

I danni per la perdita del bagaglio aereo

Il viaggiatore può sommare tutti i disagi subiti e lamentare in giudizio tante voci di risarcimento quanti sono i costi sostenuti e i fastidi sopportati? Cass.ord. n. 3165/2021.

Pubblicato il 23/02/2021

Non è un fatto raro, dopo aver affrontato un volo magari internazionale e pure con uno scalo, giungere all'aeroporto di destinazione e scoprire... che il bagaglio è stato smarrito! Se poi la trasferta era l'inizio di una vacanza, magari di pochi giorni, o un appuntamento importante di lavoro, per il quale si erano scelti vestiti e oggetti indispensabili, allora oltre al disagio di acquistare in fretta il necessario può capitare di provare delusione unita a un buona dose di tensione nervosa.

Il viaggiatore che decida poi di far valere il danno subito contro la compagnia aerea, è tentato di sommare tutti questi disagi subiti e lamentare in giudizio tante voci di risarcimento quanti sono i costi sostenuti ed i fastidi sopportati.

Sommario

- [Il caso](#)
- [La normativa di riferimento](#)
- [Le motivazioni della sentenza](#)

Il caso

E' quanto è successo ad un viaggiatore del volo Brindisi-Roma-New York, operato da Alitalia e da American Airlines, quando al proprio ritorno ha promosso una causa contro Alitalia davanti al giudice di Pace di Taranto per ottenere il ristoro di tutti i danni causati dal ritardo nella consegna del suo bagaglio.

In primo grado, le sue pretese erano state accolte, e il Giudice di Pace gli aveva riconosciuto più di duemila Euro, sommando alle indennità dovute per la perdita della valigia, anche le spese sostenute per comprare vestiti e beni di prima necessità.

Il vettore aereo però ha fatto prima appello e poi ricorso in Cassazione e la Suprema Corte con l'ordinanza 15 dicembre 2020 - 9 febbraio 2021, n. 3165 (testo in calce) ha accolto le sue doglianze, rimettendo la causa al primo giudice per una nuova determinazione del danno.

Nel proprio ricorso, Alitalia lamentava il fatto che il Giudice di Pace avesse sommato i costi sostenuti dal viaggiatore, il danno morale, e in generale tutti i danni conseguenti alla perdita del bagaglio, all'importo dell'indennità fissata dalla Convenzione di Montreal per la perdita del bagaglio.

La normativa di riferimento

La sentenza della Cassazione diventa dunque l'occasione per ripercorrere la normativa di riferimento sui danni da bagaglio smarrito.

L'art. 22 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, ratificata dall'Italia con la legge 12 del 2004, disciplina la responsabilità del vettore aereo e l'entità del risarcimento del danno per la perdita, distruzione, deterioramento o ritardo nella consegna del bagaglio.

L'indennità prevista dall'art 22 è contenuta nella somma di 1000 diritti di speciali di prelievo per passeggero.

Cosa sono i diritti di prelievo? Si tratta di una specie di valuta che costituisce l'unità di misura fissata dal fondo monetario internazionale (FMI), ed è ricavata da un paniere di valute nazionali. I diritti di prelievo sono spesso utilizzati nelle transazioni internazionali e nelle convenzioni. Al tasso di cambio attuale, mille diritti speciali equivalgono a poco più di mille Euro.

Il limite della misura fissa indennitaria può comunque essere superato, secondo il testo del citato art. 22, quando il passeggero al momento della consegna del bagaglio al vettore effettui una dichiarazione di interesse speciale alla consegna del bagaglio, dietro pagamento di una tassa supplementare. In questo caso il vettore aereo è tenuto al risarcimento del danno fino a concorrenza dell'intera somma dichiarata dal passeggero, a meno che non dimostri che la somma dichiarata è superiore all'interesse reale del passeggero alla consegna del bagaglio a destinazione.

Le motivazioni della sentenza

Secondo la Suprema Corte, l'art. 22 della Convenzione di Montreal ha lo scopo di stabilire una limitazione della responsabilità del vettore aereo, ragion per cui l'indennità di 1000 diritti di prelievo deve ricomprendere tutte le voci di danno rivendicate dal passeggero. Non solo quindi il danno patrimoniale derivante dai beni perduti e dal costo per l'acquisto dei nuovi beni necessari, ma anche il danno non patrimoniale. L'orientamento della Cassazione è peraltro confermato dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea (decisione del 6 maggio 2010 nella causa *Walz c. Clickair SA*) secondo cui la nozione di danno ai sensi dell'art. 22 ricomprende tanto il danno patrimoniale quanto appunto, il danno morale.

Unica spesa che fuoriesce dall'indennità stabilita in misura fissa, è quella delle spese legali sostenute dal passeggero per far valere il proprio diritto, e degli altri oneri connessi con la controversia, oltre agli interessi, così come previsto dal paragrafo 6 dello stesso articolo 22.

La Corte di Cassazione ha accolto anche l'altra domanda di Alitalia, rigettata in primo grado, di manleva nei confronti di American Airlines. La domanda di risarcimento era stata proposta dal passeggero solo nei confronti di Alitalia, ma quest'ultima aveva chiamato in causa anche la compagnia aerea americana che aveva effettuato la tratta.

La Suprema Corte facendo applicazione dell'art.1 par. 3 della Convenzione di Montreal, secondo cui il trasporto effettuato da più vettori aerei costituisce un unico trasporto,

ha ritenuto applicabile l'art. 36 della stessa Convenzione per il quale i vettori sono responsabili verso il passeggero singolarmente e solidalmente. Mentre il passeggero, quindi, poteva scegliere di agire verso una o l'altra compagnia aerea, Alitalia aveva diritto a veder riconosciuta la condanna in solido di American Airlines per la perdita del bagaglio, perchè lo smarrimento era avvenuta durante l'unico trasporto, e non era stato dimostrato che il danno del passeggero si fosse verificato proprio nella prima parte del tragitto aereo di competenza di Alitalia.

[CASSAZIONE CIVILE, ORDINANZA N. 3165/2021 >> SCARICA IL TESTO PDF](#)

(da www.altalex.com)

SUPREMA CORTE DI CASSAZIONE

SEZIONE VI-1 CIVILE

Ordinanza 15 dicembre 2020 - 9 febbraio 2021, n. 3165

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

SEZIONE SESTA CIVILE

SOTTOSEZIONE 1

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Dott. SCALDAFERRI Andrea - Presidente -

Dott. IOFRIDA Giulia - Consigliere -

Dott. TERRUSI Francesco - Consigliere -

Dott. PAZZI Alberto - Consigliere -

Dott. CAMPESE Eduardo - rel. Consigliere -

ha pronunciato la seguente:

ORDINANZA

sul ricorso 5939-2019 proposto da:

ALITALIA - SOCIETA' AEREA ITALIANA SPA, IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA, in persona del legale rappresentante pro tempore, elettivamente domiciliata in ROMA, VIA DEL PLEBISCITO, 102, presso lo studio dell'avvocato GIUSEPPE LOMBARDI, che la rappresenta e difende unitamente agli avvocati PIERDANILO BELTRAMI, LOTARIO BENEDETTO DITTRICH, LAZARE DAVID VITTONI TASSINARI;

- ricorrente -

contro

V.M., elettivamente domiciliato in ROMA, VIA GERMANICO 109, presso lo studio dell'avvocato GIOVANNA SEBASTIO, rappresentato e difeso dall'avvocato ATTILIO SEBASTIO;

- controricorrente -

contro

AMERICAN AIRLINES INC.;

- intimata -

avverso la sentenza n. 3018/2018 del TRIBUNALE di TARANTO, depositata il 10/12/2018;

udita la relazione della causa svolta nella camera di consiglio non partecipata del 15/12/2020 dal Consigliere Relatore Dott. EDUARDO CAMPESE.

Svolgimento del processo

1. Con sentenza n. 3018/2018, del 10 dicembre 2018, il Tribunale di Taranto ha accolto il gravame promosso da V.M. contro la decisione del Giudice di Pace di quella stessa città, resa il 18 maggio 2016, reiettiva della domanda risarcitoria proposta dal primo, nei confronti di Alitalia s.p.a., in relazione ai danni lamentati per la ritardata consegna del proprio bagaglio in occasione del volo di linea (OMISSIS) del (OMISSIS). Per quanto qui di residuo interesse, quel tribunale: i) ha ritenuto applicabile ratione materiae la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 e non contestata la mancata consegna del bagaglio all'arrivo all'aeroporto di (OMISSIS); ii) ha escluso che il V. fosse incorso in qualsivoglia decadenza, avendo egli inviato il reclamo all'Alitalia s.p.a. nel termine di 21 giorni, giusta la menzionata Convenzione, art. 31, comma 2; iii) ha considerato corretta la quantificazione della pretesa risarcitoria dell'appellante "per gli esborsi effettuati per procacciarsi articoli di abbigliamento e medicinali per far fronte ai bisogni ordinari connessi con il soggiorno negli U.S.A." ed ha condannato l'Alitalia s.p.a. al pagamento, in favore del primo, della somma di 2.275,00; iv) ha respinto, infine, la domanda di manleva ivi riproposta dall'appellata contro American Airlines ritenendo "mancata la prova dell'ascrivibilità del ritardo della compagnia evocata in giudizio".

2. Avverso detta sentenza, la Alitalia - Società Aerea Italiana s.p.a., in amministrazione straordinaria, ricorre per cassazione, affidandosi a quattro motivi, ulteriormente illustrati da memoria ex art. 380-bis c.p.c.. Resiste, con controricorso, il V., mentre la American Airlines Inc. è rimasta solo intimata.

Motivi della decisione

1. I formulari motivi denunciano, rispettivamente:

I) "Ex art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3): violazione e/o falsa applicazione di norme di diritto con riferimento al D.L. n. 347 del 2003, art. 4, del D.Lgs. n. 270 del 1999, art. 18, del R.D. n. 267 del 1942, artt. 52 e 93 (L. Fall.)", per avere la sentenza violato il principio della par conditio creditorum, discendente dal complesso normativo predetto, pronunciando condanna nei confronti di Alitalia in amministrazione straordinaria;

II) "Ex art. 360 c.p.c., comma 1, n. 5): omesso esame circa un fatto decisivo per il giudizio oggetto di discussione tra le parti in ordine all'improcedibilità della domanda ed altresì ex art. 360 c.p.c., comma 1, n. 4): nullità della sentenza per motivazione apparente in violazione dell'art. 132 c.p.c., comma 2, n. 4)". Si ascrive al tribunale tarantino di aver errato nel non considerare il fatto decisivo per il giudizio, oggetto di discussione tra le parti, consistente nell'intervenuta sottoposizione di Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria. Si assume, inoltre, che la motivazione della decisione sarebbe affetta da nullità a causa dell'intrinseca incongruenza nel ragionamento del giudice, il quale, da un lato, ha omesso qualsivoglia riferimento all'intervenuta sottoposizione dell'appellata alla procedura di amministrazione straordinaria, facendo sempre riferimento - pure in dispositivo - ad Alitalia in bonis, dall'altro, invece, ha indicato nell'intestazione della sentenza, quale parte appellata, Alitalia in amministrazione straordinaria;

III) "(In subordine). Ex art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3), violazione e/o falsa applicazione di norme di diritto con riferimento alla Convenzione di Montreal del 1999, art. 22, commi 2 e 6", contestandosi l'avvenuta liquidazione del danno in favore del V. oltre i limiti risarcitori previsti dalla Convenzione di Montreal, art. 22 comma 2, (pari a 1000 DSP, equivalenti, nel 2018, ad Euro 1.198,75), oltre alle spese processuali del doppio grado di giudizio;

IV) "(In subordine). Ex art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3): violazione dell'art. 2697 c.c., sull'onere della prova; violazione e/o falsa applicazione di norme di diritto con riferimento all'art. 1700 c.c., comma 2". Si censura l'operato del tribunale nella parte in cui, pur avendo considerato il rapporto tra Alitalia ed American Airlines riconducibile al trasporto cumulativo, ha ritenuto responsabile esclusivamente il primo dei due vettori, senza considerare che, nel rapporto interno tra gli stessi, in mancanza della prova dell'addebitabilità del danno ad uno o all'altro, il giudice avrebbe dovuto ritenerli responsabili entrambi in misura pari alla relativa tratta di competenza.

2. I primi due motivi, scrutinabili congiuntamente perchè connessi, sono insuscettibili di accoglimento.

2.1. Invero, è incontroverso che il giudizio di gravame, interrotto per effetto dell'avvenuta sottoposizione ad amministrazione straordinaria dell'appellata Alitalia s.p.a. (giusta il decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017, poi seguito dalla sentenza del Tribunale di Civitavecchia dell'11 maggio 2017, n. 17, che aveva dichiarato lo stato di insolvenza della medesima società), venne riassunto, ex art. 303 c.p.c., dal V. nei confronti dell'Alitalia - Società Aerea Italiana s.p.a. in amministrazione straordinaria (oltre che dell'American Airlines Inc.), contro la quale il primo ribadì la domanda risarcitoria già formulata (e disattesa) in primo grado. La sentenza impugnata, peraltro, nulla riferisce in proposito, nè reca alcuna statuizione in ordine all'eccezione di "improcedibilità/improponibilità/inammissibilità" della domanda del V. perchè ormai assoggettabile al rito dell'accertamento del passivo proprio di quella procedura concorsuale.

2.2. Va osservato, poi, che, ai sensi del D.Lgs. n. 347 del 2003, art. 4, comma 1, la sentenza dichiarativa dell'insolvenza delle grandi imprese in crisi determina, con riferimento alla data di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria, gli effetti, in quanto compatibili, di cui al D.Lgs. n. 270 del 1999, il quale, a sua volta, all'art. 53, prevede che l'accertamento del passivo prosegue (...) secondo il procedimento previsto dalla L. Fall., art. 93 e ss., ivi compreso l'art. 96.

2.2.1. Nel caso di specie, in cui, prima della sottoposizione ad amministrazione straordinaria di Alitalia s.p.a. e della successiva dichiarazione di insolvenza della stessa, il Giudice di Pace di Taranto aveva già respinto la domanda risarcitoria del V. nei suoi confronti, ne consegue che doveva trovare applicazione tale ultima disposizione, che, al suo comma 2, n. 3, stabilisce che sono ammessi al passivo con riserva i crediti accertati con sentenza del giudice non passata in giudicato pronunciata prima della dichiarazione di fallimento e che il curatore può proporre e proseguire il giudizio di impugnazione.

2.2.2. La stessa, introdotta dal D.Lgs. n. 5 del 2006, in sostituzione della preesistente L. Fall., art. 95, comma 3, comporta, dunque, la prosecuzione (eventuale) del giudizio per l'accertamento del credito in contestazione dinanzi al giudice naturale dell'impugnazione, e ciò (come già precisato da questa Corte in fattispecie disciplinate *ratione temporis* dalla L. Fall., art. 95, comma 3), anche nell'ipotesi in cui la prima sentenza abbia rigettato o accolto solo parzialmente la domanda del creditore, il quale - al pari del curatore - per ottenerne la riforma è tenuto ad appellarla (ger., ex Cass. n. 15796 del 2015; Cass. n. 7426 del 2015; Cass. n. 17834 del 2013; Cass. n. 26041 del 2010. In senso sostanzialmente conforme, benchè riferite, rispettivamente, alla procedura di liquidazione coatta amministrativa ed a quella fallimentare, si vedano anche Cass. n. 3338 del 2015 e Cass. n. 11362 del 2018).

2.2.3. Pertanto, nell'odierna vicenda, una volta impugnata la decisione (negativa) di primo grado ad opera del preteso creditore, il giudizio di appello, interrottosi per la sopravvenuta sottoposizione ad amministrazione straordinaria di Alitalia s.p.a., doveva proseguire nei confronti della stessa, e che la sentenza di accertamento del credito (tale soltanto è il limitato valore da attribuirsi, nei confronti dell'Alitalia - Società Aerea Italiana s.p.a. in amministrazione straordinaria, alla statuizione di condanna della Alitalia s.p.a. rinvenibile nella sentenza oggi impugnata. Il V., invero, al fine di conseguire il soddisfacimento del proprio credito nell'ambito di quella procedura concorsuale, dovrà comunque ottenerne l'ammissione al passivo L. Fall., ex art. 96), emessa in riforma di quella di primo grado spiega efficacia nei confronti della suddetta procedura concorsuale, allo stesso modo di quella di rigetto

dell'impugnazione proposta o proseguita dagli organi della procedura, in caso di accoglimento della domanda in primo grado.

2.3. Le esposte argomentazioni privano di concreto valore la censura di cui al secondo motivo nel suo complesso, posto che il fatto trascurato dal giudice di appello (la sopravvenuta sottoposizione ad amministrazione straordinaria dell'appellata, e l'invocata "improcedibilità/improponibilità/inammissibilità" del giudizio) sarebbe stato comunque privo del carattere della decisività. Va qui solo aggiunto che le contrarie argomentazioni sviluppate nella memoria ex art. 380-bis c.p.c., di Alitalia s.p.a. - Società Aerea Italiana s.p.a., in amministrazione straordinaria, non sono idonee a giustificare un mutamento del riportato indirizzo interpretativo posto che nemmeno si confrontano con le ragioni giustificatrici dell'interpretazione estensiva accolta dalla Cassazione.

3. Il terzo motivo è fondato.

3.1. La Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (ratificata e resa esecutiva in Italia con L. n. 12 del 2004, ma già attuata in ambito Eurounitario con il Reg. CE del Consiglio 9 ottobre 1997, n. 2027, e, poi, firmata dalla stessa Comunità Europea il 9 dicembre 1999 e per essa entrata in vigore il 28 giugno 2004), volta all'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale in sostituzione della precedente Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 e dei relativi protocolli modificativi, reca al "Capitolo III", la disciplina della responsabilità del vettore e dell'entità del risarcimento per i danni. A tal riguardo, l'art. 17, distingue chiaramente e nettamente le ipotesi di "morte e lesione dei passeggeri" (parag. 1) e dei "danni ai bagagli" (parag. 2), contemplando in quest'ultima una specifica ed autonoma, rispetto a quella del parag. 1, responsabilità del vettore nei casi di distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli stessi, alla quale si correla la disciplina dettata dal successivo art. 22, parag. 2, a tenore del quale "Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1000 diritti speciali di prelievo per passeggero, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione". E' opportuno rimarcare, infine, che, secondo al medesimo art., parag. 6, "I limiti previsti dall'art. 21 e dal presente articolo non ostano alla facoltà del tribunale di riconoscere all'attore, in conformità del proprio ordinamento interno, un'ulteriore somma corrispondente in tutto o in parte alle spese processuali e agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, maggiorate degli interessi. La disposizione precedente non si applica quando l'ammontare del risarcimento accordato, escluse le spese processuali e gli altri oneri relativi alla controversia, non supera la somma che il vettore ha offerto per iscritto all'attore entro sei mesi dalla data in cui si è verificato l'evento che ha provocato il danno, o prima della presentazione della domanda giudiziale, qualora questa sia successiva".

3.2. Nella specie non è più in contestazione la responsabilità del vettore per l'avvenuta ritardata consegna del bagaglio (non risultando specificamente impugnata, in parte qua, la decisione del tribunale tarantino), investendo la doglianza in esame esclusivamente la quantificazione del danno riconosciuto al V..

3.2.1. Orbene, secondo la giurisprudenza di questa Corte, ove il vettore aereo internazionale si renda responsabile del ritardo nella consegna del bagaglio del passeggero, la limitazione della responsabilità risarcitoria dello stesso vettore, fissata dalla menzionata Convenzione di Montreal del 1999, art. 22, parag. 2, nella misura di mille diritti speciali di prelievo per passeggero, opera in riferimento al danno di qualsiasi natura patito dal passeggero medesimo e, dunque, non solo nella sua componente meramente patrimoniale, ma anche in quella non patrimoniale, da risarcire, ove trovi applicazione il diritto interno, ai sensi dell'art. 2059 c.c., (cfr. Cass. n. 14667 del 2015; Cass. n. 4996 del 2019. Quest'ultima, peraltro, ricorda che "come già messo in rilievo da questa Corte (Cass. n. 14667/ 2015; Cass., SU, n. 21830/2017), il sistema di limitazione della responsabilità, di cui alla normativa denunciata (che attiene ad ipotesi specifica di perdita del bagaglio e non già a quella diversa di morte/lesioni della persona, cui peraltro si riferisce in particolare Corte Cost. n. 132/1985 rappresenta un equilibrato temperamento degli interessi delle

compagnie aeree e dei diritti dei passeggeri, che non vulnera i parametri costituzionali evocati dal ricorrente" (artt. 2, 3 e 41 Cost. Ndr).

3.2.2. Nello stesso senso si è pronunciata anche la sentenza della Corte di Giustizia dell'UE del 6 maggio 2010 (C-63/09, Walz c. Clickair SA), che, nell'interpretare l'art. 22, parag. 2, predetto, ha affermato che la nozione di "danno" ivi sottesa, ai fini della limitazione della responsabilità del vettore aereo (in particolare, nella fattispecie posta all'attenzione della Corte, per il caso di perdita del bagaglio), deve essere intesa "nel senso che include tanto il danno materiale quanto il danno morale" (p. 39 e dispositivo).

3.3. Nel caso di specie, il tribunale a quo ha liquidato, in favore del V., la complessiva somma di Euro 2.275,00 "a titolo di ristoro del danno sofferto dalla ritardata consegna del bagaglio, comprensivo sia della quota forfettaria sancita dalla Convenzione di Montreal, art. 22, sia degli ulteriori esborsi patiti ai sensi dell'art. 22, comma 6, ed individuabili nelle spese per l'acquisto di effetti personali e medicinali necessari per il soggiorno negli U.S.A.". Ha poi condannato l'appellata al pagamento di quell'importo, nonchè alla refusione delle spese del doppio grado di merito.

3.3.1. Orbene, è di tutta evidenza che, così, operando, il giudice di merito ha erroneamente ricompreso tra gli altri oneri di cui alla suddetta Convenzione, art. 22, parag. 6, gli esborsi sopportati dal V. per acquistare beni di prima necessità e medicinali al fine di sopperire medio tempore alla mancata tempestiva consegna del proprio bagaglio: tali esborsi, però, altro non rappresentano che una delle voci del danno patrimoniale subito dall'appellato/odierno controricorrente, come tale già inclusa nella nozione omnicomprensiva di danno (patrimoniale e non) che, alla stregua della riportata giurisprudenza di legittimità, è coperta dalla limitazione del quantum risarcibile sancito dal medesimo art. 22, parag. 2.

3.3.2. La facoltà del tribunale di riconoscere al danneggiato, "in conformità del proprio ordinamento interno, un'ulteriore somma corrispondente in tutto o in parte alle spese processuali e agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, maggiorate degli interessi", sancita dal citato art., parag. 6, si riferisce, invece, specificamente, alle spese processuali (nella specie pure riconosciute al V.) ed agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, tali dovendosi considerare, tenuto conto del complessivo contesto della norma, quei costi ulteriori (diversi dalle spese processuali e non rientranti tra le voci del danno, patrimoniale o non, coperto dalla limitazione di cui all'art. 22, parag. 2), comunque sopportati dall'istante al fine di ottenere giudizialmente l'invocato risarcimento.

4. Il quarto motivo, che investe la domanda di manleva svolta da Alitalia s.p.a. nei confronti di American Airlines Inc., disattesa dal giudice di appello, è fondato.

4.1. Invero, è pacifico che, per effettuare il viaggio relativo alla tratta (OMISSIS), mediante il volo di linea (OMISSIS), il V. abbia utilizzato, in successione, entrambi i vettori in causa (Alitalia, per quella (OMISSIS); American Airlines per quella (OMISSIS)).

4.2. Orbene, ai sensi della già menzionata Convenzione di Montreal del 1999, art. 1, parag. 3, "il trasporto effettuato da più vettori successivi si presume costituire un unico trasporto qualora le parti lo abbiano considerato come un'unica operazione, indipendentemente dal fatto che sia stato stipulato per mezzo di un unico contratto o per mezzo di più contratti ed il suo carattere internazionale non viene meno per il solo fatto che un contratto o più contratti debbano essere eseguiti integralmente sul territorio di un medesimo Stato".

4.2.1. Il successivo art. 36 della medesima Convenzione sancisce, poi, che, "1. Nei casi di trasporto ai sensi dell'art. 1, paragrafo 3, da eseguire da diversi vettori successivi, ogni vettore che accetta passeggeri, bagaglio e merci è soggetto alle disposizioni della presente convenzione ed è considerato parte del contratto di trasporto per quella parte del trasporto effettuata sotto il suo controllo. 2. In caso di trasporto di tal genere, il passeggero o i suoi aventi diritto possono agire soltanto nei confronti del vettore che ha effettuato il trasporto nel corso del quale l'incidente o il ritardo si sono verificati, salvo il caso in cui, per

accordo espresso, il primo vettore si sia assunto la responsabilità dell'intero viaggio. 3. Nel caso di bagaglio o di merci, il passeggero o il mittente ha diritto di agire nei confronti del primo vettore, e il passeggero o il destinatario ha il diritto di agire nei confronti dell'ultimo vettore, e inoltre entrambi potranno agire contro il vettore che ha effettuato il trasporto nel corso del quale si sono verificati la distruzione, la perdita, il deterioramento o il ritardo. I vettori sono responsabili singolarmente e solidalmente nei confronti del passeggero o del mittente o del destinatario".

4.2.2. Infine, ai sensi dell'art. 1700 c.c., "1. Nei trasporti che sono assunti cumulativamente da più vettori successivi con unico contratto, i vettori rispondono in solido per l'esecuzione del contratto dal luogo originario di partenza fino al luogo di destinazione. 2. Il vettore chiamato a rispondere di un fatto non proprio può agire in regresso contro gli altri vettori, singolarmente o cumulativamente. Se risulta che il fatto dannoso è avvenuto nel percorso di uno dei vettori, questi è tenuto al risarcimento integrale; in caso contrario, al risarcimento sono tenuti tutti i vettori in parti proporzionali ai percorsi, esclusi quei vettori che provino che il danno non è avvenuto nel proprio percorso".

4.3. Alla stregua del riportato quadro normativo, dunque, essendo rimasto indimostrato che il fatto dannoso sia avvenuto nel percorso di competenza di uno piuttosto che dell'altro vettore, entrambi devono esserne considerati responsabili, solidalmente nei confronti dell'appellante (ma il V. non ha svolto domanda direttamente contro American Airlines Inc), e, nel rapporto interno, in proporzione alla relativa tratta di competenza, rivelandosi, dunque, erroneo l'avvenuto rigetto, per le ragioni indicate dal tribunale pugliese, della domanda di manleva proposta da Alitalia s.p.a. verso American Airlines Inc..

5. In definitiva, il ricorso deve essere accolto in relazione al terzo ed al quarto motivo, respingendosene gli altri. La sentenza impugnata deve essere conseguentemente cassata con rinvio al Tribunale di Taranto, in diversa composizione, per il corrispondente nuovo esame e la statuizione in ordine alle spese di questo giudizio di legittimità.

P.Q.M.

La Corte accoglie il terzo ed il quarto motivo di ricorso, respingendone gli altri. Cassa la sentenza impugnata e rinvia al Tribunale di Taranto, in diversa composizione, per il corrispondente nuovo esame e la statuizione in ordine alle spese di questo giudizio di legittimità.

Così deciso in Roma, nella Camera di consiglio della Sesta sezione civile della Corte Suprema di cassazione, il 15 dicembre 2020.

Depositato in Cancelleria il 9 febbraio 2021.