Organismi nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento 2004/261 e compensazione pecuniaria forfettaria in caso di ritardo prolungato o cancellazione del volo

di GIULIA PULEIO

Ricercatrice in Diritto privato ex articolo 24, comma 3, lett. b), legge n. 240/10 del 30 dicembre 2010

Università di Pisa

(CORTE DI GIUSTIZIA UE, sent. 29 settembre 2022, causa C-597/2020; Pres. N. Jääskinen – Rel. K. Jürimäe – Avv. Gen. De La Tour)

Abstract

L'articolo commenta una recente sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea che definisce i poteri degli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento 2004/261 nel caso di reclami individuali per la compensazione forfettaria in caso di ritardo prolungato o cancellazione del volo. Secondo la Corte di Giustizia, l'articolo 16 del regolamento 2004/261 non osta ad una normativa nazionale che attribuisca agli organismi nazionali responsabili il potere di adottare misure coercitive al fine di ottenere che i vettori aerei liquidino le somme forfettarie previste dall'articolo 7 del regolamento. Al contrario, sia pure nel rispetto del margine di apprezzamento degli Stati, attribuire tale competenza agli organismi nazionali rispetta le esigenze di effettività della tutela perseguite dalla normativa europea.

This article discusses a recent judgment of the Court of Justice of the European Union regarding the powers of national bodies responsible for enforcing Regulation 2004/261 in the case of individual claims for flat-rate compensation in the event of prolonged flight delays or cancellations. The Court of Justice held that Article 16 of Regulation 2004/261 does not prevent national legislation from granting national bodies the authority to take coercive measures in order to ensure that airlines settle the flat-rate amounts specified in Article 7. On the contrary, while respecting the discretion of the Member States, assigning such competence to the national bodies aligns with the requirements for effective protection as pursued by European legislation.

Sommario: 1. Procedimento principale e questione pregiudiziale; 2. La giurisprudenza europea in materia di ritardo o cancellazione di un volo aereo; 3. La decisione nel caso LOT.

1. Procedimento principale e questione pregiudiziale

La Corte di Giustizia dell'Unione europea, con una sentenza del 29 settembre 2022, è tornata ad occuparsi della interpretazione del regolamento 261/2004. Più precisamente, la questione pregiudiziale verte sulla possibilità di attribuire all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento il potere di ingiungere ad un vettore aereo il versamento della compensazione pecuniaria, ex articoli 5 ss, dovuta ad un passeggero a causa della cancellazione o del ritardo prolungato del suo volo.

In seguito ad un ritardo di tre ore del volo in partenza da New York a Budapest, alcuni passeggeri si erano rivolti alla divisione per la tutela dei consumatori della Prefettura di Budapest – Capitale, affinché imponesse al vettore aereo LOT di pagare, ex art. 5, paragrafo 1, lettera c), e 7, para 1, lett. c), del regolamento n. 261/2004, la compensazione pecuniaria di questo regolamento. Infatti, ai sensi dell'articolo 43/A, paragrafo 2, della legge ungherese sulla tutela dei consumatori, l'autorità per la tutela dei consumatori – se necessario, previa consultazione dell'autorità aeronautica – è responsabile dell'applicazione delle sanzioni previste in caso di violazioni, all'interno dell'Unione europea, del regolamento (CE) n. 2006/2004. Nel caso sottostante alla questione pregiudiziale, la divisione a tutela dei consumatori aveva imposto alla LOT di versare una compensazione di 600 euro a ciascun passeggero coinvolto nel ritardo, ma il vettore aereo aveva impugnato la decisione di fronte alla Corte di Budapest-Capitale. La LOT, citando le Conclusioni dell'avvocato generale nelle cause riunite Ruijssenaars e a. [Conclusioni dell'Avvocato Generale Yves Bot, presentate il 14 gennaio 2016, Cause riunite C-145/15 e C-146/15, caso *Ruijssenaars e a.*], sosteneva che il rapporto tra un vettore aereo e un passeggero fosse di natura civile e che, pertanto, la norma ungherese che consente alla divisione per la tutela dei consumatori di imporre ai vettori aerei il pagamento di una compensazione sulla base del regolamento n. 261/2004 priverebbe gli organi giurisdizionali civili ungheresi della loro competenza. In maniera opposta, la divisione per la tutela dei consumatori affermava di essere competente ai sensi dell'articolo 16, paragrafi 1 e 2 del regolamento n. 261/2004.

Il giudice nazionale adisce la Corte di Giustizia, chiedendo se, ai sensi dell'articolo 16, paragrafi 1 e 2, del reg (CE) n. 261/2004, uno Stato membro possa attribuire all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento il potere di ingiungere ad un vettore aereo il versamento della compensazione pecuniaria dovuta ad un passeggero a causa della cancellazione o del ritardo prolungato del suo volo.

Nel pronunciarsi sulla questione pregiudiziale, la Corte di Giustizia analizza il complesso normativo composito predisposto a tutela degli interessi individuali del passeggero. In particolare, il regolamento n. 261/2004 obbliga il vettore aereo, in caso di cancellazione del volo ex art. 5 e di ritardo ex art. 6, ad una compensazione consistente nell'immediato versamento degli importi forfettari previsti dall'articolo 7, e in particolare:

250 euro per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri; 400 euro per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 chilometri e 600 euro per tutte le altre tratte aeree.

Nel caso in analisi, la Corte di Giustizia afferma che l'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che non osta ad una normativa nazionale in forza della quale uno Stato membro attribuisce all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento il potere di ingiungere ad un vettore aereo di versare la compensazione pecuniaria dovuta ad un passeggero a causa della cancellazione o del ritardo prolungato del suo volo, prevista all'articolo 7 del regolamento di cui trattasi, purché una simile normativa non privi né tale passeggero né tale vettore della possibilità di proporre un ricorso giurisdizionale dinanzi al giudice nazionale competente al fine di chiedere di beneficiare di detta compensazione pecuniaria o di contestare la fondatezza di quest'ultima.

2. La giurisprudenza europea in materia di ritardo o cancellazione di un volo aereo

Al fine di comprendere le argomentazioni della sentenza della Corte di Giustizia in commento, può essere utile una breve ricognizione della giurisprudenza europea in materia di ritardo aereo, essendo state numerose le pronunce intervenute nei diciannove anni di applicazione del regolamento 261/2004.

Particolarmente interessante è la pronuncia della Corte di Giustizia nel caso Rusu [C. giust., 29 luglio 2019, C-354/18]. I ricorrenti nel procedimento principale avevano prenotato con il vettore aereo Blue Air due biglietti per recarsi, il 6 settembre 2016, da Bacău a Londra. Al momento dell'imbarco, i passeggeri sono stati informati che il volo sarebbe stato operato da un aeromobile diverso da quello inizialmente previsto e che, a causa della minore capacità di posti disponibili a bordo del suddetto secondo aeromobile, non era più possibile il loro imbarco. Per questo motivo, il trasporto dei ricorrenti era stato effettuato cinque giorni dopo. I ricorrenti lamentavano di avere sopportato un danno individuale ben superiore alla somma forfettaria di 400 euro stabilita dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, a causa della trattenuta sul salario subita, e ne chiedevano l'integrale risarcimento.

Il giudice del rinvio chiede alla Corte di Giustizia se l'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che l'importo previsto da tale disposizione miri a risarcire un danno quale una perdita di retribuzione, o se un simile danno possa essere oggetto del risarcimento supplementare di cui all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento in parola. Esso chiede, inoltre, come determinare tale danno alla luce di detto regolamento. Investita della questione, la Corte di Giustizia ha ritenuto che gli importi standardizzati dall'articolo 7, paragrafo 1, del

regolamento n. 261/2004, abbiano come obiettivo di risarcire, in modo uniforme e immediato, i danni rappresentati dai disagi derivati dall'arrivo alla propria destinazione in un momento diverso da quello previsto. In particolare, e si tratta di un argomento importante anche per il caso in esame, la tutela effettiva dei passeggeri è perseguita dall'articolo 7 del regolamento attraverso una compensazione immediata di alcune somme forfettarie, al fine di evitare loro di sopportare gli inconvenienti che comporta l'esperimento di azioni di risarcimento del danno dinanzi agli organi giurisdizionali competenti. È lo stesso dato letterale dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, che rinvia all'articolo 7, a imporre al vettore aereo coinvolto di provvedere in modo immediato a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri non consenzienti in caso di negato imbarco.

Tuttavia, il fine di questi importi forfettari è solo quello di risarcire i danni che siano pressoché identici per tutti i passeggeri interessati. Il risarcimento dei danni individuali, dovuti alle circostanze del caso concreto – quale, nel caso *Rusu*, la perdita di redistribuzione determinata dalla impossibilità di recarsi a lavoro a causa di un arrivo tardivo a destinazione – richiedono una valutazione caso per caso in un'azione civile risarcitoria, come risulta anche dall'art. 12, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 261/2004, che lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare.

Nel caso *Rusu*, la Corte di Giustizia dà, quindi, una interpretazione della natura della compensazione forfettaria ex art. 7 regolamento 2004/261 come di una misura caratterizzata dalla semplicità, dalla rapidità e dall'efficacia del procedimento per la compensazione pecuniaria, evitando che, per il versamento della compensazione pecuniaria dovutagli, il passeggero aereo interessato debba esperire un'azione dinanzi alle autorità giudiziarie competenti, la quale può comportare adempimenti più lunghi e talvolta più complessi. L'obiettivo fondamentale è raggiungere un elevato livello di protezione dei passeggeri, come si legge anche nel caso *Irish Ferries* [C. giust., 2 settembre 2021, C-570/19], in cui viene definita la compensazione forfettaria come un *credito di natura pecuniaria [di cui il passeggero] può chiedere il pagamento al vettore per il solo fatto che le condizioni poste [...] sono soddisfatte*].

Nel caso in esame, la compagnia aerea LOT fa riferimento alle Conclusioni dell'Avvocato generale Yves Bot nel caso *Ruijssenaars*, che è necessario analizzare brevemente [C. giust., 17 marzo 2017, C-145/15 e C-146/15].

In seguito a diversi rifiuti dei due vettori aerei (Royal Air Maroc e la KLM) di pagare ai passeggeri la compensazione pecuniaria dovuta, i ricorrenti chiedono all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento n. 261/2004, e cioè il segretario di Stato per le Infrastrutture e l'Ambiente, di adottare le misure necessarie previste dall'articolo 5, paragrafo 1, lett c), del regolamento 261/2004, condannando i vettori a corrispondere la compensazione pecuniaria richiesta, ai sensi dell'articolo 7 del

regolamento. Il giudice nazionale ritiene che, vista la natura civile del rapporto tra un vettore aereo e un passeggero, l'inadempimento dei propri obblighi da parte del vettore rientra nell'ambito della competenza dei giudici civili. Secondo il giudice nazionale del rinvio, attribuire la competenza di obbligare il vettore al pagamento della compensazione forfettaria prevista dall'articolo 7 del regolamento minerebbe la ripartizione della competenza giurisdizionale nei Paesi Bassi. L'Avvocato generale Yves Bot esclude una tale competenza degli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento n. 261/2004, per una serie di ragioni. L'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 prevede che “[o]gni Stato membro designa l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento”. Secondo l'Avvocato generale Yves Bot, l'articolo, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 può essere interpretato nel senso di attribuire due compiti distinti agli organismi nazionali. Da una parte, e questo discende direttamente dalle norme europee, gli organismi nazionali devono vigilare sull'applicazione di tale regolamento. Infatti, l'articolo 16 dev'essere letto in combinato disposto con il considerando 22 del regolamento n. 261/2004, in base al quale «[g]li Stati membri dovrebbero assicurare e controllare che i loro vettori aerei rispettino il presente regolamento nonché designare un organismo appropriato per l'espletamento di tali compiti. Il controllo non dovrebbe pregiudicare il diritto per i passeggeri e i vettori aerei di chiedere un legittimo risarcimento nelle competenti sedi giurisdizionali secondo le procedure del diritto nazionale». Secondo l'Avvocato generale Yves Bot, il principale compito, che discende dal diritto europeo, dell'organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento n. 261/2004 consiste nel monitorare, in modo generale, che i vettori aerei adempiano ai propri obblighi.

Dall'altra parte, gli Stati possono affidare agli organismi nazionali il compito di esaminare i reclami individuali dei passeggeri, ma si tratta di una scelta lasciata al margine di apprezzamento degli Stati. Infatti, nella formulazione dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004 non vi è nulla che consenta di dedurre che l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento sia tenuto ad adottare misure coercitive nei confronti dei vettori aerei al fine di imporgli di corrispondere ai passeggeri interessati la compensazione pecuniaria dovuta ai sensi degli articoli 5 e 7 del regolamento in parola. Secondo l'Avvocato generale, infatti, gli Stati membri dispongono di un certo margine di discrezionalità per quanto concerne l'estensione delle competenze assegnate agli organismi nazionali: questi possono pertanto assumere anche la forma di organismi incaricati della risoluzione stragiudiziale delle controversie tra i vettori aerei e i passeggeri, ma la loro funzione può esaurirsi anche nel fornire informazioni al passeggero aereo a seguito di un reclamo. Non c'è, dunque, secondo le Conclusioni dell'Avvocato Generale nel caso *Ruijssenaars*, in capo all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento n. 261/2004 un obbligo, che discenda dalla norma europea, di agire a seguito di un reclamo individuale. Tuttavia, il numero di reclami di cui esso è investito può essere

un buon indice di una reiterata violazione degli obblighi gravanti sul vettore aereo e, dunque, può condurlo ad adottare misure coercitive nei confronti di quest'ultimo.

L'Avvocato Generale ritiene che sia da scoraggiare un sistema nazionale che attribuisca agli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento n. 261/2004 il compito di attuare i diritti soggettivi che derivano ai passeggeri aerei da tale regolamento, e quindi anche di costringere i vettori aerei a corrispondere la compensazione pecuniaria che sarebbe dovuta in forza delle disposizioni del medesimo regolamento. Le ragioni per cui l'Avvocato Generale Yves Bot è scettico sulla opportunità di un sistema nazionale del genere sono di segno diverso. Innanzitutto, ritiene che attribuire agli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento 261/2004 il compito di tutelare gli interessi individuali dei passeggeri condurrebbe inevitabilmente a divergenze interpretative del diritto dell'Unione, e quindi ad incertezza giuridica per i passeggeri aerei. Inoltre, secondo l'Avvocato generale, un organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento n. 261/2004 non può essere qualificato come «giurisdizione», ai sensi della giurisprudenza della Corte, e non ha pertanto un potere di rinvio pregiudiziale. Infatti, *“secondo costante giurisprudenza della Corte, per valutare se l'organo del rinvio posseda le caratteristiche di una “giurisdizione” ai sensi dell'articolo 267 TFUE, questione unicamente di diritto dell'Unione, la Corte tiene conto di un insieme di elementi, quali il fondamento legale dell'organo giurisdizionale, il suo carattere permanente, l'obbligatorietà della sua giurisdizione, la natura contraddittoria del procedimento, il fatto che l'organo applichi norme giuridiche e che sia indipendente (...) Inoltre, i giudici nazionali possono adire la Corte unicamente se dinanzi a loro è pendente una lite e se essi sono stati chiamati a statuire nell'ambito di un procedimento destinato a risolversi in una pronuncia di carattere giurisdizionale”* [v. C. giust., 12 giugno 2014, causa C- 377/13].

Nella sentenza del caso *Ruijssenaars*, la Corte di Giustizia non è perfettamente in linea con le Conclusioni dell'Avvocato generale, laddove sottolinea la rilevanza del principio del margine di apprezzamento [per cui si veda anche C. giust., 22 novembre 2012, causa C-139/11: *«in mancanza di disposizioni del diritto dell'Unione in materia, spetta all'ordinamento giuridico interno di ciascuno Stato membro disciplinare le modalità procedurali dei ricorsi intesi a garantire la tutela dei diritti spettanti ai singoli in forza del diritto dell'Unione, purché tali modalità rispettino i principi di equivalenza e di effettività»*]. Nella sentenza del caso *Ruijssenaars*, quindi, la Corte di Giustizia si limita semplicemente ad escludere un obbligo giuridico che discenda dal regolamento europeo in capo agli Stati di attribuire agli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento europeo n. 261/2004 il potere di adottare misure in seguito a reclami individuali. Infatti, secondo la Corte, occorre interpretare la nozione di «sanzioni» contenuta all'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 21 di tale regolamento, nel senso che essa designa

le misure adottate in risposta alle violazioni rilevate dall'organismo nell'esercizio della sorveglianza di carattere generale prevista al paragrafo 1 di detto articolo 16, e non come le misure coercitive amministrative e civili che devono essere adottate in ciascun singolo caso.

La Corte sottolinea poi che una simile interpretazione dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004 consenta di evitare divergenze interpretative tra giudici civili nazionali, investiti dei ricorsi individuali, e organismi di cui all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 ma comunque ritiene che rimanga, in capo agli Stati membri, la facoltà, al fine di ovviare ad una insufficiente tutela dei diritti dei passeggeri aerei, di abilitare l'organismo di cui all'articolo 16, paragrafo 1, di tale regolamento, ad adottare misure in seguito a reclami individuali.

3. La decisione nel caso LOT

Nella sentenza del 29 settembre 2022, la Corte di Giustizia torna ancora ad occuparsi della estensione dei poteri degli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento n. 261/2004 per valutare la legittimità di un sistema nazionale che preveda un meccanismo opposto a quello sotteso al caso *Ruijssenars*. Infatti, l'ordinamento giuridico ungherese prevede espressamente il potere dell'organismo nazionale di obbligare i vettori aerei alla compensazione forfettaria di cui all'articolo 7 del Regolamento. Nell'analizzare la legittimità di un sistema nazionale del genere ai sensi dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004, l'Avvocato generale De La Tour parte dall'analisi del dato testuale, sottolineando che all'art. 16, paragrafo 1, il legislatore europeo stabilisce che gli Stati Membri devono designare l'organismo responsabile dell'applicazione del regolamento, ma non specifica né le condizioni né le modalità secondo le quali quest'ultimo deve esercitare il proprio compito e garantire che siano rispettati i diritti dei passeggeri. Secondo l'Avvocato Generale La Tour, l'espressione "*siano rispettati i diritti dei passeggeri*" ha una portata molto ampia, che può includere tanto la difesa degli interessi collettivi dei passeggeri aerei quanto la difesa dei loro interessi individuali. Anche le disposizioni di cui all'articolo 16, paragrafi 2 e 3, non hanno né lo scopo né l'effetto di limitare la portata delle competenze attribuibili dagli Stati membri ai loro organismi nazionali. Infatti, ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, «[l]e sanzioni stabilite dagli Stati membri per violazioni del presente regolamento sono *effettive, proporzionate e dissuasive*», laddove si tratta in questo caso di sanzioni irrogate in seguito a violazioni reiterate e pertanto nettamente distinte, per natura e portata, dalle misure coercitive con le quali l'organismo nazionale mirerebbe ad ottenere il versamento della compensazione pecuniaria forfettaria dovuta al passeggero aereo a causa della cancellazione del suo volo.

Una interpretazione testuale permette di affermare che gli Stati membri dispongono pertanto di un margine di discrezionalità concernente l'attribuzione a tale organismo nazionale delle competenze destinate a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri aerei. Questa tesi è confermata da una interpretazione sistematica del regolamento n. 261/2004,

che tenga conto della necessità di valorizzazione degli obiettivi di tutela del consumatore. Infatti, nessun elemento vieta a uno stato membro di attribuire una competenza coercitiva a un organismo responsabile dell'applicazione di tale regolamento, laddove l'unico limite è rappresentato dal diritto, ex artt. 12, 16 regolamento e considerando 22, dei passeggeri aerei di esercitare un'azione civile per eventuali danni individuali e ulteriori, in aggiunta alla composizione forfettaria. Infatti, gli importi forfettari di cui all'art 7 sono un risarcimento uniforme e immediato, mentre il risarcimento supplementare previsto dall'art 12 di tale regolamento è un danno subito dal passeggero aereo coinvolto e destinato ad essere valutato individualmente e a posteriori. Questa differenza tra compensazione forfettaria e risarcimento di ulteriori danni individuali subiti conferma che l'obiettivo specifico della compensazione forfettaria sia quello di porre rimedio, in modo immediato e uniforme, al danno consistente in una perdita di tempo pari o superiore a tre ore sottesa a un ritardo. Attribuire una competenza coercitiva a un organismo nazionale designato sulla base dell'art. 16, paragrafo 1, contribuisce a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Quindi, permettere all'organismo nazionale di obbligare i vettori aerei al pagamento della compensazione forfettaria prevista contribuisce a dare piena effettività alla tutela che l'ordinamento giuridico europeo accorda ai passeggeri in caso di ritardi e cancellazioni dei voli aerei [si veda, ad esempio, il caso Bossen sulla interpretazione estensiva del termine distanza necessaria al fine di assicurare l'effettività della tutela]. La sentenza in esame risulta del tutto in linea con l'obiettivo generale dell'ordinamento europeo in materia, laddove il fondamento della compensazione pecuniaria forfettaria si rinviene nel disagio che consiste nell'aver subito una perdita di tempo pari o superiore a tre ore rispetto alla pianificazione iniziale del loro viaggio.

Data la sostanziale ragionevolezza della sentenza della Corte di Giustizia, rimane a monte il problema dei diversi meccanismi di enforcement previsti per la compensazione del ritardo aereo in Italia del Regolamento n. 261/2004. Infatti, come rilevato dalla relazione della Direzione generale della mobilità e dei trasporti della Commissione [KOURIS, «*Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU*, 2020, <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/fo3df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71>], nell'esercizio del margine di apprezzamento, gli Stati membri hanno regolato in maniera diversa i meccanismi nazionali di monitoraggio generale, di accesso alla compensazione forfettaria e ai reclami individuali. Infatti, alcuni Paesi (come Belgio, Danimarca e Malta) attribuiscono agli organismi nazionali poteri di coercizione e di valutazione nel caso di singole violazioni del regolamento, mentre altri ordinamenti (tra cui l'Italia, insieme alla Germania e ai Paesi Bassi) riconoscono alle autorità preposte poteri sanzionatorie e coercitivi in caso di violazioni reiterate e sistematiche. Infine, ci sono un terzo gruppo di organismi nazionali (quelli di Spagna, Irlanda, Lettonia e Regno Unito) preposti sia all'analisi dei reclami individuali che al monitoraggio sistematico in caso di violazioni ripetute e sistematiche. Ora, anche nei Paesi che non attribuiscono agli organismi nazionali poteri di coercizione in caso di singole violazioni, può essere garantita la celerità dell'accesso alla compensazione forfettaria. Ne è un esempio l'Italia, in cui all'Enac compete l'irrogazione delle sanzioni amministrative stabilite dal regolamento n. 261/2004, mentre la richiesta di compensazione forfettaria dovuta in caso di ritardo prolungato del volo o sua cancellazione deve essere in prima battuta effettuata in capo alla

compagnia aerea, e solo in caso di mancata risposta entro il termine di sei settimane può essere rivolta all'Enac.

In ogni caso, a livello europeo, un quadro tanto composito provoca una mancanza di uniformità che rischia di minare gli obiettivi di certezza del diritto e di effettività della tutela dei passeggeri.

Bibliografia essenziale

BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Giappichelli, 2013, 193 ss

CARMAGNANI, *Regolamento CE n. 261/2004: sanzioni amministrative e procedimento per l'irrogazione*, in *Dir. tur.*, 2006, 4, 390 ss.

CONTI, *Compensazione ai passeggeri in caso di ritardo prolungato del volo*, in *Corr. giur.*, 2019, 6, 852 ss.

SANNA, *Cancellazione del viaggio e tutela del passeggero marittimo (e aereo)*, in *Riv. it. dir. tur.*, 2022, 37, 261 ss.

VERNIZZI, *La disciplina della cancellazione del volo e la maggior tutela del passeggero secondo la giurisprudenza europea*, in *Resp. civ. e prev.*, 2022, n. 1 – 2, 61 ss.