



TRIBUNALE ORDINARIO di MILANO
SEZIONE SPECIALIZZATA IN MATERIA D'IMPRESA
-SEZIONE XV-

Il Tribunale, in composizione collegiale nelle persone dei seguenti magistrati:

dott. Angelo Mambriani	Presidente
dott.ssa Alima Zana	Giudice Relatore
dott.ssa Luisa Dalla Via	Giudice a latere

nella causa ex art. 140 *septies*, *octies* e *novies* D.Lgs. 206/2005 iscritta al numero di ruolo generale n. 20528/2025 o in subordine ex art. 840 bis e segg. c.p.c. promossa da

ASSOCIAZIONE CODICI -CENTRO PER I DIRITTI DEL CITTADINO

RICORRENTE

contro

RYANAIR DAC BRANCH ITALIANA

RESISTENTE

ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

Le vicende processuali

1. L'Associazione Codici Centro per i Diritti del cittadino -quale associazione maggiormente rappresentativa a livello nazionale degli interessi e dei diritti dei consumatori, iscritta al registro di cui all'art. 137 D.lgs. 206/2005, di seguito Codici- ha proposto ricorso contro il noto vettore aereo irlandese Ryanair DAC Branch Italiana, esercitando l'azione rappresentativa di classe cumulativa per provvedimenti compensativi ex art. 140 *novies* e provvedimenti inibitori ex art. 140 *octies* del codice del consumo e con istanza subordinata di dichiarazione di vessatorietà della clausola del foro derogato. In via subordinata, ha dichiarato di agire altresì ex art. 840 *bis* c.p.c.
1. Il procedimento è stato introdotto:

- (i) a tutela dei diritti restitutori vantati dai consumatori in relazione ai supplementi di prezzo opzionale relativi al check-in al desk aeroportuale illegittimamente pretesi dalla società Ryanair, nell'ipotesi in cui l'utente non sia stato in grado di effettuare il check-in online entro il range temporale previsto dalla compagnia per motivi di malfunzionamento tecnico del sistema e senza essere stato precedentemente informato di tale costo aggiuntivo, in violazione dei doveri di buona fede e di diligenza professionale;
- (ii) al fine di ottenere l'inibitoria alla prosecuzione delle illegittime condotte, costituenti pratiche commerciali scorrette, consistite nell'aver illegittimamente preteso il pagamento dell'importo aggiuntivo per il check-in effettuato presso il desk aeroportuale nell'ipotesi in cui l'utente non sia stato in grado di effettuare il check-in online entro il range temporale previsto dalla compagnia per motivi di malfunzionamento del sistema, nonché a seguito della predetta impossibilità, nell'omessa risposta ai reclami presentati dagli utenti passeggeri che richiedevano il rimborso del suddetto importo quale pratica commerciale scorretta per aver frapposto ingiusti ostacoli all'esercizio dei diritti del consumatore.

E ciò con riferimento a fatti accaduti a decorrere dal mese di marzo 2023.

Codici ha esposto che la condotta censurata sarebbe lesiva:

- (i) delle disposizioni del Codice del Consumo che vietano le pratiche commerciali scorrette / ingannevoli / aggressive;
- (ii) del Regolamento (UE) 1008/2008, in particolare l'art. 23 in tema di trasparenza delle tariffe aeree;
- (iii) del Regolamento (CE) 261/2004;
- (iv) degli artt. 1753, 1764 co. 2, 1218 e 1385 del c.c.

2. Si è costituita Ryanair DAC Branch Italia eccependo:

-la carenza di giurisdizione del giudice italiano alla luce della clausola di proroga della giurisdizione a favore del giudice irlandese prevista nei contratti stipulati dai singoli passeggeri;

-la carenza di legittimazione ad agire, attesa l'insussistenza di una pratica commerciale scorretta, considerato l'esercizio di un "fascio" di diritti individuali senza autorizzazione e senza la procura alle liti rilasciata dai singoli consumatori;

-la carenza di omogeneità della classe, essendo le doglianze sollevate attinenti ad asseriti diritti individuali che sarebbero stati lesi con diverse condotte ed in diversi contesti di fatti;

-l'inesistenza stessa di una classe, riguardando le censure un numero assai esiguo di prenotazioni (solo sei) a fronte dei milioni di passeggeri trasportati nel medesimo periodo indicato sulle tratte domestiche;

-l'insussistenza di una pratica commerciale scorretta, considerato che:

- “i termini e condizioni” accettati dai consumatori in fase di acquisto del biglietto aereo specificano chiaramente che il check-in effettuato al banco aeroportuale richiederà un pagamento aggiuntivo;
- la documentazione interna alla società riconosce che, in caso di malfunzionamento sul sito web o sull'app del vettore, è consentito il check-in gratuito in aeroporto previa dimostrazione, anche mediante screenshot, che l'impossibilità discenda dal malfunzionamento dei sistemi della compagnia;
- la procedura in caso di malfunzionamento dei sistemi prevede che il dipartimento competente del vettore dia immediata comunicazione della circostanza agli aeroporti e agli agenti della società di *handling* che vi operano, fornendo le istruzioni per la disapplicazione del sovrapprezzo per tutti i passeggeri.

Infine, Ryanair ha altresì invocato l'infondatezza dell'istanza di esibizione documentale formulata da Codici poiché quanto richiesto è nella disponibilità dei singoli consumatori, sui quali solo grava l'onere della prova.

3. Nel corso del procedimento parte ricorrente ha rinunciato alla domanda inibitoria, limitando la propria pretesa a quella risarcitoria.
4. A seguito dello scambio di memorie a cura di entrambe le parti, il procedimento è stato discusso davanti al Collegio in data 7 maggio 2026.

Sulla giurisdizione

5. Preliminarmente alla verifica delle condizioni di ammissibilità della domanda, declinate dall'art. 840 *ter* c.p.c., va esaminata l'eccezione preliminare di rito- qui contestata- della giurisdizione del giudice nazionale.

Carattere transnazionale della fattispecie

6. *In limine* è da segnalare che quella svolta in via principale è un'azione rappresentativa nazionale, promossa innanzi al giudice italiano da un'associazione dei consumatori e degli utenti inserita nell'elenco di cui all'art. 137 del Codice del Consumo e non di un'azione rappresentativa transfrontaliera (ipotesi che ricorre nel caso di differenza tra lo Stato

membro in cui l'azione rappresentativa viene intentata e quello di designazione dell'ente legittimato all'azione).

7. Il Tribunale osserva tuttavia che, in punto di giurisdizione, il caso in esame non costituisce una fattispecie di puro diritto interno, presentando carattere di transnazionalità, giacché il vettore resistente è di nazionalità irlandese: Ryanair DAC (come indicata nel ricorso) ha sede legale in Airside Business Park Swords Co. Dublin, come confermato dalla documentazione depositata dalla stessa ricorrente (cfr. doc 5 di Codici) ed ha sollevato la questione della giurisdizione.
8. In proposito, infatti, è corretta la tesi della resistente secondo la quale la parte chiamata a rispondere nel presente giudizio è la compagnia irlandese e non il suo rappresentante italiano.

Non opera, infatti, il criterio di collegamento della sede secondaria di Ryanair, secondo il disposto dell'art. 19 c.p.c. mancando quel minimo collegamento che la disposizione dinanzi citata individua nella presenza di uno *“stabilimento e un rappresentante autorizzato a stare in giudizio per l'oggetto della domanda”*.

Il preposto alla sede secondaria non ha infatti il potere di rappresentare Ryanair in giudizio con riferimento all'oggetto della pretesa formulata da Codici. Alla stessa, invero, sono attribuiti poteri *“per lo svolgimento dell'attività quotidiana di gestione della sede secondaria”* (cfr. visura camerale) mentre, con riferimento alla rappresentanza processuale, il potere è limitato *“in relazione all'operazione o alla chiusura della sede secondaria”*.

Invero, la presenza di una “succursale”, ossia di una sede secondaria, non è sufficiente a radicare la competenza giurisdizionale nel caso in cui la succursale non abbia avuto alcun ruolo nel rapporto giuridico tra la compagnia e il passeggero.

In proposito, la Corte di Giustizia, nella causa C-464/18, decidendo sulla domanda di rinvio pregiudiziale posta dal giudice spagnolo nell'ambito di un procedimento iniziato da un passeggero per ottenere il pagamento della compensazione pecuniaria proprio nei confronti di Ryanair, ha precisato infatti quanto segue: *“Secondo una costante giurisprudenza della Corte, due criteri consentono di determinare se un'azione giudiziaria relativa all'esercizio di una succursale sia ricollegabile ad uno Stato membro. La nozione di «succursale» presuppone, per un verso, l'esistenza di un centro operativo che si manifesti in modo duraturo verso l'esterno come un'estensione di una casa madre. Tale centro deve essere provvisto di direzione e attrezzato in modo da poter trattare affari con terzi, di guisa che questi sono dispensati dal rivolgersi direttamente alla casa madre. Per altro verso, la controversia deve riguardare atti relativi all'esercizio di una succursale o impegni assunti*

da quest'ultima in nome della casa madre, ove tali impegni debbano essere adempiuti nello Stato in cui tale succursale ha sede" (v., in tal senso, sentenze del 19 luglio 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, punto 48 e giurisprudenza ivi citata, nonché del 5 luglio 2018, flyLAL-Lithuanian Airlines, C-27/17, EU:C:2018:533, punto 59 e giurisprudenza ivi citata)."

In tale occasione, osservando che l'acquisto dei biglietti aereo era avvenuto tramite internet, la Corte ha concluso che *"non vi è alcun elemento atto a dimostrare il coinvolgimento della succursale nel rapporto giuridico tra la Ryanair e la parte ricorrente nel procedimento principale, di modo che il giudice del rinvio non può essere competente a conoscere della controversia di cui al procedimento principale in base all'articolo 7, punto 5, del regolamento n. 1215/2012"* (v., per analogia, sentenza del 5 luglio 2018, flyLAL-Lithuanian Airlines, C-27/17, EU:C:2018:533, punto 63)."¹

Tali considerazioni trovano applicazione nel caso in esame.

Il petitum sostanziale della domanda

9. Trattandosi dunque di una fattispecie con carattere di transnazionalità, come noto, il profilo della giurisdizione va riguardato in base alla prospettazione della domanda, ed in particolare tenendo conto del *petitum* sostanziale *"correlato non soltanto alla concreta statuizione sollecitata al giudice ma anche alla causa petendi, ovvero all'intrinseca natura della posizione soggettiva dedotta in giudizio e individuata dal giudice con riguardo alla speciale protezione accordata in astratto a quest'ultima dal diritto positivo"* (Cass. S.U. 9 aprile 2021 n. 11292).
10. Preliminarmente: il diritto sostanziale azionato è quello dei singoli appartenenti alla classe e non dell'ente esponenziale.

Trattandosi di un'azione rappresentativa c.d. compensativa, per "interessi collettivi" qui azionati devono intendersi quelli della classe di consumatori, ossia la somma degli interessi individuali dei consumatori pregiudicati dalle condotte tenute dal professionista convenuto. E ciò a differenza dell'azione inibitoria, qui rinunciata, ove gli "interessi collettivi dei consumatori" corrispondono all'interesse generale dei consumatori.

¹ Con la conseguenza che *"alla luce di quanto precede, l'articolo 7, punto 5, del regolamento n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che un'autorità giurisdizionale di uno Stato membro non è competente a conoscere di una controversia riguardante un ricorso per indennizzo proposto ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 e diretto contro una compagnia aerea stabilita nel territorio di un altro Stato membro, per il fatto che tale compagnia possiede una succursale nella circoscrizione dell'autorità giurisdizionale adita, senza che questa succursale abbia avuto un ruolo nel rapporto giuridico tra la compagnia e il passeggero di cui trattasi."*

Nelle azioni rappresentative finalizzate ottenere provvedimenti compensativi (140 *novies*) le organizzazioni o associazioni agiscono in nome proprio ma per diritti altrui, che sono quelli di coloro che hanno svolto o svolgeranno adesione, prima o dopo la sentenza, ai sensi delle disposizioni che seguono.

L'azione collettiva ha quindi ad oggetto una pluralità, ma di diritti individuali, non già di interessi collettivi o diffusi, o comunque «adespoti».

L'azione qui esercitata è infatti un mezzo processuale di tutela che *“si aggiunge a quello ordinario spettante al singolo interessato per ottenere il bene della vita consistente nel risarcimento di un danno che egli assume di aver subito per effetto della condotta posta in essere dal soggetto danneggiante”* (34339/2022) Cass. Su 8433/2015 *“ciò tuttavia non comporta che, nel caso in cui vengano fatte valere unicamente posizioni individuali e non venga quindi azionato un interesse collettivo, il bene della vita cui mira la domanda sia diverso dal ristoro del pregiudizio subito dal singolo appartenente alla classe”*.

L'azione compensativa non crea infatti un diritto sostanziale nuovo ma opera solo sul piano processuale, quale rimedio di miglior tutela per diritto soggettivi sostanziali ed omogenei

11. Ciò premesso, qui la domanda dell'associazione ricorrente ha quale *petitum* l'asserito diritto risarcitorio della classe di passeggeri di volo aereo, dalla stessa rappresentata, avente ad oggetto una somma di denaro che si ritiene essere stata illegittimamente richiesta dal vettore irlandese Ryanair in caso di mancato check-in online entro le 48 ore contrattualmente previste, in violazione:

- sia delle disposizioni che presidiano la regolare dinamica contrattuale, con richiamo particolare agli artt. degli artt. 1753, 1764 co. 2, 1218 e 1385 del c.c.
- sia delle disposizioni del Codice del Consumo (che vietano le pratiche commerciali² scorrette / ingannevoli / aggressive) sia del Regolamento (UE) n. 1008/2008, in particolare l'art. 23 in tema di trasparenza delle tariffe aeree, sia del Regolamento (CE) 261/2004, da ricondurre nell'alveo della responsabilità extracontrattuale.

Sotto questo versante, la ricorrente si duole quindi di una pratica commerciale scorretta- ed ancora più in particolare di una pratica commerciale ingannevole rispetto al prezzo globale,

² In particolare, per pratica commerciale secondo l'articolo 2, lettera d), della direttiva 2005/29 si intende qualsiasi azione, omissione, condotta, dichiarazione o comunicazione commerciale, ivi compresa la pubblicità direttamente connessa alla promozione, vendita o fornitura di un bene o di un servizio al consumatore (v., in tal senso, sentenza del 5 dicembre 2024, Guldbrev, C-379/23, EU:C:2024:1002, punto 31 e giurisprudenza citata).

categoria precisa di pratiche commerciali sleali vietate dall'articolo 5, paragrafi 1 e 4, lettera a), della direttiva 2005/29 (cfr. sentenza della Corte del 19 dicembre 2013, Trento Sviluppo e Centrale Adriatica, C-281/12, EU:C:2013:859, punto 27 e giurisprudenza citata).

12. Il *petitum sostanziale* cumula dunque, in concorso, le due specie di responsabilità, contrattuale ed extracontrattuale, giacché la condotta della compagnia è reputata essere lesiva non solo di diritti specifici derivanti dalle clausole contrattuali, ma anche di posizioni giuridiche soggettive tutelate, diverse da quelle di fonte negoziale dell'acquirente del biglietto aereo, qui in particolare la libertà contrattuale di non essere influenzato da pratiche commerciali scorrette.
13. Per completezza: quelli tutelati con l'azione rappresentativa sono una pluralità di "*diritti individuali omogenei*" (non adespoti o diffusi) dei soggetti appartenenti alla classe e non quelli dell'ente rappresentativo, come meglio di seguito.
14. Come è noto, l'art. 5 della L. 31/2019 ha abrogato artt. 139-140 e 141 *bis* del Codice del Consumo attuativi della direttiva 93/13/CEE) ed ha introdotto il titolo VIII bis nel codice di procedura civile, intitolato "Dei Procedimenti collettivi". Quest'ultimo prevede l'azione di classe e l'azione inibitoria collettiva non limitatamente alla tutela consumeristica. Infine, in attuazione della Direttiva 2020/1828/UE del 25.11.2020, sono stati introdotti specifici rimedi processuali a tutela del consumatore negli articoli da 140 *ter* a 140 *quaterdecies* del Codice del Consumo con il D.lgs. n. 28 del 10.03.2023.

Le azioni rappresentative di cui all'art. 140 *septies* del Codice del Consumo si articolano ora in azioni finalizzate ad ottenere provvedimenti inibitori (140 *octies*) e in azioni finalizzate ottenere provvedimenti compensativi (140 *novies*): entrambe le disposizioni contengono specifici richiami alla disciplina dell'azione inibitoria collettiva ed all'azione di classe del codice di rito, pur differenziandosi per legittimazione attiva e passiva, cumulabilità delle azioni, ambito dei diritti tutelati, tutela cautelare.

La prospettazione delle parti sulla giurisdizione

15. Parte ricorrente ha prospettato, sin dall'atto introduttivo, la giurisdizione italiana in virtù dell'art. 7, paragrafo 2, Reg. (UE) n. 1215/2012 "*sulla competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale*".
In proposito ha rammentato che, secondo la Corte di Giustizia, la citata disposizione radica la giurisdizione sia nel luogo del fatto generatore sia nel luogo di manifestazione del danno (cfr. Sent. Kainz C-45/13).

Nel caso in esame il danno si sarebbe manifestato in Italia dove i passeggeri hanno acquistato il servizio subendo la pratica illecita e qui per quel che rileva l'Italia, per i voli con origine/destinazione su aeroporti italiani e per operazioni effettuate tramite il portale italiano del vettore.

16. In proposito, Ryanair ha eccepito la proroga della giurisdizione a favore del giudice irlandese, inserita al punto n. 2.4.2 nei termini e condizioni dei singoli contratti di trasporto, che sottrarrebbe *tout court* la competenza giurisdizionale al giudice italiano.
17. A sua volta la ricorrente sin dall'atto introduttivo ha eccepito l'abusività di tale clausola, trattandosi di disposizione imposta unilateralmente dal professionista, non negoziata individualmente ed in violazione con l'art.3, paragrafo 1, della direttiva 93/13 a danno dei soggetti qui rappresentati e costituenti la classe di consumatori, per cui la Cassazione a Sezioni Unite e la Corte di Giustizia (cfr. CGUE 18.11.2020) avrebbero ammesso, anche d'Ufficio, l'accertamento dell'abusività della stessa.

Ha richiesto altresì che, in caso di dubbio interpretativo, la questione venga rimessa tramite rinvio pregiudiziale ex art. 267 TFUE alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea.

Considerazioni dell'Ufficio

Ambito di operatività della clausola n. 2.4.

18. La clausola 2.4. qui oggetto d'indagine così dispone:

- *“Il passeggero potrà intentare procedimenti giudiziari nei confronti di Ryanair avanti alle autorità giudiziarie del luogo di sua residenza o domicilio.*

- *Tuttavia, le questioni relative alle richieste formulate ai sensi del Regolamento (CE) 261/2004, per le quali il Passeggero non si sia attento al rispetto delle clausole di cui agli artt. 15.2.1 e 15.2.7 dei presenti Termini Condizioni Generali di Trasporto, nonché per le questioni che non attengono ai diritti dei consumatori, saranno di competenza esclusiva dell'autorità giudiziaria irlandese”.*

Tale clausola quindi:

- a) in via generale stabilisce il foro del domicilio del passeggero (nel caso in esame Italia);
 - b) prevede la proroga a favore del giudice irlandese esclusivamente:
 - (i) per le ipotesi disciplinate dal regolamento (CE) 261/2004;
 - (ii) per le ipotesi che non riguardano i diritti dei consumatori.
19. Osserva in primo luogo il Collegio che la proroga di giurisdizione a favore del giudice irlandese stabilita dalla disposizione in esame appare dubbia:

- considerato, quanto ai limiti esterni di tale clausola, che:
- la clausola di proroga della giurisdizione inserita nei contratti da Ryanair va interpretata in senso rigorosamente restrittivo (Cfr. Cass. S. U. n. 1311 del 2017 e Cass. S. U. 11.3.2025) e comunque non si può estendere a comprendere illeciti extra-contrattuali che si affianchino a quello contrattuali.

La natura, anche aquiliana, delle doglianze di Codici consente di invocare il foro di cui all'art. 7, paragrafo 2, del Regolamento (EU) n. 2015/2012, ossia il territorio nazionale dove una parte della condotta illecita è stata compiuta (negli aeroporti nazionali),

- considerato, quanto ai limiti interni di tale clausola, che:
- non si verte nel caso in esame dell'ipotesi sub (i), trattandosi di domanda compensativa diversa da quelle disciplinate dal regolamento (CE) 261/2004. Tale testo normativo qui non opera *ratione materiae*, giacché disciplina i diritti minimi del passeggero in caso di a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti; b) cancellazione del volo; c) ritardo del volo;
 - secondo la prospettazione della domanda, non si verte neppure nel caso sub (ii), giacché Codici dichiara di fare valere diritti di una classe di consumatori.

E, secondo gli indirizzi della Corte di Giustizia, *“la direttiva 93/13 costituisce una normativa generale di tutela dei consumatori, destinata ad applicarsi in tutti i settori di attività economica, compreso quello del trasporto aereo (v., in tal senso, sentenza del 6 luglio 2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, punto 44 e giurisprudenza ivi citata).*

20. Osserva in ogni caso il Tribunale che -anche a volere ritenere applicabile, in astratto, al caso in esame la proroga della giurisdizione a favore del giudice irlandese- la clausola 2.4. qui indagata sarebbe comunque vessatoria per le ragioni esposte a punti 22-39 che seguono.

Applicabilità del regolamento (UE) n. 1215/2012

21. In limine: la giurisdizione è qui governata dal Reg. (UE) n. 1215/2012, trattandosi la convenuta di società avente sede nello Spazio Europeo.

22. Invero, non è applicabile la Convenzione di Montreal del 1999 (fatta salva dall'art. 35 dei Considerando e dall'art.71 dello stesso Regolamento (EU) n. 2015/2012, disposizioni che lasciano impregiudicate le Convenzioni alle quali gli Stati Membri aderiscono che riguardano singole materie a cui l'Italia e l'Irlanda hanno aderito).

Tale testo normativo unifica le norme sul trasporto aereo internazionale, ma regola responsabilità dei vettori solo nei casi di danni a passeggeri, bagagli e merci, sicché le

relative regole sulla giurisdizione possono essere utilizzate solo per quei casi (cfr. da ultimo Cass. S.U. n. 8802/2025 e già Corte di Giustizia. UE, 9 luglio 2009, C 204/08, Peter Rehder c. Air Baltic Corporation, Corte di Giustizia, UE, 7 luglio 2019, C-212/2018, Adriano Guaitoli et al. C. EasyJet Airline Co. Ltd, Cass. S.U. 3.4.2025, n XX).

Qui invece la domanda risarcitoria di Codici attiene invece a pratiche commerciali scorrette ed ingannevoli e per responsabilità contrattuale per illegittimo obbligo di pagamento di € 50,00 in caso mancato check -in online. Non è pertanto invocabile l'art. 33 di tale Convenzione, che disciplina la giurisdizione solo per le ipotesi dannose ivi contemplate. Sono di conseguenza inconferenti anche le pronunce delle Corti nazionali ed europee che si sono espresse rispetto alla stessa.

23. Per completezza: il citato regolamento (CE) n. 261/2004 (che, come rammentato, disciplina i diversi casi di diritti minimi del passeggero in caso di negato imbarco, cancellazione e ritardo del volo) rispetto alla giurisdizione è sottoposto anch'esso al regolamento (EU) n. 2015/2012 (cfr. Corte di Giustizia, UE, 7 luglio 2019, C-212/2018, cit.).

24. Chiarita dunque l'applicabilità del Regolamento (EU n. 2015/2012), il medesimo contiene specifiche disposizioni proprio in relazione al caso di specie.

Infatti, la relativa Sezione IV -sulla "*competenza in materia di contratti conclusi dai consumatori*";

- individua, quale regola generale, l'autorità giurisdizionale del luogo dove il consumatore ha domicilio;
- esclude tuttavia l'applicabilità di tale regola "*ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale*" (cfr. art. 17 para. 3 Reg., cfr. in proposito sentenza CGUE 11 aprile 2019, Ryanair, C_464/18).

Si vedano, in proposito, gli ormai noti precedenti in sede europea e nazionale rispetto proprio rispetto alla stessa clausola n. 2.4. inserita da Ryanair nei contratti di trasporto aereo non *all inclusive* ritenute in via generale valide (cfr. sentenza CGUE 11 aprile 2019, Ryanair, C_464/18; Cassazione, S.U. 8802/2025; Tribunale Milano, sent. n. 13474/2016 ,28.6.2016, confermati in sede d'Appello, n 4264/2028).

Il Regolamento citato prevede espressamente dunque che il passeggero di volo aereo non *all inclusive* - ovvero con prestazioni combinate di alloggio - non possa beneficiare, quanto alla disciplina della competenza giurisdizionale, della tutela speciale prevista a favore del consumatore.

25. Con la conseguenza che - attesa l'inapplicabilità della tutela consumeristica - nei contratti di solo trasporto aereo:

- può *“essere validamente pattuita una clausola di deroga ai criteri ordinari di ripartizione delle controversie”* (Cass S.U. 8802/2025, cit. Cass. S.U. n. 21622/2017, e Cass. SU. 13594/2022);

- può ritenersi rispettato il requisito della forma scritta richiesta dall'art. 25 del Regolamento per il patto di proroga della giurisdizione in favore dell'autorità giudiziaria di un Paese estero, *“anche nel caso in cui tale clausola sia contenuta nelle condizioni generali di contratto, disponibili mediante accesso all'indirizzo “web” indicato dal contraente che le ha predisposte”* (cfr. pronunce citate Cass S.U. 8802/2025, cit. Cass. S.U. n. 21622/2017, e Cass. SU. 13594/2022).

Il giudizio di validità della clausola: la vessatorietà

26. Seppure non vietate, clausole del tipo qui esaminate possono essere comunque esaminate in relazione alla loro validità “sostanziale”, qui contestata da Codici sotto il profilo della vessatorietà.

Tale giudizio, è ammesso in generale sempre dal Regolamento (EU) 2015/2012, che all'art 25 rubricato proroga della competenza, il quale al para 1, prevede che *“qualora le parti, indipendentemente dal loro domicilio, abbiano convenuto la competenza di un'autorità o di autorità giurisdizionali di uno Stato membro a conoscere delle controversie, presenti o future, nate da un determinato rapporto giuridico, la competenza spetta a questa autorità giurisdizionale o alle autorità giurisdizionali di questo Stato membro, salvo che l'accordo sia nullo dal punto di vista della validità sostanziale secondo la legge di tale Stato membro”*.

27. In particolare, la Corte di Giustizia prima (cfr. sentenza del 18 novembre 2020 resa nella causa C-519/19) ed il giudice di legittimità nazionale poi (Cassazione n. 13191/2025) hanno dato ingresso alla verifica della vessatorietà della clausola di proroga della giurisdizione inserita in un contratto di trasporto aereo, proprio rispetto a quella predisposta da Ryanair a favore dell'autorità giurisdizionale irlandese.

28. In particolare, la Corte di Giustizia, richiamando i propri precedenti arresti, ha statuito quanto segue;

- *“la direttiva 93/13 costituisce una normativa generale di tutela dei consumatori, destinata ad applicarsi in tutti i settori di attività economica, compreso quello*

del trasporto aereo (v., in tal senso, sentenza del 6 luglio 2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, punto 44 e giurisprudenza ivi citata)”;

- *“... si deve ricordare che, ai sensi dell’articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 93/13, una clausola contrattuale si considera abusiva se, malgrado il requisito della buona fede, essa determina, a danno del consumatore, un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi delle parti derivanti dal contratto”;*
- *“A tale proposito, la Corte ha ripetutamente dichiarato che una clausola attributiva di competenza, inserita in un contratto concluso tra un consumatore e un professionista senza essere stata oggetto di negoziato individuale e che attribuisce una competenza esclusiva al giudice nel cui foro si trova la sede del professionista, deve essere considerata abusiva, ai sensi dell’articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 93/13 se, in contrasto con il requisito della buona fede, determina a danno del consumatore un significativo squilibrio tra i diritti e gli obblighi delle parti derivanti dal contratto (v., in tal senso, sentenze del 27 giugno 2000, Océano Grupo Editorial e Salvat Editores, da C-240/98 a C-244/98, EU:C:2000:346, punto 24; del 4 giugno 2009, Pannon GSM, C-243/08, EU:C:2009:350, punto 40, nonché del 9 novembre 2010, VB Pénzügyi Lízing, C-137/08, EU:C:2010:659, punto 53)”;*
- *“Infatti, una clausola del genere rientra nella categoria di quelle che hanno lo scopo o l’effetto di sopprimere o limitare l’esercizio di azioni legali da parte del consumatore di cui al numero 1, lettera q), dell’allegato a tale direttiva (sentenze del 27 giugno 2000, Océano Grupo Editorial e Salvat Editores, da C-240/98 a C-244/98, EU:C:2000:346, punto 22; del 4 giugno 2009, Pannon GSM, C-243/08, EU:C:2009:350, punto 41, nonché del 9 novembre 2010, VB Pénzügyi Lízing, C-137/08, EU:C:2010:659, punto 54)” (cfr. sentenza CGUE cit., in motivazione, punti 52, 57, 58 e 59).*

29. Tale indirizzo parte evidentemente dalla premessa della generale applicabilità e capacità estensiva della direttiva n. 93/13, quale disciplina generale di tutela dei consumatori, che non contrasta con le disposizioni sopra esaminate in materia di giurisdizione, destinate ed autolimitate a questo profilo, così come quelle sulla legge sostanziale applicabile (Regolamento Roma I, come a breve) entrambe non destinate ad avere capacità espansiva, tale da negare in ogni ambito la qualifica di consumatore all’acquirente di volo aereo non *all inclusive*.

30. In altri termini, tali due corpi normativi- che negano al passeggero di solo volo aereo non *all inclusive* la tutela consumeristica in materia di giurisdizione e di legge applicabile- non impediscono, per gli altri profili – quali la validità della clausola di proroga della giurisdizione -, di qualificare lo stesso come consumatore.
31. Da quanto detto consegue la sussistenza del potere di questo Tribunale di vagliare la validità della clausola 2.4 di proroga della giurisdizione, accusata di vessatorietà.

Legge sostanziale applicabile al giudizio di vessatorietà

32. La legge sostanziale da applicare per stabilire se la clausola n. 2.4 qui esaminata sia vessatoria o meno è la legge irlandese, interpretata alla luce del diritto unionale (Cass.13191/2025).
33. E ciò in coerenza con il citato regolamento (EU) 2015/2012, il quale all’art. 25, prevede che il giudizio di validità sostanziale della clausola di proroga della competenza va compiuta in base alla legge dello Stato membro indicato nella clausola come competente.
34. Come già accennato infatti, i passeggeri di solo volo aereo e non *all inclusive* non possono beneficiare- non solo quanto alla giurisdizione ma anche quanto alla legge applicabile, della disciplina speciale dei contratti dei consumatori prevista dall’art. 6 del Regolamento [Roma I](#) (cfr. art. 6, par. 4, lett. b), che esclude i contratti di trasporto, salvo il viaggio “tutto compreso”).

Giudizio di vessatorietà

35. La clausola n. 2.4. deve reputarsi abusiva, ai sensi della direttiva 93/13 (cfr. i Considerando l’ art. 3 paragrafi n. 2 e 3 ed il relativo Allegato, lett. q) nonché ai sensi dell’d art. 53, paragrafo 3, lett. d) del Consumer Protection Act irlandese, che sanziona con la nullità, a tutela dei consumatori, le clausole vessatorie (*unfair contract terms*) ossia quelle condizioni contrattuali che, inserite unilateralmente nei contratti con i consumatori, creano un significativo squilibrio a danno del consumatore e a vantaggio dell’impresa.
36. Tale clausola “*infatti ha l’evidente “effetto di ... limitare l’esercizio di azioni legali da parte del consumatore”* perché costituisce un’impropria “*limitazione dei diritti legali del consumatore nei confronti del professionista in caso di parziale inadempimento o di inadempimento difettoso del professionista*” (cfr. allegato alla direttiva 93/13 cit., punto 1b). (cfr. sentenza Tribunale di Milano, 2022 Giannelli).
37. Infatti, il consumatore, a fronte del relativo esiguo importo del volo low cost rispetto allo sproporzionato dispendio di energie, anche economiche, rappresentato dalla necessità di

intraprendere un giudizio presso una Corte estera lontana dalla propria residenza (sostenendo i conseguenti oneri, sia in termini di tempo perduto per la ricerca e l'incarico a un legale, sia in termini di esborsi per l'anticipazione delle relative spese) sarebbe plausibilmente indotto a rinunciare a far valere i propri diritti in contrasto con i principi, anche costituzionali nazionali, preposti a tale scopo.

La conseguente applicabilità dei fori speciali previsti dal regolamento (EU) n. 2015/2012

38. Attesa la nullità della clausola di proroga della giurisdizione a favore del giudice irlandese per la sua vessatorietà, trova quindi applicazione, quale foro speciale, quello previsto dall'art. 7, punto 1, lett. b), del regolamento Bruxelles I *bis* che, per i contratti di prestazione di servizi, attribuisce la giurisdizione al giudice del luogo in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto.

39. L'art. 7, punto 1, lett. b), del regolamento Bruxelles I *bis*, prevede che per i contratti di prestazione di servizi la giurisdizione spetta al giudice del luogo in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto.

In particolare, secondo la Corte di giustizia nel caso di voli diretti, tanto il luogo di partenza quanto quello di arrivo dell'aereo devono essere considerati, allo stesso titolo, luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto del contratto ([sentenza](#) 9 luglio 2009, *Rehder*, causa C-204/08, ECLI:EU:C:2009:439; [ordinanza](#) 13 febbraio 2020, *Flightright*, C-606/19, ECLI:EU:C:2020:101).

40. E qui il servizio aereo reso da Ryanair vede come punto di partenza un aeroporto italiano, per tutti i soggetti astrattamente compresi nella classe, con conseguente riscontro della giurisdizione italiana.

La legittimazione ad agire di Codici

41. Va ora esaminata la seconda questione preliminare di rito, sollevata dalla compagnia irlandese (cfr. pag. 19 della memoria di costituzione) di difetto di legittimazione ad agire dell'ente collettivo.

42. Codici è legittimata ad agire in virtù dell'art. 140 *ter* e *quater* del codice del consumo.

In particolare, la ricorrente, essendo tra le associazioni di consumatori maggiormente rappresentative a livello nazionale (doc. 1 di parte ricorrente), è legittimata a proporre l'azione rappresentativa a tutela degli interessi dei consumatori ex artt. 140 *ter* e ss. D.lgs. 206/2005 (doc. 2); la ricorrente è altresì legittimata a promuovere "azioni rappresentative transfrontaliere" (doc.3) ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 1, 2, 3 e 7, della direttiva (UE) 2020/1828. nonché a proporre l'azione di classe in virtù dell'iscrizione nell'elenco tenuto

presso il Ministero della Giustizia delle organizzazioni e associazioni legittimate al n. 13, a norma dell'articolo 1 della legge 12 aprile 2019, n. 31 introduttivo del titolo VIII-bis del libro quarto del Codice di procedura civile (doc. 4).

Trattandosi di un'azione rappresentativa c.d. compensativa, per “interessi collettivi” qui azionati devono intendersi quelli della classe di consumatori, ossia la somma degli interessi individuali dei consumatori pregiudicati dalle condotte tenute dal professionista convenuto.

E ciò a differenza dell'azione inibitoria, qui rinunciata, ove gli “interessi collettivi dei consumatori” corrispondono all'interesse generale dei consumatori.

43. Codici è in sintesi legittimata ad azionare ex lege, pur non essendo titolare *iure proprio*, il diritto compensativo di cui si discute, legittimazione da inquadrare da taluni nella legittimazione straordinaria ex art. 81 c.p.c. (ma qui non si producono gli effetti in capo al sostituito indipendentemente dalla sua volontà) da altri nella rappresentanza volontaria ex art. 77 c.p.c. (tesi sorretta dalla considerazione che gli aderenti non diventano parti del processo) o da altri ancora nella legittimazione ad agire ex lege a tutela di diritti sopraindividuali.

Il giudizio di ammissibilità

44. Superata la questione preliminare di rito sulla giurisdizione e sulla legittimazione, viene ora affrontata l'eccezione di inammissibilità l'azione.

Come noto, ai sensi dell'art. 140 *septies* c. VIII D.lgs. 206/2005 la domanda è inammissibile:

- a) quando è manifestamente infondata;
- b) se è priva degli elementi necessari ad individuare il gruppo dei consumatori interessati dall'azione rappresentativa;
- c) se il tribunale non ravvisa l'omogeneità dei diritti individuali per cui è richiesta l'adozione dei provvedimenti compensativi previsti dall'articolo 140-novies;
- d) se, anche a seguito di contestazione del convenuto, risulta che l'ente ricorrente è privo dei requisiti necessari per la legittimazione all'azione;
- e) quando l'azione è promossa in conflitto di interessi, in particolare se risulta che il soggetto che ha finanziato l'azione è concorrente del convenuto o dipende da quest'ultimo. In questo caso il giudice solleva anche di ufficio la questione ed assegna all'ente ricorrente un termine entro cui rifiutare o modificare il finanziamento;

f) se l'oggetto sociale dell'ente legittimato che ha proposto la domanda non giustifica l'esercizio dell'azione.”

45. Tra le doglianze sollevate in proposito dalla resistente, viene qui indagata la mancanza di omogeneità della classe, in quanto più liquida ed immediata tra quelle sollevate dalla resistente in punto di ammissibilità, in quanto idonea a definire l'intero giudizio al pari delle altre ed avente la stessa capacità definitoria delle altre, ossia con uguale impatto operativo (cfr. le massime di Cass. Sez. 5 - Ordinanza n. 363 del 09/01/2019; Cass. Sez. 5 - Sentenza n. 11458 del 11/05/2018; Cass. Sez. 6 - L, Sentenza n. 12002 del 28/05/2014).

La mancanza di omogeneità della classe

Considerazioni generali

46. Attesa la natura dell'azione come rimedio processuale preposto a trattare un fascio di azioni civili individuali di natura compensativa, il requisito della omogeneità della classe 840 bis cpc-costituisce il criterio per vagliare la possibilità di attrarre le liti nell'orbita dei rimedi collettivi, richiedendo che i singoli diritti soggettivi azionati dal proponente e dagli appartenenti alla classe siano tendenzialmente standardizzati, I medesimi devono condividere:

- (i) rispetto alla *causa petendi*, il fatto illecito contrattuale o aquiliano, di natura plurioffensiva, il nesso causale ed il danno-evento comuni.

In proposito non è necessario che il fatto lesivo sia dal punto di vista fenomenologico unico (ossia *unicum actum* che colpisce simultaneamente più soggetti) realizzatosi nelle stesse circostanze temporali e spaziali.

È possibile che la stessa condotta sia ripetuta nel tempo, purché con la stessa dinamica causale e le stesse conseguenze dannose, pregiudicando - in modo identico - le posizioni di tutti gli appartenenti alla classe.

La fonte del danno-evento deve dunque derivare dalla medesima condotta, che si presenta, anche ripetuta nel tempo (si vedano gli illeciti permanenti) con le stesse modalità lesive (colpendo di volta in volta singoli soggetti);

- (ii) rispetto al *petitum*, la domanda deve avere natura compensativa, cristallizzabile secondo parametri uniformi.

Non devono essere dunque necessari accertamenti istruttori o peritali aventi ad oggetto specifiche e prevalenti situazioni di fatto relative alle posizioni dei singoli (cfr. Tribunale Milano, 4.11.2025).

Non è invece richiesto lo stesso specifico ammontare del rimborso o del risarcimento (danno-conseguenza): ciò trova conferma nell'eliminazione al riferimento normativo del "*criterio omogeneo di calcolo*" contenuto nella sentenza di accoglimento.

A contrario, le questioni rilevanti relative al singolo soggetto - che lo diversificano dagli altri - debbono risultare insussistenti - secondo l'indirizzo più rigoroso - o del tutto marginali, secondo la tesi più ampia.

Con la conseguenza che "*sono omogenee quelle situazioni soggettive che esprimono questioni comuni prevalenti su quelle individuali*" (Tribunale Milano, ord. 10.12.2013).

Il presupposto del vaglio della stessa situazione di fatto e di diritto costituisce requisito indispensabile, infatti, per consentire - nella seconda fase del procedimento - una valutazione ed una istruttoria comuni a tutti i membri della classe, ossia appunto, "*tendenzialmente standardizzate*" (cfr. Tribunale di Milano, ord. 10.12.2013, ord.4.3.2021, ord. 4.11.2025).

In caso contrario, ossia quando la sufficiente serialità non sia riscontrata, l'azione di classe va ritenuta inammissibile, giacché in senso contrario verrebbe infatti frustrato il meccanismo processuale di tale strumento.

Il caso in esame

47. Passando al caso in esame, la ricorrente ha identificato i fatti costitutivi della violazione in una pluralità condotte (che si sono modulate nel tempo, dunque non *un unicum actum*) che si articolano in:

- (i) problemi tecnici: con costanti errori e problemi di connessione durante il processo di *check-in online*, causando ritardi o cancellazioni di voli. Nello specifico gli utenti all'atto del *check-in* avrebbero riscontrato che l'applicazione e/o il sito della società si arrestava, dando messaggi generici di errore o comunque di natura prettamente tecnica. A nulla serviva procedere, come consigliato sul sito della Compagnia, con la pulizia della *cache* o dei *cookie* poiché tale errore non veniva risolto in alcun modo;
- (ii) problemi di accesso: al sito web o all'app di Ryanair, causati da sovraccarichi o errori tecnici;
- (iii) perdita di informazioni: a causa del cattivo funzionamento del sistema impedendo ai passeggeri di effettuare il *check-in*;

- (iv) impossibilità di portare a termine la procedura di *check-in online* gratuita dall'applicazione o dal sito internet della Compagnia aerea Ryanair D.A.C., Branch Italiana, nella fascia temporale messa a disposizione (ossia tre le 48 e le 2 ore prima della partenza).
- (v) problemi di procedura quali l'omessa risposta ai reclami presentati dagli utenti passeggeri che richiedevano il rimborso del suddetto importo quale pratica commerciale scorretta e la frapposizione di ingiusti ostacoli all'esercizio dei diritti del consumatore.

Inoltre, le condotte si articolano in un ampio arco temporale, a partire cioè dal 2022.

48. Osserva il Tribunale, dunque, dalla stessa prospettazione della ricorrente, che la condotta dannosa a valle - consistente nell'aver illegittimamente preteso il pagamento dal passeggero dell'importo aggiuntivo per il *check-in* effettuato presso il *desk* aeroportuale, quale danno conseguenza, nell'ipotesi in cui l'utente non sia stato in grado di effettuare il *check-in online* entro il *range* temporale previsto dalla compagnia, troverebbe origine in diverse e distinte condotte violative delle disposizioni contrattuali o delle normative anche europee a presidio della trasparenza e lealtà commerciale che non rispondono a quella "standardizzazione" richiesta dagli indirizzi di legittimità per valutare positivamente il requisito della omogeneità.

Ed in effetti, tale indebito pagamento sarebbe da ricondurre di volta in volta:

- (i) a diversi tipi di malfunzionamenti del sistema;
- (ii) ostacoli procedurali rispetto ai reclami presentati in proposito dagli utenti passeggeri al fine di esercitare relativi diritti.

Si tratta di condotte disomogenee che, di volta in volta, necessiterebbero di accertamenti istruttori o peritali aventi ad oggetto specifiche e singole circostanze, prevalenti situazioni di fatto relative alle posizioni dei singoli, che secondo la tesi della stessa ricorrente si collocano in diversi momenti del procedimento, di effettuazione del *check-in on line*, per malfunzionamenti del sistema ovvero nella fase successiva del reclamo e della richiesta di rimborso.

Le modalità in cui si sarebbero verificate le lesioni, incidendo sulle posizioni individuali del singolo passeggero, non sarebbero insussistenti o del tutto marginali, con la conseguenza che non possono ritenersi omogenee non esprimendo questioni comuni prevalenti su quelle individuali (Tribunale Milano, ord. 10.12.2013).

Non è dunque possibile qui un apprezzamento seriale, quale conseguenza della mancanza di omogeneità della classe.

49. Tale conclusione trova conferma negli arresti di legittimità che sul punto hanno precisato, come noto, riprendendo il presupposto della "tendenziale omogeneità" sia rispetto all'*an* sia

rispetto al *quantum*, esclude il ricorso all'azione di classe qualora si rendano indispensabili “*accertamenti calibrati su specifiche situazioni personali*” (cfr. Cass. n. 14886/2019).

50. Sia i singoli preponenti sia i potenziali aderenti vengono descritti come titolari di posizioni soggettive dove i profili individuali risultano prevalenti su quelli comuni e la cui tutela presuppone diverse situazioni e dipende da una indagine istruttoria - singola ed individuale - delle ragioni per cui (i) non sono stati in grado, nello stesso *range* temporale indicato dalla compagnia aerea, di effettuare il *check-in on line* gratuito; (ii) ove l'impossibilità di eseguire il *check-in on line* sia stata cagionata dal malfunzionamento del sistema, se effettivamente abbiano riscontrato ostacoli ad ottenere il rimborso ovvero al reclamo non sia stata fornita risposta.

La presenza di numerosi elementi di fatto rilevanti diversificati - che secondo un certo indirizzo dovrebbero essere addirittura assenti - non consente di ritenere ammissibile la presente azione di classe.

51. Infine, il tentativo di modificare la definizione della classe, compiuta dalla ricorrente in questa fase allo scopo di superare la censura della resistente, non sortisce lo scopo (cfr. pag. 19 della memoria autorizzata “*appartengono alla classe tutti i passeggeri che, nel periodo compreso tra il 2022 e la data di cessazione della condotta, non hanno potuto completare il check-in online per malfunzionamenti imputabili ai sistemi informatici di Ryanair (sito web, applicazione mobile o infrastruttura digitale connessa) e che, in conseguenza di tale impedimento, hanno corrisposto la ACI fee presso il desk aeroportuale*”).

52. La ricorrente ha chiarito in particolare che l'azione non ha ad oggetto una contestazione sulla omessa informativa e/o conoscibilità della clausola né è contestata, *tout court*, l'entità della *ACI fee* corrisposta presso il *desk* aeroportuale.

La classe non è infatti delimitata semplicemente ritenendo illecita la clausola ed il relativo prezzo a prescindere dall'imputabilità del mancato *check in on line*, ma la riferibilità al malfunzionamento del sistema al vettore irlandese delinea la condotta contestata e specificamente espressa nella definizione della classe.

53. Con la conseguenza che la nuova formulazione della classe operata da Codici, a fronte delle critiche avversarie, non esclude comunque le peculiarità delle singole fattispecie dannose sottese, ancora una volta ricondotte a diverse ipotesi di malfunzionamenti operativi: sito web, applicazione mobile o infrastruttura digitale connessa che non hanno consentito al passeggero di eseguire il *check-in on line* per il malfunzionamento imputabile ai sistemi informatici di Ryanair.

Dunque resta la necessità di indagare, per ogni singola fattispecie, la ragione del mancato *check-in online*. E ciò nega in radice la necessaria standardizzazione richiesta per ritenere omogenea la classe.

54. Resta assorbita ogni questione circa il profilo intertemporale, in particolare la tutelabilità ai sensi della nuova normativa di fatti anteriori alla sua decorrenza della nuova normativa. Come noto, infatti, l'art. 4 rubricato "*Disposizioni transitorie e finali*" del D.Lgs. 10 marzo 2023 n. 28 "*Attuazione della direttiva (UE) 2020/1828 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2020, relativa alle azioni rappresentative a tutela degli interessi collettivi dei consumatori e che abroga la direttiva 2009/22/CE. (23G00036)*" prevede: "1. *Le disposizioni del presente decreto si applicano a decorrere dal 25 giugno 2023.* 2. *L'articolo 140-duodecies del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, si applica alle azioni volte ad ottenere provvedimenti compensativi relative a violazioni verificatesi a partire dal 25 giugno 2023 (...)*".

La ricorrente invece individua la classe nei soggetti danneggiati a partire al 2022, attraverso condotte, come sopra precisato, reiterate nel tempo ma che hanno prodotto lesioni a carico di ciascun passeggero, puntualmente identificabili e concluse temporalmente all'esito di ogni singolo tentativo, fallito, di eseguire li *check -in on line*.

L'azione di classe ex art. 840 bis c.p.c. svolta in via subordinata

55. Il giudizio negativo sulla omogeneità si estende altresì all'azione di classe di cui all'art. 840 bis c.p.c.

Il comando giudiziale

56. Va dunque dichiarata inammissibile per mancanza di omogeneità dei diritti individuali tutelabili la domanda di risarcimento dei danni ex art. 140 bis D. L.vo n. 206/05 proposta dal CODICI nei confronti di Ryanair.
57. Le spese di giudizio sono integralmente compensate, alla luce della novità di alcune questioni trattate.
58. Deve essere, invece ordinato a Codici di provvedere a propria cura e spese alla pubblicazione della presente ordinanza nel proprio sito web, nella pagina dedicata alle azioni collettive, per la durata di un mese a decorrere dal settimo giorno successivo alla comunicazione.

P.Q.M.

Il Tribunale di Milano, Sezione Specializzata in materia d'impresa sezione XV civile, in composizione collegiale, decidendo sull'azione rappresentativa di classe cumulativa per provvedimenti compensativi ex art. 140 *novies* del codice del consumo, così provvede:

1. DICHIARA INAMMISSIBILE per mancanza di omogeneità dei diritti individuali tutelabili la domanda proposta dal CODICI ASSOCIAZIONE CODICI -CENTRO PER I DIRITTI DEL CITTADINO nei confronti di Ryanair DAC Branch Italiana.
2. COMPENSA integralmente le spese di lite.
3. ORDINA che la Cancelleria provveda a pubblicare la presente ordinanza nell'area pubblica del portale dei servizi telematici gestiti dal Ministero della Giustizia entro quindici giorni dal deposito del presente provvedimento.

Manda la Cancelleria per la comunicazione.

Così deciso nella camera di consiglio del 8.5.2026.

Il Presidente

dott. Angelo Mambriani

Il Giudice relatore

dott. Alima Zana