

N. R.G. 11025/19 R.G.



REPUBBLICA ITALIANA  
 IN NOME DEL POPOLO ITALIANO  
**IL TRIBUNALE DI BOLOGNA**  
**SECONDA SEZIONE CIVILE**

in composizione monocratica, nella persona del giudice Antonio Costanzo, ha pronunciato in **grado d'appello** la seguente

**SENTENZA**

**definitiva** nella causa civile n. **11025/2019 R.G.** sull'**appello** proposto

da

**AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES s.p.a. aperta di diritto russo** (...), con sede legale a Mosca (Russia) (avv. T. D. M. del Foro di Roma);

- APPELLANTE

contro

**A. A.** (...) e **B. B.** (...), in proprio e quali legali rappresentanti dei figli minori **A. G.** (...), **A. P.** (...), **A. C.** (...) (avv. L. V.);

- APPELLATI

\* \* \*

Oggetto del processo: trasporto – responsabilità del vettore –  
 artt. 4 e 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004

\* \* \*

**CONCLUSIONI**

Per l'**appellante**:

<<1) Contrariis reiectis

2) *In riforma della sentenza impugnata, dichiararsi la nullità dell'atto introduttivo del giudizio e della correlativa sentenza, con ogni consequenziale provvedimento,*

3) *nel merito assolvere Aeroflot da ogni domanda contro di lei proposta.*

4) *col favore delle spese del doppio grado a favore del procuratore antistatario.>>.*

Per gli **appellati**:

<<Richiamati gli atti difensivi gli appellati

**INSISTONO**

*Per l'accoglimento delle eccezioni di cui ai punti 1) e 2) della comparsa di risposta, stigmatizzando il comportamento di Aeroflot improntato ad ingiustificata litigiosità e temerarietà.*

*Nel merito chiedono rigettare l'appello formulato da Aeroflot poiché infondato, e per l'effetto confermare integralmente la sentenza 3448/2019 resa dal Giudice di Pace di Bologna 819/2019.*

*Vinte le spese, competenze ed onorari del presente grado.>>*



## MOTIVI DELLA DECISIONE

## 1.

Con citazione notificata via PEC il 13 giugno 2019, la società **Aeroflot Russian Airlines** società per azioni aperta di diritto russo (di seguito, anche, Aeroflot) ha impugnato la **sentenza 27 marzo 2019 n. 819** con la quale il **Giudice di Pace di Bologna**, in parziale accoglimento delle domande degli attori, l'aveva condannata a pagare a ciascuno degli attori (i signori A. A. e B. B., in proprio e quali rappresentanti legali dei figli minori G., P. e C. A.) la somma di euro 600,00 a titolo di compensazione pecuniaria ai sensi degli artt. 4 e 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004 per **negato imbarco** (sul volo del 23 dicembre 2017 da Roma Fiumicino a Mosca, prima tratta di un volo che avrebbe dovuto condurre a Shanghai), nonché alle spese processuali liquidate in euro 1.000,00 per compenso oltre accessori.

Dopo aver rilevato la mancata corrispondenza tra la ricostruzione in fatto accolta dal primo giudice (*overbooking*) e la prospettazione di parte attrice (<<*La sentenza esordisce avanzando un'ipotesi di overbooking, invero del tutto priva di aggancio fattuale, non essendo stata tale ipotesi neanche prospettata da parte attrice, che asserisce di essersi registrata regolarmente sul volo e di aver subito successivamente un negato imbarco senza alcun riferimento ad ipotesi di overbooking. Per vero, come si è osservato inutilmente in primo grado, parte attrice ha riferito di aver ricevuto la carta d'imbarco al banco accettazione (cosiddetto check-in) per cui qualunque ipotesi di overbooking (o di negato imbarco lamentato dagli attori per altri ignoti motivi) era, ed è, esclusa dalla stessa narrazione della parte attrice. Pertanto l'incipit della sentenza (motivi della decisione pag 1 e pag 2 dal primo al secondo capoverso) contenente un'opinione preconcepita del giudice estranea alla controversia, va igienicamente elisa dal contesto*>>), Aeroflot ha illustrato i seguenti motivi di appello:

**1)** nullità dell'atto introduttivo del giudizio di primo grado, in assenza di una chiara e completa descrizione del fatto posto a fondamento della domanda e dunque per vizio della *editio actionis*, come la stessa Aeroflot, convenuta in primo grado, aveva esposto a sostegno dell'eccezione preliminare sollevata nella sua prima difesa;

**2)** nel merito, insussistenza della situazione di *overbooking*, <<*immaginata del giudice, e da lui solo*>>, avendo gli attori affermato in citazione di aver regolarmente effettuato il *check-in* all'aeroporto di Roma, con conseguente incomprensibilità della motivazione della sentenza impugnata in punto di riparto dell'onere della prova (anche laddove essa fa riferimento al principio della vicinanza della prova), poiché se la procedura di *check-in* si è conclusa (come affermato dagli attori in primo grado), col rilascio della carta di imbarco e con eventuale consegna del bagaglio da caricare in stiva, allora l'unica ipotesi di mancato imbarco può essere quella della tardiva presentazione del passeggero al cancello di imbarco (*gate*) già chiuso. Ha dedotto in proposito l'appellante: <<*Nel merito il Giudicante fa riferimento al principio della cosiddetta "vicinanza della prova" per asserire che, avendo gli attori lamentato un negato imbarco su non si sa quale volo, competeva alla compagnia aerea dimostrare che in nessuno dei suoi voli si era verificato un overbooking (!?!). A supporto di tale singolare affermazione viene trascritta una cospicua parte di una sentenza della Corte di cassazione esplicativa di tale principio adottato in riferimento all'onere probatorio circa il ritardo aereo, sul riflesso che appare più facile alla compagnia aerea dimostrare la puntualità del volo piuttosto che al passeggero dimostrarne il ritardato arrivo.*>>



*Il condivisibilissimo principio non significa però che in tema di trasporto aereo qualunque affermazione possa essere sfornita di alcuna prova, incombendo alla compagnia aerea dimostrare il contrario, soprattutto se il contrario di quanto asserito risulti per via confessoria. Infatti gli attori avevano affermato in citazione che presso l'aeroporto di Roma avevano effettuato regolarmente il check-in. E come tutti sanno che con il termine check in si indica quella procedura effettuata dal passeggero del trasporto aereo che consiste nella registrazione su un volo, in forza di un biglietto e di un documento di riconoscimento valido per l'espatrio. L'accettazione è di solito effettuata dalla stessa compagnia aerea, o dalla società di gestione dei servizi di terra che opera per conto di essa. Il passeggero consegna alla persona addetta l'eventuale bagaglio che desidera registrare, o che non può portare con sé in cabina come bagaglio a mano e che viene, quindi, imbarcato come bagaglio da stiva. Alla fine del procedimento di accettazione il passeggero riceve la carta d'imbarco, sulla quale sono riportati i dati anagrafici, i dati del volo e il posto assegnato al passeggero. Orbene dall'esposizione contenuta nell'atto introduttivo, pur non evincendosi alcunché rispetto al volo di cui trattasi, emerge che non può esserci stato alcun negato imbarco né overbooking, posto che viceversa si assume esserci stata l'accettazione (rilascio della carta d'imbarco che è l'attestazione dell'avvenuta registrazione /accettazione all'imbarco in sede di ) con rituale assegnazione del posto. La situazione di overbooking è quindi immaginata dal giudice, e da lui solo, mentre l'attore ha, viceversa affermato di aver effettuato la procedura di accettazione (su chissà quale volo). Da ciò, ammessa la veridicità del racconto, l'ovvia considerazione che, se taluno avesse negato l'imbarco agli attori, lo avrebbe fatto perché il gate d'imbarco era già chiuso e non perché vi fosse una situazione di overbooking. Onde rimane al Giudice di appello la constatazione che l'unica possibilità di mancato imbarco una volta effettuato il check in (accettazione sul volo mediante registrazione e rilascio di carta d'imbarco) e che il passeggero non si sia presentato al cancello (gate) di imbarco nel termine utile indicato anche nella carta d'imbarco>>;*

**3)** irrilevanza e comunque contraddittorietà dell'argomentazione addotta dal primo giudice in ordine all'eccezione di carenza di legittimazione passiva sollevata dalla compagnia aerea quanto alla domanda di restituzione del prezzo pagato per l'acquisto dei biglietti.

## 2.

Gli appellati signori **A. A. e B. B.**, in proprio e quali rappresentanti legali dei figli minori **G., P. e C. A.**, hanno eccepito l'improponibilità dell'appello, per avere il Giudice di Pace deciso secondo equità; hanno eccepito l'inammissibilità dell'appello in relazione al valore della causa, poiché a ciascun attore il Giudice di Pace aveva riconosciuto un indennizzo di euro 600,00 (secondo gli appellati, <<Proprio per evitare le eccezioni di improponibilità ed inammissibilità, la appellante ha dichiarato il valore della causa non vero, pari a 3.000,00 euro>>); hanno affermato l'infondatezza della eccezione di nullità dell'atto introduttivo (<<3) Sulla nullità dell'atto introduttivo. Il Giudice di Pace ha oltremodo argomentato sulla eccezione della compagnia aerea, evidenziando la certezza della domanda attorea, come gli attori avessero precisato la domanda alla prima udienza di comparizione, e – non da ultimo – come Aeroflot conoscesse l'oggetto della controversia, anche a seguito della lettera pec inviata alcuni mesi prima dalla difesa della famiglia A. ad Aeroflot. Evidentemente la eccezione, reiterata, è temeraria. >>); hanno sostenuto, quanto alle <<circostanze di fatto>> che <<il Giudice di Pace nella decisione presa secondo equità, e nei motivi della sentenza, ha rilevato



che il mancato imbarco fosse opera di un "tipico overbooking" operato dalla compagnia aerea. Il principio di "vicinanza della prova" contestato da Aeroflot, è altresì alla base della nota ordinanza Cass. 1584/18. La Cassazione (ordinanza 1584 del 23.01.2018) ha ribadito che il passeggero debba solo dimostrare la fonte del proprio diritto, e può limitarsi ad allegare l'inadempimento del vettore aereo, il quale dovrà (eventualmente) difendersi dando la prova che non vi è stato inadempimento o che esso è dipeso da forza maggiore o caso fortuito. Ordinanza puntualmente e correttamente riportata in sentenza>>); hanno, in definitiva, concluso per la conferma della sentenza di primo grado.

### 3.

Una parte del giudizio di appello si è svolto nel periodo in cui hanno trovato applicazione le speciali disposizioni processuali volte a fronteggiare l'emergenza epidemiologica.

Acquisiti i documenti prodotti e il fascicolo di primo grado, dopo un primo passaggio in decisione la causa è stata rimessa sul ruolo, con deposito telematico di tutti i documenti, e all'udienza in presenza del 14 gennaio 2021 i difensori delle parti sono stati sentiti a chiarimento sui punti segnalati dal giudice.

### 4.

Si richiamano atti, documenti e verbali di causa, noti alle parti.

### 5.

Per analizzare i motivi d'appello, occorre ripercorrere i passi salienti del giudizio di primo grado.

#### 5.1.

Con l'atto di citazione in primo grado notificato via PEC ad Aeroflot il 16 settembre 2018, gli odierni appellati avevano chiesto la condanna della compagnia aerea al pagamento delle somme di denaro indicate nelle conclusioni dell'atto introduttivo per inadempimento imputabile del vettore rispetto all'obbligazione fondamentale derivante dal contratto di trasporto (<<Voglia il Giudice di Pace Ill.mo, contrariis reiectis, accertare l'inadempimento contrattuale da parte della convenuta AEROFLOT Russian Airlines, nella esecuzione del contratto, condannare la stessa convenuta in persona del legale rappresentante pro-tempore a pagare a A. A. e B. B. in proprio ed esercenti la potestà sui figli minori G. A., P. A. e C. A. – cadauno - la somma di euro 2.724,00 euro per rimborso biglietti non usufruiti, 300,00 a titolo di danno per danno non patrimoniale / da emozional distress, euro 600,00 per compensazione pecuniaria, ed euro 50,00 per quanto sborsato a causa della mancata assistenza in aeroporto (hotel, pasti e bevande e telefonate intercontinentali), ovvero la complessiva somma di 5.000,00 euro o quella diversa somma che risulterà di giustizia, entro il limite di competenza per valore del Giudice adito, con vittoria di spese competenze ed onorari di causa>>).

Gli attori, residenti a M. (BO), avevano affermato di <<aver effettuato il check in per Mosca in maniera regolare>> e che <<mentre [essi] erano in aeroporto>> la compagnia aerea Aeroflot <<negava loro l'imbarco>>, senza offrire riprotezione né assistenza alcuna.

Nell'atto di citazione di primo grado si legge infatti che:



<<1. A. A. e B. B. hanno acquistato per sé e per i figli G., P. e C. A. un volo da Roma a Shangai, via Mosca, con partenza in data 23/12/2017 alle 23,50 e ritorno il 09/01/2018, spendendo 2724,00 euro.

2. Dopo aver effettuato il check in per Mosca in maniera regolare, mentre erano in aeroporto Aeroflot negava loro l'imbarco.

3. Essi richiedevano di partire con altro aeromobile o vettore, ma Aeroflot non si rendeva disponibile a riprotgerli; non veniva prestata ai passeggeri assistenza, né per effettuare telefonate a destinazione, né serviti bevande o pasti.

4. Aeroflot non offriva alcuna sistemazione alberghiera ed i passeggeri ritornavano a M., perdendo le prenotazioni a destinazione.

5. Seppure richiesta in aeroporto, non veniva versata alcuna compensazione pecuniaria ex art. 7 Regolamento CE.

6. Il reclamo per ottenere tutti i danni veniva fatto immediatamente via e-mail, ma rimaneva senza risposta.

Si ravvisa in capo alla società convenuta l'imputabilità dell'inadempimento, posto che la causa del contratto di trasporto è rappresentata e si esaurisce nell'interesse del passeggero ad essere condotto in tempo nei tempi e nei modi pattuiti fino al luogo di destinazione. Emerge per tabulas come Aeroflot non abbia adempiuto a tale obbligazione: in ogni caso, esiste la possibilità di reclamare un risarcimento anche per il cd. danno da "emotional distress", relativo al minore e mancato godimento del viaggio, e il danno per il tempo perduto in aeroporto. La compagnia aerea Aeroflot nulla ha fatto per porre rimedio, e/o per rimborsare le somme richieste, pertanto la convenuta Compagnia va condannata anche al risarcimento del danno patrimoniale subito dagli attori e del danno "non patrimoniale">>.

## 5.2.

Costituitasi alla prima udienza 12 novembre 2018 davanti al Giudice di Pace, Aeroflot aveva eccepito la nullità della citazione ai sensi dell'art. 164, comma 4, c.p.c. per mancata esposizione dei fatti costitutivi del diritto vantato e violazione del diritto di difesa (<<Nel caso di specie, la citazione è evidentemente nulla ex art. 164, quarto comma, c.p.c., per mancata esposizione dei fatti costitutivi del diritto vantato, Difatti gli attori non enunciano da chi hanno acquistato i biglietti, non indicano né il numero della prenotazione, né il numero del biglietto, né il numero del volo per il quale è causa. Né tali dati sono in qualche modo evincibili da documenti allegati nel fascicolo diparte, all'atto dell'iscrizione della causa a ruolo, che contiene al suo interno solo l'atto di citazione con l'inerente procura ad litem e la prova dell'avvenuta notifica dello stesso. In tal modo, risulta irrimediabilmente compromesso lo scopo stesso dell'atto di citazione che è quello di consentire non solo al convenuto di difendersi, ma anche al giudice di emettere una pronuncia di merito (l'inidoneità della mera costituzione del convenuto a sanare il vizio in esame è stata ribadita da Cass., 23 agosto 2011 n. 17495, che ha ricordato come i vizi riguardanti la editio actionis siano rilevabili d'ufficio dal giudice e, appunto, non possano essere sanati dalla costituzione in giudizio del convenuto>>).

Nel merito, la compagnia aveva contestato la fondatezza delle domande, in fatto e in diritto, posto che la stessa narrazione offerta dagli attori - a detta dei quali il check-in era stato effettuato, e dunque era stata rilasciata la carta di imbarco con assegnazione dei posti - escludeva il negato imbarco, potendosi al più ipotizzare una ritardata presentazione dei passeggeri al gate (<< Nel merito, il racconto fatto è addirittura surreale. Tutti sanno che con il termine check-in si indica quella procedura effettuata dal passeggero del trasporto aereo



*che consiste nel presentarsi in aeroporto, a un banco della compagnia aerea con la quale si intende effettuare il viaggio, muniti del proprio biglietto e della documentazione necessaria. L'accettazione è di solito effettuata dalla stessa compagnia aerea o dalla società di gestione dei servizi di terra che opera per conto di essa. Il passeggero consegna alla persona addetta l'eventuale bagaglio che non desidera o che non può portare con sé in cabina come bagaglio a mano e che verrà quindi imbarcato come bagaglio da stiva. Alla fine dell'accettazione il passeggero riceve la carta di imbarco, sulla quale sono riportati i dati anagrafici, i dati del volo e il posto assegnato al passeggero. Dalla stessa esposizione del fatto contenuta nella citazione di evince che non può esserci stato alcun negato imbarco, posto che viceversa si assume esserci stata l'accettazione (rilascio della carta d'imbarco) con assegnazione dei posti ai passeggeri. Unica possibilità, astrattamente ipotizzabile, nella quale passeggeri muniti di carte d'imbarco, quindi già registrati per il volo, non vengano imbarcati è quella di una ritardata presentazione degli stessi al gate d'imbarco. Può succedere che i passeggeri registrati per il volo durante il tragitto per raggiungere il gate si attardino oltre misura nei negozi aeroportuali e/o sbagliano gate e, di fatto, arrivino al gate di effettivo imbarco oltre l'orario stabilito, quando il volo ha già il portellone chiuso e stanno per iniziare le operazioni di avvio verso la pista di decollo. Al di fuori di tali ipotesi è quindi da escludere anche l'astratta possibilità che possa verificarsi un evento quale quello sommariamente descritto in citazione. Devesi quindi contestare in radice che si sia verificato l'episodio descritto, non risultando gli attori quali passeggeri o comunque titolari di biglietti aerei della compagnia aerea convenuta nel periodo di riferimento>>).*

Nel contestare radicalmente una propria responsabilità contrattuale e la risarcibilità dei danni morali, Aeroflot aveva altresì sottolineato che *<<nel caso di specie i passeggeri non hanno fatto menzione né di numero di biglietto, né di numero di volo, né di prenotazione, né alcun documento di viaggio è stato allegato all'atto di citazione ...>>*.

### 5.3.

Alla prima udienza 12 novembre 2018 gli attori avevano depositato un foglio di deduzioni col quale, oltre a replicare ad eccezioni processuali (incompetenza territoriale, carenza di giurisdizione) in realtà non sollevate dalla convenuta, avevano affermato che *<<Aeroflot non ha dimostrato il proprio adempimento e nulla ha versato per risarcire i passeggeri nonostante la messa in mora del 22 febbraio 2018>>* richiamando Cass., sez. III, ord. 23 gennaio 2018, n. 1584 (riguardante, peraltro, un caso di responsabilità del vettore aereo per ritardo del volo) e avevano altresì prodotto in copia documenti riguardanti: il dettaglio del costo dei voli Aeroflot (doc. 1: si tratta di un documento, denominato *<<Pratica n. 315/B data 06/11/17 Richiesta impegnativa per biglietteria aerea>>* emesso dall'agenzia di viaggi D. T. di M., email [...], che riepiloga non solo i voli Aeroflot ma anche quelli interni in Cina e Thailandia); l'acquisto, tramite l'agenzia di viaggi D. T., di cinque biglietti aerei (aventi numero 5555926065641, 5555926065642, 5555926065643, 5555926065644, 5555926065645 e data di rilascio 17 ottobre 2017) con prima tratta volo Aeroflot SU 2405 del 23 dicembre 2017 partenza da Roma Fiumicino e arrivo a Mosca (v. i dieci fogli presentati come doc. 2); il testo di una lettera redatta dall'avv. L. V., loro difensore, datata 22 febbraio 2018 e indirizzata ad Aeroflot (doc. 3).

A quanto risulta dal verbale della prima udienza 12 novembre 2018, il difensore della convenuta, insistendo nelle eccezioni e conclusioni di cui alla comparsa di risposta, aveva



contestato il foglio di deduzioni prodotto da controparte, mentre il difensore degli attori, contestata la comparsa di risposta, aveva chiesto che la causa fosse trattenuta in decisione <<atteso che i documenti allegati erano già nella disponibilità della compagnia>>. Il giudice aveva rinviato per discussione al 17 gennaio 2019.

#### 5.4.

All'udienza 17 gennaio 2019 entrambe le parti, autorizzate dal giudice, avevano depositato un foglio di deduzioni o note per l'udienza.

Nel foglio di deduzioni, gli attori, ribadito il richiamo a **Cass., sez. III, ord. 23 gennaio 2018, n. 1584**, si erano riportati alle precedenti difese ed allegazioni ed hanno affermato che sarebbe stato onere di Aeroflot provare il *no show* ma senza fornire precisazioni in ordine allo svolgimento dei fatti: <<[...] l'avv. V. per gli attori [...] ribadisce come la Cassazione (ordinanza 1584 del 23.01.2018) ha affermato che il passeggero deve solo dimostrare la fonte del proprio diritto, e può limitarsi ad allegare l'inadempimento del vettore aereo, il quale dovrà (eventualmente) difendersi dando la prova che non vi è stato inadempimento o che esso è dipeso da forza maggiore o caso fortuito. La richiesta declaratoria di nullità appare risibile, a fronte di una comparsa in cui la compagnia afferma di non conoscere i nomi dei passeggeri! Contesta addirittura la avvenuta notifica! Siamo certi che si tratti di un errore materiale, ma questo non scusa la surreale ricostruzione operata dal legale di Aeroflot che PRIMA afferma di non conoscere nemmeno i nomi dei passeggeri, DOPO dichiara che gli stessi non si sono presentati! Se così fosse, Aeroflot avrebbe dovuto DIMOSTRARE la circostanza. In base al principio di VICINANZA DELLA PROVA, spetta alla compagnia aerea dimostrare il *no show*. Ahimè si è trattato di un banale mancato imbarco, o per overbooking, o perché Aeroflot pensava che la famiglia A. facesse parte di un gruppo di spionaggio! Riportate le precedenti difese e deduzioni, visto l'atteggiamento processuale di Aeroflot, si INSISTE PER LA CONDANNA DELLA CONVENUTA PER LITE TEMERARIA ex ART. 96 cpc. con accoglimento delle precisate conclusioni>>.

Nelle note per l'udienza, la convenuta Aeroflot aveva ribadito l'eccezione di nullità della citazione per vizio attinenti alla *editio actionis*, nullità non sanabile con la produzione in giudizio di documentazione astrattamente idonea a precisare il fatto riportato in citazione (<<[...] Nessuna norma prevede alcuna possibilità di sanatoria della citazione nulla per carenza dei requisiti di cui all'art. 163 c.p.c. Unica possibilità di sanatoria concerne infatti la nullità della notificazione della citazione, ma non il radicale vizio della *editio actionis*, assolutamente insanabile, se non col rinnovo integrale della citazione in giudizio, ed evidentemente nuovi termini di costituzione del convenuto>>); aveva rimarcato l'infondatezza della domanda di compensazione pecuniaria ex regolamento (CE) n. 261/2004, poiché nel caso di specie non risultava che i passeggeri si fossero presentati in orario al *gate* di imbarco dopo essere stati accettati al *check-in*, <<secondo quanto riferito in citazione>>; aveva eccepito <<ulteriormente>> la propria carenza di legittimazione passiva rispetto alla domanda di restituzione del prezzo del biglietto, che era stato corrisposto all'agenzia di viaggi.

A quanto risulta dal verbale dell'udienza 17 gennaio 2019, il difensore di Aeroflot aveva confermato l'eccezione preliminare di nullità della citazione <<risultando pacifica l'accettazione dei passeggeri, come dichiarato in citazione al punto 2 dello stesso. Pertanto l'idea di overbooking è destituita di ogni fondamento e contrastante con le stesse deduzioni attoree>>; il difensore degli attori aveva rilevato <<la temerarietà di dette discussioni>> e



chiesto di discutere la causa. Dal verbale non risulta che il giudice abbia chiesto chiarimento alcuno sui fatti di causa. Esaurita la discussione, il giudice aveva trattenuto la causa in decisione.

### 5.5.

Con la sentenza qui impugnata, il Giudice di Pace:

**a)** ha affermato che il caso di specie rientrava in una tipica ipotesi di negato imbarco per *overbooking*:

*<<La vicenda nasce da una richiesta di risarcimento danni ovvero compensazione pecuniaria per un negato imbarco. Segnatamente si tratta di un volo prenotato nel periodo natalizio (23 dicembre), tipico per il cd. overbooking. Con tale termine si intende la vendita di biglietti in misura superiore alla capienza del velivolo. Tale prassi nasce dall'osservazione empirica che una percentuale di passeggeri rinuncia al viaggio all'ultimo minuto. In questo caso la compagnia aerea ha una grande opportunità: da un lato incassa il biglietto (non fruito), dall'altra può vendere una seconda volta il biglietto. Questa prassi, assai nota e profittevole, fida sul fatto consolidato che alla fine qualche passeggero rinuncia, ma a volte le previsioni sono fallaci e si manifesta l'altra faccia del fenomeno>>;*

**b)** ha respinto l'eccezione di nullità della citazione ex art.164, comma 4, c.p.c., sul rilievo che si ha nullità per vizio attinente *l'editio actionis* solo quando risulta obiettivamente impossibile al convenuto conoscere il *petitum*, ossia l'oggetto della domanda, *<<ma non quando l'individuazione di esso [il petitum, n.d.r.] sia comunque possibile attraverso un esame complessivo dell'atto introduttivo del giudizio>>*, ipotesi questa, ad avviso del primo giudice, realizzatasi, in quanto già in comparsa di risposta Aeroflot *<<aveva individuato il problema e cioè il negato imbarco>>*, sul quale aveva argomentato *<<diffusamente (ipotizza che il mancato imbarco sia dovuto ad una "ritardata presentazione" pag. 3 della comparsa di costituzione)>>*, così sanando la nullità con la sua costituzione, *<<perché ha dimostrato nei suoi atti di ben conoscere l'oggetto della controversia>>*. Il primo giudice ha così motivato:

*<<Preliminarmente sulla eccezione di nullità dell'atto di citazione. Il convenuto chiede dichiararsi la nullità dell'atto di citazione per "mancata esposizione dei fatti costitutiva del diritto vantato". Orbene la nullità processuale è un istituto tipico insuscettibile di interpretazioni e applicazioni fuori dal dettato normativo. La giurisprudenza si è più volte espressa sul punto. Di recente una sentenza si è pronunciata conformemente alla giurisprudenza granitica formatasi sull'argomento. Ai sensi dell'art. 164, IV co, c.p.c., la citazione deve considerarsi nulla solo se è omesso o risulta assolutamente incerta la determinazione della cosa oggetto della domanda, requisito stabilito dal n. 3) del III co. dell'art. 163 Cpc ovvero se manca l'esposizione dei fatti prefigurata al n. 4) del III co. dell'art. 163 Cpc. Infatti si legge <<che la declaratoria di nullità della citazione per omissione o assoluta incertezza del petitum postula una valutazione da compiersi caso per caso, nel rispetto di alcuni criteri di ordine generale, occorrendo, da un canto, tener conto che l'identificazione dell'oggetto della domanda va operata avendo riguardo all'insieme delle indicazioni contenute nell'atto di citazione e dei documenti ad esso allegati, dall'altro, che l'oggetto deve risultare "assolutamente" incerto; in particolare, quest'ultimo elemento deve essere vagliato in coerenza con la ragione ispiratrice della norma che impone all'attore di specificare sin dall'atto introduttivo, a pena di nullità, l'oggetto della sua domanda, ragione che, principalmente, risiede nell'esigenza di porre immediatamente il convenuto nelle*





condizioni di apprestare adeguate e puntuali difese (prima ancora che di offrire al Giudice l'immediata contezza del thema decidendum), con la conseguenza che non potrà prescindere, nel valutare il grado di incertezza della domanda, dalla natura del relativo oggetto e dalla relazione in cui, con esso, si trovi eventualmente la controparte (se tale, cioè, da consentire, comunque, un'agevole individuazione di quanto l'attore richiede e delle ragioni per cui lo fa, o se, viceversa, tale da rendere effettivamente difficile, in difetto di maggiori specificazioni, l'approntamento di una precisa linea di difesa) (Cass. n. 1681/2015). Anche con riferimento alla "editio actionis" si ha nullità - solo - quando risulta obiettivamente impossibile per il convenuto conoscere il petitum, cioè l'oggetto della domanda, ma non quando l'individuazione di esso sia comunque possibile attraverso un esame complessivo dell'atto introduttivo del giudizio. Orbene nel caso dedotto, già nella costituzione il convenuto aveva individuate il problema e cioè il negato imbarco. Sul punto il convenuto argomenta diffusamente (ipotizza che il mancato imbarco sia dovuto ad una "ritardata presentazione" pag. 3 della comparsa di costituzione). D'altra parte il codice prescrive al Giudice - in caso di convenuto costituito (come nel caso dedotto) - di fissare un termine per "per integrare la domanda". Ma il convenuto - costituendosi - ha sanato perché ha dimostrato nei suoi atti di ben conoscere l'oggetto della controversia. Peraltro la fattispecie doveva essere conosciuta dal convenuto già in sede precontenziosa, avendo l'attore preannunciato l'azione (v. PEC del 22/2/2018 versata in atti dall'attore) ove si chiedeva un risarcimento per negato imbarco.>>);

c) ha affermato che, per il principio della vicinanza della prova, Aeroflot avrebbe potuto dare la prova negativa dell'overbooking <<producendo un report di volo>> è così dimostrando che l'aereo <<non>> era <<pieno al momento del decollo>> (<<A questo punto la compagnia aerea, ben conoscendo evidentemente la vicenda, nega trattarsi di overbooking, cioè di vendita di biglietti superiore alla portata dell'aeromobile, ma sostiene che i passeggeri siano arrivati in aeroporto in ritardo perciò il volo è partito senza di loro. Orbene per il principio di vicinanza della prova, la compagnia poteva dimostrare la circostanza facilmente, e cioè producendo un report del volo. Avrebbe - quindi - dovuto provare che l'aereo non fosse pieno al momento del decollo, essendo suo l'onere della prova. Sul punto - e cioè che l'onere della prova sia a carico della compagnia di volo - si è espressa la Suprema Corte [...]>>); ha riportato per quasi tre pagine uno stralcio della motivazione di **Cass. civ., sez. III, 5 ottobre 2018, n. 24547** che, richiamato il principio di diritto enunciato da **Cass., sez. III, ord. 23 gennaio 2018, n. 1584**, ne fa applicazione ad un caso di ritardo nel volo superiore di tre ore;

d) ha ritenuto tardiva e comunque infondata l'eccezione di carenza di legittimazione passiva, sollevata dalla convenuta in relazione unicamente alla domanda di restituzione della somma pagata per l'acquisto dei biglietti aerei Aeroflot: peraltro, quella domanda non è stata accolta;

e) ha quantificato la somma dovuta a ciascun attore nella misura di euro 600,00, con implicito richiamo - verosimilmente - agli artt. 4 e 7, comma 1, lett. c), Regolamento (CE) n. 261/2004.

## 6.

L'eccezione di improponibilità dell'appello per avere il primo giudice giudicato secondo equità è infondata, vuoi perché in concreto, come si evince dalla stessa motivazione della sentenza impugnata, il Giudice di Pace non ha fatto alcun ricorso all'equità, vuoi perché,



come rilevato nelle proprie difese dall'appellata (senza che gli appellati abbiano esposto alcuna argomentazione in contrario), l'acquisto di biglietti aerei avviene mediante l'utilizzo di contratti rientranti nel campo di applicazione dell'art. 1342 c.c.

In ogni caso, anche ad esaminare partitamente le domande proposte da ciascuno dei cinque attori di primo grado, il valore delle stesse superava i millecento euro cui si riferisce l'art. 113, comma 2, c.p.c.: è sufficiente considerare le domande di restituzione del prezzo del biglietto (superiore ai 400 euro per i più piccoli C. e P., superiore ai 500 euro per gli altri passeggeri), di risarcimento del danno non patrimoniale o da c.d. *emotional distress* (euro 500 per ciascun attore), di compensazione pecuniaria da negato imbarco (euro 600 per ciascun attore). Non ha rilievo ai fini della individuazione del valore della causa, che si determina in base alla domanda, il fatto che la richiesta di parte attrice non sia stata accolta integralmente; senza considerare che gli appellati avrebbero potuto proporre appello incidentale sui capi che li hanno visti soccombenti.

E' dunque infondata anche l'eccezione di inammissibilità dell'appello sollevata dagli appellati con riferimento al valore della causa.

Inoltre, ed in ogni caso, il primo motivo di appello, incentrato sulla nullità della citazione per vizio attinente *l'editio actionis*, è senz'altro ammissibile ai sensi dell'art. 339, comma 3, c.p.c., a norma del quale <<Le sentenze del giudice di pace pronunciate secondo equità a norma dell'articolo 113, secondo comma, sono appellabili esclusivamente per violazione delle norme sul procedimento, per violazione di norme costituzionali o comunitarie ovvero dei principi regolatori della materia>>.

## 7.

Si tratta ora di esaminare il motivo di appello relativo alla nullità della citazione per vizio attinente alla *editio actionis*.

Il tema era già stato introdotto dalla convenuta in primo grado tramite l'eccezione di nullità ex art. 164, comma 4, c.p.c., con richiamo all'art. 163, comma 3, n. 4, c.p.c. (<<L'atto di citazione deve contenere: [...] 4) l'esposizione dei fatti e degli elementi di diritto costituenti le ragioni della domanda, con le relative conclusioni>>), ma gli attori avevano chiesto il passaggio alla fase decisoria e il primo giudice non aveva disposto l'integrazione della domanda ai sensi dell'art. 164, comma 5, c.p.c..

La decisione del primo giudice, pressoché priva di riferimenti agli elementi di fatto caratterizzanti il caso concreto (l'unico è la data, incompleta, <<23 dicembre>>), non può essere confermata.

### 7.1.

In primo luogo, la sentenza del Giudice di Pace non è condivisibile laddove riconduce l'ipotesi di nullità per vizio attinente alla *editio actionis* al solo caso di impossibilità di conoscere il *petitum*, ossia l'oggetto della domanda (cui si riferisce l'art. 163, comma 3, n. 4, c.c.), per poi affermare che la costituzione della convenuto aveva sanato la nullità.

In realtà, nel caso di specie si discuteva, e si discute, del requisito di contenuto – forma di cui all'art. 163, comma 3, n. 4. c.p.c. (<<l'esposizione dei fatti>> posti a fondamento della domanda), e non di quello relativo al *petitum* (l'oggetto della domanda).

Inoltre, nell'ipotesi di nullità della citazione per mancanza della esposizione dei fatti, la costituzione del convenuto non vale di per sé a sanare il vizio, come si desume dalla stessa lettera dei commi da 4 a 6 dell'art. 164 c.p.c. (<<La citazione è altresì nulla se è omissa o



risulta assolutamente incerto il requisito stabilito nel numero 3) dell'articolo 163 ovvero se manca l'esposizione dei fatti di cui al numero 4) dello stesso articolo. / Il giudice, rilevata la nullità ai sensi del comma precedente, fissa all'attore un termine perentorio per rinnovare la citazione o, se il convenuto si è costituito, per integrare la domanda. Restano ferme le decadenze maturate e salvi i diritti quesiti anteriormente alla rinnovazione o alla integrazione. / Nel caso di integrazione della domanda, il giudice fissa l'udienza ai sensi del secondo comma dell'art. 183 e si applica l'articolo 167>>), e come rilevato dalla giurisprudenza di legittimità (cfr. **Cass., sez. III, 20 aprile 2018, n. 9798**, secondo cui <<la nullità dell'editio actionis non è sanabile in altro modo che mediante l'assegnazione del termine di cui all'art. 164 c.p.c., comma 5>>; **Cass., sez. III, 19 marzo 2018, n. 6673**, così massimata: <<In materia di nullità dell'atto di citazione, i vizi riguardanti la editio actionis sono rilevabili d'ufficio dal giudice e non sono sanati dalla costituzione in giudizio del convenuto, essendo questa inidonea a colmare le lacune della citazione stessa, che compromettono lo scopo di consentire non solo al convenuto di difendersi, ma anche al giudice di emettere una pronuncia di merito, sulla quale dovrà formarsi il giudicato sostanziale; ne consegue che non può farsi applicazione degli artt. 156, comma 3, e 157 c.p.c., essendo la nullità in questione prevista in funzione di interessi che trascendono quelli del convenuto>>; e già **Cass., sez. III, 23 agosto 2011, n. 17495**, invocata da Aeroflot sia in comparsa di risposta che all'udienza 17 gennaio 2019 davanti al Giudice di Pace).

E' pertanto priva di pregio l'osservazione del primo giudice, secondo cui <<la fattispecie doveva essere conosciuta dal convenuto già in sede precontenziosa, avendo l'attore preannunciato l'azione (v. PEC del 22 febbraio 2018 versata in atti dall'attore) ove si chiedeva un risarcimento per negato imbarco>>; tanto più che il testo del doc. 3 prodotto dagli attori solo alla prima udienza, oltre a indicare nell'oggetto l'espressione <<risarcimento danni da ritardo>> del tutto estranea al caso di specie, si limita alla generica affermazione secondo cui gli attori <<non sono stati imbarcati sul volo 2405 per Mosca>>, né risulta accompagnato dalla prova dell'invio a mezzo PEC e della sua accettazione.

## 7.2.

In secondo luogo, e con riferimento al caso di specie, se è vero che alla prima udienza davanti al Giudice di Pace gli attori avevano fornito più precisi riferimenti al volo aereo indicato in citazione e soprattutto ai biglietti acquistati, è altresì vero che essi, affermando di aver effettuato il *check-in* per Mosca in maniera regolare (e dunque di aver ottenuto la carta di imbarco con l'assegnazione dei posti a sedere) e di essersi poi visti negare l'imbarco <<in aeroporto>> (senza ulteriori specificazioni), avevano offerto in citazione un'esposizione dei fatti del tutto generica ed anzi incompatibile col preteso negato imbarco, né avevano successivamente, e nonostante la reiterata eccezione di nullità e gli argomenti difensivi della convenuta volti a dimostrare il carattere <<surreale>> dei fatti narrati da controparte, superato quella ambiguità di fondo, essendosi limitati a generiche e non circostanziate affermazioni. Al punto che il Giudice di Pace ha dato per sussistente un'ipotesi di *overbooking* che era invece da escludere sul piano logico, a fronte dell'affermazione degli attori secondo cui il *check-in* era stato regolare: affermazione, questa, che poteva conciliarsi solo con una diversa ricostruzione dei fatti - quale la tardiva presentazione dei passeggeri alla porta di imbarco (ipotesi evocata da Aeroflot, e tale da far cadere le domande degli attori) o, in alternativa, un diniego di imbarco al *gate* (ipotesi mai prospettata dagli odierni appellanti) - ma che neppure era stata allegata dagli attori in primo grado.



Richiamando quanto osservato da **Cass., sez. III, 12 ottobre 2012, n. 17408** al par. 5.4, può dirsi che la pronuncia su una domanda nulla si risolve <<*in definitiva ... nella individuazione d'ufficio della domanda da parte del giudice in spregio dell'onere di individuazione che fa carico alla parte*>>: e ciò è avvenuto nel caso di specie.

L'incompleta e ambigua prospettazione dei fatti ad opera degli attori, che si traduce nel vizio denunciato da Aeroflot, ha altresì portato il Giudice di Pace ad equivocare la linea difensiva seguita dalla compagnia aerea, la quale aveva semplicemente osservato che la stessa narrazione offerta dagli attori escludeva in radice la sussistenza del mancato (o meglio, negato) imbarco e si era così limitata a formulare una ipotesi che, sulla base di quanto sostenuto dagli attori, potesse spiegare il mancato imbarco.

### 7.3.

Ai sensi dell'art. 2, lett. j), regolamento (CE) n. 261/2004, per <<*negato imbarco*>> si intende <<*il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati*>>.

In ordine all'applicazione del regolamento (CE) n. 261/2004, l'art. 3, paragrafo 2, prevede che:

<<2. Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

a) *dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5, si presentino all'accettazione:*

- *secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, oppure, qualora non sia indicata l'ora,*

- *al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata; o*

b) *siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo*>>.

In tanto può ipotizzarsi un negato imbarco ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 (un inadempimento del vettore aereo, nella chiave ricostruttiva accolta da **Cass., sez. III, ord. 23 gennaio 2018, n. 1584** con riferimento all'art. 1218 c.c., quanto all'imputabilità soggettiva dell'inadempimento, e all'art. 2697 c.c., quanto all'onere della prova, nonché a Cass., sez. un., 30 ottobre 2001, n. 135339), in quanto i passeggeri, in possesso di una prenotazione confermata (prima condizione), <<*si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2*>>. Se tale seconda condizione non sussiste (sulle due condizioni cumulative, v. **Corte di Giustizia dell'Unione europea, ottava sezione, ord. 24 ottobre 2019, C-756/18**), allora non può discutersi di inadempimento del vettore, o meglio di <<*rifiuto*>> rilevante ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al citato regolamento. Pertanto, tale condizione va allegata e, ove necessario, provata (anche applicando il c.d. principio di acquisizione).

In altri termini, chi fa valere il diritto alla compensazione pecuniaria prevista dagli artt. 4 e 7, regolamento (CE) n. 261/2004, non può limitarsi ad evocare la formula del negato imbarco, né ad affermare, genericamente, che il vettore aereo è stato inadempiente, ma deve allegare una serie di circostanze di fatto assunte a condizione della tutela richiesta e indicate dagli artt. 2, lett. j), e 3, paragrafo 2, reg. cit. (sul tema della mancata presentazione del passeggero all'imbarco, v. **Trib. Catanzaro, 15 dicembre 2014, n. 2527**, in



<https://www.altalex.com/documents/news/2015/01/09/negato-imbarco-aereo-spetta-al-passeggero-la-prova-della-conclusione-del-contratto>; sul diniego di imbarco a un passeggero in ragione del fatto che quest'ultimo avrebbe presentato documenti di viaggio inadeguati, cfr. **Corte di Giustizia dell'Unione europea, terza sezione, 30 aprile 2020, C-584/18**, secondo cui *<<in caso di contestazione da parte del passeggero che sia stato oggetto di un negato imbarco, spetta al giudice competente valutare, tenendo conto delle circostanze rilevanti nel caso concreto, l'eventuale inadeguatezza dei suoi documenti di viaggio e, in definitiva, la sussistenza di ragionevoli motivi per tale diniego>>*; sul tema della allegazione dei fatti posti a fondamento della domanda e del riparto dell'onere della prova, in ipotesi di mancato imbarco, cfr. **Trib. Roma, sez. XVII, 26 gennaio 2021**, in [https://studiolegale.leggiditalia.it/#id=10SE0002321172\\_m=document](https://studiolegale.leggiditalia.it/#id=10SE0002321172_m=document): tale sentenza dà conto del fatto che l'attore-passeggero aveva affermato di avere stipulato un contratto di trasporto aereo con la compagnia, precisandone il contenuto; di essersi recato in aeroporto con oltre tre ore di anticipo; di essersi visto negare l'imbarco senza che alcuna giustificazione gli fosse fornita; di avere trascorso la notte in un albergo limitrofo all'aeroporto; di aver avuto la possibilità di imbarcarsi su un altro volo per la medesima destinazione solo nel tardo pomeriggio del giorno successivo; di essere arrivato a destinazione con oltre ventuno ore di ritardo; e che, invece, secondo la compagnia aerea il passeggero si era presentato al *check-in* in ritardo rispetto all'orario prescritto per i voli internazionali; con riguardo ad una ipotesi di erronea qualificazione, ad opera del Giudice di Pace, in termini di negato imbarco di un caso invece riconducibile all'ipotesi di ritardo, v. **Trib. Trani, 29 settembre 2020**, in [https://studiolegale.leggiditalia.it/#id=10SE0002270485\\_m=document](https://studiolegale.leggiditalia.it/#id=10SE0002270485_m=document).

Solo nel caso di cancellazione del volo, come si desume dallo stesso art. 3, paragrafo 2, lett. a), reg. cit., la presentazione all'accettazione non è condizione per il riconoscimento della tutela al passeggero (cfr. **Trib. Bergamo, sez. IV, 8 febbraio 2021**, in [https://studiolegale.leggiditalia.it/#id=10SE0002329259\\_m=document](https://studiolegale.leggiditalia.it/#id=10SE0002329259_m=document); **Corte di Giustizia dell'Unione europea, ottava sezione, ord. 24 ottobre 2019, C-756/18**).

Ove venga chiesta la compensazione per volo ritardato di tre o più ore all'arrivo e risulti che il passeggero abbia effettuato il volo arrivato in ritardo e dunque sia stato comunque trasportato, la compensazione pecuniaria non può essere rifiutata per il solo fatto che il passeggero, all'atto delle richiesta di compensazione, non abbia fornito la carta d'imbarco o un altro documento che ne attesti l'avvenuta tempestiva presentazione all'accettazione del volo ritardato. Si veda in proposito **Corte di Giustizia dell'Unione europea, ottava sezione, ord. 24 ottobre 2019, C-756/18**, la quale, dopo aver rilevato che la tempestiva presentazione all'imbarco può ritenersi presunta ove il passeggero abbia effettuato il volo, ipotesi questa opposta a quella di cui si discute nel presente processo (*<<[...] 24. Dal testo dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 risulta che tale regolamento si applica soltanto se i passeggeri, da un lato, dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, dall'altro, si presentino all'accettazione entro i termini previsti da detta disposizione. 25. Ne consegue che, poiché le due condizioni previste dalla citata disposizione sono cumulative, la presenza del passeggero all'accettazione non può presumersi per il fatto che tale passeggero disponga di una prenotazione confermata sul volo in questione. 26. Peraltro, detta disposizione precisa che la condizione di presentarsi all'accettazione non si estende ai passeggeri il cui volo sia stato cancellato. 27. Orbene, le questioni pregiudiziali riguardano i passeggeri il cui volo abbia subito un ritardo prolungato. 28. A tale riguardo, nel caso in cui, come avviene nel procedimento principale, un*



determinato vettore aereo imbarchi i passeggeri che dispongono di una prenotazione confermata sul volo di cui trattasi e li trasporti a destinazione, si deve ritenere che questi ultimi abbiano rispettato l'obbligo di presentarsi all'accettazione prima di tale volo. Ciò posto, non è pertanto necessario dimostrare una siffatta presenza all'atto della presentazione della loro richiesta di compensazione. 29. Ne consegue che i passeggeri che, come quelli di cui trattasi nel procedimento principale, dispongono di una prenotazione confermata su un volo e hanno effettuato quest'ultimo devono ritenersi aver adempiuto correttamente all'obbligo di presentarsi all'accettazione. 30. Pertanto, qualora detti passeggeri raggiungano la propria destinazione con un ritardo pari o superiore a tre ore, ad essi spetta il diritto alla compensazione pecuniaria a causa di tale ritardo ai sensi del regolamento n. 261/2004, senza dover fornire, a tal fine, la carta d'imbarco o un altro documento che attesti la loro presenza, entro i termini prescritti, all'accettazione del volo ritardato. 31. Una simile conclusione è d'altronde avvalorata dall'obiettivo, enunciato al considerando 1 del regolamento n. 261/2004, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. 32. Infatti, i passeggeri che subiscono un ritardo prolungato del proprio volo possono in tal modo beneficiare del proprio diritto alla compensazione pecuniaria senza essere soggetti all'obbligo, inadatto alla loro situazione, consistente nel dover dimostrare successivamente, all'atto della loro richiesta di compensazione, di essere stati presenti all'accettazione del volo ritardato sul quale essi sono stati comunque trasportati. 33. Ciò non vale soltanto nel caso in cui il vettore aereo disponga di elementi idonei a dimostrare che tali passeggeri, contrariamente a quanto affermano, non sono stati trasportati sul volo ritardato di cui trattasi, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare>>), ha concluso nei seguenti termini: <<il regolamento n. 261/2004, e in particolare il suo articolo 3, paragrafo 2, lettera a), deve essere interpretato nel senso che ai passeggeri di un volo ritardato di tre o più ore all'arrivo, che dispongano di una prenotazione confermata su tale volo, non può essere rifiutata la compensazione pecuniaria ai sensi del citato regolamento per il semplice motivo che, al momento della loro richiesta di compensazione, essi non hanno dimostrato la propria presenza all'accettazione per detto volo, in particolare mediante la carta d'imbarco, a meno che venga dimostrato che tali passeggeri non sono stati trasportati sul volo ritardato di cui trattasi, circostanza che spetta al giudice nazionale verificare>>.

Nel caso qui in esame, invece, e dunque quando si discute di <<negato imbarco>>, il fatto che il passeggero disponga di una prenotazione confermata non consente di per sé solo di presumere che egli si sia presentato tempestivamente all'accettazione (cfr. **Corte di Giustizia dell'Unione europea, ottava sezione, ord. 24 ottobre 2019, C-756/18**, punto 25).

#### 7.4.

Così delineato il quadro normativo di riferimento ai fini dell'esame del primo motivo di appello, poiché, in linea generale, il diritto interno va interpretato e applicato in conformità al diritto dell'Unione europea, occorre allora che la parte che invoca la protezione offerta al passeggero dal regolamento (CE) n. 261/2004 allegghi in modo chiaro e compiuto (tutti) i fatti posti a fondamento della domanda proposta alla stregua del predetto regolamento, sul quale l'*editio actionis* va modellata: una volta assolto l'onere di allegazione, si passerà ad esaminare il tema dell'onere della prova, avuto altresì riguardo alla posizione assunta dalla controparte.

Anche ad accogliere una nozione ampia di <<negato imbarco>> come insieme delle ipotesi in cui un vettore rifiuta di trasportare un passeggero, quale ne sia la causa (cfr. **Corte**



di Giustizia dell'Unione europea, terza sezione, 4 ottobre 2012, C-321/11, secondo cui <<26. [...] ammettere che nella nozione di negato imbarco siano compresi soltanto i casi di «sovraprenotazione» avrebbe per conseguenza di escludere da qualsiasi protezione i passeggeri che si trovano nella situazione dei ricorrenti nel procedimento principale privandoli della possibilità di avvalersi dell'articolo 4 del regolamento n. 261/2004 [...]. 27. Alla luce delle precedenti considerazioni, il negato imbarco opposto da un vettore aereo in circostanze come quelle del procedimento principale deve essere incluso nella nozione di «negato imbarco» ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004. 28. Occorre nondimeno accertarsi, come prevede la suddetta disposizione, dell'inidoneità di un rifiuto siffatto a costituire un ragionevole motivo di negato imbarco, «ad esempio» per «motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati». 29 Si deve rilevare in proposito che il legislatore dell'Unione, ricorrendo all'espressione «ad esempio», ha avuto l'intenzione di fornire un elenco non esaustivo delle ipotesi nelle quali possa ragionevolmente giustificarsi il negato imbarco. 30. Con ciò non si può inferire da una formulazione siffatta che devono considerarsi come ragionevolmente giustificati rifiuti di imbarco per una ragione operativa come nel procedimento principale di cui trattasi.>>; conforme, **Corte di Giustizia dell'Unione europea, terza Sezione, 4 ottobre 2012, C-22/11**), ed anzi proprio in considerazione di tale possibile ampiezza, era onere degli attori, in funzione del diritto di difesa della convenuta oltre che della decisione del giudice (il quale non può pronunciare su fatti neppure allegati), quello di descrivere in modo compiuto e chiaro i fatti storici posti a fondamento della domanda e così di allegare l'inadempimento della compagnia aerea.

Ciò non è avvenuto, anche perché il primo giudice non ha disposto l'integrazione della domanda e neppure ha chiesto chiarimenti (ad es. sull'acquisto dei biglietti o su quanto effettivamente accaduto in aeroporto; sulla possibilità o meno di eseguire il *check-in on line* e sulla modalità adottata nel caso concreto; sulla tempestiva presentazione degli attori, muniti dei documenti necessari quali i biglietti o il passaporto, al banco dell'accettazione – *check-in*; sulla consegna dei bagagli; sul rilascio della carta di imbarco e sulla presentazione in orario alla porta di imbarco), e la lacunosa e contraddittoria allegazione di parte attrice, imperniata sulla regolare effettuazione del *check-in* per Mosca, non consente di trarre conclusioni in ordine al riparto dell'onere della prova. Vanno infatti tenuti distinti, e non sovrapposti tra di loro, <<il tema dell'editio actionis (che rileva sul piano della validità dell'atto introduttivo, giusta l'art. 164, comma 4, cit.) [e] quello della prova, ad esso del tutto estraneo>> (**Cass., sez. I, ord. 11 dicembre 2020, n. 28323**, paragrafo 2.1).

L'oscurità sui fatti posti a fondamento della domanda è rimasta tale in appello.

La comparsa di costituzione degli appellati rimanda, in sostanza, a quanto osservato dal primo giudice.

Solo in comparsa conclusionale, gli appellati hanno affermato che <<Come verbalizzato e ribadito nelle note conclusive innanzi il Giudice di Pace [che sono in realtà generiche, n.d.r.], i fatti riguardano un banale mancato imbarco operato dalla compagnia aerea, per ragioni interne alla compagnia e forse per overbooking>>, senza neppure spiegare come tale affermazione, peraltro non del tutto precisa quanto alle circostanze di tempo e di luogo, potesse conciliarsi con quanto esposto al punto 2 dell'atto di citazione in primo grado (e con le generiche deduzioni di cui al foglio 17 gennaio 2019).

Che non vi fosse chiarezza nella esposizione dei fatti ad opera degli attori in primo grado è emerso anche nel giudizio d'appello all'udienza 14 gennaio 2021, in occasione della quale il giudice, per la prima volta, ha potuto interloquire direttamente coi difensori delle parti e



rilevare che secondo gli appellati il check-in per Mosca non era stato effettuato in maniera regolare, come invece essi avevano affermato in primo grado:

<<[...]

*Il giudice chiede chiarimenti sui fatti di causa e precisamente su quanto avvenuto in aeroporto.*

*A richiesta del giudice, l'avv. V. così risponde: arrivati a Roma-Fiumicino, ai signori A. è stato detto loro, "no, non vi imbarcate"; i passeggeri si sono presentati al check-in in orario, il check-in è stato fatto in aeroporto, o meglio i passeggeri si sono presentati all'area check-in aeroporto coi bagagli per fare il check-in ma al check-in è stato loro negato l'imbarco senza spiegazioni, è stato l'addetto al check-in, che rappresenta la compagnia, che ha negato l'imbarco senza dare alcuna spiegazione; i passeggeri si sono recati al capo scalo per le rimostranze e poi sono tornati a casa.*

*L'avv. A. ricorda che in primo grado la citazione non indicava il volo, e tutto il primo grado si è svolto sul presupposto che il check-in si era già svolto, e lo stesso è stato detto in appello, oggi invece si scopre che secondo la controparte il rifiuto è avvenuto al check-in.*

*L'avv. V. obietta che la compagnia non ha prodotto la lista dei passeggeri e l'onere della prova incombe sulla compagnia, nel periodo prenatalizio si verifica di frequente l'overbooking, e comunque tanti possono essere i motivi per rifiutare l'imbarco, ad es. per la cancellazione del volo.*

*Il giudice chiede chiarimenti sul contenuto della citazione laddove al punto 2 si parla di check-in effettuato in maniera regolare.*

*L'avv. V. dice che probabilmente si voleva intendere che gli attori si erano presentati regolarmente al check-in.*

*L'avv. A. rileva che non è stato mai chiarito in senso inverso, né in sede di integrazione della citazione, mentre la compagnia ha sempre detto, sin dalla comparsa di costituzione in primo grado, che se il check-in è stato fatto, di mancato imbarco non si può parlare>>.*

## 8.

Su tali premesse deve ritenersi sussistente la nullità della citazione per mancanza della <<esposizione dei fatti>> posti a fondamento della domanda (artt. 163, comma 3, n. 4 e 164, comma 4, c.p.c.).

Poiché il primo giudice non aveva disposto l'integrazione della domanda e gli attori in primo grado, odierni appellati, non avevano chiesto la fissazione del termine per integrare la domanda, il processo va definito in rito con una pronuncia che accerta il vizio riscontrato nella citazione di primo grado (v. **Cass., sez. lav., 17 gennaio 2014, n. 896**; **Cass., sez. III, 12 ottobre 2012, n. 17408**; con riguardo all'ipotesi di nullità della domanda riconvenzionale proposta dal convenuto, v. **Cass., sez. III, 20 aprile 2018, n. 9798**; cfr. inoltre **Cass., sez. II, ord. 25 gennaio 2018, n. 1881**).

## 9.

Accolto il primo motivo di appello, ogni altra questione è assorbita.

## 10.

Va dunque dichiarata la nullità della sentenza di primo grado in conseguenza della nullità della citazione.





**11.**

Le peculiarità del caso di specie, avuto altresì riguardo alla soluzione accolta dal primo giudice, porta a ravvisare i presupposti per la compensazione delle spese processuali dei due gradi di giudizio.

**P.Q.M.**

Il Tribunale di Bologna, definitivamente pronunciando, **in grado d'appello**, nel contraddittorio delle parti, ogni diversa domanda, istanza ed eccezione respinta:

- **dichiara** la nullità della citazione meglio descritta in motivazione e di conseguenza la nullità della sentenza **Giudice di Pace di Bologna, 27 marzo 2019 n. 819**;
- **dichiara** interamente compensate tra le parti le spese processuali dei due gradi di giudizio.

Bologna, 10 aprile 2021

Il giudice  
Antonio Costanzo

