

ISSN 2612-5056

**Diritto e politica dei trasporti**  
rivista semestrale *open access*  
di dottrina, giurisprudenza  
e documentazione

**Fascicolo II/2020**

Promossa da

**demetra**  
CENTRO STUDI

Anno 3, n. 5 (II-2020)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi "G. Marconi" di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

[info@demetracentrostudi.it](mailto:info@demetracentrostudi.it)

[www.demetracentrostudi.it/](http://www.demetracentrostudi.it/)



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione.

Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di marzo 2021

### **Comitato di direzione/Executive Editors**

Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)

Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)

Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)

Prof. Francesco Gaspari (Università "G. Marconi" – Roma e Centro Studi Demetra)

### **Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees' Board**

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)

Prof. Marco Calabrò (Università della Campania "Luigi Vanvitelli")

Prof. Antonio Catricalà (Università "Link Campus University" - Roma)

Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università "G. Marconi" - Roma)

Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)

Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)

Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)

Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)

Prof. Alberto Empananza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)

Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)

Prof. Fabio Francario (Università di Siena)

Prof. Francesco Gaspari (Università "G. Marconi" – Roma e Centro Studi Demetra)

Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)

Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)

Avv. Valentina Lener (Assaeroporti)

Prof. Mario Libertini (Università "Sapienza" - Roma)

Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)

Prof. Sergio Marchisio (Università "Sapienza" - Roma)

Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)

Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)

Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)

Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)

Prof. Angelo Piazza (Università di Roma "Foro Italico")

Prof. Aristide Police (Università "Tor Vergata" - Roma)

Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)

Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)

Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)

Prof. Mario Sebastiani (Università "Tor Vergata" - Roma)

Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)

Prof. Franco Gaetano Scoca (Università "Sapienza" - Roma)

Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri "Dante Alighieri" - Reggio Calabria)

Prof. Leopoldo Tullio (Università "Sapienza" - Roma)

### **Comitato editoriale/Editorial Board**

Dott.ssa Flaminia Aperia Bella

Prof.ssa Annarita Iacopino

Dott. Marco Ragusa

Avv. Patrizia Beraldi

Prof.ssa Maria Assunta Icolari

Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti

Avv. Luigi De Propris

Avv. Emanuela Lanzi

Dott.ssa Ersilia Sanginario

Avv. Marco Di Giugno

Dott. Antonio Mitrotti

Avv. Francesco Scalia

Avv. Fabrizio Doddi

Avv. Andrea Nardi

Prof.ssa Martina Sinisi

Dott. Simone Francario

Dott. Simone Paoli

Dott.ssa Veronica Sordi

Avv. Raissa Frascella

Avv. Anton Giulio Pietrosanti

Dott.ssa Sabrina Tranquilli

Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè

## Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista ([redazione@dirittopoliticadeitrasporti.it](mailto:redazione@dirittopoliticadeitrasporti.it)) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un *abstract* in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
  - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
  - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
  - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
  - d) che l’Autore esonererà la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

## Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address ([redazione@dirittopoliticadeitrasporti.it](mailto:redazione@dirittopoliticadeitrasporti.it)). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) *abstract* in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
  - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
  - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
  - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
  - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

# Indice

## Fascicolo II/2020

RICORDO DI ANTONIO CATRICALÀ

PRESENTAZIONE DEL FASCICOLO/PRESENTATION OF THE ISSUE

**Francesco Gaspari**

ARTICOLI E SAGGI/ARTICLES AND ESSAYS

**Norberto E. Luongo**

Recent Developments in the ICAO Settlement of Disputes Mechanism ..... pag. 102

**Francesco Gaspari**

La tutela del diritto fondamentale alla mobilità e le esigenze di contenimento della spesa pubblica tra fallimenti della globalizzazione (e del mercato) e “ritorno alla sovranità” ..... pag. 123

**Alessandro Torello**

Libre circulación de mercancías y digitalización en la Unión Europea y en el Mercosur ..... pag. 134

**Ilaria Pavan**

Vicende societarie nelle società concessionarie della gestione degli aeroporti ..... pag. 148

NOTE A SENTENZA/LAW NOTES

**Giuseppina Agata Di Guardo**

Il delicato rapporto tra compensazione pecuniaria e risarcimenti supplementari nel Regolamento (CE) n. 261/2004: obblighi di protezione e diritti dei passeggeri ..... pag. 155

*Note a sentenza*

**Il delicato rapporto tra compensazione pecuniaria e risarcimenti supplementari nel Regolamento (CE) n. 261/2004: obblighi di protezione e diritti dei passeggeri\***

**Giuseppina Agata Di Guardo**

*Dottoranda di ricerca in Scienze Giuridiche e Politiche – Università degli Studi di Roma “G. Marconi”  
Funzionario Ispettivo ENAC, Direzione Aeroportuale Toscana*

---

**Abstract**

*The slight relationship between compensation and further compensation in Regulation (EC) No. 261/2004: protection obligations and passengers' rights*

*With this order, the European Court of Justice gives a preliminary ruling concerning the relationship between compensation pursuant to art. 7 and further compensation pursuant to art. 12 of Regulation (EC) no. 261/2004 in the context of a prolonged delay of a flight as part of a package holiday. It is an opportunity to discuss the bases, purposes and future perspectives of the protection obligations and passenger assistance measures provided for by European legislation.*

*Key words: Passenger rights, Protection and safeguarding obligations, Compensation, Further Compensation*

---

Sommario — 1. Il caso: il quadro normativo di riferimento e la questione pregiudiziale — 2. Breve *excursus* della disciplina in tema di obblighi di salvaguardia verso i passeggeri — 3. Gli ancora controversi rapporti tra compensazione pecuniaria e risarcimenti supplementari per il ritardo aereo sullo sfondo di un contratto di pacchetto turistico: la soluzione offerta dalla Corte di Giustizia UE — 4. Conclusioni

**1. Il caso: il quadro normativo di riferimento e la questione pregiudiziale**

L'ordinanza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea qui annotata fornisce risposta ad una questione pregiudiziale<sup>1</sup> sollevata dall'*Amstgericht di Köln* (Tribunale distrettuale

---

\* Sottoposto a referaggio.

<sup>1</sup> Sulla competenza pregiudiziale della Corte di Giustizia, regolata dall'art. 267 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (già art. 234 TCE e, prima ancora, art. 177 TCEE), si vedano R.

di Colonia), relativa all'interpretazione dell'art. 12 del Regolamento (CE) n. 261/2004, disciplinante i risarcimenti supplementari, in rapporto all'art. 7 del suddetto Regolamento in tema di diritto a compensazione pecuniaria<sup>2</sup>. La Corte torna, dunque, nuovamente a pronunciarsi su questo delicato tema, in relazione ad una vicenda di significativo ritardo del volo che un turista avrebbe acquistato nell'ambito di un pacchetto turistico fornitogli dal *tour operator DER Touristik* e comprensivo di un viaggio per due persone a Tenerife per il periodo dal 2 luglio al 17 luglio 2017 per un prezzo totale di 2.809,00 euro. Il volo di andata della compagnia aerea Condor, incluso nel pacchetto, che era previsto per il 2 luglio 2017 alle ore 11.40, aveva, dunque, subito un notevole ritardo, tale da determinare il mancato soggiorno del passeggero per due notti presso l'albergo prenotato (incluso nel viaggio), sulla base di un prezzo di 188 euro a notte. Inoltre, il soggetto, affetto da una infezione cronica, sosteneva di avere subito un aggravamento della stessa, a causa del notevole ritardo del volo, dovendosi, in aggiunta, sottoporre ad un trattamento medico durante il suo soggiorno a Tenerife e ad una iniezione intramuscolare il 7 luglio 2017, lamentando la presenza di forti dolori. Il passeggero aveva, dunque, ottenuto una compensazione pecuniaria di 800 euro pagata dalla Condor, ai sensi dell'art. 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004, ma, in aggiunta, aveva richiesto il rimborso delle spese sostenute (pari a 252 euro) per il trattamento sanitario effettuato, nonché un risarcimento (pari a 300 euro) per vacanza rovinata a causa del dolore e del tardivo arrivo a destinazione ed, infine, una riduzione di 376 euro del prezzo del viaggio, poiché non aveva potuto soggiornare per due notti nella struttura alberghiera prenotata.

Il Tribunale distrettuale di Colonia, pertanto, richiede alla Corte di Giustizia la risoluzione del quesito relativo alla circostanza se la somma pagata dalla Condor a titolo di compensazione, ex art. 7 Regolamento n. 261/2004, possa essere dedotta, come richiede il *tour operator* dalla riduzione del prezzo di viaggio richiesta al medesimo dal passeggero, poiché il ritardo all'arrivo a destinazione costituirebbe anche una non conformità del viaggio, sulla base della quale, ai sensi dell'art. 651 d (in vigore al momento dei fatti<sup>3</sup>) del *Bürgerliche Gesetzbuch* (Codice civile tedesco), il viaggiatore

---

ADAM, A. TIZZANO, *Manuale di Diritto dell'Unione Europea*, Torino, 2014, p. 341 ss., nonché U. DRAETTA, *Elementi di Diritto dell'Unione Europea*, Milano, 2018, p. 302 ss.

La finalità di tale competenza in origine era quella di garantire, grazie alla presenza di un organo giurisdizionale *ad hoc*, "l'uniformità dell'interpretazione del diritto (allora) comunitario (...). Col tempo la competenza pregiudiziale è stata utilizzata per finalità ben più estese di quella appena illustrata". Così R. ADAM, A. TIZZANO, op. cit., p. 343, i quali pongono in luce la circostanza che, proprio nell'esercizio della competenza in esame, sovente la Corte non si sia limitata all'interpretazione delle specifiche nozioni in causa, giungendo invece a rilevare i principi cardine dell'ordinamento giuridico dell'Unione in ambiti molteplici e rilevantissimi. È, del resto, anche quanto accaduto in tema di tutela dei diritti dei passeggeri, il cui novero è stato (e continua ad essere) ampliato in via interpretativa. Per una disamina generale della portata degli interventi della Corte di giustizia si veda L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul Reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.* 2009, p. 367 ss.

<sup>2</sup> In merito al rapporto delle due disposizioni v. specificamente S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli 2006, p. 177 s.; 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, p. 92 ss.; V. CORONA, *Il risarcimento per inadempimento degli obblighi di assistenza*, in *Dir. trasp.*, 2012, p. 204 ss.; L. ANCIS, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2011, p. 877 s.; L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione*, in *Dir. trasp.*, 2013, p. 362 s.

<sup>3</sup> La disposizione attuale, frutto della nuova legge sui contratti di viaggio tutto compreso, in vigore dal 1° luglio 2018 e attuante la direttiva (UE) 2015/2302 sui viaggi organizzati e sui servizi di viaggio correlati,

aveva diritto ad una riduzione del prezzo e/o ad un risarcimento dei danni, se i servizi di viaggio non fossero stati erogati o forniti correttamente.

Il giudice del rinvio, invero, avanza dubbi in relazione alla possibilità di dedurre la compensazione erogata ai sensi dell'art. 7 del Regolamento n. 261/2004, dal rimborso derivante dalla riduzione del prezzo di viaggio e, in proposito, cita argomentazioni sia favorevoli che contrarie a tale deducibilità. Inoltre, menziona giurisprudenza del *Bundesgerichtshof* (Corte federale di Giustizia) favorevole ad una interpretazione ampia dell'art. 12 del suddetto Regolamento, decidendo, pertanto, di sospendere il procedimento e sottoporre, ai sensi dell'art. 267 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, la seguente questione pregiudiziale: *"Se i diritti di un viaggiatore ad una riduzione di prezzo di un viaggio, ai sensi del codice civile tedesco, in ragione della non conformità del volo dovuta ad un ritardo, costituiscono diritti ad un risarcimento supplementare ex art. 12 Regolamento n. 261, e se la compensazione pecuniaria accordata ai sensi dell'art. 7 della predetta disciplina possa essere dedotta dall'importo accordato a titolo di risarcimento per tali diritti"*.

L'ordinanza della Corte di Giustizia in esame, dunque, affronta in prospettiva generale, temi connessi al problema della tutela del turista per l'inadempimento parziale o inesatto della prestazione di trasporto aereo, in particolare a causa del prolungato ritardo di un volo facente parte di un più ampio pacchetto turistico<sup>4</sup>. Al fine di comprendere quale ruolo e quali responsabilità siano riconducibili al *tour operator* ed alla compagnia aerea sembra utile analizzare in breve i suddetti fatti alla luce del quadro normativo vigente e degli orientamenti dottrinali e giurisprudenziali più attuali in tema di obblighi di protezione/salvaguardia in favore dei passeggeri e le rispettive nature e rapporti tra i due istituti della compensazione pecuniaria e dei risarcimenti supplementari di cui al Regolamento n. 261, tentando di tracciare la ratio degli stessi anche in prospettiva de iure condendo, alla luce della proposta della Commissione Europea per la modifica del Regolamento (CE) n. 261/2004<sup>5</sup> e della risoluzione legislativa del Parlamento Europeo del 5 febbraio 2014<sup>6</sup>.

## **2. Breve excursus della disciplina in tema di obblighi di salvaguardia verso i passeggeri**

La crescente attenzione verso le esigenze dei passeggeri ha condotto ad una progressiva dilatazione dei contenuti del contratto di trasporto aereo, che ormai comprende prestazioni che non sempre è agevole spiegare nei termini della responsabilità contrattuale per inadempimento o ritardo<sup>7</sup>. In prospettiva generale, tale evoluzione si

---

è il § 651 i, intitolato *"Rechtedes Reisenden bei Reisemängeln"* (Diritti del viaggiatore in caso di non conformità/difetti del viaggio).

<sup>4</sup> Su tale tipologia contrattuale cfr. nota n. 41.

<sup>5</sup> Per l'analisi dei contenuti della proposta v. K. ARNOLD, *EU Air Passenger Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (CE) n. 261/2004*, in *Air and Space Law*, 2013, p. 403 ss.

<sup>6</sup> Il Parlamento europeo ha presentato una ampia congerie di emendamenti alla proposta di revisione del Regolamento n. 261/2004 formulata dalla Commissione europea. Si veda la Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 5 febbraio 2014, P7 TA 2014, n. 92.

<sup>7</sup> Si pronuncia in tali termini L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione*, cit., p. 363, secondo il quale *"Oltre ai comportamenti cui il vettore è obbligato per tutelare l'incolumità del passeggero, il regolamento europeo ne aggiunge altri, sempre a concretare l'obbligazione di protezione, che si sostanziano nell'assistenza e che sono specificamente dettagliati. Allora l'obbligazione di protezione non significa soltanto predisporre tutto quanto serve per evitare che il passeggero subisca un infortunio, ma si allarga*

incardina nel più ampio processo di superamento<sup>8</sup> della concezione romanistica di obbligazione, caratterizzata dai suoi limiti entro i confini della prestazione concordata. A causa di questa evoluzione, accanto all'interesse alla corretta esecuzione della prestazione (il c.d. *Leistungsinteresse*), comincia, pertanto, a venire in rilievo il *Schutzinteresse*, ossia l'interesse alla protezione, funzionale alla salvaguardia delle sfere giuridiche che la relazione dei contraenti pone a repentaglio<sup>9</sup>. Il tratto che caratterizza gli obblighi di protezione, rendendoli operativi su più livelli all'interno dell'ordinamento giuridico di volta in volta analizzato, è costituito principalmente dalla loro autonomia, sia funzionale che normativa. Essi, infatti, all'interno del rapporto obbligatorio, forniscono espressione a determinati interessi – diversi, come accennato, da quello finalizzato al conseguimento della prestazione pattuita – che consistono, in generale, in un'aspettativa di ciascuna parte affinché l'attuazione del rapporto non cagioni indirettamente un danno alla persona o al patrimonio. Del resto, tali obblighi sorgono in capo alle parti a prescindere da una loro volontà (espressa o anche tacita) in tal senso, poiché è la legge medesima a comportare l'effetto che gli interessi corrispondenti assumano valenza giuridica all'interno dell'ordinamento<sup>10</sup>: si tratta cioè di obblighi che concretizzano le clausole generali di buona fede e correttezza, in Italia regolate dagli artt. 1175 e 1375 c.c., espressione del principio di solidarietà sociale (ex art. 2 Costituzione). Una simile configurazione degli obblighi di protezione consente loro di produrre conseguenze ed avere influenza sia sulla tematica della struttura del rapporto obbligatorio, che su quella della qualificazione della responsabilità. Ammettendo la vigenza di tali obblighi come concretizzazione delle clausole generali di buona fede e correttezza, si rinnova la concezione stessa di obbligazione, poiché la sua struttura non si riduce più al rapporto di debito-credito relativo alla prestazione principale concordata, bensì si arricchisce di ulteriori complessi di rapporti che portano in seno all'obbligazione anche – appunto – l'interesse di protezione relativo alla sfera giuridica soggettiva delle parti. In tal modo l'obbligazione, come integrata *ex lege* nel

---

*a comprendere tutto ciò che serve per evitare che il passeggero subisca un certo disagio, anche prescindendo da un infortunio*". Su tale tema si veda anche M. BRIGNARDELLO, op. cit., p. 91.

<sup>8</sup> Tale processo si deve inizialmente alle riflessioni della dottrina tedesca (in particolare a H. STAUB, *Die positiven Vertragsverletzungen*, Berlin, 1904; trad. it. *Le violazioni positive del contratto*, Napoli, 2001), che ha elaborato la dogmatica degli obblighi di protezione per porre rimedio alle lacune del BGB in materia di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. Essa, dunque, cominciò ad interrogarsi sulla possibilità di concepire il rapporto obbligatorio come struttura complessa, destinata ad operare entro due coordinate: la prestazione e la protezione, entrambe da ascrivere nell'ambito della responsabilità contrattuale. Nel corso del tempo, tuttavia, questa categoria ha assunto una portata più generale che ne ha consentito la sopravvivenza anche a seguito della legge di modernizzazione del diritto delle obbligazioni del 2002 (che ha colmato le lacune in questione), e che ne ha permesso l'impiego anche in differenti ordinamenti, quale quello italiano, ma anche francese (v. *l'obligation de sécurité*), nonché negli ordinamenti di *common law* nei quali si fa riferimento ad un *duty of care* in capo al vettore con riferimento alle persone che sono a bordo. In merito agli obblighi di protezione in generale esiste una amplissima letteratura. In particolare, v. H. STOLL, *Abschied von der Lehre der positiven Vertragsverletzungen*, in Arch. civ. Pr. 136, 1932, p. 288 ss.; L. MENGONI, *Obbligazioni di risultato ed obbligazioni di mezzi*, in Riv. dir. comm., 1954, I, p. 185 ss.; F. BENATTI, *Osservazioni in tema di doveri di protezione*, in Riv. trim., 1960, p. 1342 ss.; C. CASTRONOVO, *Obblighi di protezione e tutela del terzo*, in Jus, 1976, p. 123 ss.; C.W. CANARIS, *Norme di protezione, obblighi del traffico, doveri di protezione*, in Riv. crit. dir. priv. 1983, p. 793 ss.

<sup>9</sup> In questi termini L. LAMBO, *Obblighi di protezione*, Padova, 2007, p. 41.

<sup>10</sup> In proposito, è stato sostenuto che è la legge "che inserisce autoritativamente il dovere di protezione, come effetto legale, nella struttura della fattispecie e nella dinamica del rapporto contrattuale". Così G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, p. 62.

quadro di un ordinamento solidaristico, cessa di essere un mezzo volto alla soddisfazione dell'esclusivo interesse della parte ad ottenere il risultato complessivamente utile che si era proposta, per assumere anche una funzione di tutela sociale che prescinde dalle valutazioni individuali di convenienza della parte creditrice. Sul versante della qualificazione della responsabilità, invece, la teoria degli obblighi di protezione ha ampliato i confini di quella contrattuale, attraendo in seno ad essa situazioni di lesione che, seppure non costituenti un inadempimento contrattuale, tuttavia sono strettamente ricollegabili all'attuazione del rapporto obbligatorio.

Pertanto, il contratto di trasporto rappresenta da sempre una delle fattispecie maggiormente trattate nello studio degli obblighi di protezione a causa dell'elemento di rischio che lo caratterizza, ma, ancor di più, in ragione delle sue complesse dinamiche esecutive. In particolare, soprattutto nel trasporto di persone ed in particolare in quello aereo, l'obbligo di protezione dovrebbe considerarsi a "contenuto aperto"<sup>11</sup>, non potendosi prevedere in anticipo quale tipologia di condotta sarà necessaria per il suo adempimento, dipendendo dal tipo di mezzo impiegato, dal suo livello tecnico, nonché da tutte le altre situazioni verificatesi al momento dell'esecuzione<sup>12</sup>. Il dovere di vigilare e avere cura del soggetto trasportato risulta coesistente all'obbligo di trasportare e non una mera specificazione di quest'ultimo, rappresentando, inoltre, il termine di riferimento di una distinta fattispecie di responsabilità contrattuale<sup>13</sup>. In verità, comunque, altra autorevole dottrina ha negato autonomia alla categoria degli obblighi di protezione sia in generale<sup>14</sup>, sia in riferimento al contratto di trasporto<sup>15</sup>, ritenendo che quando il rapporto sia suscettibile di coinvolgere l'integrità personale sarebbe ascrivibile all'essenza stessa della prestazione la circostanza di dovere essere realizzata senza danno.

Tuttavia, occorre rilevare come l'essenzialità dell'obbligazione di protezione sia oggi generalmente riconosciuta: secondo autorevole opinione, infatti, "il vettore, obbligandosi a trasferire il passeggero si obbliga anche alla fornitura dello spazio; obbligandosi alla fornitura dello spazio, si obbliga anche a proteggere il passeggero"<sup>16</sup>.

---

<sup>11</sup> Così G. MASTRANDREA, *op. cit.*, p. 11.

<sup>12</sup> *Ibid.*, loc. cit. Nello stesso senso L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione*, cit., p. 359, secondo il quale sul vettore "incombe un'obbligazione complessa, che comprende condotte non tipizzate, nel senso che normalmente non sono specificate in dettaglio dalla legge (...) In linea di massima si può dire che tali comportamenti si sostanziano non solo nell'allestire un mezzo di trasporto sicuro e uno spazio al suo interno idoneo all'allocatione dei passeggeri, ma anche nel fornire un servizio di trasporto adeguato".

<sup>13</sup> Così G. MASTRANDREA, *op. cit.*, p. 8, nonché nel medesimo senso C. CASTRONOVO, *Obblighi di protezione*, cit., p. 145.

<sup>14</sup> In questi termini U. NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, in *Tratt. dir. civ. comm.* Cicu e Messineo, Milano, 1974, p. 16. Anche C.M. BIANCA si esprime nello stesso senso (Diritto Civile, IV, *L'obbligazione*, Milano, 2019, p. 94) affermando che a ciascun debitore si richiede un comportamento obiettivamente adeguato ad evitare l'evento dannoso e che quest'ultimo costituisce "parte integrante della prestazione dovuta senza che si debbano costruire artificiosamente altri obblighi".

<sup>15</sup> Secondo A. ASQUINI, *La responsabilità del vettore per infortunio del viaggiatore*, in *Riv. dir. comm.*, 1919, II, p. 358, poiché il trasporto mantiene l'utilità attesa solo quando il passeggero sia arrivato a destinazione indenne, l'ordinamento imporrebbe al vettore non solo il trasferimento, ma anche tutti quei comportamenti costituenti il mezzo necessario perché ciò possa avvenire. Anche S. BUSTI, *Il contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, p. 154 s., sostiene che: "Incolunità od integrità di persone o cose, tempestività e rapidità nel trasporto delle stesse connotano l'obbligazione del vettore aereo, della quale non sembra possibile alcuna scomposizione in elementi più o meno distinti e suscettibili di diversa qualificazione l'uno dall'altro".

<sup>16</sup> In questi termini, L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione*, cit., p. 358, il quale pone in evidenza come il principio della buona fede oggettiva nell'esecuzione del contratto di cui all'art. 1375 c.c. non sia fonte

Pertanto, l'evoluzione tecnologica e i profondi mutamenti intervenuti nel sistema del trasporto di persone non hanno modificato l'obbligo di protezione a carico delle compagnie aeree rispetto all'obbligazione di trasferimento, così come i suoi tratti di essenzialità ed autonomia. Piuttosto, a risultare profondamente trasformati sono stati i contenuti della salvaguardia a carattere obbligatorio. In verità, accanto all'obbligo di far giungere al passeggero a destinazione, evitando di cagionargli infortuni, il contenuto della protezione obbligatoria è andato estendendosi per ricomprendere prestazioni che evitino al passeggero uno stato di ansia/disagio o di semplice sofferenza psichica o interiore<sup>17</sup>, stati che sono presenti nella vicenda trattata dalla pronuncia che qui si annota. La consapevolezza nel passeggero di non potere giungere a destinazione secondo le attese determina, invero, una situazione talmente particolare al cospetto della quale l'ordinamento giuridico europeo ha reagito apprestando rimedi del tutto peculiari, caratterizzati da un approccio molto diverso da quello civilistico tradizionale e da quello seguito in altri rami del diritto.

L'attuale disciplina europea ha, infatti, in altri termini, anticipato la soglia della protezione obbligatoria, con lo scopo di neutralizzare situazioni di disagio derivanti da mancato o inesatto (come nel caso qui analizzato) trasporto<sup>18</sup>, le quali non concretano certamente il pericolo di lesioni personali o infortuni, determinando così il confluire nel rapporto obbligatorio di valori o interessi differenti da quelli precisamente avuti di mira dalle parti al momento della conclusione del contratto<sup>19</sup>. Il miglioramento delle prerogative dei passeggeri rappresenta, infatti, la direzione verso cui si spinge l'evoluzione della disciplina del trasporto aereo negli ultimi anni. In effetti, in questa direzione si è posto il Regolamento n. 261/2004, il quale ha rappresentato un rilevante

---

dell'obbligazione di protezione, bensì rafforzati e dia contenuto all'obbligo di fornire lo spazio, trasformando quest'ultimo in quello di ricevere una adeguata sistemazione a bordo e, dunque, in definitiva, di proteggere il passeggero.

<sup>17</sup> Secondo l'opinione di B. IZZI, *La tutela della persona nel caso di overbooking. I limiti di ammissibilità del danno da noia*, in M. DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005, p. 214, nel quale l'autore fa riferimento alla "condizione esistenziale dell'essere svuotato o trattenuto che Martin Heidegger chiama noia, accomuna molte delle situazioni in cui si trova l'uomo moderno, ed in queste va annoverata l'attesa dell'imbarco su un aeromobile".

<sup>18</sup> Nel trasporto aereo il passeggero può incorrere, invero, in contrattempi, suscettibili di generare anche gravi disagi e danni, a causa essenzialmente di cancellazione, negato imbarco e ritardo (trattati dal Regolamento (UE) n. 261/2004), i quali (fatta eccezione per alcuni profili riguardanti il ritardo) sono eventi ulteriori e diversi rispetto a quelli che comportano danni all'incolumità personale del medesimo e ai suoi bagagli, oggetto invece della Convenzione di Montreal del 1999 sui trasporti aerei internazionali, cui rinvia la riformata parte aeronautica del codice della navigazione per i voli interni. La normativa europea, a partire dal precedente Regolamento (CEE) n. 295/1991 del Consiglio del 4 febbraio 1991 contenente "Norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea", ha avuto la finalità, in un certo senso, "di colmare le lacune presenti nella disciplina internazionale uniforme, tentando di trovare un equilibrio tra le esigenze del passeggero, quale parte contrattuale più debole, e quelle dei vettori aerei, i quali vedrebbero aggravata sotto il profilo economico la loro posizione se dovessero essere tenuti a farsi carico anche di ogni minimo disagio sopportato dai loro clienti". Tuttavia, tale regolamento aveva un ambito di applicazione piuttosto ristretto, disciplinando soltanto il fenomeno dell'overbooking in relazione ad un volo di linea sovra-prenotato in partenza da un aeroporto comunitario, non considerando i voli *charter* e quelli in partenza da aeroporti extracomunitari e diretti in aeroporti comunitari operati da vettori comunitari, ma, soprattutto, non tenendo conto di altri eventi fonte di notevole disagio per i passeggeri quali la cancellazione del volo e i ritardi prolungati alla partenza dell'aeromobile. In questi termini, cfr. M. BRIGNARDELLO, op.cit., p. 1.

<sup>19</sup> In questi termini L. LAMBO, *Obblighi di protezione*, cit., p. 90, secondo il quale la funzione degli obblighi di protezione è quella di "estendere la tutela contrattuale ad interessi che non hanno formato oggetto di obbligazione".

miglioramento nella tutela dei diritti dei passeggeri, se si pensa che rispetto all'abrogato Regolamento (CEE) n. 291/1995, esso ha disciplinato un maggior numero di eventi suscettibili di determinare contrattempi e disagi per i passeggeri, risultando, inoltre, più ampio il relativo ambito applicativo<sup>20</sup> e più articolata la normativa dedicata alle misure che le compagnie aeree devono adottare nei confronti dei passeggeri, in ragione della situazione di affidamento e dipendenza del passeggero, impossibilitato a provvedere autonomamente alle sue esigenze in circostanze quali quelle, a titolo di esempio, formanti la base dell'ordinanza che qui si annota. Il requisito in base al quale lo status di affidamento del passeggero acquista rilevanza nei riguardi della compagnia aerea risulterebbe, dunque, il contatto qualificato tra i due<sup>21</sup>. Chiaramente le misure di assistenza<sup>22</sup> (trattate dal Regolamento n. 261 all'art. 9), volte a tutelare la persona del passeggero dai rilevanti ed innegabili disagi che le attese prolungate possono cagionare alla sua integrità psico-fisica, nascono come prestazioni di solidarietà sociale, espressione dei menzionati obblighi di protezione e finalizzati a scongiurare il verificarsi di lesioni. Essi, dunque, si porrebbero in una fase antecedente alla produzione del danno, trattandosi non di obblighi risarcitori, ma di obblighi di diligenza<sup>23</sup>. Appare importante avere effettuato tale inquadramento per rilevare i tratti distintivi delle misure (compensazione pecuniaria<sup>24</sup> e risarcimenti supplementari<sup>25</sup>) trattate dall'ordinanza qui

<sup>20</sup> In particolare, l'ambito di operatività della nuova disciplina venne esteso fino a ricomprendere anche i voli non di linea e quelli in partenza da aeroporti extracomunitari verso l'Unione, purché operati da un vettore comunitario. Cfr. M. WOUTERS, *A new European Regulation 261/2004 on compensation and assistance in the event of denied boarding, cancellation or long delay of flights, extends the rights of air passengers*, in *European Transport Law*, 2004, p. 153 ss.

<sup>21</sup> In questi termini C.W. CANARIS, *Norme di protezione*, cit., p. 827, secondo il quale: "Sotto il profilo dogmatico, l'idea dell'affidamento ha la funzione di costituire il fondamento della responsabilità, mentre l'aspetto del contatto negoziale ha la funzione di delimitarla".

<sup>22</sup> Secondo l'art. 9 del Regolamento (CE) n. 261/2004 "il passeggero ha diritto a titolo gratuito: a) a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa; b) alla sistemazione in albergo: — qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o — qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero; c) al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo o altro). 2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica. 3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta particolare attenzione ai bisogni delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei bambini non accompagnati".

<sup>23</sup> In tal senso v. V. CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, in *Dir. trasp.*, 2006, p. 872.

<sup>24</sup> L'art. 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004, rubricato "Diritto a compensazione pecuniaria" dispone al comma 1: "1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a: a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri; b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri; c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b). Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo". La rubrica dell'art. 7 sembra il risultato della traduzione letterale di "Right of compensation" della versione in lingua inglese. In verità, tale istituto costituisce senza dubbio uno di quelli più controversi dell'intera disciplina regolamentare, fonte di un dibattito non ancora sopito in relazione alla sua natura giuridica. Forse è anche per evitare una posizione netta su di essa che i traduttori hanno optato per una riproposizione letterale della versione inglese, anche se soluzioni molto diverse sono state adottate in Francia con l'espressione "Droit à indemnisation" e tedesca "Ausgleichsanspruch".

<sup>25</sup> Questi sono presi in considerazione dall'art. 12.1 del Regolamento (CE) n. 261/2004, il quale recita: "Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento". Tale norma ha sollevato (e solleva) diverse difficoltà interpretative, soprattutto con riferimento al suo

esaminata, avendo cura di evidenziare come, in particolare, la compensazione risponda, sia pure in via mediata, come si vedrà, all'obiettivo di proteggere i passeggeri, dunque operando indirettamente come misura assistenziale. Al contrario, la logica alla base dei cosiddetti risarcimenti supplementari risulta differente, ponendosi come rimedio modellato sulle concrete esigenze di chi agisce per ottenerli.

### 3. **Gli ancora controversi rapporti tra compensazione pecuniaria e risarcimenti supplementari per il ritardo aereo sullo sfondo di un contratto di pacchetto turistico: la soluzione offerta dalla Corte di Giustizia UE**

Il Regolamento (CE) n. 261/2004 si incentra essenzialmente, come noto, su tre eventi: cancellazione del volo, ritardo prolungato e negato imbarco, individuando per ciascuno di essi le misure che il vettore aereo deve adottare in favore dei passeggeri. Tra i tre eventi, il ritardo aereo costituisce senza dubbio la categoria più problematica, dal momento che, al di là del suo inquadramento, relativamente pacifico in dottrina, nell'ambito della responsabilità per inesatto adempimento<sup>26</sup>, il regolamento n. 261 omette una precisa definizione di ritardo<sup>27</sup>. Dalla nota sentenza *Sturgeon*<sup>28</sup>, al punto 32, si desume che un volo è ritardato "se l'orario effettivo viene ritardato rispetto all'orario previsto".

La rilevanza del ritardo prolungato quale fonte di danno deriva, peraltro, dal tipo di prestazione cui il vettore aereo si impegna: non un trasporto qualsiasi ma un trasporto

---

secondo periodo che richiama da una parte il "risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento" e, dall'altra, il "detto risarcimento", ossia il risarcimento supplementare di cui parla il primo periodo dello stesso articolo. Così M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri*, cit., p. 93.

<sup>26</sup> L'inosservanza dei tempi incide sull'esattezza della prestazione, per cui nell'ipotesi di arrivo a destinazione del passeggero in ritardo si determina una situazione di inadempimento non assoluto, ma la prestazione risulta sensibilmente difforme da quella concordata. Su tale inquadramento del ritardo, quale inesatto adempimento del contratto di trasporto aereo, la dottrina sostanzialmente concorda, si vedano, *ex multis*, K. GRÖNFORS, *The concept of delay in Transportation Law, in European transport law*, 1974, p. 400 ss.; S. BUSTI, *Il contratto di trasporto aereo*, Milano, 2011, p. 185; L. TULLIO, *Overbooking o ritardo?*, in *Dir. trasp.* 2001, p. 185.

<sup>27</sup> In dottrina il ritardo è stato definito come "arrivo non puntuale a destinazione", ossia arrivo a destinazione oltre l'orario indicato dal titolo di viaggio, da S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in M. DEIANA (a cura di) *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, cit., p. 89. Inoltre, il ritardo preso in esame dal Regolamento (CE) n. 261/2004 riguarda il ritardo alla partenza e non il ritardo all'arrivo. Così M. BRIGNARDELLO, op. cit., p. 45.

<sup>28</sup> Corte di Giustizia delle Comunità Europee, 19 novembre 2009, C 402/07 e C 432/07, in *Dir. mar.*, 2011, p. 106 ss., con nota di M. STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo*. Con tale pronuncia il giudice di Lussemburgo, chiamato a pronunciarsi sulle differenze tra cancellazione e ritardo, ne ha ribadito la separazione concettuale, pur consentendone in alcuni casi l'assimilazione ai fini del pagamento del compenso. In particolare, nonostante le due fattispecie siano concettualmente differenti e la lettera del Regolamento (CE) n. 261/2004 sembri escludere una compensazione pecuniaria da ritardo, la Corte prospetta una interpretazione delle norme comunitarie che non sia strettamente letterale e partendo dall'analisi del contesto e degli scopi della disciplina sulla tutela del passeggero aereo afferma che "non è ammissibile ritenere a priori che i passeggeri di voli ritardati non dispongano del diritto a compensazione pecuniaria". Tale nuovo orientamento, pur se criticato da una parte della dottrina (v. V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di Giustizia*, *Dir. trasp.*, 2010, p. 123 ss.) ha determinato una significativa estensione della tutela, applicandosi lo strumento in questione a tutte le ipotesi in cui il passeggero sia giunto a destinazione con oltre tre ore di ritardo complessivo, salvo la prova per la compagnia aerea che il ritardo sia dipeso da circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare neppure con tutte le misure del caso.

con ragionevole sollecitudine. In relazione a tale obbligo, l'attesa indefinita in aeroporto può determinare una lesione non solo al patrimonio, ma soprattutto alla persona in relazione ai suoi bisogni primari.

Nell'ordinanza qui in esame la Corte di Giustizia (punto 34 dell'ordinanza) afferma che il danno derivante dall'impossibilità del passeggero di pernottare per due notti in hotel, conformemente alla prenotazione del suo pacchetto turistico, trova origine nel lungo ritardo alla partenza del suo volo che ha, dunque, cagionato il ritardato arrivo a destinazione e per il quale il passeggero medesimo è stato risarcito in misura forfettaria (in via immediata e standardizzata, dice la stessa Corte al punto 32), ai sensi dell'art. 7 del Regolamento n. 261. La Corte, rispondendo al giudice del rinvio, ritiene, dunque, che l'art. 12 del Regolamento n. 261 non precluda la richiesta del passeggero di essere risarcito in forza di un diritto alla riduzione del prezzo del viaggio, spettantegli nei confronti del *tour operator* (organizzatore del pacchetto turistico da lui acquistato), in virtù della legge del suo Stato<sup>29</sup>. Questa soluzione si giustifica, poiché quest'ultimo risarcimento è previsto per un *préjudice individualisé* (queste le testuali parole della Corte al punto 36).

Ebbene, la soluzione prospettata dalla Corte di Lussemburgo induce qualche riflessione in merito all'istituto della compensazione pecuniaria, il cui tratto fondamentale è rappresentato dalla circostanza che deve essere corrisposta a tutti i passeggeri indipendentemente dalla prova di avere subito danni<sup>30</sup>. Dal punto di vista del passeggero che ha lungamente atteso un volo (come nel caso qui in esame), ma parimenti anche di quello degli utenti di voli cancellati o di coloro ai quali sia stato negato l'imbarco, essa rappresenta indubbiamente una misura di carattere assistenziale, poiché ha lo scopo di attenuare la situazione di disagio derivante dal mancato rispetto del programma di viaggio.

Quanto alla sua natura giuridica, essa è stata, da alcuni autori<sup>31</sup>, accostata alla clausola penale (ex art. 1382 c.c.<sup>32</sup>), poiché come quest'ultima è dovuta indipendentemente dalla prova del danno, ma altra parte della dottrina ne ha rilevato una sostanziale differenza, rappresentata dalla previsione ex lege della compensazione, mentre la penale è una clausola contrattuale di fonte pattizia, priva della natura di obbligo legale<sup>33</sup>. Vi sono state, poi, le tesi che vedono nella compensazione pecuniaria un indennizzo/indennità<sup>34</sup> e la tesi, prevalente in dottrina e nella giurisprudenza europea (abbracciata anche nell'ordinanza che qui si annota), che vi ravvisa un risarcimento forfettario anticipato di danni presunti<sup>35</sup>.

---

<sup>29</sup> In proposito si veda la nota 3.

<sup>30</sup> In questi termini M. STUCCHI, *Il ritardo del volo per guasto tecnico dell'aeromobile*, in *Dir. trasp.*, 2009, p. 902.

<sup>31</sup> Si veda M. DEIANA, *Responsabilità del vettore per negato imbarco e ritardo*, in ID. (a cura di), *Aeroporti e responsabilità*, Cagliari, 2005, p. 123.

<sup>32</sup> Art. 1382 c.c. ("*Effetti della clausola penale*"): "*La clausola, con cui si conviene che, in caso d'inadempimento o di ritardo nell'adempimento, uno dei contraenti è tenuto a una determinata prestazione, ha l'effetto di limitare il risarcimento alla prestazione promessa, se non è stata convenuta la risarcibilità del danno ulteriore. La penale è dovuta indipendentemente dalla prova del danno*".

<sup>33</sup> Così M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri*, cit., p. 61.

<sup>34</sup> Il termine "*indemnisation*" utilizzato nella versione francese del testo degli articoli 7 e 8 del Regolamento (CE) n. 261/2004 può avere favorito tale ricostruzione. Cfr. A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006, p. 84.

<sup>35</sup> In questi termini M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri*, cit., p. 63.

Tale strumento, come anche le altre misure di assistenza sopra accennate, non esauriscono il sistema di tutela previsto per il passeggero aereo, al quale è riconosciuta anche la possibilità di agire per il risarcimento di eventuali ulteriori danni<sup>36</sup>. Il passeggero potrebbe, infatti, essere rimasto insoddisfatto dell'atteggiamento tenuto dalla compagnia aerea oppure lamentare un danno ulteriore, di cui comunque dovrebbe provare l'esistenza e l'ammontare.

Nel caso di lunghe attese in aeroporto è agevolmente prospettabile il verificarsi di danni non patrimoniali, quali spesso danni morali, anche se è possibile che in alcuni casi possano manifestarsi anche lesioni temporanee o permanenti all'integrità psicofisica della persona del passeggero<sup>37</sup>, ad esempio una pregressa situazione patologica potrebbe essersi aggravata<sup>38</sup> (come il fatto alla base della causa qui esaminata).

La norma, tuttavia, a causa della sua formulazione non chiara, ha destato numerosi problemi interpretativi, rendendo complesso ricostruire la dinamica dei rapporti tra assistenza e risarcimento<sup>39</sup>. L'art. 12, in particolare, prevede la possibilità per il passeggero di agire in giudizio per il danno supplementare, affermando, tuttavia, testualmente, che il risarcimento concesso ai sensi del regolamento n. 261 possa essere detratto dal risarcimento ulteriore. Si è posto, dunque, il problema se considerare tale detrazione obbligatoria o se i giudici possano stabilire di non procedere in questa direzione. Tale seconda soluzione è stata adottata dall'Avvocato generale della Corte di Giustizia *Sharpston*<sup>40</sup>, il quale ha ritenuto non sussistere alcun obbligo di detrazione della compensazione pecuniaria da quanto dovuto a titolo di risarcimento ulteriore, spettando al giudice nazionale la decisione in merito.

Nel caso qui esaminato, il Tribunale distrettuale di Colonia, in qualità di giudice del rinvio, aveva, come visto, richiesto alla Corte di Giustizia la risoluzione del quesito relativo alla circostanza se la somma pagata al passeggero dalla Condor, a titolo di compensazione, ex art. 7 Regolamento n. 261/2004, potesse essere dedotta, come prospettava il *tour operator* (organizzatore del pacchetto acquistato dal passeggero<sup>41</sup>)

<sup>36</sup> In particolare, sulla possibilità del concorso tra assistenza e risarcimento si vedano le riflessioni di L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, Napoli, 2017, p. 347 ss.

<sup>37</sup> M. BRIGNARDELLO, op. cit., p. 120.

<sup>38</sup> Così L. TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in M. DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, cit., p. 20.

<sup>39</sup> Così L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., p. 347. Sulle difficoltà interpretative di tale norma v. anche nota n. 26. Sui rapporti tra i due strumenti v. poi B. IZZI, *La tutela della persona*, cit., p. 235 ss.; M. BRIGNARDELLO, op. cit., p. 92 ss.; V. CORONA, *Il risarcimento per inadempimento*, cit., p. 204 ss.; L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione*, cit., p. 362 s.

<sup>40</sup> Si vedano le conclusioni dell'Avvocato generale della Corte di Giustizia *Eleanor Sharpston* del 28 giugno 2011, Causa C-83/10, punto 64.

<sup>41</sup> Com'è noto, da un punto di vista generale, in base alla disciplina del contratto di viaggio l'organizzatore è responsabile per l'inadempimento di qualsiasi prestazione che compone il pacchetto turistico. Per quanto concerne la disciplina applicabile nel nostro Paese sembra opportuno delinearne sinteticamente i profili. L'Italia ha ratificato la Convenzione internazionale di Bruxelles del 23 aprile 1970 sul contratto di viaggio (CCV) e l'ha resa esecutiva con la L. n. 1084/1977. Successivamente è intervenuta la direttiva CE/314/90 avente ad oggetto i pacchetti turistici *all inclusive* attuato, nel nostro ordinamento, con il d.lgs. n. 111/1995. Nel 2005 tale decreto è stato abrogato e la sua disciplina – rimasta sostanzialmente invariata – è stata trasfusa, per ragioni di omogeneità, nel c.d. Codice del consumo (ossia nel D.lgs. n. 206/2005). A sua volta la disciplina del Codice del consumo in materia di pacchetti turistici (ossia gli articoli da 82 a 100) è stata formalmente abrogata e riprodotta nel Codice del turismo. In ogni caso, anche prescindendo dall'abrogazione della CCV, la principale normativa di riferimento è costituita dagli articoli 32-51 del suddetto codice. In particolare, la norma chiave che stabilisce la responsabilità del *tour operator* – anche per gli inadempimenti della compagnia aerea – è racchiusa nell'art. 43 comma 2,

dalla riduzione del prezzo di viaggio al medesimo richiesta dal passeggero, poiché il ritardo all'arrivo a destinazione avrebbe rappresentato anche una non conformità del viaggio, sulla base della quale, ai sensi dell'allora vigente art. 651 d del *Bürgerliche Gesetzbuch*, il viaggiatore aveva diritto ad una riduzione del prezzo e/o ad un risarcimento dei danni, se i servizi di viaggio non fossero stati erogati o forniti correttamente. Peraltro, la circostanza che il volo faccia parte di un pacchetto turistico non incide sulla pacifica applicabilità del Regolamento (CE) n. 261/2004 alla fattispecie<sup>42</sup>.

Il giudice del rinvio, invero, avanzava dubbi in relazione alla possibilità di dedurre la compensazione erogata ai sensi dell'art. 7 del Regolamento n. 261/2004 dal rimborso derivante dalla riduzione del prezzo di viaggio e, in proposito, citava argomentazioni sia favorevoli, che contrarie a tale deducibilità. Inoltre, si appellava a giurisprudenza del *Bundesgerichtshof* (Corte federale di Giustizia) favorevole ad una interpretazione ampia dell'art. 12 del Regolamento (CE) n. 261/2004. La Corte di Giustizia, dal canto suo, conferma quest'ultima interpretazione del suddetto articolo, affermando che il medesimo non preclude la possibilità per un passeggero, già risarcito in via immediata e standardizzata ai sensi dell'art. 7, di agire giudizialmente per ottenere, altresì, il risarcimento in forza di un diritto alla riduzione del prezzo di viaggio. Tale diritto gli spetterebbe, infatti, per un danno individualizzato che trova la sua origine in una delle situazioni previste dall'art. 1 n. 1 del Regolamento (CE) n. 261/2004 (il ritardo), nei confronti del suo *tour operator* sulla base della normativa nazionale (in tal caso tedesca), i cui presupposti di risarcibilità compete al giudice nazionale accertare.

---

per il quale "l'organizzatore o l'intermediario che si avvale di altri prestatori di servizi è comunque tenuto a risarcire il danno sofferto dal turista, salvo il diritto di rivalersi nei loro confronti". Nel 2015 è stata emanata, poi, la Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio. In Italia tale normativa è stata attuata con il Decreto legislativo, 21/05/2018 n. 62. Sul contratto di pacchetto turistico, v. V. CORONA, *Il contratto di pacchetto turistico*, in *Riv. it. dir. turismo*, 2020, p. 388 ss.

<sup>42</sup> In verità, durante i lavori preparatori del Regolamento n. 261 si era proposto di escluderne l'applicabilità ai voli facenti parte di pacchetti turistici, sul presupposto che il passeggero fosse adeguatamente tutelato dall'allora normativa di riferimento, ossia la Dir. n. 90/314/CEE. Tuttavia, tale normativa non prendeva in esame il problema dei disagi che potessero derivare da lunghe attese in aeroporto, incentrandosi, piuttosto, sugli obblighi e sulle responsabilità dell'organizzatore e del venditore di viaggi e sulle connesse richieste di risarcimento danni. Cfr. M. BRIGNARDELLO, *op.cit.*, p. 145, la quale rileva come fu deciso che il Regolamento n. 261 trovasse applicazione anche in riferimento ad ipotesi di volo facente parte di pacchetto turistico, onde evitare che si potessero determinare disparità di trattamento tra coloro che avessero acquistato un volo autonomo (maggiormente tutelati, grazie al Regolamento n. 261 a fronte di eventi quali la cancellazione, il negato imbarco e il ritardo del volo) e coloro che avessero acquistato un pacchetto turistico, non destinatari di analoghe garanzie e protezione. Peraltro, adesso i diritti dei passeggeri/turisti risultano per taluni aspetti anche maggiori rispetto ai diritti di coloro che hanno acquistato un volo al di fuori di un pacchetto turistico, poiché nel caso di cancellazione del volo, negato imbarco o ritardo prolungato, essi potranno scegliere di agire nei confronti del vettore aereo ex Regolamento n. 261, dell'organizzatore di viaggi in base ora alla nuova Direttiva (UE) 2015/2302 (ed eventualmente alla sua normativa nazionale attuativa di essa, come nel caso che qui si tratta) o di entrambi in base alle rispettive fonti normative.

#### 4. Conclusioni

La soluzione della Corte di Giustizia alla questione pregiudiziale prospettata dal giudice del rinvio di Colonia afferma la piena compatibilità dei due strumenti della compensazione pecuniaria e dei risarcimenti supplementari. I medesimi operano, invero, sulla base di differenti presupposti ed ambiti. Il compenso agisce indirettamente come misura assistenziale (con lo scopo di proteggere i passeggeri) e direttamente come deterrente per le compagnie aeree dalla tenuta di condotte lesive per i passeggeri<sup>43</sup>, a prescindere dall'esistenza di una vera e propria responsabilità. Esso, dunque, come ribadisce il Giudice di Lussemburgo, realizza una protezione immediata e standardizzata, operando in modo orizzontale con strumenti dal contenuto sostanzialmente identico, indipendentemente dal numero degli aventi diritto e dall'entità del sacrificio eventualmente lamentato in concreto dal passeggero. La *ratio* di questa soluzione si riallaccerebbe alla tematica sopra accennata degli obblighi di protezione<sup>44</sup>, i quali determinano l'imposizione sui vettori aerei di misure di tutela (di carattere informativo ed assistenziale) che rispondono ad esigenze solidaristiche<sup>45</sup>, destinate ad andare ben oltre l'interesse delle specifiche parti. La tutela della persona, invero, prescinde dall'imputazione o meno al vettore del danno, in quanto è sufficiente il nesso di occasionalità tra il danno medesimo e l'attività posta in essere nei confronti del passeggero<sup>46</sup>, il quale si trova in una posizione di soggezione e debolezza rispetto al vettore.

Il risarcimento del danno, al contrario, attua una risposta ad un *préjudice individualisé*, necessariamente modellata sulla effettiva e concreta situazione dell'attore e sulle sue esigenze. Richiede, pertanto, la prova del preciso ammontare della perdita subita ed è proprio in questo senso che l'art. 12 del Regolamento (CE) n. 261/2004 è rubricato "*danni supplementari*", ossia per evidenziare che debba trattarsi di somme imputabili a voci di danno ulteriori rispetto a quelle derivanti dal mancato adempimento delle misure obbligatorie di assistenza.

Si è rilevato come, tuttavia, la formulazione delle due norme si presenti a tratti non univoca e chiara ed in questo senso probabilmente inciderà il processo di riforma del Regolamento ancora in corso. In particolare, con riferimento ai rapporti tra compensazione pecuniaria e risarcimento supplementare, il Parlamento europeo con la Risoluzione legislativa del 5 febbraio 2014<sup>47</sup> ha proposto di eliminare la possibilità di detrarre dal risarcimento del danno eventualmente ottenuto l'ammontare della prima, con la conseguenza di rendere assistenza e tutela risarcitoria ordinaria due rimedi

---

<sup>43</sup> Il compenso pecuniario, accanto alla tutela dei passeggeri, avrebbe lo scopo precipuo di "*orientare i vettori a ridurre il più possibile il fenomeno degli inconvenienti del trasporto aereo di passeggeri*". Così L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., p. 345.

<sup>44</sup> Si veda il secondo paragrafo.

<sup>45</sup> Il cui fondamento è stato ravvisato nel nostro ordinamento nell'art. 2 Cost. o nella tutela costituzionale della libertà di circolazione o in esigenze di ordine pubblico. V. in proposito, il già citato (nota n. 24) orientamento di V. CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, in *Dir. trasp.*, 2006, p. 872 s.

<sup>46</sup> In questi termini V. CORONA, *La natura delle prestazioni*, cit., 2006, p. 873.

<sup>47</sup> V. posizione del Parlamento europeo in prima lettura 5 febbraio 2014, P7 TC1 2014, n. 72, art. 1 par. 11 bis, che prospetta la possibilità di riscrivere l'art. 12, comma secondo, del Regolamento (CE) n. 261/2004 nei seguenti termini: "*Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero a un risarcimento supplementare. La compensazione concessa ai sensi del presente regolamento non può essere detratta da detto risarcimento*".

operanti, comunque, su piani distinti. Non avendo, tuttavia, la Commissione concordato con le proposte di emendamento formulate dal Parlamento europeo, è ben possibile che il testo cambi ulteriormente o che ne venga adottato uno del tutto nuovo, che si ponga sperabilmente in un'ottica di rafforzamento delle forme di tutela previste per i passeggeri, ponendo soluzione a quei dubbi interpretativi che sono sorti a causa della presenza di disposizioni dal contenuto non nitido.

Promossa da:

**demetra**  
CENTRO STUDI