

FATTI DI CAUSA

1. La signora [REDACTED] conveniva in giudizio avanti al Giudice di Pace di Roma la società [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] Ltd. Per ivi sentirla condannare al pagamento della compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento (CE) n. 261/2004, nonché al risarcimento degli ulteriori danni lamentati in conseguenza della cancellazione del volo [REDACTED] da [REDACTED] a [REDACTED], programmato per il 21 ottobre 2022 alle ore 18:50, avvenuta senza alcun preavviso utile e senza l'offerta di misure di assistenza o di riprotezione, con conseguente perdita anche del volo di rientro già acquistato.

Nella resistenza della società [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] Ltd., che riconduceva la cancellazione del volo a uno sciopero nazionale del comparto aeroportuale asseritamente integrante circostanza eccezionale ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento (CE) n. 261/2004, con sentenza n. 13561 del 15 giugno 2023 il Giudice di Pace di Roma rigettava la domanda, ritenendo provata, seppur in via presuntiva, la sussistenza dello sciopero e la sua incidenza causale sulla cancellazione del volo.

2. Successivamente, con sentenza n. 14636 del 26 settembre 2024 il Tribunale di Roma rigettava l'appello, ritenendo che lo sciopero del settore aeroportuale costituisse circostanza eccezionale idonea a esonerare il vettore dalla responsabilità e che la documentazione prodotta, pur non proveniente da autorità istituzionali, fosse sufficiente a dimostrarne l'esistenza e l'incidenza causale sulla cancellazione del volo, anche in via presuntiva.

3. Avverso la suindicata pronunzia della corte di merito la [REDACTED] propone ora ricorso per cassazione, affidato a 2 motivi, illustrati da memoria.

4. L'intimata non ha svolto attività difensiva.

RAGIONI DELLA DECISIONE



5.1. Con il secondo motivo, he va anzitutto esaminato in quanto logicamente prioritario, la ricorrente denuncia <<violazione e falsa applicazione>> 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, nonché omesso esame di un fatto decisivo oggetto di discussione tra le parti, ai sensi dell'art. 360, comma 1, nn. 3 e 5, c.p.c.

Si duole che il giudice di appello abbia erroneamente ritenuto sussistenti circostanze eccezionali idonee ad esonerare il vettore aereo dall'obbligo di compensazione pecuniaria, nonostante la pacifica cancellazione del volo e la mancata informazione tempestiva dei passeggeri, in violazione degli artt. 5 e 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004.

Lamenta che ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento n. 261/2004, la compensazione pecuniaria è esclusa solo ove il vettore dimostri di aver informato il passeggero nei termini normativamente previsti o di aver offerto un volo alternativo conforme ai parametri temporali stabiliti.

Inoltre, l'art. 5, par. 3, pone a carico esclusivo del vettore l'onere di provare che la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare neppure adottando tutte le misure del caso, mentre il par. 4 attribuisce al medesimo vettore l'onere di dimostrare se e quando il passeggero sia stato informato.

6. Il motivo è fondato e va accolto nei termini di seguito indicati.

In tema di responsabilità del vettore aereo per cancellazione o ritardo del volo si è dalla giurisprudenza, sia unionale che nazionale, delineato un assetto normativo e interpretativo di particolare rigore, ispirato all'obiettivo di assicurare un elevato livello di tutela del passeggero, quale parte strutturalmente debole del rapporto.

In tale quadro, risulta principio ormai consolidato che l'esonero del vettore dall'obbligo di corrispondere la compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento (CE) n. 261/2004 è subordinato alla rigorosa dimostrazione, gravante integralmente su di esso, dell'esistenza di circostanze eccezionali



e del nesso causale tra tali circostanze e l'evento pregiudizievole lamentato dal passeggero.

Giusta principio consolidato il vettore deve dimostrare a) l'effettiva esistenza della circostanza eccezionale e b) il nesso di causalità diretto e inevitabile tra tale circostanza e la cancellazione o il ritardo prolungato del singolo volo interessato (v. Corte di Giustizia, sez. VIII, sentenza 12 marzo 2020, C-832/18; Corte di Giustizia, sez. Grande, sentenza 10 gennaio 2006, C-344/04).

La mancata dimostrazione anche di uno solo di questi due requisiti comporta l'obbligo di versare la compensazione al passeggero, gravando sul vettore l'onere della prova circa se e quando il passeggero sia stato informato (cfr. Corte di Giustizia, sez. VIII, sentenza 12 marzo 2020, C-832/18; Corte di Giustizia, sez. Grande, sentenza 10 gennaio 2006, C-344/04).

Sebbene l'ordinamento italiano ammetta la prova per presunzioni semplici ai sensi dell'art. 2729 c.c. il relativo utilizzo è subordinato a requisiti di gravità, precisione e concordanza (cfr. Corte di Cassazione, I civile, ordinanza 10 maggio 2023, n. 12498; Cass. civ., Sez. III, 13 marzo 2014, n. 5787; Cass. civ., Sez. III, 2 agosto 2004, n. 14774).

La giurisprudenza di questa Corte ha chiarito che, sebbene non sia richiesto un legame di assoluta necessità causale, essendo sufficiente che la conseguenza sia «ragionevolmente possibile secondo un criterio di normalità» (cfr. Corte di Cassazione, V - Tributaria civile, sentenza 20 dicembre 2006, n. 27211), il ricorso a tale strumento non può basarsi su fatti a loro volta presunti, vigendo il divieto di *praesumptio de praesumpto* (cfr. Cass. civ., Sez. V, 27 febbraio 2013, n. 4921).

Nel contesto della responsabilità del vettore aereo, questo principio generale subisce un'applicazione ancora più rigorosa.

Consentire al giudice di desumere il nesso causale da fatti generici (come l'esistenza di uno sciopero in un'area vasta) equivarrebbe a fondare la



decisione su una presunzione basata su un fatto (l'impatto specifico sul volo) che è proprio l'oggetto della prova richiesta al vettore, determinando un'inammissibile inversione dell'onere probatorio a danno del passeggero (cfr. Corte di Cassazione, V - Tributaria civile, sentenza 18 ottobre 2021, n. 28647).

La questione centrale circa la possibilità per il giudice di ritenere provato il nesso causale basandosi su massime di esperienza, come i generici "effetti a catena" di uno sciopero, trova una risposta nettamente negativa.

In tal senso la giurisprudenza, anche quella europea, è unanime nel richiedere che la circostanza eccezionale debba aver interessato specificamente il volo in questione (cfr. Corte di Giustizia, sez. III, sentenza 17 aprile 2018, C-195/17; da C-197/17 a C-203/17).

Anche qualora la prova dello sciopero in un determinato aeroporto sia stata fornita, ciò non è di per sé sufficiente.

Il vettore deve provare puntualmente che tale sciopero ha avuto un'incidenza diretta e inevitabile sul singolo volo cancellato.

La produzione di documentazione generica, come articoli di giornale o flight report relativi ad altri voli, è stata ritenuta del tutto inadeguata a soddisfare l'onere probatorio.

L'assunto secondo cui il giudice potrebbe inferire, in via presuntiva, i c.d. "effetti a catena" di un determinato evento, ancorché astrattamente riconducibili ai principi generali in materia di nesso causale (cfr. Corte di Cassazione, Sezioni Unite civili, sentenza 11 gennaio 2008, n. 576), non è tuttavia sostenibile allorché l'ordinamento imponga, per la fattispecie considerata, un onere probatorio puntuale e particolarmente rigoroso in capo a una delle parti.

Questa Corte esige che il vettore assuma integralmente l'onere probatorio, fornendo una prova piena, rigorosa e specifica, idonea a dimostrare in modo certo i fatti posti a fondamento dell'esimente invocata e tale da non lasciare margini a mere congetture, presunzioni o ricostruzioni ipotetiche.



Non basta dimostrare l'evento, ma occorre provare l'inevitabilità delle sue conseguenze sul volo in questione.

Questa Corte ha già chiarito che il vettore è liberato solo laddove dimostri «l'effettiva insussistenza di alcun residuo potere di intervento o di alcun margine di operatività ancora utilmente spendibile a fronte della specificità della situazione da fronteggiare» (cfr. Corte di Cassazione, III civile, sentenza 10 febbraio 2023, n. 4261).

Ciò significa che il vettore deve provare di aver adottato tutte le misure necessarie e ragionevolmente esigibili per evitare il danno o che fosse per lui impossibile adottarle (cfr. Corte di Cassazione, III civile, ordinanza 17 aprile 2023, n. 10178; Cass. civ., Sez. III, 22 agosto 2013, n. 19406; Cass. civ., Sez. III, 25 settembre 2001, n. 12015).

Tale rigoroso onere probatorio esclude che la decisione possa essere fondata su presunzioni semplici o su mere massime di esperienza prive di adeguato supporto fattuale, laddove esse finiscano per attribuire valenza dimostrativa a circostanze non specificamente provate dal vettore, quali le asserite e generiche ripercussioni di uno sciopero sull'operatività del singolo volo.

Il rigore richiesto in sede probatoria è una diretta conseguenza dell'interpretazione restrittiva che la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha costantemente dato alla nozione di "circostanza eccezionale".

Tale nozione si riferisce a eventi che, per loro natura o origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e sfuggono al suo effettivo controllo.

L'obiettivo è garantire un livello elevato di protezione per i passeggeri. Permettere al vettore di liberarsi dai propri obblighi sulla base di presunzioni generiche o di "effetti a catena" non dimostrati svuoterebbe di significato tale principio, abbassando ingiustificatamente lo standard di tutela voluto dal legislatore europeo e tradendo la ratio della normativa.



Pertanto, il giudice di merito non può ritenere provata l'esistenza e l'incidenza causale di una circostanza eccezionale, come uno sciopero, basandosi su presunzioni semplici o massime di esperienza relative a generici "effetti a catena".

L'onere della prova, che grava integralmente e rigorosamente sul vettore aereo, richiede una dimostrazione specifica, concreta e diretta non solo dell'evento, ma anche del nesso eziologico con la cancellazione del singolo volo e, soprattutto, dell'impossibilità di adottare misure idonee a evitare o mitigare il disservizio.

Orbene, nell'impugnata sentenza il giudice dell'appello ha invero disatteso i suindicati principi.

Ha in particolare errato nel ritenere che i documenti prodotti dalla compagnia aerea, pur non provenendo da autorità istituzionalmente competenti nel settore aeroportuale, fossero idonei a integrare elementi indiziari sufficienti a fondare, sia pure in via presuntiva, la prova dell'effettiva proclamazione di uno sciopero del settore aereo nella giornata del 21 ottobre 2022 e della sua incidenza sul volo in contestazione.

Tale conclusione è stata assunta sul presupposto che l'ordinamento non prevede specifici vincoli probatori in ordine alla dimostrazione dell'esistenza di uno sciopero, rimettendo la relativa valutazione al prudente apprezzamento del giudice ai sensi dell'art. 116 c.p.c. (cfr. Cass., 26 novembre 2020, n. 27013).

7. Alla fondatezza nei suindicati termini del 2° motivo di ricorso, assorbito il 1° [con il quale il ricorrente denuncia la violazione e falsa applicazione degli artt. 783, 785 e 947 cod. nav., nonché dei principi regolatori vincolanti dettati dall'ENAC in materia di sciopero nel trasporto aereo, per avere i giudici di merito omissi di considerare d'ufficio il regime delle fasce orarie garantite (7-10 e 18-21)], consegue l'accoglimento del ricorso e la cassazione in relazione dell'impugnata sentenza, con rinvio al



Tribunale di Roma, che in diversa composizione procederà a nuovo esame, facendo dei suindicati disattesi principi applicazione.

Il giudice del rinvio provvederà anche in ordine alle spese del giudizio di cassazione.

P.Q.M.

La Corte accoglie il 2° motivo di ricorso nei termini di cui in motivazione; dichiara assorbito il 1° motivo. Cassa in relazione la sentenza impugnata e rinvia, anche per le spese del giudizio di cassazione, al Tribunale di Roma, in diversa composizione.

Così deciso in Roma, nella Camera di consiglio della Sezione Terza Civile della Corte Suprema di Cassazione in data 13 gennaio 2026.

Il Presidente

Luigi Alessandro Scarano

