL'UTRI;

udito l'Avvocato Stefania Pazzaglia;

udito l'Avvocato Giovanni Bisazza;

udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore Generale FULVIO TRONCONE che ha concluso per il rigetto del ricorso riportandosi alla requisitoria scritta.

FATTI CAUSA

1. Con sentenza resa in data 24/2/2021, il Tribunale di Trani ha confermato la decisione con la quale il giudice di primo grado ha rigettato la domanda proposta da Antonio Stella e Maria Miriam Iodice per la condanna della Ryanair Dac al pagamento, in proprio favore, di somme a titolo di compensazione pecuniaria (ai sensi del Regolamento CE n. 261/2004) e a titolo di rimborso del prezzo del pacchetto turistico non utilizzato a seguito della cancellazione, in data 15/12/2017, del volo aereo Bari-Parigi gestito dalla compagnia convenuta.

2. A fondamento della decisione assunta, il tribunale ha evidenziato la correttezza della decisione del primo giudice nella parte in cui aveva correttamente rinvenuto il ricorso, in relazione alla cancellazione del volo in esame, di una circostanza di carattere eccezionale suscettibile di assolvere la compagnia convenuta da ogni responsabilità, tale dovendo ritenersi lo sciopero indetto dalle organizzazioni sindacali dei controllori di volo Enav, di per sé idoneo a escludere il dovere della Ryanair di corrispondere, in favore degli attori, una compensazione pecuniaria a norma della Convenzione di Montreal e del Regolamento CE n. 261/2004.

3. Sotto altro profilo, il tribunale ha sottolineato la correttezza della decisione del primo giudice nella parte in cui aveva escluso la responsabilità della Ryanair per la mancata utilizzazione, da parte degli istanti, del pacchetto turistico degli stessi acquistato, essendosi limitata, detta compagnia, alla sola vendita del trasporto aereo, il cui corrispettivo la Ryanair aveva incontestatamente già provveduto a rimborsare alle controparti.

4. Avverso la sentenza d'appello, Antonio Stella e Maria Miriam Iodice propongono ricorso per cassazione sulla base di tre motivi d'impugnazione, illustrati da successiva memoria.

5. La Ryanair Dac resiste con controricorso.

6. Con ordinanza interlocutoria n. 20966 del 1 luglio 2021, la Sesta Sezione Civile – 3 di questa Corte di cassazione ha disposto il rinvio della causa a nuovo ruolo e la rifissazione della discussione del ricorso in pubblica udienza.

7. Il Procuratore generale presso la Corte di cassazione ha concluso per iscritto, invocando il rigetto del ricorso.

RAGIONI DELLA DECISIONE

1. Con il primo motivo, i ricorrenti censurano la sentenza impugnata per violazione degli artt. 112, 115, 116 e 132 n. 4 c.p.c., in relazione agli artt. 5 e 7 del Regolamento CE n. 261/2004, per avere il giudice *a quo* dettato una motivazione apparente, perplessa e, in ogni caso, obiettivamente incongrua a fondamento della decisione assunta, avendo proceduto a una valutazione solo atomistica degli elementi di prova critica complessivamente acquisiti al giudizio, senza combinarne l'esame al fine di giungere a una valutazione sintetica complessiva, in tal modo pervenendo in modo erroneo all'accertamento della ricorrenza di circostanze eccezionali idonee ad assolvere la compagnia aerea convenuta dal dovere di corrispondere la compensazione pecuniaria in favore degli odierni istanti; e ciò, in presenza di uno sciopero del personale Enac preannunciato ben 17 (o almeno 14) giorni prima rispetto alla partenza del volo oggetto dell'odierno esame, così omettendo di rilevare la possibilità, usufruita dalla compagnia convenuta, di avvertire tempestivamente i viaggiatori della possibile futura cancellazione del volo, o di assumere ogni opportuna iniziativa al fine di evitare qualsivoglia pregiudizio agli stessi.

2. Il motivo è fondato nei termini di seguito indicati.

3. Osserva il Collegio come, ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 (applicabile al caso di specie ai sensi dell'art. 3, par. 1, del medesimo Regolamento: cfr. altresì Sez. 3, Sentenza n. 9474 del

09/04/2021, Rv. 661239 - 01), *“in caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati [...] spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7 a meno che: 1) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure 2) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure 3) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto”*.

4. Ai sensi dell'art. 5, par. 3, del medesimo Regolamento *“il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso”*, mentre, secondo il par. 4, *“l'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo”*.

5. Nel caso di specie, non essendo contestata tra le parti la circostanza dell'avvenuta cancellazione del volo oggetto dell'odierno esame e della mancata informazione dei passeggeri interessati nei termini utili previsti dall'art. 5 par. 1, nonché la circostanza della mancata offerta agli stessi passeggeri di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto, la questione concernente l'accertamento del diritto dei passeggeri a conseguire o meno

la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del Regolamento discende dal riscontro (positivo o meno) dell'avvenuta dimostrazione, da parte del vettore, della riconducibilità della cancellazione del volo "a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso".

6. Al riguardo, la Ryanair Dac ha inteso identificare il ricorso di tali 'circostanze eccezionali' (che non si sarebbero comunque potuto evitare anche adottando tutte le misure del caso) nello sciopero indetto dalle organizzazioni sindacali dei controllori di volo Enav nel periodo coincidente con l'esecuzione del volo in esame.

7. È appena il caso di evidenziare, sul punto, come il riferimento operato dagli odierni ricorrenti a un ulteriore presunto sciopero dei dipendenti Ryanair concomitante con quello dipendenti dell'Enav non trovi alcun riscontro, né alcuna menzione, nella sentenza impugnata, con la conseguenza che, al fine di evitare l'obiezione concernente l'eventuale novità della questione, i ricorrenti avrebbero dovuto allegare in questa sede gli atti processuali e, in generale, i documenti attraverso i quali sarebbe stato possibile verificare l'avvenuta tempestiva allegazione di tale circostanza a fondamento della domanda proposta.

8. Costituisce, infatti, insegnamento consolidato nella giurisprudenza di questa Corte quello secondo cui, qualora con il ricorso per cassazione siano prospettate questioni di cui non vi sia cenno nella sentenza impugnata, è onere della parte ricorrente, al fine di evitarne una statuizione di inammissibilità per novità della censura, non solo di allegare l'avvenuta loro deduzione innanzi al giudice di merito, ma anche, in ossequio al principio di puntuale e completa allegazione del ricorso stesso, di indicare in quale specifico atto del giudizio precedente lo abbia fatto, onde dar modo alla Suprema Corte di controllare *ex actis* la veridicità di tale asserzione prima di esaminare il merito della suddetta questione (cfr. *ex plurimis*, Sez. 2, Sentenza n. 20694 del

09/08/2018, Rv. 650009 – 01; Sez. 6 - 1, Ordinanza n. 15430 del 13/06/2018, Rv. 649332 - 01);

9. Nella specie, non avendo i ricorrenti in alcun modo provveduto alle ridette allegazioni, la circostanza del concreto ricorso di un ulteriore presunto sciopero dei dipendenti Ryanair concomitante con quello dipendenti dell'Enav deve ritenersi per ciò stesso inammissibilmente dedotta in questa sede.

10. Pervenendo al concreto riscontro di 'circostanze eccezionali' di per sé idonee ad assolvere la compagnia aerea dal dovere di corrispondere la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del Regolamento n. 261/2004, varrà considerare quanto affermato dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione Europea che, a tale specifico riguardo, ha rilevato come *"ai sensi dei considerando 14 e 15 nonché dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, il vettore aereo, in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 dello stesso articolo, è liberato [...] dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo sono dovuti a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso o, qualora si verifici una siffatta circostanza, se può dimostrare di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che detta situazione comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo interessato (sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 19 e giurisprudenza ivi citata). Secondo una giurisprudenza costante, possono essere considerati «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio*

dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, e tali due condizioni sono cumulative (sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 20 e giurisprudenza ivi citata" (Corte di Giustizia UE 26 giugno 2019, causa C-159/18).

11. A tale specifico riguardo, la stessa Corte di giustizia UE ha sottolineato come, ai sensi del considerando 14 del Regolamento n. 261/2004, le ridette 'circostanze eccezionali' *"possono in particolare ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo (v. sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 21)"* (Corte di Giustizia UE 4 maggio 2017, causa C-315/2015).

12. In particolare, *"per i casi in cui si verificano simili circostanze, la Corte ha dichiarato che il vettore aereo operativo è tenuto a dimostrare di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che detta situazione comportasse la cancellazione del volo di cui trattasi. Non si può pretendere tuttavia che esso acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento pertinente (sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 22 e giurisprudenza ivi citata). [...] Secondo una giurisprudenza costante della Corte, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, designa eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, condizioni che sono cumulative e la loro osservanza deve essere oggetto di una valutazione caso per caso (sentenza del 23*

marzo 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 23 e giurisprudenza *ivi citata*)” (Corte di Giustizia UE 7 luglio 2022, causa C-308/21).

13. Con specifico riferimento all’indizione di scioperi di personale interessanti la regolarità dei voli, la Corte di Giustizia UE ha rilevato come “*uno sciopero del personale di un vettore aereo operativo non può essere qualificato come «circostanza eccezionale», ai sensi dell’articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, qualora tale sciopero sia legato a rivendicazioni attinenti ai rapporti di lavoro tra detto vettore e il suo personale le quali possano essere trattate nell’ambito del dialogo sociale interno all’impresa*”, benché occorra che “*gli eventi di origine «interna»*” rimangano “*distinti da quelli di origine «esterna» al vettore aereo operativo*”, con la conseguenza che “*rientrano in detta nozione, quali esempi di verifica di simili eventi «esterni», la collisione tra un aeromobile e un volatile (v., in tal senso, sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 26), il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo presente sulla pista di un aeroporto (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 34), la presenza di carburante sulla pista di un aeroporto che abbia comportato la chiusura di tale pista (v., in tal senso, sentenza del 26 giugno 2019, *Moens*, C-159/18, EU:C:2019:535, punto 29), una collisione tra l’equilibratore di un aeromobile in posizione di parcheggio e l’aletta d’estremità dell’aeromobile di un’altra compagnia aerea, causata dallo spostamento di quest’ultimo (v., in tal senso, ordinanza del 14 gennaio 2021, *Airhelp*, C-264/20, non pubblicata, EU:C:2021:26, punto 26), ma anche un vizio occulto di fabbricazione, o ancora degli atti di sabotaggio o di terrorismo (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 26, e del 17 settembre 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 38).*”

Tutti questi eventi hanno in comune il fatto di derivare dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non conosce, in quanto hanno origine in un fatto naturale o in quello di un terzo, come un altro vettore aereo o un soggetto pubblico o privato che interferisca nell'attività aerea o aeroportuale.

Così, indicando, al considerando 14 del regolamento n. 261/2004, che possono ricorrere circostanze eccezionali, in particolare in caso di scioperi che si ripercuotano sull'attività di un vettore aereo operativo, il legislatore dell'Unione ha inteso fare riferimento agli scioperi esterni all'attività del vettore aereo interessato. Ne consegue che sono segnatamente idonei a costituire «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento, movimenti di sciopero seguiti dai controllori di volo o dal personale di un aeroporto (v., in tal senso, sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

Simili movimenti di sciopero, non rientrando, del resto, nell'esercizio dell'attività di tale vettore e sfuggendo quindi all'effettivo controllo di quest'ultimo, costituiscono «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

Per contro, uno sciopero indetto e seguito dai membri del personale dell'impresa di trasporto aereo interessata costituisce un evento «interno» a tale impresa, anche nel caso di uno sciopero proclamato dai sindacati, dato che questi intervengono nell'interesse dei lavoratori di detta impresa.

Se, tuttavia, uno sciopero del genere trae origine da rivendicazioni che solo i poteri pubblici possono soddisfare e che, pertanto, sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, esso è idoneo a costituire una «circostanza eccezionale» ai sensi della giurisprudenza ricordata al punto 23 della presente sentenza” (Corte giustizia Unione Europea Grande Sez., 23/03/2021, causa C-28/20).

14. Più in particolare, *“uno sciopero, preceduto dal preavviso disposto dalla legge nazionale applicabile e di cui si sia annunciato l’eventuale sconfinamento in settori che investono le attività di un’impresa inizialmente non interessata dallo sciopero, non costituisce un evento anomalo ed imprevedibile.*

Per analogia, quando un sindacato indice uno sciopero del personale di una società madre, è prevedibile che il personale di altre entità del gruppo, che fa capo a quella società madre, aderisca allo sciopero per solidarietà o per difendere in tale fase i propri interessi.

Sotto un secondo profilo, poiché il verificarsi di uno sciopero costituisce un evento prevedibile per il datore di lavoro, quest’ultimo, in linea di principio, ha i mezzi per prepararsi e, se del caso, per attenuarne le conseguenze, ragion per cui esso conserva, in una certa misura, il controllo degli eventi. Come rilevato al punto 19 della presente sentenza, poiché la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell’articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata restrittivamente, occorre ritenere che la scelta del termine «eccezionali» testimonia la volontà del legislatore dell’Unione di includere in tale nozione soltanto le circostanze sulle quali il vettore aereo operativo non ha alcun controllo. Orbene, come qualsiasi datore di lavoro, un vettore siffatto che abbia a che fare con uno sciopero del suo personale motivato da rivendicazioni connesse alle condizioni salariali e/o sociali non può sostenere di non avere alcun controllo su tale movimento (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punti 35 e 36). Lo stesso vale quando uno sciopero è indetto dal personale di un vettore aereo operativo per solidarietà con il personale della sua società madre.

Pertanto, al fine di garantire l’effetto utile dell’obbligo di compensazione pecuniaria sancito all’articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, uno sciopero del personale di un vettore aereo operativo non può essere qualificato come «circostanza eccezionale», ai sensi

dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, qualora tale sciopero sia legato a rivendicazioni salariali e/o sociali del personale di tale vettore, le quali possano essere trattate nell'ambito del dialogo sociale interno al gruppo di società al quale appartiene il suddetto vettore. Tale rilievo non può peraltro essere rimesso in discussione dal carattere eventualmente irragionevole o sproporzionato delle rivendicazioni formulate dagli scioperanti, poiché, in ogni caso, la determinazione del livello delle retribuzioni o, più in generale, delle condizioni di lavoro, rientra nell'ambito dei rapporti lavorativi tra il datore e i suoi lavoratori (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punti 37 e 38).

Sotto un terzo profilo, come risulta dal punto 42 della sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226), indicando, al considerando 14 del regolamento n. 261/2004, che possono ricorrere circostanze eccezionali, in particolare in caso di scioperi che si ripercuotano sull'attività di un vettore aereo operativo, il legislatore dell'Unione ha inteso fare riferimento agli scioperi esterni all'attività del vettore aereo interessato. Ne consegue che sono segnatamente idonei a costituire «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento, movimenti di sciopero indetti e seguiti dai controllori di volo o dal personale di un aeroporto.

Per contro, uno sciopero indetto e seguito dai membri del personale di un vettore aereo operativo costituisce un evento «interno» a tale impresa, anche nel caso di uno sciopero proclamato dai sindacati, dato che questi intervengono nell'interesse dei lavoratori di detta impresa. Tuttavia, se un tale sciopero trae origine da rivendicazioni che possono essere soddisfatte solo dalle autorità pubbliche e che sfuggono quindi al controllo effettivo del vettore aereo interessato, esso può costituire una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp,

C-28/20, EU:C:2021:226, punti 44 e 45)” (Corte di Giustizia UE, sentenza 6 ottobre 2021, causa C-613/20).

15. Le raccomandazioni che è opportuno trarre dall’esame della giurisprudenza della Corte di giustizia dell’Unione Europea – tanto più rilevante nel caso di specie in relazione alla diretta derivazione continentale della disciplina oggetto di interpretazione, e del carattere solo allusivo o indiretto della giurisprudenza di questa Corte incidentalmente chiamata a misurarvisi (v., al riguardo, Sez. 3, Sentenza n. 12088 del 10 giugno 2015) – invitano a sottrarsi al vano tentativo di orientare la ricerca delle circostanze di carattere eccezionale rilevanti ai fini dell’art. 5 del Regolamento cit. in corrispondenza di categorie generali e astratte di eventi (politici, metereologici, scioperi, danni di ordine tecnico, etc.), per valorizzare piuttosto l’esame concreto della maggiore o minore entità residua dei poteri di controllo e di gestione delle sopravvenienze da parte della compagnia aerea a tutela delle ragioni dei viaggiatori, ammettendo il ricorso di tali eccezionali circostanze (idonee ad assolvere la compagnia dal dovere di corrispondere una compensazione economica in favore dei viaggiatori) nei soli casi in cui la compagnia interessata abbia effettivamente fornito (necessariamente *in concreto*) una completa e adeguata dimostrazione dell’insussistenza di alcun spazio di intervento per l’adozione di misure sufficienti a neutralizzare o comprimere al minimo i sacrifici imposti all’utenza interessata.

16. Da questo punto di vista, l’astratta riconducibilità di un determinato evento a un ambito categoriale di carattere generale, se da un lato vale ad agevolare la compagnia aerea interessata nella dimostrazione dell’indipendenza dalla propria responsabilità delle cause che hanno determinato la cancellazione di un volo, dall’altro non esonera il vettore dal dovere di allegare tutte le circostanze concrete idonee o utili a confermare l’effettiva insussistenza di residui spazi di intervento o di operatività a tutela dei viaggiatori.

17. Proprio in questa prospettiva si giustifica la distinzione, cui è solita ricorrere la giurisprudenza continentale, tra eventi 'interni' ed 'esterni' alla compagnia aerea e, nel quadro di tale ripartizione, tra scioperi indetti dal proprio personale e scioperi che risalgono all'iniziativa di lavoratori di soggetti terzi (come, nel caso di specie, a proposito del personale dei controllori di volo), apparendo del tutto intuibile come, in presenza di un evento astrattamente riconducibile a tale ultima categoria (quella dei c.d. 'eventi esterni'), l'impegno probatorio della compagnia aerea, quanto alla dimostrazione del ricorso di cause effettive di giustificazione, varrà a porsi in termini di minore severità o rigore.

18. E, tuttavia, pur nel ricorso di simili astratte evenienze, ugualmente occorrerà che la compagnia aerea associ, all'allegazione dell'evento 'esterno' (e, dunque, nel caso di specie, dello sciopero indetto da lavoratori riconducibili a terzi soggetti, come nel caso dei controllori di volo) la concreta dimostrazione dell'effettiva insussistenza di alcun residuo potere di intervento, o di alcun margine di operatività ancora utilmente spendibile a fronte della specifica identità della concreta situazione da fronteggiare, non potendo ovviamente valere, al fine di sollevare la compagnia aerea dalla responsabilità connessa alla prestazione della compensazione patrimoniale, la mera 'nuda' allegazione del ricorso di detto 'evento esterno' in sé astrattamente considerato.

19. In corrispondenza a tale preciso onere probatorio incombente a carico della compagnia aerea, spetterà al giudice del merito dar conto, là dove ritenga sussistere il ricorso di circostanze eccezionali idonee a sollevare la compagnia aerea dal dovere di corrispondere la compensazione pecuniaria rivendicata dai viaggiatori, dell'insieme delle circostanze concrete nel loro complesso suscettibili di escludere che, in presenza di un evento esterno di tal genere, siano effettiva-

mente residuati spazi di intervento o margini di operatività concretamente sfruttabili dalla compagnia aerea al fine di minimizzare il sacrificio dei propri utenti.

20. In tal senso, non sarà dunque sufficiente il mero richiamo generale e astratto dell'avvenuta proclamazione di uno sciopero di lavoratori estranei all'azienda della compagnia aerea al fine di riscontrare il ricorso di 'circostanze eccezionali' rilevanti ai fini dell'art. 5 del Regolamento cit., essendo bensì indispensabile che a tale richiamo sia altresì associata la concreta dimostrazione dell'effettiva impraticabilità di qualunque altra possibilità di intervento residuo da parte della compagnia interessata (ad es. una tempestiva riprogrammazione dei voli nelle c.d. fasce garantite dai lavoratori in astensione; l'offerta di una soluzione di trasporto sostitutiva equivalente, *et similia*), sì da attestare, in modo esauriente, incontestabile ed inequivoco, l'assoluta indipendenza del sacrificio delle ragioni del viaggiatore da qualsiasi impegno contrattuale concretamente esigibile da parte della compagnia interessata.

21. Nel caso di specie, il Tribunale di Tani, nell'attestare il ricorso di circostanze eccezionali idonee ad assolvere Ryanair dal dovere di corrispondere la compensazione pecuniaria rivendicata degli odierni ricorrenti, si è inammissibilmente limitato a rilevare, come, benché sia *"vero che la corte di giustizia dell'Unione Europea ha precisato che le circostanze previste nel considerando n. 14 del Regolamento in esame, tra cui ricorre lo sciopero, non sono necessariamente e automaticamente cause di esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria di cui all'art. 5, paragrafo 1, e che, di conseguenza, occorre valutare caso per caso se esse possano essere considerate 'eccezionali' [...], non è men vero che nel caso in esame [...] lo sciopero del personale ENAV non afferisce all'ordinario esercizio dell'attività del vettore, e si configura come evento non evitabile i cui effetti hanno determinato la cancella-*

zione del volo oggetto di causa. [...] Nel caso in questione nessun contributo ha dato il vettore al verificarsi dell'astensione dal lavoro del personale ENAV, giacché detto sciopero è stato indetto da organizzazioni sindacali e non è stato creato da un'agitazione spontanea dei lavoratori [...]. La circostanza che lo sciopero sia stato indetto molto prima della data del volo, e che fosse noto al vettore con largo anticipo, non esclude l'inevitabilità dei suoi effetti perché posti al di fuori del controllo del vettore medesimo. D'altronde il tenore letterale dell'art. 5, paragrafo 3, del Regolamento CE n. 261 del 2004 è chiaro nell'escludere l'obbligo del vettore di pagare la compensazione pecuniaria in caso di 'circostanze eccezionali', a prescindere dal numero di settimane con cui i passeggeri siano stati informati della cancellazione del volo" (cfr. pag. 3 della sentenza impugnata).

22. Impostato nei termini così indicati, il discorso giustificativo elaborato dal giudice *a quo* deve ritenersi inammissibilmente carente sotto il profilo dell'individuazione delle concrete circostanze che, associate all'indizione dello sciopero 'esterno' dedotto in giudizio, avrebbero reso materialmente impossibile, per la compagnia aerea, l'adozione di qualunque misura alternativa suscettibile di escludere o di minimizzare i sacrifici dei viaggiatori interessati; si tratta, dunque, di una motivazione che, nella misura in cui si limita ad affermare, in via generale ed astratta, che uno sciopero dei controllori di volo valga, di per sé, a integrare gli estremi di quelle 'circostanze eccezionali' suscettibili di assolvere la compagnia aerea dal dovere di corrispondere la compensazione pecuniaria ai propri viaggiatori, si riduce a una forma argomentativa meramente apodittica e, come tale, solo apparentemente riconducibile a una motivazione costituzionalmente compatibile, secondo le pretese di cui agli artt. 111 Cost. e 132 n. 4 c.p.c..

23. La censura in esame deve, pertanto, ritenersi fondata per quanto di ragione e, come tale, suscettibile di imporre la cassazione

della sentenza impugnata, segnatamente in relazione alle argomentazioni sin qui complessivamente esposte.

24. Con il secondo motivo, i ricorrenti censurano la sentenza impugnata per avere il giudice d'appello erroneamente rilevato la mancata dimostrazione, da parte degli istanti, dell'avvenuta cessione, da parte di Ryanair, dell'intero pacchetto turistico acquistato dagli attori, in contrasto con il contenuto della documentazione depositata agli atti del giudizio, da cui era emersa l'espressa assunzione, da parte della compagnia convenuta, della qualità di 'organizzatore' dell'intero viaggio, comprensivo di servizi ulteriori e diversi dal solo trasporto aereo, con la conseguente assunzione, da parte di detta compagnia, dell'obbligo di rimborsare l'intero costo del pacchetto turistico in favore dei ricorrenti.

25. Il motivo è inammissibile.

26. Dev'essere preliminarmente rilevata la violazione, da parte dei ricorrenti, del disposto di cui all'art. 366 n. 6 c.p.c., là dove gli stessi risultano aver eluso l'assolvimento degli oneri di puntuale e completa allegazione del ricorso attraverso la produzione (o riproduzione) degli atti e dei documenti attestanti le circostanze dagli stessi dedotte in questa sede.

27. Sotto altro profilo, varrà in ogni caso considerare come, attraverso la censura in esame, gli odierni ricorrenti abbiano inteso ridiscutere l'interpretazione, fatta propria dal giudice d'appello, dei contenuti e degli effetti del rapporto negoziale intercorso tra le parti, con particolare riguardo all'identificazione dell'oggetto della prestazione promessa dalla compagnia aerea convenuta; ossia, se limitata alla sola prestazione relativa al trasporto aereo, o se, viceversa, estesa all'assicurazione di servizi ulteriori e diversi da quella.

28. Ciò posto, converrà evidenziare come, secondo il consolidato insegnamento della giurisprudenza di legittimità, l'interpretazione degli

atti negoziali deve ritenersi indefettibilmente riservata al giudice di merito ed è censurabile in sede di legittimità unicamente nei limiti consentiti dal testo dell'art. 360, n. 5, c.p.c., ovvero nei casi di violazione dei canoni di ermeneutica contrattuale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 360, n. 3, c.p.c..

In tale ultimo caso, peraltro, la violazione denunciata chiede d'essere necessariamente dedotta con la specifica indicazione, nel ricorso per cassazione, del modo in cui il ragionamento del giudice di merito si sia discostato dai suddetti canoni, traducendosi altrimenti, la ricostruzione del contenuto della volontà delle parti, in una mera proposta reinterpreativa in dissenso rispetto all'interpretazione censurata; operazione, come tale, inammissibile in sede di legittimità (cfr. Sez. 3, Sentenza n. 17427 del 18/11/2003, Rv. 568253).

Nel caso di specie, gli odierni ricorrenti si sono limitati a denunciare, in modo inammissibilmente apodittico, l'erronea ricostruzione, da parte del giudice di merito, dei contenuti degli accordi negoziali conclusi tra le parti, orientando l'argomentazione critica rivolta nei confronti dell'interpretazione del tribunale, non già attraverso la prospettazione della verosimile violazione, da parte del giudice del merito, dei canoni legali di interpretazione contrattuale, bensì attraverso l'indicazione degli aspetti della ritenuta non condivisibilità della lettura interpretativa criticata, rispetto a quella ritenuta preferibile, in tal modo travalicando i limiti propri del vizio della violazione di legge (ex art. 360, n. 3, c.p.c.) attraverso la sollecitazione della corte di legittimità alla rinnovazione di una non consentita valutazione di merito.

29. Con il terzo motivo, i ricorrenti censurano la sentenza impugnata per avere il tribunale erroneamente ritenuto, alla stregua di una circostanza rimasta incontestata tra le parti, l'avvenuto rimborso, da parte di Ryanair, del costo dei biglietti aerei in favore degli attori, in contrasto con le risultanze dei verbali di causa richiamati in ricorso, dai

quali era emersa l'avvenuta espressa contestazione, da parte degli attori, di tutte le eccezioni sollevate da Ryanair in sede di costituzione.

30. Il motivo è inammissibile.

31. Osserva il Collegio come, secondo il consolidato insegnamento della giurisprudenza di questa Corte, il ricorrente che agendo in sede di legittimità denunci la violazione della legge processuale riscontrabile nell'avere il giudice *a quo* ritenuto, in modo pretesamente erroneo, che fossero rimaste prive di contestazione circostanze viceversa asseritamente poste a oggetto di puntuale confutazione, non può limitarsi a specificare soltanto la singola norma processuale di cui, appunto, si denuncia la violazione, ma deve indicare gli elementi fattuali in concreto condizionanti gli ambiti di operatività di detta violazione (cfr. Sez. L, Sentenza n. 9076 del 19/04/2006, Rv. 588498).

32. Siffatto onere sussiste anche allorquando il ricorrente affermi che una data circostanza debba reputarsi comprovata dall'esame degli atti processuali, con la conseguenza che, in tale ipotesi, il ricorrente medesimo è tenuto ad allegare al ricorso gli atti del processo idonei ad attestare, in relazione al rivendicato diritto, la sussistenza delle circostanze affermate, non potendo limitarsi alla parziale e arbitraria riproduzione di singoli periodi estrapolati dagli atti processuali propri o della controparte.

33. È appena il caso di ricordare come tali principi abbiano ricevuto l'espresso avallo della giurisprudenza delle Sezioni Unite di questa Corte (cfr., per tutte, Sez. Un., Sentenza n. 16887 del 05/07/2013), le quali, dopo aver affermato che la prescrizione dell'art. 366, n. 6, c.p.c., è finalizzata alla precisa delimitazione del *thema decidendum*, attraverso la preclusione per il giudice di legittimità di porre a fondamento della sua decisione risultanze diverse da quelle emergenti dagli atti e dai documenti specificamente indicati dal ricorrente, onde non può ritenersi sufficiente in proposito il mero richiamo di atti e documenti posti a fondamento del ricorso nella narrativa che precede la formulazione

dei motivi (Sez. Un., Sentenza n. 23019 del 31/10/2007, Rv. 600075), hanno poi ulteriormente chiarito che il rispetto della citata disposizione del codice di rito esige che sia specificato in quale sede processuale nel corso delle fasi di merito il documento, pur eventualmente individuato in ricorso, risulti prodotto, dovendo poi esso essere anche allegato al ricorso a pena d'improcedibilità, in base alla previsione del successivo art. 369, comma 2, n. 4 (cfr. Sez. Un., Sentenza n. 28547 del 02/12/2008 (Rv. 605631); con l'ulteriore precisazione che, qualora il documento sia stato prodotto nelle fasi di merito e si trovi nel fascicolo di parte, l'onere della sua allegazione può esser assolto anche mediante la produzione di detto fascicolo, ma sempre che nel ricorso si specifichi la sede in cui il documento è rinvenibile (cfr. Sez. Un., Ordinanza n. 7161 del 25/03/2010, Rv. 612109, e, con particolare riguardo al tema dell'allegazione documentale, Sez. Un., Sentenza n. 22726 del 03/11/2011, Rv. 619317).

34. Nella violazione di tali principi devono ritenersi incorsi gli odierni ricorrenti con il motivo d'impugnazione in esame, atteso che gli stessi, nel dolersi che il tribunale avrebbe erroneamente ritenuto alla stregua di una circostanza rimasta incontestata tra le parti l'avvenuto rimborso, da parte di Ryanair, del costo dei biglietti aerei in favore degli attori, hanno tuttavia omesso di fornire alcuna idonea e completa indicazione circa gli atti processuali e i documenti (e il relativo contenuto) comprovanti il ricorso effettivo di detto errore (tenuto altresì conto del carattere irriducibilmente e inammissibilmente generico della pretesa contestazione cui pure si allude in ricorso), con ciò precludendo a questa Corte la possibilità di apprezzare la concluzione delle censure formulate al fine di giudicare la fondatezza del motivo d'impugnazione proposto.

35. Sulla base di tali premesse, rilevata la fondatezza del primo motivo e l'inammissibilità del secondo e del terzo, dev'essere disposta la cassazione della sentenza impugnata in relazione al motivo accolto,

con il conseguente rinvio al Tribunale di Trani, in persona di altro magistrato, cui è altresì rimesso di provvedere alla regolazione delle spese del presente giudizio di legittimità.

P.Q.M.

Accoglie il primo motivo per quanto di ragione; dichiara inammissibile il secondo e il terzo motivo; cassa la sentenza impugnata in relazione al motivo accolto, e rinvia al Tribunale di Trani, in persona di altro magistrato, cui è altresì rimesso di provvedere alla regolazione delle spese del presente giudizio di legittimità.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio della Terza Sezione