

CORTE DI GIUSTIZIA 8 OTTOBRE 2026 NELLA CAUSA C-108/26 RX, D (DECISIONE RELATIVA ALLA GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO), ECLI:EU:C:2026:838

A cura di **Emanuela DE FALCO***

MASSIMA¹

Il ritardo di un volo causato da una decisione di gestione del traffico aereo non esonera automaticamente il vettore aereo dall'obbligo di compensare il passeggero, poiché tale circostanza non può essere qualificata, di per sé, come eccezionale. La Corte di giustizia, annullando per la prima volta una pronuncia del Tribunale resa in sede pregiudiziale, ha sottolineato la necessità di preservare l'uniformità interpretativa e la coerenza dell'ordinamento giuridico dell'Unione europea.

SOMMARIO

1. Il fatto 1
2. La decisione 3
3. Conclusioni 7

1. IL FATTO

La sentenza pronunciata dalla Corte di giustizia nella causa C-108/26 RX trae origine da una controversia relativa al diritto dei passeggeri alla compensazione pecuniaria per il ritardo prolungato di un volo. La vicenda, considerata isolatamente, potrebbe apparire simile a molte altre controverse sorte nell'applicazione del regolamento (CE) n. 261/2004². Il suo interesse, tuttavia, non si esaurisce nell'interpretazione della nozione di «circostanze eccezionali» prevista dall'art. 5, par. 3, del regolamento. La pronuncia rappresenta, infatti, anche la prima occasione in cui la Corte di giustizia ha riesaminato e annullato una sentenza del Tribunale dell'Unione europea nell'ambito del meccanismo introdotto dall'art. 256, par. 3, Trat-

tato sul Funzionamento dell'Unione Europea e disciplinato dall'art. 62 dello Statuto della Corte. La decisione presenta pertanto un duplice profilo di interesse: da una parte, chiarisce i limiti entro cui un vettore aereo può invocare circostanze eccezionali per sottrarsi all'obbligo di compensazione; dall'altra, offre le prime indicazioni sul funzionamento di un nuovo strumento processuale destinato a preservare l'unità e la coerenza del diritto dell'Unione.

La controversia ha origine dal volo LO 6110, operato il 25 luglio 2023 dal vettore aereo P sulla tratta Smirne-Varsavia. Secondo la programmazione iniziale, il velivolo avrebbe dovuto decollare da Smirne alle ore 18:20 UTC e atterrare a Varsavia alle ore 21:10 UTC. Il volo, tuttavia, era partito soltanto alle ore 21:40 UTC, raggiungendo la destinazione alle ore 00:17 del giorno successivo. Il ritardo all'arrivo aveva quindi superato le tre ore, soglia che, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, consente al passeggero di ottenere la compensazione prevista dal regolamento (CE) n. 261/2004, in presenza degli ulteriori presupposti richiesti.

Il ritardo non era riconducibile a un'unica causa. L'aeromobile impiegato per il volo LO 6110 aveva infatti operato in precedenza il volo LO 6111, sulla tratta Katowice-Smirne. Quest'ultimo collegamento aveva subito un ritardo in seguito a una decisione dei servizi di controllo del traffico aereo, adottata nell'ambito delle misure di gestione dei flussi e connessa alle restrizioni dello spazio aereo dell'Ungheria e della Romania, introdotte a causa di condizioni meteorologiche sfavorevoli. A ciò si era aggiunto un problema tecnico riscontrato una volta che l'aeromobile era atterrato a Smirne.

Più precisamente, alle ore 12:55 UTC il vettore aveva ricevuto dai servizi di controllo del traffico aereo un messaggio di assegnazione di una fascia oraria di partenza, il cosiddetto Slot Allocation Message (SAM), che indicava per il volo LO 6111 una partenza alle ore 16:30 UTC. Alle ore 15:04 UTC, il vettore aveva comunicato di essere

*Dottoressa di ricerca in diritto dell'Unione europea, Università degli Studi di Padova – Università degli Studi di Napoli “Parthenope” (doppia affiliazione). Componente del Comitato Editoriale della Rivista “De Iustitia”.

¹Massima non ufficiale.

²Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004.

pronto a partire e aveva chiesto l'autorizzazione a decollare prima dell'orario assegnato. La richiesta non aveva tuttavia modificato la decisione dei servizi di controllo. Il volo era quindi decollato alle ore 16:02 UTC ed era atterrato a Smirne alle ore 18:32 UTC, con un ritardo all'arrivo di un'ora e dodici minuti rispetto all'orario previsto.

Dopo l'atterraggio a Smirne, sull'aeromobile era stato inoltre riscontrato un guasto tecnico, la cui riparazione aveva richiesto due ore e otto minuti. Il ritardo del volo successivo risultava pertanto collegato a fattori di natura diversa: da un lato, le misure di gestione del traffico aereo che avevano inciso sulla precedente tratta; dall'altro, un problema tecnico verificatosi dopo l'arrivo del velivolo a Smirne. Questa pluralità di cause rendeva necessario distinguere il ritardo complessivo da quello imputabile a ciascun evento, per stabilire se il vettore fosse tenuto a corrispondere la compensazione richiesta.

Il 26 luglio 2023, la passeggera A aveva ceduto il proprio diritto alla compensazione a D, società specializzata nel recupero di crediti. Quest'ultima aveva quindi agito dinanzi al giudice polacco competente, il Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, chiedendo al vettore P il pagamento di 400 euro, oltre agli interessi legali di mora a decorrere dal 17 agosto 2023.

Il problema sottoposto al giudice nazionale riguardava soprattutto la possibilità di sottrarre dal ritardo complessivo del volo LO 6110 il tempo imputabile alle misure di gestione del traffico aereo che avevano interessato il precedente volo LO 6111. Se tale intervallo fosse stato escluso dal calcolo, il ritardo residuo sarebbe risultato inferiore alle tre ore e, di conseguenza, avrebbe potuto venire meno il presupposto temporale per il riconoscimento della compensazione.

Per risolvere la controversia, il giudice polacco aveva sospeso il procedimento e sottoposto alla Corte di giustizia quattro questioni pregiudiziali. Le prime due riguardavano la nozione di «circostanze eccezionali» di cui all'art. 5, par. 3, del regolamento (CE) n. 261/2004. In particolare, si chiedeva se una decisione di gestione del traffico aereo potesse essere considerata eccezionale indipendentemente dalla durata del ritardo che aveva

provocato e dalle ragioni che ne avevano determinato l'adozione, oppure se fosse necessario esaminare l'evento sottostante, come le condizioni meteorologiche che avevano condotto all'introduzione delle restrizioni dello spazio aereo.

Le altre due questioni riguardavano la possibilità per il vettore di invocare, con riferimento a un determinato volo, una circostanza eccezionale che avesse interessato una tratta precedente operata con lo stesso aeromobile. Anche in questo caso, il problema non era soltanto stabilire se l'evento potesse essere considerato eccezionale, ma verificare se esistesse un collegamento causale diretto tra quell'evento e il ritardo del volo successivo.

La domanda pregiudiziale era stata inizialmente assegnata al Tribunale dell'Unione europea in applicazione del meccanismo previsto dall'art. 256, par. 3, TFUE e dall'art. 50 ter dello Statuto della Corte. La riforma dello Statuto del 2024 aveva infatti attribuito al Tribunale la competenza a conoscere, in determinati settori specifici, di alcune domande di pronuncia pregiudiziale, con l'obiettivo di distribuire meglio il carico di lavoro tra le due giurisdizioni dell'Unione, senza rinunciare a un controllo finale della Corte di giustizia sui casi suscettibili di compromettere l'uniformità del diritto europeo.

Con sentenza del 21 gennaio 2026, nella causa T-134/25³, il Tribunale aveva risposto alle questioni sollevate dal giudice polacco. Quanto alla nozione di circostanza eccezionale, aveva ritenuto che una decisione di gestione del traffico aereo potesse assumere tale carattere quando fosse sottratta all'effettivo controllo del vettore e quest'ultimo non avesse contribuito alla sua adozione. Aveva inoltre riconosciuto la possibilità di invocare una decisione di gestione del traffico aereo che avesse interessato un volo precedente operato con lo stesso aeromobile, purché sussistesse un nesso di causalità diretta tra tale circostanza e il ritardo o la cancellazione del volo successivo.

La sentenza del Tribunale non ha tuttavia concluso definitivamente la vicenda. Su proposta

³ Tribunale UE, Sez. V ampl., 21 gennaio 2026, causa T-134/25, *D* (Decisione di gestione del traffico aereo), ECLI:EU:T:2026:35.

del primo avvocato generale, la Corte di giustizia aveva deciso, il 12 marzo 2026, di procedere al riesame della pronuncia, ritenendo che l'interpretazione accolta dal Tribunale presentasse un grave rischio per l'unità o la coerenza del diritto dell'Unione. Il riesame era stato circoscritto alle risposte alle prime due questioni pregiudiziali, relative all'interpretazione dell'art. 5, par. 3, del regolamento (CE) n. 261/2004. Le questioni riguardanti la possibilità di invocare una circostanza eccezionale verificatasi durante una precedente rotazione dell'aeromobile non erano invece comprese nell'oggetto del riesame.

La Corte di giustizia si è quindi trovata a dover affrontare due problemi distinti ma strettamente connessi: sul piano sostanziale, stabilire se il Tribunale avesse interpretato in modo eccessivamente ampio la nozione di circostanze eccezionali; sul piano processuale, verificare se tale errore fosse sufficientemente grave da giustificare l'attivazione del meccanismo eccezionale di riesame previsto dallo Statuto. La sentenza dell'8 ottobre 2026 risponde a entrambi i quesiti, correggendo l'interpretazione del Tribunale e fornendo, al contempo, una prima indicazione concreta sul ruolo della Corte nel nuovo sistema di ripartizione delle competenze pregiudiziali.

2. LA DECISIONE

Per comprendere il ragionamento della Corte di giustizia è necessario partire dalla disciplina sostanziale applicabile alla controversia. Il regolamento (CE) n. 261/2004 istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato. La sua finalità è assicurare un elevato livello di protezione ai viaggiatori, riconoscendo loro diritti standardizzati e limitando gli inconvenienti che possono derivare dalle interruzioni del trasporto aereo.

Secondo la giurisprudenza inaugurata dalla sentenza *Sturgeon e a.* del 19 novembre 2009⁴, i

passaggeri di voli ritardati possono beneficiare della compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 del regolamento (CE) 261/2004, quando arrivino a destinazione con un ritardo pari o superiore a tre ore rispetto all'orario originariamente previsto. Il diritto alla compensazione non è tuttavia incondizionato. L'art. 5, par. 3 del regolamento (CE) 261/2004 stabilisce che il vettore aereo operativo può essere esonerato dal pagamento quando dimostri che la cancellazione o il ritardo prolungato sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche adottando tutte le misure ragionevoli.

La disposizione deve essere letta insieme ai considerando 14 e 15 del regolamento (CE) 261/2004, che menzionano, tra le situazioni potenzialmente rilevanti, le condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo, i rischi per la sicurezza, l'instabilità politica e le decisioni di gestione del traffico aereo. Il riferimento a tali ipotesi non comporta però che ogni evento riconducibile a una delle categorie menzionate sia automaticamente eccezionale. Come chiarito dalla Corte di giustizia in più occasioni, la deroga deve essere interpretata restrittivamente, poiché limita il diritto alla compensazione riconosciuto al passeggero.

La giurisprudenza ha individuato due requisiti cumulativi per qualificare un evento come circostanza eccezionale: l'evento, per la sua natura o origine, non deve essere inerente al normale esercizio dell'attività del vettore; inoltre, deve sfuggire al suo effettivo controllo. I due requisiti rispondono a esigenze diverse e devono essere verificati separatamente. Non basta, pertanto, dimostrare che un evento sia stato determinato da un soggetto terzo o che il vettore non avesse la possibilità di modificarlo: occorre anche accertare che esso non appartenga al contesto ordinario in cui si svolge l'attività di trasporto aereo.

È proprio su questo punto che si concentra la critica della Corte di giustizia alla sentenza del Tribunale. Quest'ultimo aveva attribuito un peso determinante al fatto che la decisione di gestione del traffico aereo fosse stata adottata da servizi esterni al vettore e non rientrasse nella sfera di controllo della compagnia. In tal modo, tuttavia,

⁴ CGUE, Sez. IV, 19 novembre 2009, cause riunite *C-402/07 e C-432/07, Christopher Sturgeon e a. contro Condor Flugdienst GmbH e Stefan Böck e Cornelia Lepuschitz contro Air France SA*, ECLI:EU:C:2009:716.

aveva sostanzialmente sovrapposto il requisito dell'assenza di controllo a quello della non inerenza al normale esercizio dell'attività.

La Corte di giustizia chiarisce che una decisione di gestione del traffico aereo non può essere qualificata come circostanza eccezionale per il solo fatto di provenire da un'autorità esterna. Le misure di gestione del traffico, comprese quelle relative all'assegnazione delle fasce orarie di partenza, fanno parte del contesto ordinario nel quale operano le compagnie aeree. I vettori devono confrontarsi con decisioni riguardanti la capacità degli aeroporti, l'organizzazione dei flussi di traffico, le rotte disponibili e le condizioni operative dello spazio aereo. La circostanza che tali decisioni siano adottate da soggetti diversi dalle compagnie non è quindi sufficiente a renderle, per definizione, estranee alla normale attività del trasporto aereo.

Il passaggio centrale della pronuncia consiste proprio nella distinzione tra la decisione amministrativa e la causa che ne ha determinato l'adozione. La decisione di gestione del traffico aereo rappresenta una misura operativa adottata per reagire a una determinata situazione; non coincide necessariamente con l'evento che deve essere qualificato ai sensi dell'art. 5, par. 3, del regolamento (CE) 261/2004. Per stabilire se ricorra una circostanza eccezionale, il giudice deve quindi risalire alle ragioni sottostanti alla decisione e verificare se esse soddisfino i due requisiti elaborati dalla giurisprudenza.

Il criterio può essere illustrato considerando l'ipotesi di una chiusura dello spazio aereo dovuta a un'eruzione vulcanica. In una simile situazione, l'atto con cui le autorità dispongono la chiusura non costituisce, di per sé, il fatto decisivo: occorre esaminare il fenomeno naturale che ha reso necessaria la misura. Lo stesso ragionamento vale quando una pista viene chiusa in seguito a un evento che ne impedisce l'utilizzo in sicurezza. La decisione delle autorità rappresenta la conseguenza operativa di una situazione concreta, mentre la qualificazione come circostanza eccezionale dipende dalla natura e dall'origine di quest'ultima.

Applicando tale impostazione alla controversia, la Corte di giustizia osserva che non è suffi-

ciente constatare che il ritardo del volo LO 6111 sia derivato da una decisione di gestione del traffico aereo. Occorre verificare se la decisione sia stata adottata a causa di un evento che, per la sua natura o origine, non fosse inerente al normale esercizio dell'attività del vettore e sfuggisse al suo effettivo controllo. Nel caso in esame, le restrizioni dello spazio aereo erano collegate a condizioni meteorologiche sfavorevoli. Spetta dunque al giudice nazionale accertare se tali condizioni fossero incompatibili con l'effettuazione del volo in sicurezza e secondo la programmazione iniziale.

Il richiamo alle condizioni meteorologiche non risolve automaticamente la questione. Il considerando 14 del regolamento (CE) 261/2004 menziona espressamente le condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo tra gli esempi di circostanze eccezionali, ma la valutazione deve essere condotta alla luce delle circostanze concrete. Non ogni condizione meteorologica avversa giustifica l'esonero del vettore: occorre stabilire se la sua intensità e le sue conseguenze fossero tali da impedire l'esecuzione del volo in sicurezza. Solo in presenza di condizioni sufficientemente gravi potrà ritenersi soddisfatto il requisito della non inerenza al normale esercizio dell'attività; dovrà poi essere verificato anche quello dell'effettivo controllo.

La Corte di giustizia riafferma così che l'onere della prova grava sul vettore che intenda avvalersi dell'esonero previsto dall'art. 5, par. 3 del regolamento (CE) 261/2004. La compagnia non può limitarsi a produrre il messaggio di assegnazione della fascia oraria o a dimostrare che la decisione non era modificabile. Deve fornire gli elementi necessari per individuare la circostanza che ha determinato l'adozione della misura e dimostrare che essa possiede i requisiti richiesti dal diritto dell'Unione. Il giudice nazionale è chiamato a svolgere una valutazione concreta, senza attribuire alla decisione amministrativa un valore automaticamente esonerativo.

La seconda questione affrontata dalla Corte riguarda la rilevanza della durata del ritardo imputabile all'evento eccezionale. A questo proposito, la sentenza chiarisce che un evento può essere qualificato come circostanza eccezionale anche

quando non abbia provocato, da solo, un ritardo all'arrivo pari o superiore a tre ore. La qualificazione dell'evento e il calcolo del ritardo rilevante ai fini della compensazione costituiscono, infatti, due operazioni distinte.

Quando il ritardo complessivo deriva da più cause, è necessario individuare la parte di tempo imputabile alla circostanza eccezionale e sottrarla dal ritardo totale. Il tempo residuo deve poi essere confrontato con la soglia delle tre ore. Se, una volta effettuata tale sottrazione, il ritardo rimane pari o superiore a tre ore, il diritto alla compensazione può permanere; se invece il ritardo residuo è inferiore alla soglia, viene meno il presupposto temporale necessario per ottenere il pagamento, ferma restando la verifica degli altri requisiti applicabili.

La Corte richiama, in questo contesto, il principio già espresso nella sentenza *Pešková e Peška* del 4 maggio 2017⁵, secondo cui, quando un ritardo è riconducibile sia a una circostanza eccezionale sia a fattori diversi, deve essere isolata la parte imputabile alla prima. Il meccanismo evita che la semplice presenza di un evento eccezionale comporti l'esonero integrale del vettore per qualsiasi ritardo verificatosi. Allo stesso tempo, consente di non imputare alla compagnia il tempo effettivamente riconducibile a una circostanza che soddisfi i requisiti previsti dal regolamento.

Nel caso concreto, pertanto, il giudice nazionale dovrà stabilire se le condizioni meteorologiche che avevano determinato le restrizioni dello spazio aereo potessero essere qualificate come circostanza eccezionale e quale parte del ritardo del volo successivo fosse effettivamente riconducibile a quell'evento. Solo dopo tale accertamento sarà possibile determinare se il ritardo residuo superi la soglia delle tre ore. Il fatto che il volo LO 6110 sia arrivato a destinazione con oltre tre ore di ritardo non è, da solo, sufficiente a risolvere la controversia; allo stesso modo, la presenza di una misura di gestione del traffico non consente di escludere automaticamente il diritto alla compensazione.

Il ragionamento della Corte è rilevante anche per la tutela effettiva dei passeggeri. Se fosse sufficiente invocare una decisione di gestione del traffico aereo per ottenere l'esonero, senza dimostrare la natura eccezionale dell'evento che l'ha determinata, l'ambito di applicazione dell'art. 5, par. 3, regolamento (CE) 261/2004 risulterebbe notevolmente ampliato. I vettori potrebbero sottrarsi all'obbligo di compensazione richiamando misure adottate da soggetti terzi, anche quando le ragioni sottostanti non soddisfino i requisiti stabiliti dalla giurisprudenza. Una simile interpretazione finirebbe per alterare l'equilibrio del regolamento, riducendo la tutela riconosciuta ai passeggeri.

La decisione assume poi rilievo sul piano processuale. L'art. 256, par. 3, TFUE, come modificato nel quadro della riforma dello Statuto, consente di trasferire al Tribunale la competenza a conoscere di determinate categorie di domande pregiudiziali. Il nuovo sistema non comporta, tuttavia, una rinuncia della Corte di giustizia alla funzione di garanzia dell'interpretazione uniforme del diritto dell'Unione. L'art. 62 dello Statuto conserva infatti un meccanismo di riesame, attivabile quando sussista un grave rischio che una decisione del Tribunale pregiudichi l'unità o la coerenza del diritto europeo.

La causa D costituisce la prima applicazione completa di tale meccanismo nel nuovo contesto delle domande pregiudiziali trasferite al Tribunale. La sequenza processuale è significativa: la domanda del giudice polacco era pervenuta alla Corte il 12 febbraio 2025; il 25 febbraio 2025 era stata trasferita al Tribunale; quest'ultimo aveva pronunciato la propria sentenza il 21 gennaio 2026; infine, la Corte di giustizia era intervenuta con la sentenza di riesame dell'8 ottobre 2026. Il controllo della Corte si è dunque concluso circa nove mesi dopo la pronuncia del Tribunale e a meno di due anni dalla presentazione della domanda pregiudiziale.

Questi tempi costituiscono un primo elemento utile per valutare il funzionamento del sistema. La possibilità di assegnare al Tribunale alcune categorie di rinvii pregiudiziali è stata introdotta anche per rendere più efficiente il trattamento delle domande e consentire alla Corte di concentrare le proprie risorse sulle questioni di particolare rilievo

⁵ CGUE, Sez. III, 4 maggio 2017, causa *C-315/15, Marcela Pešková e Jiří Peška contro Travel Service a.s.*, ECLI:EU:C:2017:342.

per l'ordinamento dell'Unione. Il fatto che il procedimento di riesame si sia concluso senza un prolungamento particolarmente marcato dei tempi rappresenta un risultato incoraggiante, anche se una valutazione complessiva richiederà di osservare l'applicazione del meccanismo in un numero più ampio di casi.

Un secondo profilo riguarda la decisione con cui la Corte ha disposto il riesame. Tale decisione era contenuta in un documento breve, articolato in sette paragrafi, privo di una motivazione sostanziale dettagliata sulle ragioni per cui la sentenza del Tribunale avrebbe potuto compromettere l'unità o la coerenza del diritto dell'Unione. La spiegazione più approfondita è stata fornita nella successiva sentenza di riesame, nella quale la Corte ha illustrato perché l'interpretazione del Tribunale fosse incompatibile con la propria giurisprudenza e perché l'errore avesse una rilevanza tale da giustificare l'intervento.

La scelta lascia aperta una questione procedurale: occorre che la decisione di riesame contenga già una motivazione autonoma e specifica sul rischio per l'unità o la coerenza del diritto dell'Unione, oppure è sufficiente che tale valutazione venga esposta nella sentenza conclusiva? Il caso D non fornisce una risposta definitiva. La prassi precedente della Corte, formatasi in altri procedimenti di riesame, mostra che sono state adottate sia decisioni sintetiche sia decisioni accompagnate da una motivazione più articolata. Nulla, nel testo o nella finalità dell'art. 62 dello Statuto, impedisce alla Corte di spiegare fin dall'inizio perché ritenga necessario intervenire.

La questione non è puramente formale. Il riesame costituisce uno strumento eccezionale rispetto al sistema in cui, nei settori individuati dal legislatore, è il Tribunale a decidere le domande pregiudiziali. Una motivazione adeguata della decisione di riesame potrebbe quindi contribuire a rendere più trasparenti i criteri utilizzati per attivare il controllo, chiarendo in che modo la pronuncia del Tribunale superi la soglia del rischio grave richiesta dallo Statuto. Al contempo, una motivazione eccessivamente anticipata potrebbe sovrapporsi all'analisi che la Corte deve svolgere nella sentenza conclusiva. Il punto di equilibrio tra

queste esigenze sarà probabilmente definito attraverso la prassi futura.

Il terzo aspetto riguarda proprio il significato del requisito del «grave rischio» per l'unità o la coerenza del diritto dell'Unione. Nella causa D, la Corte ha giustificato il riesame sottolineando che l'art. 5, par. 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 è una disposizione essenziale per il funzionamento del sistema di protezione dei passeggeri. Il regolamento mira a garantire un livello elevato di tutela e, di conseguenza, le disposizioni che riconoscono diritti ai passeggeri devono essere interpretate in modo da assicurarne l'effettività, mentre le deroghe a tali diritti devono essere interpretate restrittivamente.

Secondo la Corte, l'interpretazione accolta dal Tribunale avrebbe ampliato eccessivamente l'eccezione delle circostanze eccezionali, modificando l'equilibrio stabilito dal legislatore tra il diritto alla compensazione e i casi in cui il vettore può esserne esonerato. Poiché tale interpretazione riguardava una disposizione centrale del regolamento e rischiava di incidere sull'applicazione uniforme della giurisprudenza in materia di ritardi prolungati, il requisito della gravità risultava soddisfatto.

Il ragionamento appare convincente nel caso concreto. Se il criterio adottato dal Tribunale fosse stato confermato, la provenienza esterna di una decisione di gestione del traffico aereo avrebbe potuto assumere un peso eccessivo, rendendo più facile per i vettori invocare l'esonero senza dimostrare la natura eccezionale dell'evento sottostante. Ciò avrebbe rischiato di compromettere la coerenza della giurisprudenza consolidata in materia di compensazione. Resta però da capire quale soglia la Corte applicherà nei casi futuri: un'interpretazione troppo ampia del potere di riesame potrebbe ridurre lo spazio decisionale riconosciuto al Tribunale, mentre una soglia eccessivamente elevata potrebbe impedire alla Corte di intervenire anche quando una pronuncia rischi concretamente di frammentare l'interpretazione del diritto dell'Unione.

Infine, quanto alla terza e quarta questioni pregiudiziali, la Corte di giustizia ha mantenuto la distinzione tra la parte della sentenza sottoposta a

riesame e quella che ne restava esclusa. Non ha quindi sostituito autonomamente le risposte del Tribunale sulla possibilità di invocare una circostanza eccezionale verificatasi durante un volo precedente, ma ha riprodotto la motivazione già elaborata nella sentenza del 21 gennaio 2026. Secondo tale impostazione, il vettore può fare riferimento a un evento che abbia interessato una tratta precedente operata con lo stesso aeromobile, purché sussista un nesso causale diretto con il ritardo o la cancellazione del volo successivo.

Anche questa possibilità, tuttavia, non comporta un esonero automatico. Il collegamento causale deve essere dimostrato e valutato dal giudice nazionale, tenendo conto delle circostanze concrete e dell'organizzazione delle rotazioni dell'aeromobile. Inoltre, l'evento verificatosi durante la tratta precedente deve poter essere qualificato come circostanza eccezionale secondo i criteri indicati dalla Corte di giustizia. La regola relativa alla continuità degli effetti tra voli diversi deve quindi essere letta insieme al principio secondo cui una decisione di gestione del traffico aereo, considerata isolatamente, non basta a giustificare l'esonero.

3. CONCLUSIONI

La sentenza in oggetto assume rilievo per due ragioni che, pur appartenendo a piani diversi, si completano a vicenda. Sul piano sostanziale, la Corte di giustizia ha ribadito i limiti entro cui il vettore può invocare le circostanze eccezionali per sottrarsi all'obbligo di compensazione previsto dal regolamento (CE) n. 261/2004. Sul piano processuale, ha offerto la prima applicazione completa del meccanismo di riesame nel quadro delle domande pregiudiziali trasferite al Tribunale, mostrando come la Corte possa intervenire quando l'interpretazione adottata da quest'ultimo rischi di compromettere l'unità o la coerenza del diritto dell'Unione.

Quanto al primo profilo, il principio centrale della pronuncia è che una decisione di gestione del traffico aereo non costituisce, di per sé, una circostanza eccezionale. La sua provenienza da un'autorità esterna al vettore e l'impossibilità per

la compagnia di modificarla non sono sufficienti a giustificare l'esonero. Occorre invece individuare l'evento che ha determinato l'adozione della decisione e verificare, in concreto, se esso non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore e sfugga al suo effettivo controllo. I due requisiti devono essere accertati separatamente, senza che la dimostrazione dell'uno possa sostituire quella dell'altro.

Questa precisazione impedisce che la deroga prevista dall'art. 5, par. 3 del regolamento (CE) 261/2004 venga interpretata in modo eccessivamente ampio. Il regolamento riconosce ai passeggeri un diritto alla compensazione quando il ritardo all'arrivo raggiunge almeno tre ore, salvo che il vettore dimostri la sussistenza dei presupposti per l'esonero. La semplice esistenza di una decisione amministrativa che abbia inciso sull'operatività del volo non può quindi essere sufficiente a escludere tale diritto. Al contrario, la compagnia deve dimostrare la natura eccezionale dell'evento sottostante e il suo effettivo collegamento con il ritardo.

La pronuncia chiarisce inoltre che la qualificazione dell'evento e il calcolo del ritardo sono operazioni distinte. Una circostanza può essere eccezionale anche se non ha provocato autonomamente un ritardo di tre ore. Quando il ritardo complessivo dipende da più cause, è necessario sottrarre la parte imputabile all'evento eccezionale e verificare se il ritardo residuo raggiunga la soglia richiesta per la compensazione. In questo modo, la Corte evita sia che il vettore sia esonerato per l'intero ritardo in presenza di una circostanza eccezionale solo parzialmente rilevante, sia che gli venga imputato il tempo effettivamente riconducibile a un evento che soddisfi i requisiti previsti dal regolamento.

Il giudice nazionale conserva un ruolo decisivo nell'applicazione di tali principi. Nel caso concreto, dovrà accertare se le condizioni meteorologiche che hanno determinato le restrizioni dello spazio aereo fossero sufficientemente gravi da impedire l'effettuazione del volo in sicurezza e secondo la programmazione originaria. Dovrà inoltre individuare la parte del ritardo effettivamente riconducibile a tali condizioni e confrontare il ritardo residuo con la soglia delle tre ore. La Corte fornisce

quindi il criterio interpretativo, ma non sostituisce il proprio accertamento a quello richiesto al giudice del rinvio.

Sul piano processuale, la decisione costituisce un passaggio significativo nell'attuazione della riforma dello Statuto della Corte di giustizia del 2024. Il trasferimento al Tribunale di alcune categorie di domande pregiudiziali mira a rendere più efficiente la distribuzione del lavoro tra le due giurisdizioni dell'Unione. Il riesame previsto dall'art. 62 dello Statuto svolge, in questo sistema, una funzione di garanzia: non rappresenta un secondo grado ordinario di giudizio, ma uno strumento eccezionale, destinato a intervenire quando una pronuncia del Tribunale presenti un rischio grave per l'unità o la coerenza del diritto europeo.

La vicenda mostra che il meccanismo può operare in tempi relativamente contenuti. La domanda pregiudiziale, pervenuta alla Corte nel febbraio 2025, è stata trasferita al Tribunale nello stesso mese; la sentenza di quest'ultimo è stata pronunciata nel gennaio 2026 e la Corte ha concluso il riesame nell'ottobre dello stesso anno. Il procedimento ha così consentito un controllo sull'interpretazione del Tribunale senza determinare un prolungamento particolarmente marcato della durata complessiva della controversia. Si tratta di un primo risultato positivo, che dovrà comunque essere valutato alla luce delle successive applicazioni del sistema.

La sentenza lascia però aperte alcune questioni. Una prima riguarda il livello di motivazione richiesto alla decisione con cui la Corte dispone il riesame. Nel caso in oggetto, le ragioni sostanziali dell'intervento sono state sviluppate soprattutto nella sentenza conclusiva, mentre la decisione iniziale di riesame era sintetica. Non è ancora chiaro se questa modalità diventerà la prassi ordinaria o se la Corte sceglierà, in futuro, di motivare in modo più dettagliato fin dall'inizio l'esistenza del rischio grave richiesto dall'art. 62 dello Statuto. Una motivazione più articolata potrebbe contribuire a rendere più trasparenti i criteri di attivazione del riesame e a chiarire i limiti entro cui la Corte intende esercitare tale potere.

Un secondo interrogativo riguarda la soglia di gravità necessaria per giustificare l'intervento. Nel

caso esaminato, la Corte ha ritenuto che l'interpretazione del Tribunale rischiasse di compromettere l'applicazione uniforme di una disposizione fondamentale per la tutela dei passeggeri. Il criterio appare condivisibile, perché l'estensione eccessiva dell'eccezione avrebbe potuto alterare l'equilibrio tra il diritto alla compensazione e i casi di esonero. Resta tuttavia da stabilire come il requisito del «grave rischio» sarà applicato in controversie meno direttamente collegate a diritti riconosciuti a un'ampia categoria di destinatari o a disposizioni centrali di un regolamento europeo.

La questione è importante per il rapporto tra le due giurisdizioni. Il nuovo sistema attribuisce al Tribunale una competenza effettiva sulle domande pregiudiziali comprese nei settori individuati dallo Statuto, mentre riserva alla Corte un potere di riesame eccezionale. Se tale potere fosse esercitato con eccessiva frequenza, rischierebbe di ridurre l'autonomia decisionale riconosciuta al Tribunale dalla riforma. Se, al contrario, il requisito della gravità fosse interpretato in modo troppo restrittivo, potrebbe diventare difficile correggere interpretazioni capaci di produrre divergenze rilevanti nell'applicazione del diritto dell'Unione. La giurisprudenza futura dovrà dunque precisare il punto di equilibrio tra l'autonomia del Tribunale e la funzione della Corte quale garante dell'uniformità del diritto europeo.

Pertanto, la sentenza in oggetto mostra come il nuovo sistema di ripartizione delle competenze pregiudiziali possa funzionare nella pratica e quali siano le condizioni per l'intervento della Corte quando una decisione del Tribunale rischia di compromettere la coerenza dell'ordinamento dell'Unione.

La decisione ha consentito di correggere un'interpretazione che avrebbe potuto ampliare eccessivamente l'ambito dell'esonero, preservando la coerenza della disciplina. Le future applicazioni dell'art. 62 dello Statuto chiariranno se questo primo intervento costituisca un modello per i casi successivi e come la Corte intenda definire, nel tempo, i limiti del proprio potere di riesame.