

RG 2337-17

In prosecuzione del verbale d'udienza del 01/02/2019. Alle ore 16:38
il Giudice rientra in aula e dà lettura del dispositivo e della
motivazione della sentenza:

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Tribunale di Civitavecchia

CIVILE

Il Tribunale, nella persona del giudice unico Dott. Massimo Marasca
ha pronunciato la seguente

SENTENZA

Ex art. 281 sex cpc e 352 cpc

nella causa civile promossa in grado appello e decisa a seguito di
discussione orale, ex art. 281-sexies c.p.c., all'udienza del 01/02/2019
pendente tra

A.A.I. : (C.F.), con il patrocinio dell'avv.
S.E. e dell'avv. , elettivamente domiciliato in presso il
difensore avv. S.E.
APPELLANTE

contro:

P.P. (C.F.), con il patrocinio dell'avv. L.B.F.
e dell'avv. , elettivamente domiciliato in VIA
A.G. C/O AVV. G.A. presso il
difensore avv. L.B.F.
E.C. (C.F.), con il patrocinio dell'avv. L.B.F.
e dell'avv. , elettivamente domiciliato in VIA
A.G. C/O AVV. G.A. presso il
difensore avv. L.B.F.
APPELLATI

Oggetto: 1681CC DANNI RITARDO AEREO

CONCLUSIONI



Le parti hanno concluso e discusso come da verbale d'udienza del
01-02-19

Ragioni di fatto e di diritto della decisione

Con la sentenza n. 1161/2016, pubblicata mediante deposito in
cancelleria il 13 dicembre 2016, definitivamente pronunciando nella
causa n.. 2989/2015 RG, promossa dagli odierni appellati contro la
Compagna , il Giudice di Pace di Civitavecchia ha così deciso: " PQM
Il Giudice di Pace di Civitavecchia, definitivamente pronunciando
sulla domanda proposta da P.P. e C.E.

nei confronti della A-A-I. , ogni diversa istanza,
eccezione e deduzione rigettata, così provvede:- accoglie
parzialmente la domanda introdotta dagli attori per i motivi in
narrativa descritti e per l'effetto, riconosciuta la responsabilità della
compagnia aerea convenuta, la condanna al risarcimento del danno
dagli stessi subito, quantificato in € 1.299,98,00 di cui € 600,00 per
ciascun passeggero a titolo di compensazione pecuniaria ed €99,98
per il costo del volo perso; condannala A-A-I- al
pagamento delle spese di lite in favore dell'Avv. D.F. , ex
D.M.55/14 che liquida in complessivi € 769,00 di cui € 980,00 per
spese, € 671,00 per onorari (€1130, 0 fase studio, e120,00 fase Introd.,€
235,00 f.istrutt, € 203,00 f. decls.) oltre L.v.a.,Ca e accessori come per
legge".

La sentenza è stata, quindi, impugnata da A-A-I.

con atto di appello con il quale chiede la riforma della
medesima sentenza sulla base dei seguenti motivi: a) omesso esame
dell'eccezione di difetto di legittimazione attiva; b) omesso esame
dell'eccezione di inapplicabilità del Regolamento CE n. 261/2004 ; c) erronea
valutazione dell'onere della prova e del nesso causale; d) erronea liquidazione
del danno patrimoniale in assenza dei requisiti di legge;



Gli appellati si sono costituiti, chiedendo il rigetto dell'appello e la conferma dell'impugnata sentenza: hanno, infatti, dedotto l'infondatezza in fatto e in diritto dell'impugnazione.

La causa è stata discussa oralmente ex art. 281-sexies c.p.c. e decisa all'udienza odierna.

In fatto gli odierni appellati assumevano: i) di aver acquistato un biglietto aereo elettronico ciascuno della compagnia Convenuta, con itinerario Miami - Milano MXP e partenza in data 26 aprile 2015, sul volo AA 206; ii) in pari data, solo dopo aver effettuato regolarmente il check-in ed essere saliti a bordo, di essere stati avvisati che il volo diretto a Milano MXP era in ritardo; iii) di essere, infine, giunti a destinazione con un ritardo finale di ben 217 minuti; iv) di non aver ricevuto alcuna informazione in relazione ai motivi ed alla prevedibile durata del ritardo, né alcuna assistenza, inducendo negli stessi un comprensibile stato di stress e preoccupazione; v) di aver perso, altresì, a causa del suddetto disservizio, la possibilità di imbarcarsi sul volo di coincidenza che da Milano MXP avrebbe portato la Sig.ra C. a Düsseldorf, costringendo la stessa ad acquistare un nuovo biglietto con ulteriore danno economico conseguente; vi) di aver contestato quanto accaduto tramite pec, senza, tuttavia, ottenere risposte positive da parte della A.A.

Chiedevano dunque la condanna della Compagnia al risarcimento dei danni.

La Compagnia eccepiva il difetto di legittimazione attiva degli attori; nel merito, l'insussistenza di responsabilità del vettore aereo e le richieste di danno sia patrimoniale che non patrimoniale perché non provate.

Il Giudice di pace si pronunciava nel senso prima indicato, reputando applicabile la convenzione di Montreal per l'inquadramento della fattispecie e il regolamento comunitario n. 261/2004 per la liquidazione del danno.



In diritto il Tribunale reputa che l'appello è infondato. La sentenza del giudice di pace va confermata.

Il primo motivo di appello è infondato. Secondo la Compagnia gli appellanti non avrebbero dimostrato di aver fruito del servizio di volo. In proposito va detto che l'eccezione di difetto di legittimazione attiva si fonda sulla prospettazione fattuale e giuridica della parte. Nella fattispecie nella citazione di primo grado si può chiaramente evincere come gli attori abbiano prospettato di aver fruito del servizio, tanto da arrivare in ritardo e dover acquistare un nuovo biglietto per aver perso la coincidenza .

Il secondo motivo, il terzo motivo e il quarto motivo di appello si fondano su un ragionamento giuridico identico da cui sono tratti i corollari in punto di onere della prova e di liquidazione del danno: quello dell'inapplicabilità del regolamento 261/2004. Essi vanno trattati congiuntamente.

Il Tribunale ritiene di distinguere tra *an* e *quantum*, nonché relativi oneri della prova. In punto di *an* si condivide l'inapplicabilità del regolamento 261-04 alla fattispecie in favore della sussunzione della fattispecie nell'ambito operativo della Convenzione di Montreal del 1999. Sulla cancellazione o su ritardo del volo, il Regolamento EU 261/2004, pubblicato su G.U. L. 46/1 del 17/02/2004, ha istituito "Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione e di ritardo prolungato". L'articolo 5 del Regolamento, rubricato sotto la voce "Cancellazione del volo", prevede gli obblighi del vettore operativo nei confronti del passeggero in caso di cancellazione di volo, consistenti, a norma dell'art. 7, nella compensazione pecuniaria pari a: € 600,00, per tutte le tratte aeree superiori a 3.500 km; € 400,00, per tutte le tratte aeree comprese tra 1.500 km e 3.500 km; € 250,00, per tutte le tratte aeree inferiori a 1.500 km. A seguito della sentenza n. 402



del 19/11/2009 della Corte di Giustizia Europea, i passeggeri dei voli ritardati sono stati assimilati a quelli dei voli cancellati (cui é applicabile l'art. 7 del Regolamento CE n. 261/2004) qualora, a causa del ritardo, subiscano una perdita di tempo pari o superiore alle tre ore, ossia quando l'arrivo alla destinazione finale sia di tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo. Il Regolamento é applicabile ai voli in partenza da tutti i Paesi che fanno parte dell'Unione Europea, indipendentemente dal luogo in cui la compagnia aerea responsabile abbia la sua sede centrale, nonché ai voli che atterrano nella Comunità Europea da paesi terzi a condizione che la compagnia aerea abbia la sua sede centrale nella stessa.

In mancanza di questi requisiti (partenza da un paese europeo anche con Compagnia avente sede fuori dalla UE; arrivo da paese extra UE ma con compagnia avente sede UE), si applica la Convenzione di Montreal del 1999, che può considerarsi diritto uniforme (poiché alla stessa aderiscono più di 90 Stati; laddove, si abbia uno stato non firmatario occorre far riferimento alla Convenzione di Varsavia del 1929).

In applicazione di detti principi alla fattispecie in esame si ha che non é applicabile il regolamento comunitario, ma la convenzione di Montreal, poiché: il volo proveniva da Miami, la Compagnia ha la sede principale negli USA (mentre in Italia ha solo una sede secondaria: profili non contestati); gli USA sono firmatari della Convenzione di Montreal e la stessa appellante ne invoca l'applicazione.

Ciò chiarito, occorre rammentare che, secondo la Convenzione di Montreal (art. 19) la responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo nel trasporto di persone é limitata a 4.964 DSP (Così é stato adeguato, ai sensi dell'art. 24 Conv. Montreal 1999, con decorrenza dal 30 dicembre 2009, il limite originariamente determinato in 4150 DSP). Essa sussiste in via presuntiva, salvo che il vettore dia la prova liberatoria dell'adozione di tutte le misure possibili per evitare il ritardo o dell'impossibilità di adottarle [Conv. Montreal 1999, art. 19]. Su tali basi si é esclusa la responsabilità del vettore per il ritardo dovuto a condizioni atmosferiche proibitive ; alla medesima



conclusione si giunge de plano per le ipotesi di chiusura di aeroporti o spazio aereo, per contingenze che, ovviamente, sfuggono al controllo del vettore, come è stato, ad esempio, nella nota vicenda della crisi del 2010 delle ceneri vulcaniche provenienti dall'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull, che portò alla prolungata chiusura dello spazio aereo europeo.

Viceversa, non si è esclusa la responsabilità vettoriale lì dove il fattore impeditivo dell'esecuzione fosse prevedibile (come, ad esempio, una nevicata in inverno in un'area caratterizzata da clima rigido) e fosse mancata l'adozione degli opportuni accorgimenti per consentire l'operatività del volo. Nemmeno i guasti tecnici sono considerati circostanze di natura eccezionale, tali da escludere la responsabilità vettoriale per ritardo.

Si ritiene che, in applicazione dei principi generali che regolano la responsabilità, il danneggiato possa agire sia a titolo contrattuale sia a titolo extracontrattuale.

Nel caso di responsabilità contrattuale, a cui è riconducibile la fattispecie, il danneggiato-creditore ha un'agevolazione nell'onere della prova, potendo allegare il titolo e l'inadempimento della compagnia, mentre deve provare il danno causalmente riconducibile all'omessa o inesatta esecuzione della prestazione. Viceversa sta al danneggiante-debitore dimostrare che l'inadempimento non sussiste: la prova dell'esatto adempimento grava sul danneggiante, potendo lo stesso dimostrare il fatto positivo contrario a quello dedotto dal danneggiato.

Discende tranquillamente e plasticamente affermare che:

- Gli attori hanno provato di aver acquistato il biglietto dell'aereo;
- è pacifico che l'aereo abbia portato ritardo (circostanza ammessa anche dall'appellante);



- nell'aereostazione di destinazione gli attori abbiano acquistato il biglietto per un trasporto aereo diverso da quello originariamente prenotato;
- la Compagnia non ha dimostrato che gli appellati siano giunti nell'aereo di destinazione con un mezzo diverso da quello a cui è imputato il ritardo (es. avrebbe potuto allegare la lista passeggeri; circostanza che significativamente non si è verificata);
- non è contestato che sia saltata la coincidenza e che, quindi, il secondo aereo sia partito puntuale senza attendere quello in ritardo.

La prova dell'an della responsabilità può dunque reputarsi raggiunta come già correttamente ritenuto dal giudice di primo grado.

Occorre che l'attore dimostri di aver patito un danno, circostanza comune alle ipotesi di responsabilità da atto illecito e che è invece assente nel regolamento comunitario in cui è previsto indennizzo da atto lecito. E' da evidenziare come la Convenzione di Montreal dia rilievo a qualsiasi tipo di ritardo e lo reputa risarcibile purchè abbia cagionato un danno. Gli odierni appellati hanno in citazione dedotto la perdita di una giornata di lavoro e hanno allegato l'acquisto del nuovo biglietto.

Già da quanto detto in precedenza, è intuibile come la spesa sostenuta per acquistare il nuovo biglietto sia imputabile all'illecito della Compagnia appellante: se gli appellanti non avessero acquistato il biglietto non avrebbero, infatti, portato a termine il viaggio originariamente programmato ancorchè con ritardo; in sostanza la perdita nel patrimonio degli appellati era già maturata con il venir meno della coincidenza e con la conseguente alterazione del piano di volo. Va, quindi, risarcita la spesa per il biglietto.



Quanto alla perdita della giornata di lavoro e dunque della possibilità di guadagno, si tratta di una circostanza che non è stata specificamente contestata. La deduzione degli attori è stata, però, generica: non si sa che tipo di lavoro trattasi e che tipo di perdita hanno maturato e, come detto in precedenza, ai sensi della Convenzione di Montreal il mero ritardo non è risarcibile, occorrendo la prova di un danno. Questo Tribunale non ignora che la giurisprudenza del giudice di pace è favorevole al risarcimento anche dei meri disagi, ma si tratta di un orientamento che contrasta con la normativa richiamata, che rimanda ai criteri della legislazione degli stati membri per il risarcimento di simili pregiudizi (v. Cass. 12088/2015), e che contrasta con i principi generali in punto di risarcimento dei danni non patrimoniali secondo cui possono essere ristorate solo le lesioni gravi e serie che siano causalmente riconducibili all'illecito (non è cioè concepibile un danno in re ipsa; non sono risarcibili i meri disagi v.ss.uu S. Martino del 2008). In applicazione dei principi esposti va, dunque, negato anche il risarcimento del pregiudizio morale o esistenziale dei passeggeri: non è stata dimostrata alcuna sofferenza e nemmeno una perdita grave e seria tale da provocare uno sconvolgimento nell'agenda della loro quotidianità.

E' poi manifestamente infondata e non rilevante ai fini del decidere la paventata incostituzionalità del differente trattamento giuridico tra le compagnie aeree comunitarie e quelle extracomunitarie, nonché tra i rispettivi utenti: 1) le situazioni sono diverse, perché in un caso c'è un genuine link con il diritto comunitario, mentre nell'altro manca; 2) la causa non riguarda i rapporti di possibile concorrenza sleale tra le compagnie aeree, ma i rapporti tra una di esse e l'utente; 3) la causa non riguarda i rapporti tra utenti, ma tra questi e una delle compagnie; 4) non viene in rilievo la normativa nazionale e comunitaria antitrust (in cui occorre tener presente anche della posizione dell'utenza), non risultando intese o altre



pratiche restrittive della concorrenza o che in qualche modo la alterano; 5) peraltro, a dolersi della normativa vigente e della disparità dovrebbero essere le compagnie extracomunitarie, atteso che l'agevolazione "risarcitoria" garantita dal regolamento CE potrebbe indurre gli utenti a preferire le compagnie comunitarie a quelle estere, che coprono comunque tratte di volo internazionali.

L'appello va, quindi, accolto in parte.

Le spese compensate per la reciproca soccombenza in entrambi i gradi di giudizio.

P.Q.M.

Il Tribunale, definitivamente pronunciando sulla causa 2337-2017 , ogni diversa istanza disattesa o assorbita,

1. accoglie in parte l'appello e per l'effetto riforma la sentenza n. 1161/2016, pubblicata dal GDP di Civitavecchia mediante deposito in cancelleria il 13 dicembre 2016, nella parte risarcisce il danno da ritardo diverso dal rimborso del biglietto;
2. conferma la sentenza impugnata nella parte in cui condanna al rimborso del costo del volo perso;
3. spese compensate

Sentenza resa ex Articolo 281 sexies cpc, pubblicata mediante lettura ed allegazione al verbale, per l'immediato deposito in cancelleria.

Così deciso in data 1 febbraio 2019 dal TRIBUNALE ORDINARIO di Civitavecchia.

il Giudice

f.to digit.

Dott. Massimo Marasca

