

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI UDINE

**CORSO DI DOTTORATO DI RICERCA IN “DIRITTO ED ECONOMIA DEI
SISTEMI PRODUTTIVI, DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA”,
COORDINATO DAL CHIAR.MO PROF. MAURIZIO RIGUZZI**

CICLO XXIV

Tesi di Dottorato di Ricerca

Il risarcimento del danno nel trasporto aereo di persone

Dottoranda

Dott.ssa Anna Di Sabato

Relatore

Chiar.mo Prof. Cristian Tosoratti

ANNO ACCADEMICO 2011-2012

IL RISARCIMENTO DEL DANNO NEL TRASPORTO AEREO DI PERSONE

Introduzione

CAPITOLO I IL RISARCIMENTO DEL DANNO: IN PARTICOLARE SUL DANNO ALLA PERSONA

- 1) Il danno risarcibile;
 - 1.1) inammissibilità dei *punitive damages* nel nostro ordinamento;
- 2) Il nesso di causalità: in particolare sul nesso di causalità giuridica;
- 3) Il danno patrimoniale;
- 4) Il danno alla persona dalle origini alle sentenze Cass. Civ., sez. III, 31 maggio 2003, nn. 8827-8828;
- 5) Il danno non patrimoniale dopo le S.U. 26972-5/2008;
 - 5.1) Il danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale;
- 6) Il danno biologico;
- 7) Il danno morale;
- 8) Il danno esistenziale;
- 9) Il danno psichico.

CAPITOLO II IL CONTRATTO DI TRASPORTO AEREO DI PERSONE

- 1) Il contratto di trasporto di persone: generalità;
- 2) Il contratto di trasporto aereo;

- 3) Trasporto gratuito e trasporto amichevole;
- 4) Il passeggero;
 - i) Obbligazioni e regime di responsabilità;
 - ii) Impedimenti del passeggero;
- 5) Il vettore;
 - i) il regime di responsabilità del vettore;
 - ii) Responsabilità per inadempimento nell'esecuzione del contratto e ritardo;
 - iii) Responsabilità per i sinistri;
 - iv) Concorso tra azione di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale;
- 6) Nozione di bagaglio;
 - i) Il regime di responsabilità del vettore e risarcimento del danno;
 - ii) Termini per la presentazione dei reclami;
 - iii) Limitazione di debito;
- 7) Prescrizione e decadenza;
- 8) Tutela del passeggero: dal Codice del Consumo al Codice del Turismo

CAPITOLO III

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO E DANNO RISARCIBILE AL PASSEGGERO

- 1) Nozione di *accident* in tema di responsabilità del vettore;
- 2) Criterio spazio-temporale per l'applicabilità delle regole in tema di responsabilità del vettore nel trasporto aereo di persone;
- 3) Soggetti legittimati all'azione per il risarcimento dei danni; sull'azione dei terzi estranei al contratto di trasporto;
- 4) Tipologia di danni risarcibili;

5) Risarcibilità del danno – conseguenza nel diritto nazionale uniforme;

5.1) Sulla risarcibilità del danno morale

6) Profili probatori e liquidazione del danno non patrimoniale.

CAPITOLO IV

RESPONSABILITA' DEL VETTORE AEREO PER RITARDO E RISARCIMENTO DEL DANNO: RIMEDI PER LA TUTELA DEL PASSEGGERO

1) Nozione di "ritardo";

2) Il Regolamento (CE) n. 261/04;

2.1) Negato imbarco;

2.2) Cancellazione del volo;

2.3) Ritardo prolungato;

3) Il danno da ritardo nel Regolamento (CE) n. 261/04 e nella Convenzione di Montreal: giurisprudenza nazionale e comunitaria.

Conclusioni

Bibliografia

Introduzione

Nel nostro ordinamento si è assistito ad un notevole riassetto della disciplina interna che a seguito della Riforma del codice della navigazione nella parte aeronautica, si è adeguato alla disciplina internazionale.

Ciò ha reso di fatto agevole l'applicazione della relativa disciplina, lasciando tuttavia aperte talune questioni di preminente importanza.

Il costante evolversi dei traffici aerei, in particolare, ha imposto al legislatore nazionale di prestare sempre maggior attenzione alla tutela del passeggero.

File rouge nella trattazione dell'elaborato sono state quindi le note pronunce delle Sezioni unite, che nel 2008, in tema di danno non patrimoniale, hanno contribuito ad un riassetto giurisprudenziale.

Nel primo capitolo si è voluto pertanto porre ad evidenza proprio il risarcimento del danno nel nostro ordinamento, dalle origini sino alle sentenze di San Martino.

Nel secondo capitolo si è trattato specificatamente del contratto di trasporto aereo di persone, prestando attenzione anche agli aspetti pubblicistici.

Nel terzo capitolo è stato affrontato il tema del risarcimento del danno derivante dal trasporto aereo, coniugando i precetti esposti nei primi due capitoli.

Infine, nell'ultima parte è stato affrontato il problema del danno derivante da ritardo.

CAPITOLO I

IL RISARCIMENTO DEL DANNO: IN PARTICOLARE SUL DANNO ALLA PERSONA

Sommario: 1) Il danno risarcibile; 1.1) inammissibilità dei *punitive damages* nel nostro ordinamento; 2) Il nesso di causalità: in particolare sul nesso di causalità giuridica; 3) Il danno patrimoniale; 4) Il danno alla persona dalle origini sino alle sentenze Cass. Civ., sez. III, 31 maggio 2003, nn. 8827-8828; 5) Il danno non patrimoniale dopo le S.U. 26972-5/2008; 5.1) Il danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale; 6) Il danno biologico; 7) Il danno morale; 8) Il danno esistenziale; 9) Il danno psichico.

1) Il danno risarcibile

Nel nostro ordinamento, negli ultimi trent'anni, vi è stato un notevole aumento delle fattispecie di danno risarcibili e ciò in vista del continuo ampliamento delle posizioni giuridiche tutelabili.

Allo scopo di inquadrare le diverse fattispecie risarcitorie occorrerà puntualizzare anzitutto quale sia la nozione giuridica di danno ¹, con la consapevolezza che risulta fittizia la *reductio ad unitem* della categoria, avendo il danno subito un frazionamento per effetto dell'evoluzione stessa del concetto ².

Nel tempo, intorno al concetto di danno sono state elaborate diverse teorie.

¹ Sulla nozione di danno in genere cfr., tra i tanti, A. DE CUPIS, *Danno (diritto vigente)*, in *Enc. dir.* XI/1962, p. 622 ss.; A. RAVAZZONI, *La riparazione del danno non patrimoniale*, Milano, 1962; R. SCOGNAMIGLIO, *Appunti sulla nozione di danno*, in *Riv. Trim. Dir. e proc. civ.* 1969, p. 464 ss.; R. SCOGNAMIGLIO, *Risarcimento del danno*, in *Nss. Dig. it.* XVI/1969, p. 12 ss.; C. SALVI, *Danno*, in *Disc. priv., sez. civ.*, V/1989, p. 63 ss.; M. V. DE GIORGI, *Danno, teoria generale*, in *Enc. giur.* XI/2007; F. MASTROPAOLO, *Danno; Risarcimento del danno*, in *Enc. giur.* XI/2007.

² C. SALVI, *Il danno extracontrattuale*, Napoli, 1985, p. 5.

Secondo una prima ricostruzione, cosiddetta *oggettiva o reale* ³, il danno consiste in un'alterazione peggiorativa del bene (o dell'interesse) patito a causa dell'inadempimento o dell'illecito. Il bene dunque, inteso in questa accezione, viene considerato in quanto *res* e non ne rileva altresì l'appartenenza ad un soggetto. Precipitato conseguente è la mera rilevanza, ai fini risarcitori, del solo valore venale del bene. Tale teoria è stata criticata: constatato infatti, che il danno andrebbe valutato alla luce al peggioramento patrimoniale del danneggiato *ex art. 1223 c.c.* e non, come propugnato dalla teoria in parola, in relazione al danneggiamento del singolo bene, rimarrebbero prive di tutela risarcitoria le conseguenze ulteriori dell'illecito, nonché il lucro cessante ⁴.

Una seconda teoria, cosiddetta *differenziale* (Differenzehypothese) ⁵, postula invece che il danno debba essere considerato alla luce della differenza esistente tra il patrimonio del soggetto danneggiato in un certo momento storico e quello di tale soggetto dopo il verificarsi del fatto illecito. Tale concezione del danno ha avuto il pregio di superare i limiti della precedente impostazione, poiché permette di valutare le conseguenze negative ed ulteriori dell'illecito ed altresì di tenere conto di quelle positive che da esso comunque siano derivate (*compensatio lucri cum damno* ⁶, quando ad esempio il ritardo nella consegna del bene ne evita la distruzione). Tuttavia anche tale concezione è stata avversata, poiché rimarrebbero esclusi quei danni non valutabili patrimonialmente, con la logica conseguenza della loro irrisarcibilità ⁷.

³ Teoria imputabile a H.A. FISCHER, *Der Schaden nach dem BGB*, Jena, 1903.

⁴ Per una sintesi cfr. F. CARINGELLA- D. DIMATTEO, *Studi di diritto civile; obbligazioni e responsabilità*, Milano, 2007, v. III, p. 237, 238.

⁵ La teoria è riconducibile a F. MOMMSEN, *Die Lehre von com interesse*, Schwetsshke Braunschweig, 1855.

⁶ Qualora da un sinistro, la vittima consegua sì una perdita, ma ne riceva altresì un vantaggio, tra tali conseguenze deve operarsi una compensazione; il prodotto di tale operazione costituisce il danno risarcibile secondo la regola *compensatio lucri cum damno*. S. PULEO, *Compensatio lucri cum damno*, in *Enc. Dir.* VIII, 1961, p. 29 ss. e la bibliografia ivi citata.

⁷ Cfr. A. DI MAJO, *La tutela dei diritti*, Milano, 1987, p. 195, che accoglie una nozione di danno patrimonialistica. Inoltre cfr. F. CARINGELLA- D. DIMATTEO, *Studi di diritto civile; obbligazioni e*

Per superare le predette difficoltà la dottrina ha elaborato la *teoria normativa* del danno ⁸ che, per definire il contenuto di danno risarcibile fa leva, non sul dato naturalistico, bensì sui criteri di definizione introdotti dal legislatore: il danno è risarcibile solo ove ne ricorrano i presupposti dettati dalla norma di legge con la conseguenza di includere nel novero anche danni aventi natura extrapatrimoniale. Nell'ambito di tale concezione è stato quindi elaborato il concetto di danno quale lesione degli interessi protetti ⁹.

La giurisprudenza ha mostrato di aderire alla teoria cosiddetta della *differenziazione* apportando tuttavia dei correttivi alla tradizionale impostazione della teoria ¹⁰.

Il legislatore si appresta a definire nel codice civile norme che consentano di individuare i danni risarcibili: anzitutto gli artt. 1223 e 2056 c.c., che limitano la risarcibilità del danno ai casi in cui esso sia conseguenza diretta ed immediata dell'inadempimento o del fatto illecito; sono irrisarcibili i danni evitabili che siano conseguenza di un fatto colposo del danneggiato (artt. 1227 e 2056 c.c.); infine, secondo l'art. 1225 c.c., se l'inadempimento non dipende da dolo del debitore, il risarcimento è limitato al danno che poteva prevedersi nel tempo in cui è sorta l'obbligazione.

1.1) Inammissibilità dei *punitive damages* nel nostro ordinamento

Il modello codicistico tratteggia il danno risarcibile come avente una funzione compensativa e riparatoria, ma non anche punitiva. Nel nostro ordinamento infatti non è ammessa l'idea che il risarcimento abbia funzione afflittiva. Si esclude pertanto

responsabilità, op. cit., p. 243, per una sintesi delle obiezioni mosse alla tesi cosiddetta differenziale.

⁸ L'elaborazione della teoria normativa del danno deve attribuirsi a J. NEUNER, *Interesse und Vermögensschaden*, in *Arch. Civ. Pr.* 133 (1931), p. 277 ss.

⁹ F. CARNELUTTI, *Il danno e il reato*, Padova, 1926, p. 12 ss., ha per primo elaborato il concetto di danno come lesione di un interesse protetto, avendo riguardo al rapporto tra il soggetto ed il bene.

¹⁰ Cass. Civ., 7389/1987, Cass. Civ., 13401/2005, Cass. Civ., 12578/95, citate da F. CARINGELLA- D. DIMATTEO, *Studi di diritto civile; obbligazioni e responsabilità*, op. cit., p. 245.

l'applicabilità dei cosiddetti *punitive damages* ¹¹. Invero, questi ultimi caratterizzano gli ordinamenti di common law che distinguono tra damage (danno) e damages (risarcimento del danno).

I *punitive damages* sono ampiamente riconosciuti negli Stati Uniti, mentre nel nostro ordinamento essi non ricevono applicazione. In tal senso, di recente, la Cassazione civ., sez III, 19 gennaio 2007, n. 1183, ha statuito che nel nostro ordinamento *“l'idea della punizione e della sanzione è estranea al risarcimento del danno, così come è indifferente la condotta del danneggiante”* ¹².

2) Il nesso di causalità: in particolare sul nesso di causalità giuridica

Il nesso di causalità intercorrente tra l'inadempimento ed il danno (per responsabilità contrattuale) ed il fatto illecito ed il danno (responsabilità extracontrattuale) costituisce elemento volto a determinare il risarcimento del danno ¹³.

Il codice civile non contiene, a differenza del codice penale, un'apposita disciplina in tema di nesso di causalità e pertanto, la materia, in quanto avente significativi punti di contatto, rimane assoggettata alla dottrina penalistica.

¹¹ Sul concetto di danni punitivi, cfr. C. M. BIANCA, *Diritto civile; La responsabilità*, Milano, 1994, p. 127 ss.; V. ZENO ZENCOVICH, *Il problema della pena privata nell'ordinamento italiano: un approccio compatistico ai Punitive damages di common law*, in *Giur. it.*, 1985, IV, p. 12. La nozione di *punitive damages* risale alla sentenza di una corte inglese che nel 1763 liquidò a favore del danneggiato una somma di molto superiore al pregiudizio realmente patito, per essere stato costui ingiustamente detenuto. Richiama tale sentenza G. DE ANGELIS, in P. FAVA (a cura di), *La responsabilità civile*, Milano, 2009, p. 556.

¹² Cass. Civ., sez III, 19 gennaio 2007, n. 1183, in <http://www.personaedanno.it>, con nota di A. NEGRO, *No della Cassazione ai danni punitivi*.

¹³ Cfr. sulla tematica della causalità giuridica, M. FRANZONI, *L'illecito*, in M. FRANZONI (diretto da) *Trattato della responsabilità civile*, Milano, II, 2004, p. 56 ss.. Cass. Civ., sez III, 18.4.2005, n. 7997, in *Corr. Giur.* 2006, 2, p. 257 ss. con nota critica di F. ROLFI, *Il nesso di causalità nell'illecito civile: la Cassazione alla ricerca di un modello unitario*, in *Corr. Giur.* 2006, 2, p. 263 ss..

Il nesso di causalità si atteggia ora nel senso di causalità materiale, ora come causalità giuridica ¹⁴.

Sotto il primo aspetto, il nesso di causalità risulta disciplinato dalla lettera degli artt. 2043 c.c. e 1227, primo comma, c.c.: esso identifica il rapporto esistente tra il fatto e la lesione dell'interesse rilevante per l'ordinamento. Il nesso di causalità materiale rileva quindi sotto il profilo strettamente naturalistico della relazione tra la condotta ed il danno. Dottrina e giurisprudenza ritengono applicabile alla materia *de qua* gli artt. 40, 41 e 45 c.p., stando tuttavia attenta a sottolineare che, mentre nel codice penale la responsabilità è personale, nel sistema civilistico i criteri di imputazione del fatto al danneggiante sono plurimi e pertanto, non sempre riconducibili allo stesso in ragione di un comportamento rimproverabile ¹⁵.

Il nesso di causalità giuridica rileva sotto altro profilo, in quanto avente lo scopo di delimitare l'area dei danni risarcibili. Il codice civile agevola l'individuazione di siffatta area, attraverso le disposizioni degli articoli 1223, 1227, 1225, 2056 c.c..

Norma cardine, regolante sia il danno da inadempimento contrattuale che quello da illecito aquiliano, è l'art. 1223 c.c..

L'art. 1223 c.c. introduce il principio di risarcimento integrale del danno e ne delimita il campo alle sole ipotesi in cui esso sia conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento o dell'illecito (*criterio delle conseguenze immediate e dirette*) ¹⁶. Tale criterio consente di delimitare l'area del danno risarcibile alle sole conseguenze che possano considerarsi, secondo un ragionevole apprezzamento, direttamente collegate alla condotta del debitore.

La genericità di siffatta formulazione ha talvolta indotto cert'una dottrina a critiche

¹⁴ M. SELLA, *La responsabilità civile nei nuovi orientamenti giurisprudenziali*, Milano, 2007, p.63 ss.

¹⁵ R. NEVOLA, *Profili generali della responsabilità*, in P. FAVA (a cura di), *La responsabilità civile*, Milano, 2009, p. 515.

¹⁶ L'applicazione dell'art. 1223 c.c. consente pertanto di determinare le dimensioni del pregiudizio economico derivanti dall'inadempimento o dall'illecito del danneggiante.

severe ¹⁷; tuttavia è preferibile apprezzare il disposto normativo per l'elasticità del contenuto, poichè consente ai giudici di operare valutazioni sull'opportunità del risarcimento del danno a seconda del caso prospettato. Tale elasticità consente infatti di ricomprendere oltre che i danni immediati e diretti, anche i danni mediati o indiretti, purchè essi siano conseguenza normale dell'inadempimento o dell'illecito, secondo il canone della regolarità causale ¹⁸. Proprio il ricorso al criterio della regolare causalità, in materia trasportistica, consentì al Tribunale di Venezia di condannare il vettore che, per negligenza aveva smarrito talune opere d'arte (si trattava di pezzi unici), al risarcimento del danno esistenziale da corrispondersi all'artista che le aveva create ¹⁹.

Il principio che delimita il risarcimento del danno alle conseguenze dirette ed immediate è integrato dall'art. 1227 c.c.. Tale norma disciplina due distinte ipotesi: in caso di concorso di colpa del creditore nella produzione dell'evento dannoso, il legislatore ha disposto una riduzione del risarcimento del danno a seconda del grado di colpa del danneggiante e delle conseguenze che sono derivate dalla sua condotta (comma 1); non sono risarcibili i danni che il danneggiante (creditore) avrebbe potuto evitare utilizzando l'ordinaria diligenza.

Occorre puntualizzare che, qualora il danno derivi da inadempimento contrattuale, il relativo risarcimento soggiace alle norme degli artt. 1223, 1224, 1225, 1226, 1227 c.c.; l'art. 2056 c.c., che consente il risarcimento del danno da illecito extracontrattuale, omette il richiamo agli artt. 1224 e 1225 c.c., rendendoli conseguentemente inapplicabili. Gli interessi di mora e la condanna al maggior danno previsti dall'art. 1224 c.c. trovano corrispondenza solo per l'inadempimento di un debito di valuta. Occorre in sostanza che via sia un'obbligazione pecuniaria inadempita per poter calcolare l'eventuale pregiudizio sia sotto il profilo della mora, che del maggior danno. Viene altresì omesso nella lettera dell'art. 2056 c.c. il richiamo all'art. 1225 c.c.. Tale disposizione stabilisce che, qualora

¹⁷ P. FORCHIELLI, *Il rapporto di causalità nell'illecito civile*, Padova, 1960, p. 33 ss.

¹⁸ G. VILLA, *Danno e risarcimento contrattuale* in V. ROPPO (diretto da), *Trattato del contratto*, V, *Rimedi-2*, a cura di V. ROPPO, Milano, 2006, p. 753 ss, 905.

¹⁹ Trib. Venezia 7.4.2003, in *Danno e resp.* 2004, p. 79.

l'inadempimento non dipenda dal dolo del debitore, quest'ultimo sarà chiamato a rispondere dei soli danni prevedibili al momento del sorgere dell'obbligazione. La disposizione in parola non è applicabile alle ipotesi di danno derivante da illecito poichè, la responsabilità aquiliana, prescindendo dall'inadempimento, non contempla l'esistenza di una precedente obbligazione ineseguita. In tema di responsabilità contrattuale, sede preposta per l'applicazione dell'art. 1225 c.c, il giudizio di prevedibilità ha lo scopo di evitare che gravi su una sola delle parti il rischio di danno. Infatti il creditore è onerato di informare il debitore dei rischi connessi all'obbligazione in guisa tale che questi possa prevederne le possibili conseguenze dannose.

La giurisprudenza, in tema di responsabilità contrattuale, tende a sovrapporre i giudizi di prevedibilità e di causalità giuridica, che invece operano su piani ontologicamente distinti: il giudizio di prevedibilità del danno rileva nel momento di stipulazione del contratto, mentre invece quello di causalità attiene ad un momento successivo, ossia quello in cui si verifica l'inadempimento ²⁰.

3) Il danno patrimoniale

Il danno risarcibile è oggetto di tutela giuridica dell'interesse leso. Tale interesse si sostanzia ora con riferimento a beni patrimoniali, ora a beni non patrimoniali. Da ciò discende la tradizionale distinzione tra danno patrimoniale e non patrimoniale ²¹.

Il concetto di danno patrimoniale postula la rispondenza ad un bisogno economico del danneggiato: ciò implica che il bene tutelato si manifesta esteriormente rispetto a tale soggetto ed è suscettibile di valutazione economica. Logica conseguenza è che sono esclusi i beni della persona ad essa interiori.

Il danno patrimoniale è pertanto strettamente collegato al concetto di patrimonio, che

²⁰ Così osserva G. VISINTINI, *Il risarcimento del danno contrattuale; la responsabilità per ritardo e per fatto degli ausiliari*, in G. VISINTINI (diretto da), *Trattato della responsabilità contrattuale*, v. III, Padova, 2009, p. 50.

²¹ F. MASTROPAOLO, *Danno; Risarcimento del danno*, in *Enc. Giur.* XI/2007.

si identifica nell'insieme di beni che si trovano nella titolarità di un soggetto (sia esso persona fisica o giuridica), in un determinato momento storico, in base alla regola generale di cui all'art. 2740 c.c. (“*il debitore risponde dell’adempimento delle obbligazioni con tutti i suoi beni presenti e futuri*”) ²².

4) Il danno alla persona dalle origini sino alle sentenze Cass. Civ, sez. III, 31 maggio 2003, nn. 8827-8828

La nozione di danno alla persona (in senso ampio) contempla tutti i danni, patrimoniali e non, che un soggetto subisce in conseguenza dell'illecito altrui. Diversamente, il concetto di danno alla persona, inteso in senso stretto è inevitabilmente riferito alla nozione di danno derivante da lesione dell'integrità psicofisica (danno biologico) ²³.

In principio, nel nostro ordinamento, il danno alla persona era legato indissolubilmente al concetto di patrimonio, sicchè esso era risarcibile solo con riguardo al danno emergente ed al lucro cessante e le tecniche liquidative attenevano al reddito percepito dal danneggiato ed alla percentuale di invalidità derivata al soggetto leso ²⁴. I giudici inoltre, riconoscevano in capo al danneggiato, anche il risarcimento per i danni morali, ma limitatamente alle ipotesi di cui all'art. 2059 c.c.. Ne conseguiva inevitabilmente che, fuori dall'art. 2059 c.c., il danno ingiusto ex art. 2043 c.c. veniva individuato nella limitazione della capacità lavorativa generica; pertanto, venendo ad incidere negativamente su questa, l'invalidità permanente comportava un danno avente natura patrimoniale proporzionale al reddito della persona lesa e capitalizzato per il numero degli anni di lavoro a venire.

Nel 1974, il Tribunale di Genova ²⁵, recependo l'iniquità del sistema risarcitorio sino

²² V. M. TRIMARCHI, *Patrimonio (nozione)*, in *Enc. Dir.* XXXII, 1982, p 273.

²³ M. V. DE GIORGI, *Danno alla persona*, in *Enc. Giur.*, XI/07.

²⁴ G. GENTILE, *Danno alla persona*, in *Enc. Dir.*, XI/1962, p. 644 ss.

²⁵ Trib. Genova, 25.5.1974, in *Giur.it* 1975, I, 2, p. 54 ss. con nota di M. BESSONE, E. ROPPO, *Lesione*

ad allora utilizzato, basato sull'equazione, valore della persona uguale capacità produttiva, sostenne l'idea della riparazione del danno alla persona come pregiudizio non patrimoniale consistente nel danno biologico.

Successivamente la Corte Costituzionale, con le sentenze 87-88/79²⁶, affermava la legittimità costituzionale dell'art. 2059 c.c. rilevando come la lesione del diritto alla salute rientrasse nella nozione di danno ingiusto di cui all' art. 2043 c.c.. Nelle pronunce *de qua* si affermava infatti il carattere primario ed assoluto del diritto alla salute, tutelato dalla Costituzione ai sensi dell'art. 32 *“non solo come interesse della collettività ma anche e soprattutto come diritto fondamentale dell'individuo”*²⁷, direttamente operante anche nei rapporti tra i singoli. La sua violazione costituiva dunque un atto illecito e legittimava al risarcimento del danno in via autonoma, indipendentemente dalle conseguenze sulla capacità produttiva.

La questione afferente la legittimità costituzionale dell'art. 2059 c.c. veniva nuovamente affrontata dalla Corte Costituzionale che, con sentenza n. 184/86²⁸,

dell'integrità fisica e diritto alla salute Una giurisprudenza innovativa in tema di valutazione del danno alla persona. In questa sentenza il Tribunale affermava che “nell'ipotesi di lesioni fisiche della persona, per la determinazione del danno risarcibile, occorre considerare due profili distinti: da un lato il pregiudizio di ordine patrimoniale subito dal danneggiato in conseguenza della lesione (da accertarsi nella sua concreta effettività); dall'altro– e cumulativamente– il pregiudizio non patrimoniale consistente nel “danno biologico”, cioè nella lesione dell'interità fisica in sè e per sè considerata (il cui risarcimento deve variare solo con il variare dell'età del danneggiato, restando invece indipendente dal livello di redditi di questo”).

²⁶ Pronuncia della Corte Costituzionale 26.7.1979, n. 87 in *Foro it.* 1979, I, p. 243 ss.. Rimessa alla Corte Costituzionale dal Trib. Padova, 22.3.1973 (ordinanza) in *Giur. Mer.* 1974, I, p. 347 ss., con nota critica di A. DE CUPIS, *Sulla pretesa incostituzionalità della risarcibilità del danno non patrimoniale.* Corte Costituzionale 26.7.1979, n. 88, in *Giur. it.* 1980, I, 1, p. 9 ss.

²⁷ Corte Cost. 26.7.1989, n. 88 cit.

²⁸ Corte Cost. 14.7.1986, n. 184 in *Giur. it.* 1987, I, 2, p. 392 ss. In questa sentenza, la Corte Costituzionale venne chiamata a pronunciarsi su una questione di legittimità dell'art. 2059 c.c. sollevata dal Tribunale di Genova con riferimento agli artt. 3 e 32 Cost., e dal Tribunale di Salerno con riferimento agli artt. 2, 24, primo comma, e 32 Cost..

cristallizzò alcuni principi importantissimi, aventi largo seguito per tutto il ventennio successivo. Lo spirito della pronuncia era improntato al fine di consentire la piena risarcibilità del danno alla salute che sino ad allora era rimasto ancorato alle maglie dell'art. 2059 c.c. che pretendeva, ai fini della risarcibilità, pur sempre un accertamento della sussistenza del reato in sede penale.

Il danno biologico veniva reso risarcibile *ex se*, distinguendolo dai danni morali soggettivi e da quelli patrimoniali in senso stretto. Esso veniva fondato sulla lesione diretta del diritto alla salute tutelato dall'art. 32 della Costituzione. La Corte distinse in particolare il danno-evento, intrinseco al fatto illecito in quanto costituito dalla lesione (la menomazione dell'integrità psico fisica del soggetto), dal danno-conseguenza, ossia dalle conseguenze dannose del fatto, collocandoli tuttavia entrambi nell'ampio *genus* del danno patrimoniale.

La nozione di danno biologico, inteso come danno all'integrità psico fisica, acquisiva carattere di danno- evento e rimaneva ancorato al disposto dell'art. 2043 c.c..

La pronuncia fu innovativa anche perchè, non si limitò ad affermare la risarcibilità del danno biologico, ma rappresentò il "*principale referente della nuova categoria di danno esistenziale*"²⁹.

Successivamente, la giurisprudenza abbandonava la lettura restrittiva dell'art. 2059 c.c., in base alla quale veniva assicurato il solo risarcimento dei danni morali soggettivi (Cass civ, sez. III, 31.5.2003, nn. 8827-8828³⁰).

Le citate pronunce affermavano infatti, che il rinvio ai casi in cui la legge consente la

²⁹ Così testualmente E PASQUINELLI, *Il danno esistenziale*, in P. CENDON (a cura di), *Persona e danno*, v. I, Milano, 2004, p. 139.

³⁰ Cass. Civ., sez III, 31.5.2003, n. 8827, Cass. Civ., sez III, 31.5.2003, n. 8828 in *Corr. Giur.* 2003, p. 1017 ss. con nota critica di M. FRANZONI, *Il danno non patrimoniale, il danno morale; una svolta per il danno alla persona*. Ed ancora a commento delle Sezioni unite nn 8827-8828/03 cfr. tra le tante, E. NAVARRETTA, *Danni non patrimoniali: il dogma infranto ed il nuovo diritto vivente*, in *Foro it.* 2003, p. 2271 ss.; F. D. BUSNELLI, *Chiaroscuri d'estate. La Corte di Cassazione e il danno alla persona*, in *Danno e resp.* 2003, p. 816 ss.; P. ZIVIZ, *E poi non rimase nessuno*, in *Resp. Civ. e prev.* 2003, p. 731 ss.; G. DI MARZIO, *Il danno esistenziale e le sentenze gemelle*, in *Nuona giurispr. Civ. Comm.* 2004, p. 629 ss.

riparazione del danno non patrimoniale, poteva essere riferito anche alle previsioni della Costituzione. I giudici auspicavano pertanto la riconduzione del danno biologico entro il perimetro applicativo dell'art. 2059 c.c.. Il danno biologico veniva quindi concepito come danno- conseguenza, in netto contrasto con la tradizione precedente inaugurata dalla Corte Cost. n. 184/86 che lo qualificava in termini di danno-evento³¹. Il danno biologico è stato così connotato in quanto danno conseguenza, disfunzionale, aredituale e primario ed onnicomprensivo³².

5) Il danno non patrimoniale dopo le S.U. 26972-5/2008

Il danno non patrimoniale è *“ogni danno privato che non rientra nel danno patrimoniale, avendo ad oggetto un interesse non patrimoniale, vale a dire relativo ad un bene non patrimoniale”*³³.

Esso costituisce uno dei punti cardine su cui si regge il nostro sistema risarcitorio ed è stato oggetto nel 2008 di un importante riassetto giurisprudenziale. Le Sezioni Unite sono state infatti chiamate ad esprimersi sulla portata dell'art. 2059 c.c., norma di chiusura del titolo dedicato ai fatti illeciti e posta al termine dell'intero libro sulle obbligazioni: *“il danno non patrimoniale deve essere risarcito solo nei casi determinati dalla legge”*.

Con ordinanza interlocutoria n. 4712 del 25 febbraio 2008³⁴ infatti, la Cassazione ha rimesso alle Sezioni unite le questioni rilevanti il danno non patrimoniale, in particolare sulla sussistenza del danno esistenziale come autonoma categoria.

Le Sezioni unite, con sentenza 26972/2008 (e con le sentenze gemelle 26973, 26974 e

³¹ L. FIANDACA, *Il danno non patrimoniale, percorsi giurisprudenziali*, Milano, 2009, p. 5. La Cass. Civ., n. 8827/03, ha infatti chiarito che non è *“l'offesa all'interesse di rango costituzionale ad essere ex se risarcibile, ma le evenienze lesive che ne conseguono sugli aspetti non patrimoniali della vita del danneggiato”*.

³² *Ibidem*

³³ A. DE CUPIS, *Danno (diritto vigente)*, in *Enc. Dir.* XI, 1962, p. 628.

³⁴ Cass. Civ. Sez III, 25.2.2008, n. 4712.

26975 dell'11 novembre 2008) a tale quesito hanno dato nel complesso risposta negativa ³⁵.

La sentenza, particolarmente articolata, costituisce il punto di approdo in materia e risolve, non senza critiche ³⁶, la *vexata quaestio* concernente il danno esistenziale.

Occorre premettere che, scopo precipuo del Supremo Consesso era quello di destituire di fondamento tutte quelle richieste risarcitorie che avevano impegnato i giudici di pace in ordine a pretese risarcitorie futili e prive di meritevolezza (cosiddetti danni bagatellari). Così la Corte ha ritenuto: *“palesamente non meritevoli della tutela risarcitoria, invocata a titolo di danno esistenziale, (omissis) i pregiudizi consistenti in disagi, fastidi, disappunti, ansie ed in ogni altro tipo di insoddisfazione concernente gli aspetti più disparati della vita quotidiana che ciascuno conduce nel contesto sociale”*. In tale ottica la Corte ritiene, a titolo esemplificativo, privi di pregio (testualmente *“di dubbia serietà”*) *“la rottura del tacco di una scarpa da sposa, l’errato taglio di capelli, l’attesa stressante in aeroporto, (omissis) l’invio di contravvenzioni illegittime, il mancato godimento della partita di calcio per balckout della*

³⁵ Per una sintetica esposizione del panorama giurisprudenziale dopo le S.U. del 2008 cfr. M. SELLA *I Danni non patrimoniali*, in P. CENDON (a cura di) *Trattati*, Milano, 2010. Cfr. Inoltre F. BILOTTA, *Le sentenze di merito dopo le Sezioni Unite del 2008 sul danno non patrimoniale*, in *Resp. Civ. e prev.*, 7, 8, p. 1499 ss., M. DI MARZIO, *Danno non patrimoniale da inadempimento: le prime pronunce di merito dopo le sezioni unite*”, in *Resp. Civ. e prev.* 2009, I, p. 2445 ss., e in <http://www.personaedanno.it>; M. PARADISO, *Le Sezioni Unite e la “atipicità tipicità” del danno non patrimoniale*, in AA.VV., *Il danno non patrimoniale; guida commentata alle decisioni delle S.U., 11 novembre 2008, 26972/3/4/5*, Milano 2009, p. 277 ss.. A. PROCIDA MIRABELLI DI LAURO, *Il danno non patrimoniale secondo le sezioni unite. Un “de Profundis” per il danno esistenziale*, in *Danno resp.* 2009, 1, p. 32 ss.; C. CASTRONOVO, *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Danno resp.* 2009, 1, p. 5 ss.; M. FRANZONI, *Il danno non patrimoniale del diritto vivente*, in *Corr. Giur.* 2009, p. 5 ss. E. NAVARETTA, *Il valore della persona nei diritti inviolabili e la complessità dei danni non patrimoniali*, in *Resp. Civ. e prev.* 2009, I, p. 63 ss.

³⁶ Cfr., tra le tante, M. BONA, *Dal sistema al caos: le ragioni per le resistere alle sentenze (non vincolanti delle Sezioni Unite)*, in AA.VV., *Il danno non patrimoniale, guida commentata alle decisioni delle S.U., 11 novembre 2008, 26972/3/4/5*, op. cit., p. 69 ss. Nella stessa opera, cfr. inoltre, D.CHINDEMI, *Una nevicata su un campo di grano*, p. 133 ss.

televisione”³⁷.

Tuttavia, come è stato autorevolmente osservato³⁸, “il compito più arduo per le Sezioni

³⁷ Le Sezioni unite hanno affermato che non varrà invocare, ai fini risarcitori “diritti del tutto immaginari, come il diritto alla qualità della vita, allo stato di benessere, alla serenità: in definitiva il diritto ad essere felici” (Cass. S.U., 11.11.2008, n. 26972). Rispetto a tale assunto vi è chi ha affermato “non sembra corretto tuttavia affermare che la felicità ed il benessere siano irrilevanti per l’ordinamento, dal momento che dall’enunciazione dei principi fondamentali della Costituzione emerge con chiarezza il perseguimento dell’obbiettivo di un pieno sviluppo della persona umana”. Così P. ZIVIZ, *Un’occasione mancata per le S.U.*, in AA.VV., *Il danno non patrimoniale; guida commentata alle decisioni delle S.U.*, 11 novembre 2008, 26972/3/4/5, op. cit., p. 560. Sul problema dei danni bagatellari ed in particolare sulla irrisarcibilità dei danni relativi al diritto della qualità della vita ed allo stato di benessere ed alla serenità come indicati dalle S.U., cfr. F. BUZZI, *Siamo ancora convinti di dover occuparci di “pregiudizi di dubbia serietà ...” e “ ..a volte risibili..”?*, in AA.VV., *Il danno non patrimoniale; guida commentata alle decisioni delle S.U.*, 11 novembre 2008, 26972/3/4/5, op. cit., 109 ss. Sul danno bagatellare, cfr. L. FIANDACA, *Il danno non patrimoniale*, op. cit., p. 479 ss.; P. ZIVIZ, *I danni bagatellari*, in <http://www.personaedanno.it>, osserva che “Il punto è che non risulta chiarito in che cosa consista un danno bagatellare. A livello semantico, per bagatella si intende un’inezia, una cosa da nulla, senza importanza. Non sembra, tuttavia, che la qualità bagatellare del danno sia destinata a risiedere nella sua eventuale esiguità monetaria. Ciò non solo perché – per il danno non patrimoniale – la quantificazione non corrisponde ad un dato determinabile a priori, essendo la liquidazione dipendente da una valutazione equitativa del giudice che entra in gioco solo una volta stabilita la responsabilità; più ampiamente, si tratta di constatare che, se così fosse, si tratterebbe di una soglia destinata ad operare in termini generali, vale a dire anche per il danno patrimoniale. Ma è ben noto che, su quest’ultimo versante, viene considerata del tutto fondata la richiesta risarcitoria anche laddove la stessa sia riferita a pregiudizi di scarsa consistenza monetaria. Senza contare il fatto che a livello europeo è previsto un procedimento per le controversie di modesta entità, ammettendo implicitamente la tutela dei danni anche in questi casi. E resta poi da rammentare come pregiudizi quantitativamente ridotti potrebbero discendere da un illecito perpetrato nei confronti di una molteplicità di danneggiati, prospettandosi l’eventualità dell’esercizio dell’azione collettiva risarcitoria prevista dall’art. 140 bis del Codice del consumo”.

³⁸ D. CHINDEMI, *Aspettando Godot (in attesa delle sezioni unite sul danno esistenziale)*, in *Resp. civ. e prev.* 2008, 5, p. 1203.

unite non è rappresentato dall'affermazione di esistenza del danno esistenziale, quale voce autonoma di danno, (omissis), bensì, dalla armonizzazione del sistema risarcitorio che presuppone una analitica specificazione dei contenuti delle poste risarcitorie (danno morale, biologico ed esistenziale), al fine di evitare confusione concettuale e duplicazioni risarcitorie” ³⁹. Compito precipuo delle Sezioni unite è stato pertanto quello di chiarificare la materia del danno non patrimoniale delimitandone l'area di risarcibilità.

Anzitutto, sul piano definitorio, le Sezioni unite hanno affermato che il danno non patrimoniale si identifica con il danno determinato dalla lesione di interessi inerenti la persona non connotati da rilevanza economica, nell'ambito della bipolarità prevista dal codice civile tra danno patrimoniale (art. 2043 c.c.) e danno non patrimoniale (art. 2059 c.c.).

Orbene, dal momento che l'art. 2059 c.c. non introduce una distinta fattispecie di illecito rispetto all'art. 2043 c.c., ma si limita a circoscrivere l'ambito di risarcibilità del danno non patrimoniale, per la sussistenza di quest'ultimo si dovranno in ogni caso verificare i requisiti di sussistenza dell'illecito in base alla clausola generale ex art. 2043 c.c. (tali sono, come noto, la condotta, l'evento di danno e il nesso causale e le conseguenze pregiudizievoli derivanti) ⁴⁰.

Data quindi una sostanziale identità strutturale, è l'evento dannoso a contraddistinguere le due fattispecie risarcitorie. Si giunge così ad affermare che *“il risarcimento del danno patrimoniale da fatto illecito è connotato da atipicità (omissis), mentre quello del danno non patrimoniale è connotato da tipicità”* ⁴¹. E ciò perchè il fatto illecito ex art.

³⁹ Concordemente E. NAVARETTA, *Il valore della persona nei diritti inviolabili e la complessità dei danni non patrimoniali*, op. cit, p. 63, osserva che *“vera essenza problematica nella quantificazione del danno è la necessità di rispettare un principio di trasparenza nei criteri di liquidazione, che di necessità lascia persistere un'impronta delle tradizionali voci di danno”*.

⁴⁰ Un tanto risulta dalla sentenza in parola, Cass. Civ., S.U., n. 26972/2008, cit., secondo cui permane la necessità di verificare la *“sussistenza degli elementi nei quali si articola l'illecito civile extracontrattuale definito dall'art. 2043 c.c.”*.

⁴¹ Cfr. C. CASTRONOVO, *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Danno e resp.* 2009, 1, p. 6 e C. CASTRONOVO, *Danno esistenziale: il lungo addio*, in AA.VV., *Il danno non patrimoniale; guida*

2043 c.c. è integrato da qualsiasi lesione di interesse giuridicamente rilevante, mentre invece il danno non patrimoniale è risarcibile solo nei casi espressamente previsti per legge o qualora si sia in presenza di specifici diritti inviolabili della persona rilevanti costituzionalmente. L'art. 2059 c.c. è infatti applicabile qualora il danno sia derivato da reato (art. 185 c.p.) o vi sia pregiudizio previsto da altre norme di rango ordinario. In difetto di una espressa previsione di legge, la tutela risarcitoria si estende a quei pregiudizi che derivino dalla lesione di diritti inviolabili della persona riconosciuti dalla Costituzione. Tale ipotesi sono definite di “ingiustizia qualificata”, la cui risarcibilità va ammessa *“in virtù del principio della tutela minima risarcitoria spettante ai diritti costituzionalmente inviolabili, (omissis) estesa ai casi di danno non patrimoniale prodotto dalla lesione di diritti inviolabili della persona riconosciuti dalla Costituzione”* (testualmente Cass. Civ, S.U., 11.11.2008, n. 26972 che annovera tra di essi il diritto alla salute di cui all' art. 32 Cost., i diritti della famiglia ex artt. 2, 29 e 30 Cost., nonché i diritti alla reputazione, alla dignità all'immagine, al nome ex artt. 2 e 3 Cost.).

Il danno non patrimoniale così descritto, è *“insuscettibile di suddivisione in sottocategorie”*: così ha infine statuito il Supremo Consesso negando la dignità di categoria autonoma ai danni biologico, morale ed esistenziale. *“In particolare, non può farsi riferimento ad una generica sottocategoria denominata danno esistenziale- proseguono le Sezioni unite- perchè così si finisce per portare il danno non patrimoniale nella atipicità”*.

Sul contenuto delle singole voci di danno aventi ora carattere descrittivo si rinvia alla seguente trattazione.

5.1) Il danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale

La Cassazione S.U. n. 26972/08 si è pronunciata sulla risarcibilità del danno non patrimoniale conseguente all'inadempimento contrattuale, parzialmente deviando dal tracciato dei quesiti posti dall'ordinanza di rimessione n. 4127/08.

In materia contrattuale la risarcibilità del danno non patrimoniale era stata avversata

commentata alle decisioni delle S.U., 11 novembre 2008, 26972/3/4/5, op. cit., p. 117 ss..

poiché non esisteva in siffatto ambito una norma parallela all'art. 2059 c.c.. La dottrina aveva ammesso sporadicamente la possibilità di cumulare le azioni contrattuale ed extracontrattuale al fine di consentire la più ampia tutela al danneggiato. Ciò si era verificato in particolare per il contratto di trasporto ⁴², ma non solo (contratto di lavoro, ovvero contratti di cura), e limitatamente al riconoscimento del danno morale.

La Suprema Corte nella sentenza 26972/08 ha cristallizzato il principio per cui: *“L’interpretazione costituzionalmente orientata dell’art. 2059 c.c. consente ora di affermare che anche nella materia della responsabilità contrattuale è dato il risarcimento dei danni non patrimoniali. Dal principio del necessario riconoscimento, per i diritti inviolabili della persona, della minima tutela costituita dal risarcimento, consegue che la lesione dei diritti inviolabili della persona che abbia determinato un danno non patrimoniale comporta l’obbligo di risarcire tale danno, quale che sia la fonte della responsabilità, contrattuale o extracontrattuale. Se l’inadempimento dell’obbligazione determina, oltre alla violazione degli obblighi di rilevanza economica assunti con il contratto, anche la lesione di un diritto inviolabile della persona del creditore, la tutela risarcitoria del danno non patrimoniale potrà essere versata nell’azione di responsabilità contrattuale, senza ricorrere all’espedito del cumulo di azioni”* (paragrafo 4.1).

In sostanza l'accostamento ormai imprescindibile tra l'art. 2059 c.c. e la Costituzione consente di giustificare la risarcibilità del danno non patrimoniale anche in ipotesi di responsabilità contrattuale. Il dato risulta suffragato anche dall'art. 1174 c.c. secondo cui la prestazione che forma oggetto dell'obbligazione deve essere suscettibile di valutazione economica e deve corrispondere ad un interesse, anche non patrimoniale, del creditore ⁴³.

⁴² Cass. Civ., sez. III, 3.10.1996, n. 8656 (*“In tema di trasporto di persone, l’azione di risarcimento del danno da responsabilità contrattuale e quella da responsabilità extracontrattuale, fondata la prima sull’inadempimento delle obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto e la seconda sulla violazione del principio generale del “neminem laedere”, sono del tutto distinte, essendo diversi i diritti in relazione ai quali sono accordate e richiedendo indagini su elementi di fatto differenti. La scelta fra le due azioni ed anche il loro esercizio cumulativo nel processo rientra nel potere dispositivo della parte. Ne deriva che ove la parte opti per una di esse, non è consentito al giudice, in violazione dell’art. 112 cod. proc. civ., sostituirsi alla parte nella scelta che questa avrebbe potuto operare ed accogliere la domanda per un titolo diverso”*).

⁴³ Critico sul punto M. BONA che, ripercorrendo la decisione del Giudicante, osserva come

Resta inteso che il danno non patrimoniale in siffatte ipotesi sarà assoggettato all'art. 1225 c.c. (non operante invece in caso di illecito).

In tema di contratto di trasporto, infine si ricorda che la citata Cassazione 26972/08 ha affermato al paragrafo 4.6: *“Quanto al contratto di trasporto, la tutela dell'integrità fisica del trasportato è compresa tra le obbligazioni del vettore, che risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio (art. 1681 c.c.) . Il vettore è quindi obbligato a risarcire a titolo di responsabilità contrattuale il danno biologico riportato nel sinistro dal viaggiatore. Ove ricorra ipotesi di inadempimento-reato (lesioni colpose), varranno i principi enunciati con*

l'impostazione della Corte “unitamente al requisito della fattispecie di reato [con riferimento all'art. 2059 c.c.] finisce per riportare indietro sui suoi passi l'avanzata del danno non patrimoniale nelle relazioni contrattuali, segnata da copiosa giurisprudenza di merito”. A suffragio di quanto affermato, tale dottrina afferma che nei Principi dei contratti commerciali internazionali predisposti dall'UNIDROIT, l'art. 7.4.2 preveda espressamente la risarcibilità del danno non patrimoniale conseguente ad inadempimento contrattuale, senza che vi sia per questo il condizionamento del requisito (ulteriore, secondo Bona) della lesione di un diritto inviolabile della persona. Così M. BONA, *Dal istema al caos: le ragioni per resistere alle sentenze (non vincolanti) delle Sezioni Unite, in Il danno non patrimoniale*, op cit. p. 74. Concorde anche D. CHINDEMI, in *Una nevicata su un campo di grano*, in *Il danno non patrimoniale*, op. cit, p. 142. L'Autore sostiene che la risarcibilità del danno in siffatte ipotesi è da ricomprendersi entro l'art. 1174 c.c. *“eliminando il filtro risarcitorio costituito dalla violazione di diritti inviolabili, essendo sufficiente alla sua risarcibilità la violazione dell'interesse leso in base al parametro costituito dall'inadempimento contrattuale”.* Contra G. DE ANGELIS, in P. FAVA (a cura di), *La responsabilità civile*, op. cit., p. 641. De Angelis ritiene, che a seguito della pronuncia delle SS.UU., sia *“conclusivamente (omissis) chiusa la prassi della risarcibilità di pregiudizi non patrimoniali derivanti dalla violazione di regole contrattuali, con la precisazione doverosa, che deve trattarsi di pregiudizi che involgono valori e diritti della persona direttamente enucleabili dalla Costituzione ovvero ad essa riferibili, connotati dai requisiti della serietà e della gravità dell'offesa”.* Cfr. inoltre, C. CASTRONOVO in *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Il danno non patrimoniale*, op cit. p. 125, denuncia l'inapplicabilità dell'art 2059 c.c. all'inadempimento contrattuale poiché collocato nella materia dei fatti illeciti. Tale dottrina ammette tuttavia la risarcibilità del danno non patrimoniale da inadempimento sulla base dell'art. 1174 c.c.. Sinteticamente afferma infine *“la verità è che la risarcibilità del danno non patrimoniale nella responsabilità contrattuale non abbisogna dell'art 2059 c.c.”.*

riferimento all'ipotesi del danno non patrimoniale da reato, anche in relazione all'ipotesi dell'illecito plurioffensivo, e sarà dato il risarcimento del danno non patrimoniale nella sua ampia accezione".

6) Il danno biologico

Come si è avuto modo di precisare, il danno biologico ⁴⁴ è stato ricondotto dalle Sezioni unite del 2008 a mera categoria descrittiva di una figura di danno espressamente riconosciuta dal legislatore ⁴⁵.

Il danno biologico inteso nella sua tradizionale accezione come *"menomazione dell'integrità psico-fisica in sè e per sè considerata in quanto incidente sul «valore uomo» in tutta la sua concreta dimensione, che non si esaurisce nella sola attitudine a produrre ricchezza, ma si collega alla somma delle funzioni naturali afferenti al soggetto nell'ambiente in cui la vita si esplica"* ⁴⁶ veniva ricondotto entro l'area di applicabilità dell'art. 2043 c.c., ed integrato con l'art. 32 Cost., sicchè veniva considerato quale *tertium genus* distinto sia dal danno patrimoniale che dal danno non patrimoniale. Siffatta ricostruzione giustificava poi l'applicabilità dell'art. 2059 c.c. al solo danno morale soggettivo ⁴⁷.

⁴⁴ Sulla nozione di danno biologico cfr. G. ALPA, *Il "danno biologico": parabola o evoluzione di un progetto di politica del diritto*, in *Nuova Giurisp. Civ. Comm.* 2000, 2, p. 375 ss..

⁴⁵ Cass. Civ., S.U., 11.11.08, nn. 26972-5/2008: *"è solo ai fini descrittivi che, in dette ipotesi, come avviene ad esempio, nel caso di lesione del diritto alla salute – art. 32 Cost- si impegna un nome parlando di danno biologico"*.

⁴⁶ Corte Cost., 14.7.1986, n. 184, in *Giur. it.* 1987, p. 392.

⁴⁷ La nozione di danno biologico veniva originariamente mutuata dalla terminologia medico-legale, ad indicare la lesione dell'integrità psico-fisica nel suo aspetto cosiddetto statico, in contrapposizione con il danno alla salute (aspetto cosiddetto dinamico del danno biologico), riguardando l'individuo nel complesso delle sue funzioni vitali, non solo dal punto di vista economico-produttivo, ma anche sociale e culturale. In tal guisa, il problema del danno biologico era tradizionalmente legato all'accertamento della compromissione della capacità lavorativa. Successivamente, la Cassazione ebbe modo di esprimersi nel noto caso Gennarino (Tribunale Milano, 18.1.1971, in *Giur. Merito* 1971, p. 209 ss., con nota critica di S. RODOTÀ, *Una sentenza*

Le sentenze gemelle nn. 8827-8828/2003⁴⁸ operavano una svolta fondamentale nell'interpretazione dell'art. 2059 c.c. affermando che l'art. 2 Cost. imponeva una lettura dell'art. 2059 c.c. non più limitata al danno morale soggettivo, ma tale da considerare ogni *“lesione di valori della persona costituzionalmente garantiti”*⁴⁹.

Tale impostazione veniva confermata dalla Corte Cost. 11 luglio 2003, n. 233⁵⁰.

classista, in *Politica del Diritto* 1971, p. 435 ss. e A.M. GALOPPINI, *Il caso Gennarino ovvero quanto vale il figlio dell'operaio*, in *Democr. e dir.* 1971, p. 225 ss.; cfr. inoltre in argomento G. MARINI, *La responsabilità civile*, in L. NIVARRA (a cura di), *Gli anni settanta del diritto privato*, Milano, 2008, p. 245 ss.; G. ALPA (a cura di), *La responsabilità civile. Parte generale*, Torino, 2010, p. 655 ss.): si trattava del caso di un giovane di minore età, figlio di un manovale, che subì una grave lesione. In questo caso si pervenne alla (aberrante) conclusione che il danno patito dal figlio di un manovale dovesse essere computato partendo dall'assunto che questi avrebbe fatto in futuro lo stesso mestiere del padre e pertanto l'invalidità permanente dovesse calcolarsi sul reddito del genitore. La giurisprudenza allora abbandonò il concetto di capacità lavorativa specifica in favore della nozione di capacità lavorativa generica da intendersi come potenzialità astratta a svolgere un lavoro. Tale orientamento venne suggellato dalla importante pronuncia della Corte Costituzionale, 14.7.1986, n. 184, in cui il danno alla salute veniva reso risarcibile ex se e pertanto si riconosceva al danno biologico natura di danno-evento, ossia risarcibile per il mero fatto di essere riconducibile eziologicamente alla condotta del danneggiante.

⁴⁸ Le sentenze citate si posero in contrasto con la ricostruzione della Corte Cost., n. 184/86. In quell'occasione la Cassazione chiarì che: *“non è l'offesa all'interesse di rango costituzionale ad essere ex se risarcibile, ma le evenienze lesive che ne conseguono sugli aspetti non patrimoniali della vita del danneggiato”*. I confini dell'art. 2059 c.c. furono ridisegnati e fu ampliata l'angusta interpretazione che lo regalava ad essere applicato ai soli danni derivanti da reato ex art 185 c.p.. La Cassazione infatti affermò: *“nel vigente assetto dell'ordinamento, nel quale assume posizione preminente la Costituzione- che, all'art. 2, riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo- il danno non patrimoniale deve essere inteso come categoria ampia , comprensiva di ogni ipotesi in cui sia leso il valore inerente alla persona*

⁴⁹ Cass. Civ., 31.5.2003, nn. 8827-8828/2003, con nota critica di E. NAVARRETTA, *Danni non patrimoniali, il dogma infranto e il nuovo diritto vivente*, in *Foro it.* 2003, p. 2272 ss.

⁵⁰ Cfr. per un commento alla sentenza, tra i tanti, P. ZIVIZ, *Il nuovo volto dell'art. 2059 c.c.*, in *Resp.*

Secondo l'interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c.c., avallata anche dalla Consulta, il danno non patrimoniale era tale da ricomprendere non solo il danno morale soggettivo, ma anche il danno biologico in senso stretto e il danno esistenziale.

Grazie a tale giurisprudenza di merito, il danno biologico è stato riconosciuto come danno non patrimoniale, regolato dall'art. 2059 c.c..

Il Codice delle Assicurazioni si è inoltre occupato di definire il danno biologico quale *“lesione temporanea o permanente all'integrità psico-fisica della persona suscettibile di accertamento medico-legale che esplica un'incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla sua capacità di produrre reddito”*⁵¹.

In quanto afferenti al danno biologico, nei termini testè definiti, vanno ricompresi entro tale categoria descrittiva, non solo i danni aventi rilevanza economica, ma anche quelli aventi rilevanza *“biologica, sociale ed estetica”*⁵². Ne deriva pertanto che nel danno biologico vanno inclusi anche il danno alla vita di relazione, il danno estetico, il danno alla sfera sessuale, il danno derivante dalla perdita di chance lavorative, il danno alla capacità di concorrere, il danno derivante dalla capacità di produrre reddito, il danno edonistico, ed anche piccole invalidità (cosiddette micropermanenti)⁵³.

Il danno biologico, alla luce di una lettura costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c.c. (oggi confermata anche dalle Sezioni Unite del 2008) viene definito come danno – conseguenza e non come danno- evento. Ciò è ben sintetizzato dalla giurisprudenza più

civ. e prev. 2003, p. 1041 ss.

⁵¹ Art. 138, comma 2, lett. a, D.lgs. 7 settembre 2005, n. 209. La definizione viene ribadita dall'art. 139, comma 2, D.lgs. 209/05. La Cass. S.U. 26973/08, in *Foro it.* 2009, I, p. 120 ss (paragrafo 2.13) afferma che la definizione accolta dal Codice della Assicurazioni private è *“suscettiva di generale applicazione, in quanto recepisce i risultati ormai definitivamente acquisiti di una lunga elaborazione dottrinale e giurisprudenziale”*.

⁵² C. OTTONELLO, *Il danno biologico, in particolare le conseguenze del mobbing sull'integrità psico-fisica del lavoratore*, in www.diritto.it/articoli/civile/ottonello3.html.

⁵³ A. CARNEVALE- G. SCARANO, *Il danno alla persona; aspetti giuridici e medico-legali*, in G. GIUSTI (collana diretta da), *Collana di medicina legale e scienze affini*, Padova, 2010, p. 78.

recente: “il danno biologico consiste nelle ripercussioni negative – di carattere non patrimoniale e diverse dalla mera sofferenza psichica – della lesione dell’integrità psico-fisica del soggetto leso, per l’intera durata della sua vita residua”⁵⁴; ed ancora “la tutela dell’intergrità psico fisica della persona è fondata sul combinato disposto degli artt. 2059 c.c. e 32 Cost., senza necessità di rapportare il danno biologico al paradigma dell’art. 2043 c.c. attraverso la costruzione dell’ipotesi di danno-evento o ad un tertium genus di danno rispetto al danno patrimoniale ed al danno subiettivo”⁵⁵.

7) Il danno morale

Anche se il danno morale non riceve una espressa definizione nel codice civile⁵⁶, esso può essere definito come sofferenza psicologica provocata da un fatto illecito⁵⁷. Il danno morale si concreta quindi in una lesione di un interesse protetto, suscettibile di

⁵⁴ Cass. Civ., sez. Lav., 23.4.2004, n. 7730 in *D.L. Riv. critica dir. lav.* 2004, p. 643 ss.

⁵⁵ Cass. Civ., sez III, 20.2.2004, n. 3399 in *Foro it.* 2004, I, p. 1059 ss.. “Il danno morale, tradizionalmente definito come *pretium doloris*, viene generalmente ravvisato nell’ingiusto turbamento dello stato d’animo del danneggiato o anche nel patema d’animo o stato d’angoscia transuente generato dall’illecito”. Così Cass. Civ., sez. III, 17.7.2002, n. 10393 (testo in <http://www.dejure.it>). Le Sezioni unite del 2008 opportunamente hanno criticato tale atteggiamento del passato che qualificava il danno morale come tranquillo turbamento dell’animo osservando che né l’art. 2059 c.c., né l’art. 185 c.p. “parlano di danno morale, e tantomeno lo dicono rilevante se sia transitorio”; così Cass. Civ., S.U., 11.11.08, n. 26972.

⁵⁶ Sulla nozione di danno morale, cfr. R. SCOGNAMIGLIO, *Il danno morale (contributo alla teoria del danno extracontrattuale)*, in *Riv. Dir. Civ.* 1957, 1, p. 277 ss.; G. BONILINI, *Danno morale*, in *Dig. Disc.priv., sez. Civ.*, V/1989, p. 83 ss. e la bibliografia ivi indicata; G. ALPA E V. ZENO ZENOVICH, *Responsabilità civile da reato*, in *Enc. Dir.*, XXXIX/1988, p. 1281. C. SCOGNAMIGLIO, *Il danno morale soggettivo*, in S. PATTI (diretto da)- S. DELLE MONACHE (a cura di), *Responsabilità civile; danno non patrimoniale*, Milano, 2010, p. 375 ss.

⁵⁷ Cass. Pen., 22.1.2004, n. 2050, in *Resp civ. e prev.* 2004, p. 69. Il testo per esteso della sentenza è rinvenibile anche in <http://www.dejure.it>.

determinare conseguenze negative, quali sofferenze e turbamenti interiori nel danneggiato. Più spesso la giurisprudenza si è riferita al danno morale quale transuente turbamento psicologico, a fronte del quale il soggetto danneggiato ha diritto ad una riparazione in denaro (*pretium doloris*)⁵⁸.

Per lungo tempo dottrina e giurisprudenza concordemente hanno fatto coincidere la nozione di danno morale con quella di danno non patrimoniale *ex art. 2059 c.c.*.

Tale norma, nel contesto aquiliano, ammetteva il risarcimento dei soli danni derivanti da ipotesi di reato ai sensi dell'art. 185 c.p..

La svolta giurisprudenziale, avvenuta con le sentenze gemelle Cass. Civ. nn. 8827-8828/2003, ha posto termine alla sostanziale coincidenza tra danno morale e danno non patrimoniale, relegando il primo “*a mera species*” del secondo⁵⁹.

La ricostruzione operata dalla citata giurisprudenza del 2003 è stata parzialmente modificata dalle Sezioni unite del 2008 che hanno dichiarato di voler superare la tradizionale impostazione di danno morale soggettivo transeunte (paragrafo 2.10, Cass. Civ., S.U., n. 26972/08)⁶⁰.

Le Sezioni unite infatti, come noto, hanno avvallato una visione unitaria del danno non patrimoniale come categoria non suscettibile di suddivisioni interne, se non a fini meramente descrittivi.

Il danno morale rileva ora nella più ampia accezione di sofferenza soggettiva in sè considerata, senza degenerazioni patologiche che lo ricondurrebbero al danno biologico. Il giudice pertanto, in sede di liquidazione del danno sarà chiamato ad operare una adeguata personalizzazione del danno e ciò al fine di evitare duplicazioni risarcitorie.

La giurisprudenza successiva alle Sezioni unite del 2008, adeguandosi ai principi

⁵⁸ P. ZIVIZ, *Il danno morale*, in P. CENDON (a cura di), *Danno e Persona*, op cit. p. 265.

⁵⁹ L. FIANDACA, *Il danno non patrimoniale*, op. cit., p. 3.

⁶⁰ Le Sezioni unite hanno affermato che “*nell’ambito della categoria generale del danno non patrimoniale, la formula “danno morale” non individua una autonoma categoria di danno, ma descrive tra i vari possibili pregiudizi non patrimoniali, un tipo di pregiudizio, costituito dalla sofferenza soggettiva cagionata dal reato in sè considerata. Sofferenza la cui intensità e durata nel tempo non assumono rilevanza ai fini dell’esistenza del danno, ma solo nella quantificazione del risarcimento*” (paragrafo 2.10 Cass. Civ., S.U., n. 26972/08).

indicati ha affermato: “Nella valutazione del danno morale contestuale alla lesione del diritto della salute, la valutazione di tale voce, dotata di logica autonomia in relazione alla diversità del bene protetto, che pure attiene ad un diritto inviolabile della persona, deve tener conto delle condizioni soggettive della persona umana e della gravità del fatto, senza che possa considerarsi il valore della integrità morale una quota minore del danno alla salute” (Cass. Civ., sez. III, 12.12.2008, n. 29191) ⁶¹.

8) Il danno esistenziale

Il danno esistenziale ⁶² consiste nella compromissione della sfera di esplicazione delle attività proprie dell'individuo, che ne rappresentano un mezzo di realizzazione personale. Il danno esistenziale si fonda quindi sulla natura non meramente emotiva ed interiore, ma oggettivamente accertabile, del pregiudizio esistenziale: non meri dolori e sofferenze, ma scelte di vita diverse da quelle che si sarebbero adottate se non si fosse verificato l'evento

⁶¹ Cass. Civ., sez. III, 12.12.2008, n. 29191; testo e massima sono reperibili in <http://www.dejure.it>.

⁶² La produzione sul danno esistenziale è copiosa. Cfr. tra tanti, P. CENDON, *Non di sola salute vive l'uomo*, in *Studi in onore di Pietro Rescigno*, Milano, 1999, V, p. 139 ss.; P. CENDON – P. ZIVIZ, *Il danno esistenziale: una nuova categoria della responsabilità civile*, Milano, 2000; ID., *Il risarcimento del danno esistenziale*, Milano, 2003; P. CENDON, *Caso Barilla: perchè sì al danno esistenziale, secondo la Cassazione penale*, in *Giur. it.* 2004, p. 1034 ss., relativo al caso di Daniele Barilla che nel 1992 venne arrestato per reati di droga che non aveva commesso e fu prosciolto per non aver commesso il fatto dopo aver scontato sette anni di pena detentiva, cfr. Cass. Pen., 25.1.2003, n. 2050 in *Giur. it.* 2004, p. 1025 ss.; P. CENDON, *Danno esistenziale, segreti e bugie*, in *Resp. Civ e prev.* 2006, p. 91 ss.; P. ZIVIZ, *Le relazioni pericolose: i rapporti tra danno biologico, danno esistenziale*, in *Resp. Civ e prev.* 2007, 4, p. 790 ss.; P. ZIVIZ, *Il danno non patrimoniale: uno e trino*, in *Foro it.* 2004, p. 138 ss.; P. G. MONATERI, *Alle soglie di una nuova categoria risarcitoria: il danno esistenziale*, in *Danno resp.* 1999, p. 6 ss.; G. PONZANELLI, *Attenzione: non è danno esistenziale, ma vera e propria pena privata*, in *Danno resp.* 2000, p. 842 ss.; D. CHINDEMI, *Danno esistenziale quale autonoma voce di danno distinta dal danno biologico e dal danno morale*, in *Resp. Civ prev.*, 6, 2007, p. 1284 ss.; G. CHRISTANDL, *La risarcibilità del danno esistenziale*, Milano, 2007.

dannoso ⁶³.

Si tratta insomma, come affermato in dottrina ⁶⁴, della lesione della sfera di esplicazione esistenziale dell'uomo, il suo fare non reddituale .

Autorevole dottrina imputa la "scoperta" del danno esistenziale alla sentenza Corte Cost. n. 184/86, che per prima ebbe il merito di portare alla luce tale categoria di danno definendolo come "*compromissione delle attività realizzatrici della persona umana*" ⁶⁵, come *tertium genus* della responsabilità civile ⁶⁶

La giurisprudenza di merito successiva e copiosa, recepì l'orientamento della Corte Costituzionale ⁶⁷.

⁶³ In dottrina: "*il danno esistenziale deve intendersi quale pregiudizio che la lesione arrecata ad un interesse essenziale del soggetto provoca sul suo fare areddituale, sulla sua vita di relazione, sulla sua capacità di inserirsi nei contesti sociali esprimendo al meglio la ua personalità. Il danno esistenziale si estrinseca in rinunce ad attività ce siano fonti di benessere per il danneggiato e dunque nella compromissione delle sue abitudini e delle sue capacità espressive*". Così L. FIANDACA, *Il danno non patrimoniale*, op. cit. p. 6, 7.

⁶⁴ P. CENDON, *Violenza sessuale ad una minorenni e danno esistenziale dei familiari*, in *Fam. dir.*, 2001, I, p. 519 ss.

⁶⁵ Secondo E. PASQUINELLI, che cita P. CENDON, in *Il danno esistenziale in Persona e danno*, op. cit., p. 137 e 138, la nascita della categoria deve impuntarsi all'opera di repertoriamento delle sentenze da cui risultava l'esistenza di un danno diverso ed ulteriore da quello biologico, morale e patrimoniale. Criticamente G. PONZANELLI, *Introduzione*, avendo a riferimento G. CASSANO (*La giurisprudenza del danno esistenziale. Raccolta completa delle sentenze per esteso*, Padova, 2007) in G. PONZANELLI (a cura di), *Il risarcimento integrale senza il danno esistenziale*, op. cit., p. 1, afferma che gli esistenzialisti ossessivamente raccolgono le decisioni emesse dalla magistratura italiana "*quasi che la quantità fosse il miglior suggello e/o la migliore conferma della bontà delle loro tesi*".

⁶⁶ Così P. CENDON , *Esistere o non esistere*, in P. CENDON (a cura di), *Trattato breve dei nuovi danni, il risarcimento del danno esistenziale,: aspetti civili, penali, medico legali, processuali*, v. I, Padova, 2001, p. 2.

⁶⁷ Emblematica, la sentenza Cass. civ., 7.6.2000, n. 7713 in cui si affermò: "*la lesione dei diritti fondamentali della persona, collocati al vertice della gerarchia dei valori costituzionalmente garantiti, va incontro alla sanzione risarcitoria per il fatto in sé della lesione (danno evento) indipendentemente dalle eventuali ricadute patrimoniali che la stessa possa comportare (danno conseguenza) – come posto in luce*

Successivamente la Cassazione (sent. Cass. Civ., n. 8827/03) e la Consulta nello stesso anno (Corte Cost., n. 233/03 ⁶⁸) aderendo ad una interpretazione ampia dell'art. 2059 c.c., in quanto svincolato dal riferimento esclusivo al danno morale subiettivo, riconducevano la tutela della persona ad un sistema bipolare. Le sole tipologie di danno previste andavano infatti ricomprese entro il danno patrimoniale ed il danno non patrimoniale. Nella sfera del danno non patrimoniale trovavano spazio tre categorie di danno- conseguenza: il danno biologico (inteso come danno alla salute, ossia consistente nella lesione dell'integrità psico fisica della persona suscettibile di accertamento medico-legale), il danno morale (consistente nel transiente patema d'animo) ed il danno esistenziale (consistente nei pregiudizi diversi ed ulteriori, purché costituenti conseguenza della lesione di un interesse costituzionalmente protetto).

La figura del danno esistenziale è stata ampiamente dibattuta. Si sono infatti avversate due differenti teorie dottrinali: l'una favorevole a riconoscere autonomia alla categoria del danno esistenziale ⁶⁹ e l'altra assolutamente contraria ⁷⁰.

dalla Corte Costituzionale con la nota sentenza n. 184 del 1986”.

⁶⁸ Corte Cost., 11.7.2003, n. 233, cit.

⁶⁹ L'originaria elaborazione della figura del danno esistenziale come nuova ed autonoma categoria di danno risarcibile, incidente sulle attività non reddituali dell'individuo, si deve, com'è noto, alla cosiddetta scuola triestina, il cui primo contributo risale a P. CENDON- L. GAUDINO- P. ZIVIZ, *Responsabilità civile (rassegna di giurisprudenza)*, in *Riv. trim. dir.proc. civ.* 1991, p. 971 ss.; successivamente P. CENDON- P. ZIVIZ, *Il danno esistenziale. Una nuova categoria della risarcibilità civile*, Milano, 2000. Significativa Cass. Civ., 7.7.2000, n. 7713, con nota critica di P. ZIVIZ, *Continua il cammino del danno esistenziale*, in *Resp. civ. e prev.* 2000, p. 931 ss..

⁷⁰ Per una rassegna delle posizioni espresse dalla teoria anti-esistenzialista cfr. i contributi della dottrina in G. PONZANELLI (a cura di), *Il risarcimento integrale senza il danno esistenziale*, Padova, 2007. In ogni caso significativa è l'opera di G. PONZANELLI (a cura di), *Critica del danno esistenziale*, Padova, 2003. Secondo tale dottrina il danno esistenziale è una “figura sostanzialmete ripetitiva, (omissis) risarcibile quando si verifica la lesione di un contra jus costituzionale” e quindi non differente da ogni altra ipotesi di danno non patrimoniale. Così G. PONZANELLI (a cura di), *Il risarcimento integrale senza il danno esistenziale*, op. cit. p. 5, 6.

In giurisprudenza, sia le note sentenze Cass. Civ., nn 8827-8828/03, che la sentenza da ultimo citata, Corte Cost. 233/03 hanno dimostrato di aderire al primo degli orientamenti anzidetti.

Ad ogni modo, l'ampia applicazione che si è fatta del danno esistenziale e le critiche che l'hanno accompagnata, hanno accentuato l'evanescenza di tale categoria di danno, tanto che talvolta la giurisprudenza è arrivata a riconoscere protezione ad interessi di dubbia meritevolezza con il precipitato conseguente della duplicazione delle voci di danno risarcibili.

Le Sezioni unite nn. 26972-5/08 sono così state chiamate a rispondere ad una serie di quesiti relativi proprio alla riconoscibilità della tutela risarcitoria in caso di danno esistenziale, stante l'insanabile contrasto dottrinale e giurisprudenziale.

La Cassazione, con ordinanza di rimessione n. 4712/08, ha interpellato le Sezioni unite anzitutto in ordine alla validità della visione tripartita del danno non patrimoniale. Il Supremo Consesso, negando la precedente impostazione, ha affermato l'unitarietà concettuale del danno non patrimoniale, connotata al suo interno da voci di danno aventi carattere meramente descrittivo.

Quanto ai caratteri del danno esistenziale ⁷¹, le Sezioni unite hanno affermato che il danno esistenziale è danno-conseguenza e ciò in accordo con il pensiero della Cassazione n. 8827-8828/03 e che, è necessaria la verifica della gravità della lesione e della serietà del danno al fine di accedere al risarcimento per il ristoro dei danni patiti ⁷².

⁷¹ In questi termini si è espressa la Cassazione nell'ordinanza di rimessione: *"i caratteri morfologici del danno "esistenziale" così rettamente inteso consistono nella gravità dell'offesa, del diritto costituzionalmente protetto (come pur postulato da autorevole dottrina), ovvero nella gravità e durevolezza delle conseguenze dannose scaturenti dal comportamento illecito?"* (Ordinanza di rimessione Cass. Civ., sez. III, 25.2.2008, n. 4712, cit.).

⁷² *"La gravità dell'offesa costituisce requisito ulteriore per l'ammissione a risarcimento dei danni non patrimoniali alla persona conseguenti alla lesione di diritti costituzionali inviolabili. Il diritto deve essere inciso oltre una certa soglia minima, cagionando un pregiudizio serio. La lesione deve eccedere una certa soglia di offensività, rendendo il pregiudizio tanto serio da essere meritevole di tutela in un sistema che impone un grado minimo di tolleranza. Il filtro della gravità della lesione e della serietà del danno attua il*

Infine le Sezioni unite hanno affermato che sostenere l'esistenza di una categoria di danno denominata "esistenziale" comporterebbe necessariamente di ricondurre il danno non patrimoniale entro i confini dell'atipicità e pertanto, ancor di più sostengono la visione unitaria del danno non patrimoniale (*"in virtù della interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c.c. fornita dalle sentenze n. 8827 e n. 8828/2003, i casi di lesione di valori della persona costituzionalmente garantiti, manca del carattere della atipicità, che invece caratterizza il danno patrimoniale risarcibile ai sensi dell'art. 2043 c.c.. Di conseguenza non sarebbe possibile concepire categorie generalizzanti, come quella del danno esistenziale, che finirebbero per privare il danno non patrimoniale del carattere della tipicità. (omissis) In particolare, non può farsi riferimento ad una generica sottocategoria denominata "danno esistenziale", perché attraverso questa si finisce per portare anche il danno non patrimoniale nell'atipicità, sia pure attraverso l'individuazione della apparente tipica figura categoriale del danno esistenziale, in cui tuttavia confluiscono fattispecie non necessariamente previste dalla norma ai fini della risarcibilità di tale tipo di danno, mentre tale situazione non è voluta dal legislatore ordinario né è necessitata dall'interpretazione costituzionale dell'art. 2059 c.c., che rimane soddisfatta dalla tutela risarcitoria di specifici valori della persona presidiati da diritti inviolabili secondo Costituzione)."*) (Cass civ, S.U., n. 26972/08, par. 3.13).

Taluna giurisprudenza di merito pare aver accolto la visione unitaria del danno non patrimoniale, conseguentemente negando autonomia al danno esistenziale. Così significativamente la Cass. civ., S.U., 16.2.2009, n. 3677 ha affermato che *"il danno cd. esistenziale, non costituendo una categoria autonoma di pregiudizio, ma rientrando nel danno morale, non può essere liquidato, separatamente solo perché diversamente denominato"*.

Autorevole dottrina ha tuttavia rilevato come in una serie di pronunce, le corti non abbiano potuto in concreto, fare a meno di risarcire voci di danno, che comunque

bilanciamento tra il principio di solidarietà verso la vittima, e quello di tolleranza, con la conseguenza che il risarcimento del danno non patrimoniale è dovuto solo nel caso in cui sia superato il livello di tollerabilità ed il pregiudizio non sia futile. Pregiudizi connotati da futilità ogni persona inserita nel complesso contesto sociale li deve accettare in virtù del dovere della tolleranza che la convivenza impone (art. 2 Cost.)" (Cass. civ., S.U., n. 26972/08, par. 3.11).

denominate (ora come “peggioramenti della qualità della vita” o come “alterazioni indesiderabili della quotidianità”)⁷³ sono stati ricondotti al danno esistenziale.

Il contrasto insorto in questi termini pare risolto, con buona pace di quanti avversano (non a torto osserviamo noi) la soluzione adottata dalle Sezioni unite 26972-5/08⁷⁴.

9) Il danno psichico

Per danno psichico deve intendersi la *“menomazione psichica esprime lo stato di peggioramento del modo di essere di una persona, a causa di un disturbo psichico determinato da una lesione psichica, cioè da una ingiusta turbativa del suo equilibrio psichico”*⁷⁵.

Per la medicina legale il danno psichico è certamente danno biologico (in quanto patologia morbosa). Nell'area dei danni non patrimoniali ci si interroga se il danno psichico sia certamente ascrivibile al danno biologico, ovvero al danno morale. Le principali perplessità sono relative all'ipotesi in cui nel soggetto danneggiato non insorga una vera e propria patologia, bensì un danno che incide solo nella mente. Nasce quindi il problema di distinguere il danno da eventuali altre voci di danno non patrimoniale. Il Tribunale di Roma, con sentenza 6.6.2005 ha avuto occasione di pronunciarsi sulla distinzione ontologica delle due fattispecie affermando significativamente che: *“il danno morale e il danno psichico differiscono profondamente, posto che, diversamente opinando, si rischia di considerare come danno alla salute qualsiasi mutamento dell'umore del soggetto: sul piano giuridico, la differenza tra le due figure di danno consiste essenzialmente nel fatto che il danno psichico deve fondarsi su una patologia, cioè su una alterazione patologica delle funzioni psichiche dell'individuo, patologia che deve essere a sua volta nota alla psichiatria e medico legalmente accertabile mentre il danno morale è bensì fonte di sofferenza per il danneggiato ma non altera in senso patologico le sue funzioni psichiche”*⁷⁶.

⁷³ P. CENDON (a cura di), *Il quantum nel danno esistenziale, giurisprudenza e tabelle*, Milano, 2010, p. 1.

⁷⁴ Tra di essi si annovera M. BONA, *Dal sistema al caos: le ragioni per resistere alle sentenze (non vincolanti) delle Sezioni Unite*, in *Il danno non patrimoniale*, op cit., p. 69 ss.

⁷⁵ W. BRONDOLO- A. MARIGLIANO, *Il danno psichico*, Milano, 1996, p. 95.

⁷⁶ Tribunale Roma, 6.6.2005, in <http://www.dejure.it>.

Si tratta di figure affini, poiché concernenti entrambe il patrimonio psichico interno dell'individuo; il danno psichico rientra pertanto a pieno titolo nell'ambito del danno biologico (danno all'integrità psico-fisica) ma va tenuto distinto dal danno morale: *“mentre il danno morale soggettivo, infatti, è mera sofferenza psichica, il danno c.d. psichico, inteso come devianza patologica del normale decorso psichico occorsa alla persona che si assume essere danneggiata, è danno biologico vero e proprio”*⁷⁷.

⁷⁷ P. CENDON (a cura di), *La prova e il quantum nel risarcimento del danno non patrimoniale; danno biologico, esistenziale e morale*, v. 1, Torino, 2008, p. 37.

CAPITOLO II

IL CONTRATTO DI TRASPORTO AEREO DI PERSONE

Sommario: 1) Il contratto di trasporto di persone: generalità; 2) Il contratto di trasporto aereo; 3) Trasporto gratuito e trasporto amichevole; 4) Il passeggero; i) Obbligazioni e regime di responsabilità; ii) Impedimenti del passeggero; 5) Il vettore; i) il regime di responsabilità del vettore; ii) Responsabilità per inadempimento nell'esecuzione del contratto e ritardo; iii) Responsabilità per i sinistri; iv) Concorso tra azione di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale; 6) Nozione di bagaglio; i) Il regime di responsabilità del vettore e risarcimento del danno; ii) Termini per la presentazione dei reclami; iii) Limitazione di debito; 7) Prescrizione e decadenza; 8) Tutela del passeggero: dal Codice del Consumo al Codice del Turismo.

1) Il contratto di trasporto di persone: generalità

L'art. 1678 c.c. fornisce una definizione comune a tutte le fattispecie di trasporto statuendo che: *“con il contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro”* ⁷⁸.

La causa del contratto è dunque ravvisabile nel trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro ⁷⁹.

⁷⁸ Sulla nozione di contratto di trasporto, cfr. P. GONNELLI- G. MIRABELLI, *Trasporto (contratto di)*, in *Enc. Dir.*, XLIV/1992, p. 1154 ss.; U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli-Roma, 2000, p. 197 ss.; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in M. BESSONE (diretto da), *Trattato di diritto privato*, XIV, Torino, 2006, p. 3 ss.; L. TULLIO, *Trasporto nella navigazione marittima ed aerea*, in *Enc. Giur.*, Agg. XVI/08; L. D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XII, Milano, 2011, p. 417 ss.. La presente trattazione intende porre in rilievo solo le questioni afferenti al regime di responsabilità delle parti contrattuali con rimando alla citata dottrina per quanto attiene ulteriori aspetti disciplinanti il contratto di trasporto di persone in genere.

⁷⁹ L'oggetto della prestazione deve essere individuato nel trasferimento da un luogo ad un altro e

Nonostante la previsione codicistica non menzioni tra i requisiti essenziali del contratto di trasporto l'elemento entro cui la prestazione debba essere eseguita, esso è tuttavia di notevole importanza. Infatti, a seconda delle modalità di realizzazione dell'obbligazione, si distinguono trasporti per via marittima, aerea, ferroviaria o stradale oppure realizzati attraverso la combinazione di più modalità (cosiddetto trasporto multimodale) con conseguente applicazione della relativa disciplina speciale.

Il contratto di trasporto è un contratto a prestazioni corrispettive e consensuale ⁸⁰.

Nel contratto di trasporto di persone, sia esso marittimo, stradale, ferroviario o aereo, il vettore è onerato di un particolare obbligo di protezione nei confronti passeggero ⁸¹.

La disciplina del contratto di trasporto ricomprende quella del bagaglio che viene pertanto a differenziarsi dal trasporto di cose ⁸².

Il codice civile prevede per il trasporto di persone un particolare regime di

non nell'utilizzo di energie e di lavoro. In dottrina, G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova 1959; M. IANNUZZI, *Trasporto*, in *Comm. Scialoja- Branca*, Roma-Bologna, 1970.

⁸⁰ Il contratto di trasporto aereo è un contratto consensuale e commutativo in quanto si perfeziona ai sensi dell'art 1326 c.c. con il consenso liberamente manifestato nel momento in cui il proponente ha conoscenza dell'accettazione della proposta della controparte. R. TRANQUILLI-LEALI, *Il trasporto aereo di persone* in M. RIGUZZI- A. ANTONINI (a cura di), *Trasporti e Turismo*, Torino, 2008, p. 312.

⁸¹ Sull'obbligo di protezione, cfr. G. MASTRANDREA, *Obbligo di protezione e caratteri della responsabilità del vettore di persone*, in *Dir. trasp.* 1991, 43 ss.; P. GONNELLI- G. MIRABELLI, *Trasporto (contratto di)*, op. cit., p. 1186; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 53 ss.; L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, p. 273, 274; G. CAMARDA, *La sicurezza nel diritto della navigazione: molteplicità di norme ed unicità di approccio sistematico*, in *Dir. trasp.* 2010, p. 261 ss.

⁸² La disciplina del trasporto del bagaglio è stata oggetto di un vivace dibattito dottrinale e giurisprudenziale in merito alla riconducibilità ora al trasporto di persone, ora a quello di cose. Nessun dubbio sarebbe sorto sul bagaglio cosiddetto "a mano", ossia posto nella disponibilità del passeggero per tutta la durata del trasporto. Diversamente, quanto al bagaglio consegnato al vettore, vi è chi vi ravvisa, non una prestazione accessoria al trasporto di persone (in tal senso, A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, p. 219), bensì un autonomo contratto di trasporto di cose (così F.A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, p. 470).

responsabilità: esso infatti, pone a carico del passeggero solamente l'onere di provare l'*eventus damni* per i sinistri occorsi (oltreché l'esistenza del contratto). Sul vettore grava invece una presunzione di responsabilità per vincere la quale è tenuto a fornire la prova liberatoria (art. 1681 c.c.)⁸³.

⁸³ In ordine all'onere probatorio gravante sul passeggero cfr. Cass. Civ., sez. III, 17.7.2003, n. 11194. La massima è reperibile in <http://www.dejure.it>: *"Nel contratto di trasporto di persone, regolato dal codice civile, il viaggiatore che abbia subito danni "a causa" del trasporto (quando cioè il sinistro è posto in diretta, e non occasionale, derivazione causale rispetto all'attività di trasporto) ha l'onere di provare il nesso esistente tra l'evento dannoso ed il trasporto medesimo (dovendo considerarsi verificatisi "durante il viaggio" anche i sinistri occorsi durante le operazioni preparatorie o accessorie, in genere, del trasporto e durante le fermate), essendo egli tenuto ad indicare la causa specifica di verifica dell'evento; mentre incombe al vettore, al fine di liberarsi della presunzione di responsabilità a suo carico gravante ex art. 1681 c.c., provare che l'evento dannoso costituisce fatto imprevedibile e non evitabile con la normale diligenza"* (Cfr. inoltre la nota critica alla predetta sentenza di M. BADAGLIACCA, *In ordine all'ambito temporale ed agli oneri probatori nel trasporto di persone ex art. 1681 c.c.*, in *Dir. Trasp.* 2004, p. 523 ss.); conforme Cass. Civ., 13.7.1999, n. 7423, in <http://www.dejure.it>. Significativamente la Cassazione afferma in un passaggio della sentenza *"L'art. 1681 c.c. pone una presunzione di responsabilità a carico del vettore in ordine ai "sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio". La prevalente giurisprudenza di questa Corte, (omissis), ritengono che detta presunzione opera quando sia provato il nesso causale tra il sinistro occorso al viaggiatore e l'attività del vettore nella esecuzione del trasporto, e tale prova deve essere fornita dal passeggero. Non è necessario che questi individui la precisa anormalità del servizio che ha determinato il sinistro, ma deve provare che l'evento lesivo è stato causato in termini oggettivi dal fatto del vettore e quindi dalla attività del trasporto"*; conforme anche Cass. Civ., 10.06.1997, n. 5177, *Foro it.* 1997, I, 2437; Cfr inoltre, Cass. Civ., sez. III, 5.11.2001, n. 13635, in *Mass. Giust. Civ.* 2001, p. 1852 ss., nonché Cass. civ., sez. III, 1.3.1994, n. 2020 (testo reperibile in <http://www.dejure.it>). In un significativo passaggio la Cassazione afferma: *"Invero va ricordato come costituisca jus receptum che in base alla riferita norma, vertendosi in tema di responsabilità contrattuale con presunzione di colpa a carico del vettore, mentre il trasportato ha l'onere di provare soltanto il danno patito ed il nesso causale tra questo ed il trasporto ma non anche la colpa del vettore"*. Conforme ancora Trib. Roma, 5.5.2005 in <http://www.dejure.it> in cui si afferma che *"L'art. 1681 c.c. esonera il passeggero dalla prova della colpa del vettore, ma non da quella del nesso causale tra trasporto e danno"*.

Il contratto di trasporto si perfeziona con l'incontro delle volontà delle parti poiché la disciplina generale non richiede una particolare forma. Nella prassi sovente il vettore rilascia un apposito documento al passeggero. Negli ultimi anni si è peraltro diffusa la prassi dell'acquisto di biglietti on line che consente alle imprese di trasporto di ridurre notevolmente i costi. In questi casi, la conclusione del contratto avviene al momento dello scambio di consensi in via telematica ⁸⁴. Il passeggero sprovvisto di un valido documento di trasporto (passeggero "clandestino" ⁸⁵) incorre in una serie di penalità a seconda del tipo di trasporto realizzatosi ⁸⁶.

Il contratto di trasporto si esaurisce nel momento in cui il passeggero scende dal mezzo di trasporto. Tuttavia, in alcuni casi la responsabilità del vettore si protrae anche successivamente alla discesa dal mezzo, con particolare riferimento alla operazioni accessorie o preparatorie al viaggio ⁸⁷.

⁸⁴ C. TOSORATTI, *Il contratto di trasporto aereo*, in R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, Milano, 2009, p. 198. Per un approfondimento sul tema della conclusione del contratto per via telematica, cfr. S. BUSTI, *Nuovi documenti del trasporto aereo*, in AA.VV., *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, p. 558 ss.; S. BUSTI, *Problemi innovativi nella documentazione del contratto di trasporto aereo di persona*, in AA.VV. *Studi in memoria di Corbino M.L.*, Milano, 1999, p. 79 ss.

⁸⁵ A. GIANNINI, *Clandestini (passeggeri)*, in *Enc. Dir.*, VII/1960, p. 169, 170. Occorre precisare che il termine "passeggero clandestino" è definizione invalsa nella prassi con cui ci si riferisce al soggetto che, sprovvisto del documento di trasporto, entra "a bordo furtivamente, cercando di compiere il viaggio senza essere scoperto" dal vettore, con il proposito di frodare quest'ultimo. In tal senso quindi, il termine clandestino è utilizzato in un'accezione differente ed impropria, poiché comunemente la clandestinità connota colui il quale tenta di espatriare senza i relativi permessi o chi si allontana dal proprio Paese per ragioni politiche.

⁸⁶ Così ad esempio, nel trasporto marittimo, ai sensi dell'art. 399 c. nav., il passeggero dovrà versare il doppio del prezzo del biglietto di passaggio e salvo il risarcimento del danno.

⁸⁷ Cfr. Cass. Civ., sez. III, 17.07.2003, n. 11198, in *Danno e resp.* 2003, p. 1185 ss. con nota di A. GIORDO, *Operazioni accessorie al trasporto e responsabilità del vettore*. Massima e sentenza sono reperibili anche in <http://www.dejure.it>. "In tema di responsabilità del vettore per danni alle persone trasportate ai sensi dell'art. 1681 c.c., sebbene si devono considerare come avvenuti durante il viaggio anche i

2) Il contratto di trasporto aereo

Il contratto di trasporto aereo ⁸⁸ è il negozio attraverso cui il vettore si obbliga al trasferimento di persone o cose, mediante l'utilizzo del mezzo aereo ⁸⁹, dietro pagamento del corrispettivo.

A seguito della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione (d. lgs. 9.5.2006, n. 96 e d. lgs. 15.3.2006, n. 151), il contratto di trasporto aereo è da quest'ultimo disciplinato solo in via residuale, in quanto non derogato dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 ⁹⁰. La Convenzione è infatti applicabile ai trasporti aerei nazionali di

sinistri che colpiscono il viaggiatore verificatisi durante le operazioni preparatorie ed accessorie del trasporto o durante le fermate, è pur sempre richiesto un nesso causale tra evento dannoso e viaggio e, quindi, tra evento dannoso e veicolo di locomozione, che del viaggio costituisce il mezzo. Ne consegue che, per operazioni accessorie o preparatorie al trasporto, possono intendersi - a titolo esemplificativo - la salita o la discesa dal mezzo, il carico dei bagagli, l'obliterazione del titolo di viaggio che avvenga sul veicolo, l'apertura e la chiusura delle porte o dei finestrini, lo spostamento all'interno del mezzo, la sistemazione ai posti, ma non la discesa sulla scala d'accesso alla stazione metropolitana".

⁸⁸ Sulla nozione di contratto di trasporto aereo, cfr. A. SCIOLLA LAGRANGE, *Trasporti aerei- Dir. Int.*, in *Enc. Giur.*, XXXVI/1988; G. SILINGRADI, *Trasporto aereo*, in *Enc. Dir.*, XLIV/1992, p. 57 ss.; G. SILINGRADI, *Trasporto aereo (contratto di)*, in *Dig. comm.*, XVI/1999, p. 57 ss.

⁸⁹ Ai sensi dell'art. 743 c. nav., come sostituito a seguito dei d.lgs. 9.5.2006, n. 96 e d.lgs. 15.3.2006, n. 151, relativi alla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, l'aeromobile è definito nei seguenti termini: *"Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della difesa. Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia. Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del codice".* Nella precedente versione della norma, gli ultraleggeri non erano ricompresi nella nozione di aeromobili.

⁹⁰ Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 sul trasporto aereo internazionale, resa esecutiva

persone attraverso il rinvio operato dall'art. 941, primo comma, c. nav., alle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica italiana. I trasporti aerei internazionali di persone sono altresì regolati dalla Convenzione di Montreal del 1999, cosicché la normativa nazionale e quella internazionale sono state uniformate per effetto della predetta riforma. La Convenzione di Montreal del 1999, così come in numerosi altri Stati che l'hanno ratificata, ha sostituito la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 ed i successivi protocolli di modifica ⁹¹.

Il contratto di trasporto aereo di persone non richiede la forma scritta a pena di nullità (neppure ai fini della prova) ed è pertanto libero nella forma. Nella prassi tuttavia, il contratto è documentato per iscritto ed il vettore rilascia un apposito documento (denominato *biglietto di passaggio* ⁹²). Quest'ultimo, a norma dell'art. 3, § 1, Convenzione Montreal del 1999, deve contenere: "a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione; b)

con l. 10 gennaio 2004, n. 12, ed entrata in vigore in Italia il 28 giugno 2004, si applica ai trasporti internazionali di persone, bagagli e cose, se il luogo di partenza e quello di destinazione siano situati entro il territorio di due Stati Membri ovvero, laddove vi sia coincidenza tra il luogo di arrivo e quello di destinazione, in un unico Stato contraente, purchè vi sia uno scalo entro il territorio di un altro Stato, anche non contraente. La Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 e le successive modificazioni, è ancora applicabile laddove non ricorrano le condizioni di applicazione della Convenzione di Montreal del 1999 (in sostanza essa disciplina le ipotesi in cui nessuno Stato in cui avviene il trasporto, aderisca al sistema della Convenzione di Montreal del 1999). Cfr. sull'argomento, D. BOCCHESI, *Sui problemi interpretativi sollevati dall'art. 55 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale*, in *Dir. Trasp.* 2008, p. 363 ss..

⁹¹ Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 sul trasporto aereo internazionale, resa esecutiva in Italia con legge 19 maggio 1932, n. 841. Il rinvio operato dal legislatore italiano alla Convenzione di Montreal del 1999, per quanto attiene alla disciplina del trasporto di persone, è frutto della necessità di adeguamento del nostro ordinamento al Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (pubblicato in G.U.C.E., 17 ottobre 1997, n. L 285).

⁹² C. TOSORATTI, *Il contratto di trasporto aereo* in R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, op. cit., p. 197.

se i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di un medesimo Stato parte e se, sono previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali" ⁹³. In dottrina⁹⁴ è stato osservato che, per il trasporto aereo, poiché è necessario esibire il documento di trasporto al momento dell'imbarco (il contratto è infatti concluso, secondo l'impostazione in parola, non con la salita a bordo del mezzo bensì con l'acquisto a terra o per via telematica del biglietto), il passeggero che si introduca in modo fraudolento sull'aeromobile non potrà agire in via contrattuale nei confronti del vettore che andrà esente da responsabilità nei suoi confronti.

3) Trasporto gratuito e trasporto amichevole

Ai sensi dell'art. 1678 c.c. il contratto di trasporto è un contratto naturalmente oneroso. L'art. 1681 c.c., relativo al trasporto di persone, prevede la possibilità di stipulare contratti a titolo gratuito ossia effettuati senza previsione di corrispettivo.

Intorno all'essenzialità o meno del corrispettivo si è lungamente discusso: un certo orientamento dottrinale, rimasto peraltro disatteso, ha postulato che il trasporto gratuito integri una fattispecie negoziale *sui generis* distinta dal trasporto oneroso. Diversamente, la dottrina maggioritaria, ha ritenuto che il contratto di trasporto a titolo gratuito costituisca una specie del *genus* del trasporto oneroso poiché il legislatore, con la previsione dell'art. 1681, terzo comma, c.c., non avrebbe inteso regolare l'attività di trasporto in base all'onerosità, bensì avrebbe delimitato il tipo di operazione economica come estrinsecazione di una particolare attività. Ne consegue, sulla scorta di tale ragionamento, che il trasporto gratuito, vada regolato dalla medesima disciplina relativa al trasporto a

⁹³ Art. 3, § 1, Convenzione Montreal del 1999. Ai sensi della medesima disposizione è prevista, al par. 2, la possibilità per il vettore di utilizzare un qualsiasi altro mezzo per attestare le indicazioni di cui par. 1. Per quanto attiene al bagaglio il vettore rilascia uno scontrino identificativo ("*baggage identification tag*") per ogni bagaglio a questi consegnato (art. 3, par. 3, Convenzione Montreal del 1999).

⁹⁴ Cfr. C. TOSORATTI, *Trasporto a mezzo autobus, perfezionamento del contratto e passeggeri clandestini*, in *Dir. Trasp.* 2005, p. 94, 95.

titolo oneroso, non costituendo rispetto ad esso, una fattispecie diversa ⁹⁵.

Nel trasporto aereo, la Convenzione di Montreal prevede all'art. 1, § 1 ⁹⁶, espressamente prevede l'applicabilità della propria normativa anche al trasporto gratuito purché effettuata da un'impresa di trasporto aereo.

Dal trasporto gratuito va distinta la fattispecie del trasporto amichevole o di cortesia, che al contrario del primo non crea vincoli giuridici. Infatti, il trasporto gratuito si caratterizza per l'interesse personale del vettore che rileva giuridicamente e consente perciò di affermare la sussistenza di un rapporto negoziale (si pensi ad esempio all'ipotesi del datore di lavoro che trasferisce da un luogo ad un altro i propri dipendenti, o al trasporto di allievi ad opera di un istituto scolastico) ⁹⁷. Diversamente, il trasporto amichevole è effettuato in assenza di un obbligo da parte del vettore che risponde quindi, solo a titolo di responsabilità extracontrattuale nei confronti del danneggiato ⁹⁸.

⁹⁵ Che il trasporto gratuito rientri nella fattispecie del trasporto oneroso, lo si deduce anche ricordando che l'obbligazione, per essere giuridicamente rilevante, può non avere contenuto patrimoniale, ma deve necessariamente essere suscettibile di valutazione economica (art. 1174 c.c.). Contraria parrebbe la sentenza del Trib. Milano 30.11.2004. La massima è reperibile in <http://www.dejure.it> : *"Stanti le particolari modalità con cui è emesso il biglietto gratuito nell'ambito di una convenzione "frequent flyer", non possono trovare applicazione le norme sul contratto di trasporto, che per sua natura ha carattere oneroso. In conseguenza, è escluso da ogni onere a carico del vettore di informare il cliente sul cambiamento dell'orario di partenza del volo, anche tenuto conto dell'espressa previsione contrattuale, secondo cui il vettore è tenuto "al rispetto degli orari pubblicati in vigore alla data del viaggio" e quindi non a quelli indicati dal biglietto aereo"*.

⁹⁶ Art. 1, § 1, Convenzione di Montreal, rubricato *"Campo di applicazione"*: *"(...) Essa si applica altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo"*.

⁹⁷ S. ZUNARELLI- M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009, p. 204.

⁹⁸ A. ANTONINI, *" Il trasporto amichevole: lineamenti generali ed inadeguatezza della disciplina del codice della navigazione"*, in *Dir. Trasp.* 2004, p. 91 e in *Resp. Civ. e prev.*, 2, 2005, reperibile in <http://www.dejure.it>. Conforme Trib. Roma 20.3.1997, in *Riv. giur. circol. trasp.* 1997, p. 844. La massima è estratta da <http://www.dejure.it> : *"In caso di sinistro aereo , il trasportato a titolo di cortesia sul velivolo precipitato, e per esso i suoi eredi, non possono invocare nei confronti del vettore la responsabilità"*

Il trasporto amichevole per aria non è espressamente regolato dal codice della navigazione: manca infatti, a seguito della Riforma 2005-2006, il richiamo all'art. 414 c. nav. disciplinante il trasporto per acqua di persone e bagagli ⁹⁹. Sicché il vettore aereo risponde, diversamente che nel trasporto per acqua, in virtù dell'art. 414 c. nav., anche a titolo di colpa lieve in quanto disciplinato dall'art. 2043 c.c. ¹⁰⁰.

4) Il passeggero

i) Obbligazioni e regime di responsabilità

L'obbligo principale del passeggero si sostanzia nel pagamento del prezzo del trasporto ¹⁰¹. Il prezzo ricomprende il servizio di trasporto oltre ad altre eventuali prestazioni accessorie consistenti, ad esempio, nelle operazioni di imbarco e sbarco o nella fornitura di vivande) ¹⁰². Il prezzo di norma è stabilito dal vettore che lo rende noto al

contrattuale di cui all'art. 949 c. nav., ma hanno l'onere di provare in concreto la colpa del vettore stesso ex art. 2043 c.c."

⁹⁹ La norma in parola prevede un regime di responsabilità del vettore particolare: il danneggiato è infatti onerato di provare il dolo o la colpa grave del vettore ai fini del risarcimento del danno. Ne deriva pertanto, che la responsabilità del vettore è particolarmente alleggerita. Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. cit., p. 452.

¹⁰⁰ Deve escludersi che la responsabilità del vettore possa essere disciplinato a mente dell'art. 2054 c.c. poiché l'aeromobile non può essere considerato un "veicolo" ai sensi del predetto articolo. Così C. TOSORATTI, *Il contratto di trasporto aereo* in R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, op. cit. p. 196. Diversamente, vi è chi ammette l'applicazione per analogia dell'art. 414 c. nav.. Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. cit. 453.

¹⁰¹ W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, p. 235. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, op. cit., p. 203 ss.. La corresponsione del prezzo è obbligo del passeggero qualora il trasporto non sia stato effettuato a titolo gratuito o amichevole. La Convenzione di Montreal circoscrive il campo di applicazione, come principio generale, al trasporto a titolo oneroso (art. 1, § 1) estendendone l'applicabilità anche al trasporto gratuito se il vettore è un'impresa.

¹⁰² C. TOSORATTI, *Il contratto di trasporto aereo*, in R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, op. cit.

pubblico. Il pagamento del corrispettivo non esaurisce gli obblighi a carico del passeggero che deve cooperare con il vettore al fine di realizzare la prestazione del trasporto. A tal fine il passeggero deve osservare le condizioni contrattuali, le prescrizioni di legge ed i regolamenti dell'impresa di trasporto, ponendo in essere ogni misura idonea ad evitare il prodursi di eventi dannosi, pena l'imputabilità di un eventuale concorso di responsabilità nella causazione dell'evento ¹⁰³. Nella normativa disciplinante il trasporto aereo non si rinvencono disposizioni regolanti espressamente la responsabilità del passeggero, sicché quest'ultimo appare responsabile in base alle regole generali ¹⁰⁴.

Infine, il passeggero, come membro della comunità viaggiante, è tenuto all'osservanza dei regolamenti di bordo ed è soggetto all'autorità del comandante dell'aeromobile (809 c. nav) che si manifesta nel potere di infliggere pene disciplinari nonché di adottare misure coercitive nei confronti dei passeggeri ai quali siano imputabili determinate infrazioni commesse a bordo di aeromobili (art. 6 Convenzione di Tokio del 14.9.1963 in tema di infrazione ed altri atti commessi a bordo dell'aeromobile).

ii) Impedimenti del passeggero

Il passeggero ha l'obbligo di cooperare con il vettore nell'esecuzione della prestazione

p. 205, 206.

¹⁰³ S. ZUNARELLI- M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, op. cit. p. 219; A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. cit., p. 423. Giova ricordare che nel trasporto aereo la responsabilità del vettore ha un regime articolato di responsabilità mista oggettivo-colposa.

¹⁰⁴ È appena il caso di segnalare che tra le convenzioni internazionali in vigore nel nostro Paese, la C.O.T.I.F. C.I.V. contiene una apposita disposizione (art. 22.1), per cui il passeggero è responsabile per l'inosservanza dei propri obblighi (trasporto di oggetti non ammessi, mancato od omesso espletamento delle formalità relative alla registrazione del bagaglio etc.). Nel trasporto marittimo (normativa interna) poi, l'art. 410 c. nav. prevede che, se il passeggero include nel proprio bagaglio oggetti non personali, egli è tenuto, oltre che al pagamento del doppio del prezzo del trasporto, anche al risarcimento del danno.

di trasporto. Egli è tenuto a presentarsi all'imbarco con tempestività. La mancata presentazione a bordo, è stato osservato in dottrina, non può essere configurata come mora del creditore ("perché questa presuppone che, nel momento in cui si determina, la prestazione del debitore sia ancora possibile")¹⁰⁵, bensì come prestazione impossibile con gli effetti di cui all'art. 1256 c.c..

L'art. 945 c. nav. disciplina l'ipotesi in cui il passeggero sia impedito alla partenza¹⁰⁶, per causa ad egli non imputabile. La norma in parola prevede la risoluzione del contratto e la restituzione del prezzo di passaggio da parte del vettore. Il passeggero, in caso di impedimento, deve darne tempestiva notizia al vettore che, ove provi che dalla omessa comunicazione sia derivato un danno, avrà diritto al risarcimento entro il limite massimo dell'ammontare del prezzo del biglietto (art. 945, terzo comma, c. nav.)¹⁰⁷. Il passeggero, come per il trasporto via mare, incorre nella sanzione del pagamento dell'intero prezzo di passaggio, ove non si presenti con tempestività all'imbarco (art. 946 c. nav.). E' stato osservato¹⁰⁸ inoltre come varino, a seconda delle tipologie di biglietto emesso, le conseguenze dell'omessa presentazione del passeggero all'imbarco: nella prassi infatti i biglietti emessi a tariffa non scontata sono rimborsabili per intero ed indipendentemente dalle ragioni che hanno impedito la partenza dell'acquirente. Al contrario invece, i biglietti con tariffe scontate non sono rimborsabili.

¹⁰⁵ Così, A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. cit., p. 433, 434. Egualmente A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, op. cit., p. 220. Cfr. inoltre Cass. Civ., sez. III, 25.8.1992, n. 9854, con nota di A.M. SIA- A. ZANELLI, *Sul ritardo del passeggero aereo nella presentazione all'accettazione*, in *Dir. Trasp.* 1994, p. 523 ss..

¹⁰⁶ L'art. 945, co. 2, c. nav., concerne l'ipotesi in cui sia un congiunto o un addetto alla famiglia ad essere impossibilitato a partire con il passeggero. In tale ipotesi, ciascun passeggero potrà richiedere la risoluzione del contratto.

¹⁰⁷ Cfr. G. pace San Cipriano Picentino 16.1.2008, in *Dir. Trasp.* 2009, p. 221 ss., con nota di P. PIRONTI, *Sull'impedimento alla partenza per causa non imputabile al passeggero nel trasporto aereo*, p. 224 ss.

¹⁰⁸ M. CASANOVA- M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti; la disciplina contrattuale*, Milano, 2007, p. 95, 96.

L'interruzione del viaggio, disciplinata dall'art. 949, primo comma, c. nav., prevede che al passeggero spetti una quota del prezzo del tratto utilmente percorso laddove il viaggio si sia interrotto per causa ad egli non imputabile. La norma, che riproduce i contenuti dell'art. 406 c. nav., non prevede l'ipotesi di interruzione del viaggio per fatto imputabile al passeggero.

5) Il vettore

La prestazione principale del vettore è quella di trasferire persone (o cose) dal luogo di partenza a quello di destinazione nel rispetto dell'itinerario convenuto. Il vettore è altresì tenuto a vigilare sull'incolumità del passeggero. Tale obbligo di vigilanza, *"comunemente definito di protezione"*¹⁰⁹, ha carattere essenziale nel trasporto.

La normativa disciplinante le obbligazioni del vettore aereo nel trasporto di persone appare frammentata e circoscritta ad alcune peculiari obbligazioni: anzitutto, il vettore ha l'obbligo di effettuare il trasporto mediante l'utilizzo di un mezzo idoneo¹¹⁰, di trasportare il bagaglio del passeggero, di effettuare le operazioni di imbarco e sbarco (ove non effettuate da imprese terze rispetto al vettore), di informare il passeggero nel caso in cui il trasporto sia effettuato da vettore diverso da quello indicato sul biglietto (art. 943 c. nav.)¹¹¹; ai sensi dell'art. 3, § 4, della Convenzione di Montreal, il vettore deve consegnare un avviso scritto al passeggero nel quale specifichi che la propria responsabilità *"per morte o lesione, per distruzione, perdita o deterioramento del bagaglio o per ritardo"* è regolata dalla

¹⁰⁹ G. SILINGARDI, *Trasporto aereo (contratto di)*, op. cit., p. 72.

¹¹⁰ S. MARINO, *Aeromobile*, in *Enc. Dir.*, I/1958, p. 642 ss.; M. PIRAS, *Aeromobile; diritto della navigazione*, in *Agg. Enc. Giur.*, XVIII/2010.

¹¹¹ Gli obblighi di informazione risultano anche dal Reg. (CE) n. 261/04, art. 14 rubricato *"Obbligo di informare i passeggeri in merito ai loro diritti"*. Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (in G.U.C.E. L 046 del 17/02/2004 - applicabile dal 17 febbraio 2005).

medesima Convenzione. Il vettore è inoltre tenuto a fornire il vitto in considerazione della durata del viaggio e ad assicurarsi per la responsabilità civile verso i passeggeri ¹¹². Tale obbligo ha fonte nel codice della navigazione (art. 942) e nell'art. 50 della Convenzione di Montreal. In sede comunitaria, il Reg. 785/04 come modificato dal Regolamento (UE) n. 285/2010 (art. 6) ¹¹³, ha disciplinato i requisiti minimi di copertura assicurativa per i vettori che per la responsabilità concernente i passeggeri impone il minimum di 250.000 DSP per passeggero.

i) Regime di responsabilità del vettore

Il vettore è responsabile oltre che per inadempimento nell'esecuzione del contratto e ritardo, anche per i sinistri che cagionino danni alla persona del passeggero o perdita o avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé (art. 1681 c.c.). E' pertanto possibile individuare le ipotesi di responsabilità del vettore: (i) responsabilità per inadempimento totale o parziale o inesatta esecuzione del contratto (ritardo); (ii) responsabilità per sinistri occorsi alla persona del passeggero; (iii) responsabilità per i sinistri occorsi al bagaglio o a cose di proprietà del passeggero che egli porta con sé durante il tragitto (cfr. infra, par. 5).

L'art. 941 c. nav. estende l'applicabilità delle regole della Convenzione di Montreal a tutti i trasporti aerei di persone.

ii) Responsabilità per inadempimento nell'esecuzione del contratto e ritardo

¹¹² In principio l'obbligo di stipula di un contratto assicurativo a tutela dei passeggeri era previsto solo contro gli infortuni di volo sino alla somma di Lire 5.200.000 (artt. 941 e 966-1000 c. nav. *ante* Riforma). La previsione normativa ha subito una comprensibile evoluzione in vista del crescente allarme sociale e della consapevolezza che ne consegue, di una maggiore tutela per il passeggero.

¹¹³ Regolamento (UE) n. 285/2010 della Commissione del 6 aprile 2010 che modifica il regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili (Gazzetta ufficiale n. L. 87 del 7.4.2010). Il testo è consultabile sul sito <http://www.fog.it>.

L'ipotesi di inadempimento totale o parziale nell'esecuzione del contratto è disciplinata dall'art. 949 *bis* c. nav. a mente del quale il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla mancata od omessa esecuzione del trasporto del passeggero e del bagaglio, se non prova che egli o i suoi dipendenti o preposti hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, utilizzando la normale diligenza, al fine di evitare il verificarsi del danno ovvero che sia stato loro impossibile evitare il verificarsi dell'evento pregiudizievole. La Convenzione di Montreal non disciplina la fattispecie *de quo* e pertanto, per i trasporti internazionali la disciplina applicabile è la medesima del codice della navigazione.

In caso di ritardo ¹¹⁴, il vettore è responsabile per i danni occorsi al passeggero, a meno che non provi che egli o i suoi preposti e dipendenti, nell'esecuzione del trasporto, hanno adottato tutte le misure ragionevolmente richieste al fine di evitare il danno oppure che sarebbe stato loro impossibile evitare il verificarsi dell'evento pregiudizievole (art. 19 Convenzione di Montreal) ¹¹⁵.

Il vettore aereo, qualora non possa dimostrare di aver adempiuto, è onerato di dare la prova di aver preso o di non aver potuto prendere, tutte le misure necessarie (secondo la normale diligenza o secondo ragionevolezza) atte ad evitare il danno senza necessità di individuarne la causa originante. Il vettore non è gravato dell'individuazione della causa specifica del danno, bensì è onerato di provare, sul piano degli effetti espliciti dall'evento

¹¹⁴ Il Reg. (CE) n. 261 del 11.2.2004 prevede un regime di compensazione finanziaria che si aggiunge al regime di responsabilità previsto dalla Convenzione di Montreal. Sul danno da ritardo, con rimando al capitolo IV per una trattazione più ampia, cfr. S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in L. TULLIO (a cura di) *La nuova disciplina del trasporto aereo*, op. cit., p. 127 ss.; G. DI GIANDOMENICO, *Il danno non patrimoniale per negato o ritardato imbarco*, in *Dir. Trasp.* 2005, p. 1 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. cit., p. 440 ss.

¹¹⁵ Si osservi come il regime di responsabilità tra le due fattispecie (mancata esecuzione e ritardo) si equipari, salvo che per il criterio della diligenza: in ipotesi di mancata esecuzione, il criterio utilizzato è la normale diligenza mentre in caso di ritardo, il legislatore si rifà alla ragionevolezza della valutazione.

dannoso, di aver fatto quanto possibile per evitare il suo prodursi ovvero di non averne potuto evitare le conseguenze dannose ¹¹⁶.

iii) Responsabilità per i sinistri

Per “*sinistro*” si intende un accadimento pregiudizievole che ha effetti negativi sull'esecuzione del trasporto, le cui conseguenze si sostanziano in un danno all'oggetto del trasporto, al mezzo che esegue la prestazione di trasporto ovvero a soggetti terzi ¹¹⁷.

Occorre in ogni caso premettere, anche per la successiva trattazione al capitolo III, che l'individuazione delle voci di danno subite dal passeggero non sempre può dirsi agevole poiché diversi testi normativi regolano la materia e non sempre vi è un'indicazione chiara dei danni oggetto di responsabilità. Il problema afferisce

¹¹⁶ Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. cit., p. 441. *Contra*, nel senso che ritengono il vettore gravato anche della prova della causa del danno, S. BUSTI, *Il contratto di trasporto aereo*, op cit., p. 588 ss; Cass. Civ., sez. III, 27.10.2004, n. 20787, con nota di D. RAGAZZONI, *Osservazioni sulla prova del fatto impeditivo della responsabilità del vettore aereo fra il sistema di Varsavia ed il codice della navigazione*, in *Dir. Trasp.* 2005, p. 1031 ss.. Nella fattispecie, la Cassazione ha confermato la sentenza di merito, che aveva escluso la responsabilità del vettore aereo relativamente al caso in cui i passeggeri non avevano potuto usufruire del trasporto per il ritorno in Italia, a causa delle avverse condizioni metereologiche onde per cui, il suddetto volo era stato cancellato. Cfr. la massima in <http://www.dejure.it>: “*In caso di mancata esecuzione del trasporto aereo di persone, per concretare la prova liberatoria della responsabilità del vettore, sia a norma della convenzione di Varsavia che del codice della navigazione, non basta la prova generica dell'uso della normale diligenza ex art. 1176, comma 2, c.c., ma occorre la specifica indicazione delle misure concrete adottate e l'individuazione della causa che ha provocato il danno, con la conseguenza che rimangono a carico del vettore i danni da causa ignota. Il caso fortuito e la forza maggiore, quali fattori estranei all'organizzazione del trasporto, concretano causa non imputabile al vettore ex art. 1218 c.c. e ne escludono la responsabilità solo se egli non sia riuscito a prevenire l'evento nonostante l'adozione di ogni misura idonea a garantire la puntuale esecuzione del trasporto*”.

¹¹⁷ Così A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, op. cit. p. 238; conforme R. LOBIANCO, in *La responsabilità del vettore aereo*, in R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, op. cit. p. 222.

essenzialmente alla terminologia adottata sicché talvolta un medesimo danno viene diversamente qualificato e ricomputato. E' tuttavia necessario ed inevitabile basarsi su una classificazione che consenta una esposizione organica e chiara della materia. E' utile pertanto, per la futura trattazione cui si rimanda nel seguente capitolo, operare una distinzione tra danni patrimoniali e non patrimoniali.

Nel trasporto aereo nazionale ed internazionale la responsabilità del vettore è disciplinata dall'art. 17 della Convenzione di Montreal, rubricato "*Morte e lesione dei passeggeri- danni ai bagagli*" ¹¹⁸. Invero, la Convenzione di Montreal si riferisce ai soli danni corporali (*bodily injury* nel testo ufficiale in inglese e *lésion corporelle* nel testo in lingua francese) sicché ci si è interrogati sulla possibilità di prospettare il risarcimento di danni psicofisici e psicologici. Il novellato art. 941 c. nav., colmando tale lacuna, ha esteso la portata normativa della Convenzione di Montreal anche alle lesioni non meramente corporali: il legislatore italiano prevede infatti la risarcibilità di tutte le lesioni "personali".

Il vettore è responsabile nel lasso di tempo che va dall'esecuzione delle operazioni di imbarco sino allo sbarco del passeggero (art. 17, Convenzione di Montreal).

Il vettore aereo è responsabile secondo un criterio duale: per i danni che non superano i 113.100 DSP, è responsabile senza poter dare prova contraria; diversamente, per i danni eccedenti il summenzionato valore, ha la possibilità della prova liberatoria (art. 21, Convenzione di Montreal).

Ancora in tema di prova liberatoria, per l'ipotesi in cui il passeggero abbia contribuito al verificarsi dell'evento dannoso (*contributory negligence*), il vettore è totalmente o parzialmente esonerato dalla responsabilità in ragione del fatto del danneggiato (art. 20, Convenzione Montreal).

E' infine previsto dalla Convenzione di Montreal che il vettore si attivi, in caso di morte o lesione del passeggero, per il versamento di una somma costituente un anticipo

¹¹⁸ Sul contenuto dell'obbligazione risarcitoria, cfr. A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. Trasp.* 2000, p. 615 ss.; A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in in L. TULLIO (a cura di) *La nuova disciplina del trasporto aereo*, op. cit., p. 81 ss..

del risarcimento (tale versamento non costituisce riconoscimento di responsabilità, art. 28)

¹¹⁹.

Ogni clausola prevedente una deroga rispetto al delineato sistema risarcitorio è nulla (art. 26, Convenzione di Montreal).

iv) Concorso tra azione di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale

Il diritto dei trasporti è stato terreno fertile per lo sviluppo del dibattito concernente l'ammissibilità o meno del concorso (o cumulo) di azioni ¹²⁰ contrattuale ed extracontrattuale e non è mancato chi, per tale motivo, ne ha rivendicato il ruolo di "pioniere" ¹²¹ per il merito, appunto, di aver sottoposto all'attenzione degli studiosi

¹¹⁹ Il vettore aereo è tenuto al pagamento di un anticipo entro 15 giorni dall'identificazione dell'avente diritto e l'anticipo non può essere inferiore a 16.000 DSP in caso di morte.

¹²⁰ Così A. ASQUINI, *Trasporto di persone (contratto di)*, in *Noviss Dig. It.*, Torino, 1973, p. 615 : "la soluzione al problema ha notevole rilievo pratico in quanto, ove si ammetta il concorso, il danneggiato ha la possibilità di agire nei confronti del vettore anche dopo la scadenza del termine di prescrizione dell'azione per responsabilità contrattuale (un anno ex art. 2951 c.c.), essendo l'azione extracontrattuale assoggettata ad un più ampio termine prescrizione (due anni, ex art. 2947 c.c.)". In generale, sulla tematica relativa al concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale ed azioni, cfr., senza pretesa di completezza espositiva, R. SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Noviss. Dig. it.*, XV, 1968, p.670 ss.; G. PONZANELLI, *Il concorso di responsabilità: le esperienze italiana e francese a confronto*, in *Resp. civ. e prev.*, 1984, p. 36 ss.; A. TOSCANO, *Responsabilità civile. Rassegna di giurisprudenza. Problema del cumulo e del concorso di responsabilità*, in *Riv. Dir. Civ.* 1956, p. 151 ss; G. ALPA- M. BESSONE, *La responsabilità civile*, Milano, 2001, p. 295 s.; C. SALVI, *La responsabilità civile*, Milano, 2005, p. 12; A. TORRENTE- P. SCHLESINGER, *Manuale di diritto privato*, Milano, 2009, p. 871, 872; C. CASTRONOVO, *Le due specie di responsabilità e il problema del concorso*, in *Eur. e dir. priv.* 2004, p. 69.

¹²¹ Così A. ANTONINI, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: il diritto dei trasporti, banco di prova di una adeguata evoluzione del regime del concorso*, in *Resp. Civ. e Prev.*, n. 2, febbraio 2010, reperibile in <http://dejure.giuffre.it> ed in *Dir. Mar.* 2010, p. 83 ss.

questioni rilevanti ed attuali, come quella che ci occupa, anticipandone le conclusioni ¹²².

In particolare, nel nostro ordinamento, ci si è interrogati sulla possibilità che un unico fatto possa costituire al tempo stesso titolo idoneo per l'affermazione della responsabilità contrattuale e di quella aquiliana, allorché tale fatto sia inquadrabile contemporaneamente sia come inadempimento di una obbligazione contrattuale sia come violazione del generale principio di *neminem ledere* (cd. *concorso proprio*) ¹²³.

In un primo momento è stata negata l'ammissibilità del concorso delle responsabilità contrattuale ed extracontrattuale e delle relative azioni. Tali sono state le argomentazioni in dottrina e in giurisprudenza: anzitutto il regime di responsabilità contrattuale ha carattere di specialità rispetto a quello extracontrattuale in ossequio al principio *lex specialis generali legi derogat*. Inoltre andrebbe osservato che le parti hanno inteso autoregolamentare i propri rapporti e che per tale motivo la responsabilità aquiliana andrebbe esclusa. Infine il concorso delle due azioni sarebbe inammissibile per le significative differenza di disciplina che vorrebbero allo stesso tempo il responsabile sia come debitore del rapporto obbligatorio, sia come soggetto terzo cui sarebbe addebitabile il fatto illecito ¹²⁴.

¹²² Cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. Mar.* 1986, p. 611 ss.

¹²³ Il concorso cosiddetto proprio ricorre ogni qualvolta l'evento lesivo sia unico e si prospetti la possibilità di impegnare la responsabilità di un medesimo soggetto a duplice titolo, sia contrattuale per inadempimento, sia extracontrattuale. Il concorso cd. improprio invece, ricorre quando il diritto al risarcimento del danno può essere vantato dal danneggiato a duplice titolo nei confronti di distinti soggetti sulla base di titoli autonomi (es. concorso di responsabilità contrattuale del debitore inadempiente *ex art.* 1218 e degli ausiliari del medesimo debitore di cui egli si avvalso). Le ipotesi di concorso cosiddetto improprio sono pacificamente ammesse nel nostro ordinamento. Sul concorso improprio, cfr. Cass. Civ. sez. II, 25.5.2001, n. 7127 in *Giust. Civ. mass.* 2001, p. 1055 ss. e in *Danno e resp.* 2001, p. 1206 ss., relativo ad un caso di compravendita immobiliare.

¹²⁴ In dottrina D.R. PERETTI GRIVA, *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Foro pad.*, 1960, XV, p. 639 ss.; sul trasporto cfr. L.F. PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, in *Il contratto di*

L'opinione maggioritaria ¹²⁵ propende invece per l'ammissibilità del concorso della

trasporto, *Giurisprudenza sistematica civile e commerciale*, Torino, 1979, p. 119 ss.; in particolare nel trasporto aereo, cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op cit. p. 553, A. FLAMINI, *Osservazioni critiche sulla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. Trasp.* 2002, p. 813 ss.; in giurisprudenza significativa, Cass. civ., sez. I, 26.7.1983, n. 5121, in *Dir. Mar.* 1984, p. 845 ss.: “Nel trasporto marittimo di cose il vettore armatore risponde del fatto dei preposti a titolo di colpa contrattuale secondo le disposizioni degli artt. 422 e 423 cod. nav, rimanendo esclusa la possibilità di concorso dell'azione contrattuale con l'azione risarcitoria aquiliana ai sensi degli artt. 274 cod nav e 2049 c.c., norme non invocabili dal creditore della prestazione di trasporto ed operanti solo nei confronti dei terzi estranei a tale rapporto”; cfr. inoltre Cass. civ., sez. I, 17.3.1964, n. 614, in *Giust. Civ.* 1964, p. 1615 ss.; Cass. civ., sez. I, 7.8.1962, n. 2441 (in *Foro it.*, 1962, p. 1644 ss.), in cui è stato affermato che “non può invocarsi la tutela dell'azione aquiliana da parte di chi vanta il diritto di ricevere esatte informazioni dal proprio agente, quando tale diritto non è un diritto assoluto tutelabile erga omnes e riceve invece specifica protezione proprio dalla disciplina legale del contratto di agenzia intercorso tra le parti”.

¹²⁵ In dottrina cfr. C. M. BIANCA, *Diritto civile*, V, Milano, 1994, p. 551, secondo cui “la possibilità del concorso deve ammettersi quando la mancata o inesatta esecuzione del rapporto obbligatorio comporti al tempo stesso la lesione dell'interesse creditorio e la lesione di interessi protetti nella vita di relazione”; R. SACCO, *Concorso delle azioni contrattuale ed extracontrattuale*, in G. VISINTINI (a cura di), *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale*, Milano, 1984, p. 155; P. G. MONATERI, *Cumulo di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, Padova, 1989. In giurisprudenza, Cass. Civ., 15.2.2011, n. 3680, in *Guida al diritto* 2011, 10, p. 47. In senso conforme cfr. Cass. Civ., sez. III, 4.2.2005, n. 2272 in <http://www.dejure.it> (relativo ad un caso di responsabilità ex art. 2048 c.c.) e Cass. Civ., sez. III, 11.11.2003, n. 16947, in *Giust. civ. Mass.* 2003, 11. La massima, reperibile in <http://www.dejure.it>, recita: “Il titolo della responsabilità del Ministero della Pubblica Istruzione o dell'ente gestore di una scuola privata nel caso di alunni che subiscano danni durante il tempo in cui dovrebbero esser sorvegliati dal personale della scuola, può essere duplice e può essere fatto valere contemporaneamente: contrattuale se la domanda è fondata sull'inadempimento all'obbligo specificatamente assunto dall'autore del danno di vigilare ovvero di tenere una determinata condotta o di non tenerla; extracontrattuale se la domanda è fondata sulla violazione del generale dovere di non recar danno ad altri”. Ancora significativa, Cass. Civ., sez. lav., 7.8.1982, n. 4437 in *Resp. civ. e prev.* 1984, p. 78 ss., per cui: “la responsabilità contrattuale e quella extracontrattuale possono concorrere allorché un unico comportamento risalente al medesimo autore, e, quindi, un evento dannoso unico nella sua genesi soggettiva, appaia di per sé lesivo non solo di specifici

responsabilità contrattuale con quella extracontrattuale e delle relative azioni, sempreché ne ricorrano i requisiti di unicità del danno e che lo stesso sia ascrivibile ad un medesimo soggetto che violi contemporaneamente i diritti nascenti dal contratto e quelli comunque scaturenti da esso, seppur in assenza di un vincolo obbligatorio ¹²⁶.

I motivi che sottendono all'orientamento di tale dottrina e giurisprudenza sono riconducibili ad un generale *favor* accordato al danneggiato che gli consente la disponibilità del rimedio più efficace. Infatti è stato evidenziato come, per talune fattispecie (ad esempio per i danni provocati dalle cose in custodia *ex art. 2051 c.c.* ovvero per i danni derivanti da attività pericolose *ex art. 2050 c.c.* etc.), sia maggiormente vantaggioso per il danneggiato esperire allo stesso tempo le due azioni, sia sotto il profilo dei termini di prescrizione (più brevi per talune fattispecie contrattuali) sia per il superamento delle limitazioni di responsabilità (es. nel contratto di trasporto, art. 1696, co. 2, c.c.) oppure per poter conseguire il risarcimento di danni imprevedibili ¹²⁷.

diritti derivanti al contraente dalle clausole contrattuali, ma anche dei diritti assoluti che alla persona offesa spettano di non subire pregiudizi all'onore, alla propria incolumità personale ed alla proprietà di cui è titolare"; Cass. Civ., 19.1.1996, n. 418, in Dir. Mar. 1998, p. 80, con nota di P. DAGNINO, Osservazioni in tema di responsabilità del vettore aereo e del preposto nella Convenzione di Varsavia del 1929: "è ammissibile il concorso tra la responsabilità contrattuale e quella extra-contrattuale di fronte ad un medesimo fatto che violi contemporaneamente non soltanto diritti derivanti dal contratto, ma anche i diritti spettanti alla persona offesa indipendentemente dal contratto stesso".

¹²⁶ Significative, Cass. Civ., sez. III, 20.6.2001, n. 8381, in *Danno e resp.* 2002, p. 141 ss.; Cass. Civ., sez. III, 5.2.1998, n. 1158, in *Giur. it.* 1999, p. 32 ss e in *Dir. Econ. Assicur.* 1999, p. 246 ss., con nota di D. DE STROBEL, *Note in tema di responsabilità del produttore*; Cass. Civ., sez. III, 19.1.1996, n. 418, in *Danno e resp.* 1996, pp. 614, annotata da R. SIMONE. Secondo quest'ultima giurisprudenza, in particolare, "è ammissibile il concorso tra la responsabilità contrattuale e quella extracontrattuale di fronte ad un medesimo fatto che violi contemporaneamente non soltanto diritti derivanti dal contratto, ma anche i diritti spettanti alla persona offesa indipendentemente dal contratto stesso"; cfr. inoltre, Cass. Civ., sez. lav., 5.10.1994, n. 8090 in <http://www.dejure.it> e Cass. Civ., sez. I, 6.3.1995, n. 2577, in *Giust. Civ. mass.* 1995, p. 527 ss.

¹²⁷ Il regime giuridico che caratterizza le due fattispecie non si esaurisce certamente sotto i due

Con particolare riferimento al trasporto di persone, non sono stati evidenziati particolari problemi al riconoscimento del concorso di responsabilità e di azioni, poiché in tale campo vengono in essere diritti primari afferenti alla persona, quali il diritto alla vita ed all'integrità fisica che godono indubbiamente della tutela *ex art. 2043 c.c.*¹²⁸.

La Convenzione di Montreal stabilisce di fatto che l'azione di responsabilità (a qualunque titolo vantata) non può essere esercitata nei confronti del vettore se non alle condizioni e nei limiti previsti dalla Convenzione stessa (art. 29). L'azione inoltre, non consente di ottenere alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o risarcitorio¹²⁹.

In particolare, nel trasporto aereo di persone, la proposizione dell'azione

accennati profili, ma riguarda anche l'area del danno risarcibile, la graduazione della colpa, la mora del debitore, la capacità richiesta per l'assunzione della responsabilità, i rapporti fra condebitori, la giurisdizione e la competenza per territorio dell'organo giudicante. Cfr. *amplius* per quanto concerne il contratto di trasporto ancora A. ANTONINI, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: il diritto dei trasporti, banco di prova di una adeguata evoluzione del regime del concorso*, op. cit.; A. ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporto*, in *Resp. civ. e prev.* 1, 2008, reperibile in <http://www.dejure.it>.

¹²⁸ Cfr. Cass. Civ, sez. III, 20.4.1989, n. 1855, il cui testo è reperibile in *Foro it.* 1990, p. 1970 ss., con nota critica di V. CARBONE, *Vettore caso per caso*. Il testo è altresì reperibile in <http://www.dejure.it>. La Cassazione a tal proposito si è espressa in questi termini: "La individuazione, infatti, di un duplice e concorrente titolo di responsabilità trova conforto, in linea generale, nell'indirizzo costantemente seguito dalla giurisprudenza di questa Corte (cfr. nella motivazione Cass. n 2773 del 1979) a tenore del quale la responsabilità extracontrattuale può aggiungersi a quella contrattuale allorché un evento dannoso, unico nella sua genesi soggettiva, risulti di per sé lesivo non solo dei diritti specifici derivanti al contraente delle clausole contrattuali, ma anche dei diritti assoluti che alla persona offesa spettano, di non subire pregiudizio alla propria incolumità personale (o di altri diritti primari cfr. pure Cass. n 261 del 1977 e n 1953 del 1979)"

¹²⁹ L'azione extracontrattuale può essere esercitata dal danneggiato nei confronti del vettore, contro i preposti del vettore contrattuale in base all'art. 30 Convenzione di Montreal, oppure contro i preposti del vettore contrattuale o di fatto. Sulla nozione di preposto, cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La nozione di preposto nel trasporto aereo*, in *Dir. Trasp.* 2001, p. 371 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *La nozione di "servant or agent"* in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, op. cit., p. 285 ss.

extracontrattuale, in concorso o in alternativa a quella contrattuale, appare conveniente onde poter evitare il termine decadenziale di cui all'art. 35, Convenzione di Montreal, ed ottenere tutela per quei danni che non coperti dalla disciplina della Convenzione stessa (si pensi ai danni per mancata esecuzione del contratto, ai danni psichici ed a quelli che si verificano al di fuori del periodo temporale che, secondo la Convenzione, non impegnano la responsabilità del vettore ¹³⁰). Si badi infatti che, non è possibile proporre un'azione extracontrattuale in concorso con quella contrattuale, qualora la fattispecie risarcitoria sia già coperta dalla predetta normativa ¹³¹: la *ratio* dell'art. 29 risiede proprio nel voler scongiurare la possibilità per il danneggiante di eludere il termine decadenziale di cui all'art. 35. Tuttavia nulla vieta che per i danni non coperti dalla Convenzione, si applichi il diritto internazionale privato ¹³².

6) Nozione di bagaglio

Il costo del biglietto di passaggio ricomprende anche il trasporto del bagaglio. Il passeggero infatti porta con sé gli oggetti personali di cui necessita durante il viaggio.

Si distinguono diverse tipologie di bagaglio: il bagaglio consegnato e non consegnato ed il bagaglio registrato e non registrato. Il bagaglio consegnato è quello affidato al vettore che ne assume la custodia. Viceversa nel caso opposto: è bagaglio non consegnato quello che rimane nella disponibilità e custodia del passeggero. È invece registrato il bagaglio che eccede i limiti di peso e volume indicati dal vettore o stabiliti per uso. Nel trasporto aereo

¹³⁰ Cfr. Cass. fr. 15.7.1999 in *Dir Trasp.* 2000, p. 531 ss. *contra* U.S.S.C. 12 gennaio 1999, *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, con nota di E. G. ROSAFIO, *In tema di ammissibilità di azioni risarcitorie da parte del passeggero al di fuori della Convenzione di Varsavia*, in *Dir Trasp.* 2000, p. 222 ss.

¹³¹ L'art. 29 è stata definito come "norma di chiusura"; cfr. R. TRANQUILLI LEALI, *Il trasporto aereo di persone*, in M. RIGUZZI- A. ANTONINI (a cura di) in *Trasporti e turismo*, Torino, 2008, p. 364.

¹³²A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L.TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. cit., p. 109; S. BUSTI, *La responsabilità per i danni alla persona nel trasporto aereo*, in L. MASALA- E.G. ROSAFIO (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Sassari 15-16 aprile 2005, p. 61 ss.

vi è una sostanziale identità tra il bagaglio consegnato e quello registrato, mentre il bagaglio cosiddetto a mano non è mai registrato ¹³³.

Quanto alla natura giuridica dell'obbligazione, è pacifico che il trasporto del bagaglio non consegnato costituisce prestazione accessoria a quella principale. Sulla prestazione di trasporto del bagaglio consegnato, invece si è dibattuto in dottrina ¹³⁴ circa la possibilità di configurare la prestazione ora come accessoria, ora come prestazione autonoma ricadente entro l'ambito del trasporto di cose. La giurisprudenza più recente ¹³⁵ ha mostrato di condividere l'orientamento dottrinale prevalente, per cui si tratta di prestazione accessoria ¹³⁶.

¹³³ Il vettore rilascia al passeggero uno scontrino identificativo per ogni bagaglio consegnato (*baggage identification tag*; art. 3, Convenzione Montreal). Va osservato che la Convenzione di Montreal pur distinguendo tra *checked* ed *unchecked baggage*, si riferisce in sostanza al bagaglio consegnato ovvero non consegnato. A tal proposito cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op cit. p. 203; T. BALLARINO- S. BUSTI, *Diritto aeronautico spaziale*, Milano, 1988, p. 587 ss..

¹³⁴ Sull'argomento, cfr. E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Dir. Trasp.* 2001, p. 473 ss.. Connotano il trasporto di bagaglio consegnato, quale prestazione accessoria, T. BALLARINO- S. BUSTI, *Diritto aeronautico spaziale*, op. cit. p. 587 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. cit., p. 436, 437; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, op. cit. p. 219; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, op. cit., p. 61 ss.; G. SILINGRADI, *Trasporto aereo (contratto di)*, op. cit., p. 1188. *Contra*, W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, op. cit., p. 239; F. A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, op. cit., p. 470. E. VOLLI, *Trasporto marittimo ed aereo*, in *Noviss dig. it.* XIX, 1973, p. 601.

¹³⁵ Cass. Civ., sez. III, 11.11.2003, n. 16938, in *Danno e Resp.* 2004, p. 404 ss.; Cass. civ., sez. III, 7.12.2000, n. 15536, con nota di F. MANCINI, *Sui limiti risarcitori applicabili al trasporto su strada del bagaglio*, in *Dir. Trasp.* 2001, p. 746 ss.

¹³⁶ L'argomentazione che connota di accessorietà la prestazione del trasporto del bagaglio riconducendola all'alveo del trasporto di persone, sembra essere suffragata dal fatto che la Convenzione di Montreal riconduce in modo sistematico la disciplina del trasporto del bagaglio a quella del trasporto di persone. Cfr. E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, op. cit., p. 475.

i) Il regime di responsabilità del vettore e risarcimento del danno

Il regime di responsabilità del vettore aereo si atteggia diversamente a seconda che si sia verificata la perdita o l'avaria del bagaglio consegnato oppure non consegnato.

Il vettore è responsabile dei danni al bagaglio consegnato per il solo fatto che l'evento pregiudizievole si sia verificato a bordo dell'aeromobile o nel periodo in cui egli era onerato della custodia dello stesso. Il vettore è pertanto responsabile per l'accadimento dell'evento secondo i criteri che connotano la responsabilità oggettiva ed è esonerato dal risarcimento sol che provi che il danno è derivato da un vizio o difetto intrinseco del bagaglio. Diversamente, per il bagaglio non consegnato, il vettore è responsabile (trattasi di ipotesi di responsabilità colposa) qualora il danno derivi da sua colpa o per fatto dei dipendenti o preposti (art. 17, § 2, Convenzione Montreal).

Quanto alla responsabilità per ritardo nella riconsegna del bagaglio al passeggero, il vettore è responsabile per i danni arrecati da lui o dai suoi dipendenti o preposti, salva la prova di aver adottato tutte le misure ragionevolmente richieste per evitare il danno ovvero che sarebbe comunque stato impossibile evitare l'evento pregiudizievole ed il conseguente danno (art. 19, Convenzione di Montreal). In caso di ritardo nella riconsegna del bagaglio, ci si interroga sulla possibilità di risarcire non solo i danni patrimoniali ma anche quelli non patrimoniali quali ad esempio quelli derivanti da ansia o stress per la mancata (o ritardata) riconsegna dei propri effetti personali. Sul punto la giurisprudenza si è variamente atteggiata dimostrando ora un approccio particolarmente favorevole nell'accordare il risarcimento del danno ai passeggeri ¹³⁷, ora assumendo un atteggiamento più rigoroso ¹³⁸.

¹³⁷ Cfr. Giudice di Pace Mestre, 22.11.2004, in *Dir. Trasp.* 2005, 691 ss., con nota di E. GREGORACI, *Mancata consegna del bagaglio nel trasporto aereo: danno da ritardo o da vacanza rovinata?* in *Dir. Trasp.* 2005, p. 700 ss.; Giudice di Pace di Massa, 13.11.2003, in *Dir. Tur.* 2005, p. 63 ss., con nota di G. BENELLI, *Ritardata consegna del bagaglio e danno da vacanza rovinata*, in *Dir. Tur.* 2005, p. 66 ss..Giudice di Pace di Mestre, 30 gennaio 2006, con nota parzialmente adesiva di S. PURELLI, *Risarcibilità del danno esistenziale in caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli*, in *Dir. Trasp.* 2007, p. 902 ss.

¹³⁸ Cfr. sentenza del Giudice di Pace di San Donà Piave, 20.1.2006, con nota di C. TOSORATTI, *Profili*

Molto spesso, sia per quanto attiene all'ipotesi di perdita del bagaglio, ma anche per quella relativa al ritardo nella riconsegna, i passeggeri agiscono al fine di richiedere il danno da vacanza rovinata ¹³⁹, riconducibile al danno morale ¹⁴⁰.

La giurisprudenza domestica ha dimostrato, con atteggiamento costante, che tale tipologia di danno viene risarcita in base al presupposto per cui l'evento dannoso è capace di incidere sul diritto primario dell'individuo di esprimere la propria personalità durante il periodo di vacanza e ciò per le finalità ricreative e di rigenerazione della persona ¹⁴¹

Sulla risarcibilità del danno non patrimoniale, si registra inoltre una importante sentenza della Corte di Giustizia Europea ¹⁴². In essa è stato affermato che il danno di cui all'art. 22, n. 2 della Convenzione di Montreal del 1999 ¹⁴³, deve dirsi comprensivo sia del danno materiale che del danno morale. La pronuncia rileva poiché fino ad ora non si era ritenuto di accordare il risarcimento del danno morale per la perdita o lo smarrimento del

di risarcibilità del danno derivante dalla perdita del bagaglio registrato nel trasporto aereo internazionale, in Dir. Trasp. 2006, p. 969 ss.

¹³⁹ Cfr. amplius, S. CATERBI, *Il danno da vacanza rovinata. Dal volo cancellato all'overbooking, responsabilità e risarcimento*, Milano, 2010.

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 244.

¹⁴¹ Cfr. Trib. Marsala 14.7.2007, con nota critica di E. GREGORACI, *Viaggio organizzato, smarrimento del bagaglio e responsabilità contrattuale del vettore aereo per danno da vacanza rovinata*, in *Dir. Trasp* 2008, p. 219.

¹⁴² Corte di Giustizia europea, 6.5.2010, causa n. C-63/09, in *Dir. Trasp.* 2010, p. 733 ss., con nota di N. FABRIO, *La risarcibilità del danno morale entro il limite della responsabilità del vettore aereo e l'assicurazione obbligatoria*, in *Dir. Trasp.* 2010, p. 738 ss..

¹⁴³ "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 "

bagaglio poiché non rientranti in ipotesi di responsabilità extracontrattuale ¹⁴⁴.

Infine, per completezza, occorre ricordare che il vettore può essere esonerato del tutto o in parte qualora dimostri che il fatto del passeggero ha causato ovvero contribuito (per atto illecito, negligenza od omissione) al verificarsi dell'evento (cd. *contributory negligence* di cui all'art. 20 Convenzione di Montreal).

ii) Termini per la presentazione dei reclami

L'art. 31 della Convenzione di Montreal, rubricato "*Termini per la presentazione dei reclami*" (applicabile ai trasporti aerei interni in virtù del richiamo dell'art. 949 *ter* c. nav.,) ripropone, salvo che per alcune differenze ¹⁴⁵, il testo dell'art. 26 della Convenzione di Varsavia ¹⁴⁶.

¹⁴⁴ Cfr. C. TOSORATTI, *Profili della risarcibilità del danno derivante dalla perdita del bagaglio registrato nel trasporto aereo internazionale*, in *Dir. Trasp.* 2006, p. 969 ss., nota a sentenza del Giudice di Pace San Donà di Piave, 20.1.2006.

¹⁴⁵ Cfr. sull'argomento, F. MORANDI, *La constatazione del danno al bagaglio e alla merce*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, op. cit., p. 311, 312.

¹⁴⁶Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 sul trasporto aereo internazionale, resa esecutiva in Italia con legge 19 maggio 1932, n. 841. La Convenzione è stata emendata dal Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955 (in vigore in Italia a decorrere dal 2 agosto 1963), come modificata dalla legge 26 marzo 1983, n. 84, e come integrata dalla legge 7 giugno 1988, n. 274; il testo ufficiale in francese, è reperibile in <http://www.fog.it>. Art. 26: "1. La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport. 2. En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition. 3. Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation. 4. A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci."

L'art. 31 della Convenzione di Montreal consta di quattro commi e disciplina la proposizione dei reclami nelle ipotesi di avaria e/o ritardo nella riconsegna delle cose trasportate e del bagaglio consegnato ¹⁴⁷.

Il primo comma della norma in parola prevede che l'avente diritto alla consegna del bagaglio ¹⁴⁸ sia onerato di formulare delle riserve se, al momento del ritiro appaia prima facie evidente che il bagaglio sia stato danneggiato. La mancata apposizione di riserve ("*protestation*", nella Convenzione di Varsavia) sulle condizioni del bagaglio fa sorgere una presunzione semplice, ossia suscettibile di prova contraria, che il bagaglio è stato riconsegnato in buono stato dal vettore. Appare così evidente come il legislatore abbia inteso tutelare il vettore che può conoscere immediatamente le ragioni della contestazione.

Il secondo comma introduce poi un termine decadenziale ¹⁴⁹: in ipotesi di avaria, l'avente diritto alla riconsegna del bagaglio è tenuto a presentare (per iscritto, art. 31, par. 3) un reclamo al vettore entro sette giorni dal ricevimento del bagaglio. In caso di ritardo nella consegna, il termine è di ventuno giorni e decorre da quando le cose sono state messe a disposizione dell'avente diritto (art. 31, par. 2). Decorsi i predetti termini l'azione nei confronti del vettore si estingue, salvo il caso di frode (art. 31, par. 4).

L'apposizione di riserve viene effettuata per evitare la presunzione semplice di esatta riconsegna del bagaglio ed è fatta contestualmente al momento del ritiro. Diversamente, il reclamo di cui al secondo paragrafo, ha lo scopo di evitare l'estinzione dell'azione e può

¹⁴⁷ La norma non è applicabile al bagaglio non consegnato, che rimane sotto la custodia del passeggero. E' stato osservato (S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit., p. 208, 209) come il momentaneo affidamento al vettore per i controlli del bagaglio che il passeggero porta con sé, attraverso il metal detector ovvero per il ricollocamento del bagaglio cosiddetto a mano a bordo dell'aeromobile per situazioni di emergenza, non integri di per sé gli estremi del *receptum* e il vettore non incorra in responsabilità per eventuali danni.

¹⁴⁸ La Convenzione di Montreal (così come in precedenza quella di Varsavia) non chiarisce quali siano i soggetti legittimati all'azione risarcitoria, ma ritiene che la formulazione delle riserve debba essere effettuata dai soggetti che nell'immediatezza abbiano ritirato il bagaglio (o la merce).

¹⁴⁹ Sulla natura del termine quale decadenza, cfr. argomentazioni di S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit, p. 784 ss.

esser fatto anche in un momento successivo pur non coincidente con il ritiro del bagaglio. Si deduce pertanto che, se il reclamo sia stato presentato tempestivamente, ma non vi è stata formulazione di riserve al momento del ritiro del bagaglio o di quello in cui quest'ultimo è stato messo a disposizione, l'avente diritto non è esentato dalla dimostrazione che il bagaglio è stato riconsegnato in cattivo stato. Tale prova può essere data anche nel corso del giudizio (da promuoversi entro il biennio dall'arrivo a destino dell'aeromobile o dal giorno in cui sarebbe dovuto arrivare; art. 35, Convenzione Montreal).

Per completezza di esposizione, si osserva infine come per il bagaglio non consegnato, non si ravvisino norme né di diritto interno, né di diritto internazionale, volte ad introdurre un termine di decadenza attraverso la proposizione di un reclamo per il danno patito, sicché deve dedursene che l'avente diritto sarà tenuto ad esperire l'azione entro due anni a mente dell'art. 35 della Convenzione di Montreal.

iii) Limitazione di debito

Ai sensi dell'art. 22, par. 2, Convenzione di Montreal, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo nella consegna dei bagagli ¹⁵⁰ è limitata alla somma di 1131 DSP per passeggero ¹⁵¹, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio e 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 dell'avente

¹⁵⁰ La Corte di Giustizia Europea nella causa C-63/09, 6.5.10 (reperibile in <http://curia.europa.eu>) ha stabilito che il termine di cui all'art. 22, § 2, della Convenzione di Montreal del 1999, che fissa la limitazione della responsabilità del vettore aereo per il danno derivante dalla perdita di bagagli, deve essere interpretato nel senso che include tanto il danno materiale, quanto il danno morale.

¹⁵¹ Nella disciplina posta dalla Convenzione di Varsavia del 1929 il limite risarcitorio per il bagaglio smarrito era legato al peso dello stesso; diversamente nella Convenzione di Montreal il risarcimento è correlato al passeggero.

diritto alla consegna a destinazione.

La limitazione di debito di cui gode il vettore viene meno nel caso in cui il danneggiato dimostri che il danno deriva da un atto o da un'omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o con condotta temeraria e consapevole che probabilmente ne sarebbe derivato un danno ¹⁵² salvo che, nel caso di atto o omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni (art. 22, par. 5).

7) Prescrizione e decadenza

Nel trasporto aereo di persone i diritti derivanti dal contratto di persone e di bagagli si estinguono decorsi due anni dalla data di arrivo a destinazione dell'aeromobile o dalla data in cui quest'ultimo sarebbe dovuto arrivare o dalla data in cui il trasporto si è interrotto (artt. 941, 949 *ter* c. nav., art. 35 Convenzione di Montreal). Il termine è computato in modo conforme a quanto disposto dall'ordinamento del tribunale adito (art. 35, par. 2, Convenzione di Montreal). L'art. 949 *ter* c. nav. prevede inoltre che ai diritti derivanti dal contratto non si applichino le norme sulle prescrizione (comma 2) ¹⁵³. Il termine pertanto, per espresso richiamo della norma, a seguito del d.lgs. n. 151/2006, è di decadenza ¹⁵⁴.

¹⁵² In tema di superamento dei limiti di responsabilità, si è pronunciata Cass. Civ., 19.6.2001, n. 8328, in *Danno e Resp.* 2002, p. 400 ss.. *“La condotta del vettore aereo che giustifica il superamento dei limiti di responsabilità deve presentare il duplice requisito della temerarietà che connota i comportamenti contrari alle più elementari regole della prudenza e della consapevolezza del probabile verificarsi del danno, che designa uno stato soggettivo di effettiva conoscenza e di concreta rappresentazione della probabilità che l'evento dannoso abbia luogo”.*

¹⁵³ L'art. 949 c. nav. nella formulazione ante riforma (d.lgs. 96/05), rinviava all'art. 418 c. nav., sicchè i diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli non registrati si prescrivevano nel termine di sei mesi; per i bagagli registrati il termine di prescrizione era di un anno dalla riconsegna del bagaglio (o dal giorno in cui avrebbero dovuto essere riconsegnati).

¹⁵⁴ E' stato osservato che l'art. 35 della Convenzione di Montreal non fa espresso richiamo al

Il discorso intorno alla natura del termine indicato all'art. 35 della Convenzione di Montreal è stato particolarmente vivace poiché, da sempre, nel nostro ordinamento la distinzione tra prescrizione e decadenza appare tutt'altro che agevole sol che si considerino gli sforzi dottrinali ¹⁵⁵ tesi a rintracciare criteri discretivi di definizione.

L'art. 35 della Convenzione di Montreal, rubricato "*Limiti temporali dell'azione*", prevede l'estinzione del diritto al risarcimento del danno se la relativa azione non è esercitata entro due anni. La norma in parola, traspone (solo apparentemente secondo autorevole dottrina ¹⁵⁶) il contenuto dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia e ne solleva pertanto i medesimi dubbi interpretativi ¹⁵⁷. Il legislatore della Convenzione di Varsavia

termine di decadenza, ma parla in termini generali di estinzione del diritto ("*the right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years*") e pertanto si protende per la tesi della natura prescizionale del termine. Così M. CASANOVA- M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, op. cit., p. 170, 171.

¹⁵⁵ V. TEDESCHI, *Decadenza*, in *Enc. Dir.*, Varese, 1962, p. 770-793; B. GRASSO, *Prescrizione; diritto privato*, in *Enc. Dir.*, Varese, 1986, p. 56-75; G. PANZA, *Decadenza nel diritto civile*, in *Dig. Disc. Priv.*, V, Torino, 1989, p. 132-142; P. GALLO, *Prescrizione e decadenza in diritto comparato*, in *Dig. Disc. Priv.*, XIV, Torino, 1996, p. 248-253; V. CANALE, *Decadenza; diritto civile* (voce), in *Enc. Giur.*, XI, Roma, 2007, p. 1-3, A. TORRENTE- P. SCHLESINGER, *Manuale di diritto privato*, XIX, Milano, 2009, p. 211 ss. ; P. TRIMARCHI, *Istituzioni di diritto privato*, XVIII, Milano, 2009, p. 543 ss..

¹⁵⁶ E. FOGLIANI, *La decadenza dell'azione*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, op. cit., p. 337 ss. L'Autore infatti osserva come l'art. 35 sia stato tradotto in sei lingue ufficiali e che tale circostanza non è priva di implicazioni pratiche, poiché i differenti testi non sono identici. Pertanto, sempre secondo tale impostazione, affermare che la Convenzione di Montreal riproduca "esattamente" il contenuto dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia non è corretto: è necessario infatti verificare di volta in volta "*la portata della norma sulla decadenza così come interpretata nel secolo scorso nella vigenza del sistema di Varsavia e successivamente verificare se l'attuale contrasto tra i testi ufficiali nelle diverse lingue imponga un ripensamento delle conclusioni raggiunte sinora in relazione all'art. 29 della Convenzione di Varsavia*".

¹⁵⁷ Cfr. Trib. Pisa, 6.8.2002, *Fasem International srl c. Gava International Freight Cons. Spa*, in tema di trasporto di cose, in *Dir. Mar.* 2003, p. 1407 ss.; cfr. inoltre S. POLLASTRELLI, *Riflessioni sull'art. 26 della Convenzione di Varsavia nei casi di perdita parziale di merci*, nota a Cass. Civ., sez. I, 21.6.1996, n.

faceva infatti testuale riferimento al termine di decadenza (*déchéance*)¹⁵⁸ e pertanto non vi erano dubbi circa la natura giuridica del termine¹⁵⁹. Tale circostanza aveva peraltro sollevato un ulteriore quesito concernente la possibilità che la disposizione si conciliasse con il nostro ordinamento a mente del quale, nel caso in cui la decadenza è impedita, il diritto rimane soggetto alle norme che regolano la prescrizione (art. 2967 c.c.). Un certo filone giurisprudenziale¹⁶⁰ a tal proposito, ha sostenuto che il termine di decadenza introdotto dal sistema di Varsavia, dovesse trovare applicazione a fianco dei termini di prescrizione breve introdotti dal nostro ordinamento (sei mesi o un anno; l'art. 955 c. nav. che trovava applicazione in quanto richiamava l'art. 438 c. nav.)¹⁶¹. Significativa sul punto la giurisprudenza di merito citata, ha statuito che il legislatore internazionale, prevedendo un termine di decadenza superiore a quelli di prescrizione vigenti nei singoli ordinamenti nazionali, ha voluto stabilire un termine ultimo oltre il quale l'azione di responsabilità non può essere esperita e ciò con l'intento di evitare che attraverso la continua interruzione del termine di prescrizione il diritto possa essere esercitato in perpetuo.

Ad ogni modo il legislatore ha tacitato ogni perplessità in relazione alla natura del termine, indicando espressamente che i termini di prescrizione non sono applicabili (comma secondo, art. 949 ter c.nav.).

5768 in *Dir. Mar.* 1998, p. 685 ss., la medesima sentenza è annotata da A. IMPRODA, *I termini di decadenza previsti dall'art. 26 della Convenzione di Varsavia e la perdita parziale delle merci trasportate*, in *Dir. Trasp.* 1997, p. 513 ss.; E. FOGLIANI, *La decadenza dell'azione*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, op. cit., p. 337, 338.

¹⁵⁸ Art. 29, § 1, Convenzione di Varsavia: "*L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport*".

¹⁵⁹ Sulla natura del termine decadenziale della norma, cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit. p. 803 ss.

¹⁶⁰ Significativa la sentenza App. Roma del 25.9.2003 con nota di C. DE MARZI, *Concorrenza di prescrizione del diritto e decadenza dall'azione nel trasporto aereo internazionale*, in *Dir. Trasp.* 2004, p. 885 ss..

¹⁶¹ La norma è stata abrogata per effetto del d.lgs. 15.3.2006, n 151.

8) Tutela del passeggero: dal Codice del Consumo al Codice del Turismo

Nella prassi del trasporto aereo, il vettore solitamente propone all'utenza un contratto standard il cui contenuto negoziale è dallo stesso predeterminato ¹⁶². Tale standardizzazione negoziale si formalizza attraverso la predisposizione di condizioni generali cui il passeggero aderisce ¹⁶³. Le compagnie aeree si rifanno alle condizioni generali di contratto IATA- International Air Transport Association ¹⁶⁴. Queste ultime vanno distinte dalle condizioni generali di trasporto: le condizioni generali di contratto IATA sono infatti emanate con risoluzioni che vincolano il comportamento delle compagnie aderenti. Le seconde, invece, sono soltanto *pratiche raccomandate*, cioè comportamenti suggeriti dalla IATA e che, pertanto, non hanno forza cogente.

¹⁶² S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit., p. 109 che esplicitamente definisce il contratto di trasporto aereo quale contratto *standard*. In tal senso cfr. anche Cass. Civ. ,sez. III, 11.05.2010, n. 11361, con nota di S. VERNIZZI, *Alcune brevi considerazioni in merito all'inquadramento del contratto di trasporto aereo tra i contratti c.d. "di massa"* in *Resp. civ. e prev.* 2010, 11, p. 2280 ss.. Nel caso di specie la Cassazione si è interrogata sull'inquadramento contratto di trasporto aereo quale fattispecie riconducibile ai contratti di massa ed, in particolare, a quelli riconducibili all'alveo dell'art. 1342 c.c.. Da tale qualificazione dipendeva infatti il giudizio in merito all'ammissibilità o meno del mezzo di impugnazione promosso, nel caso concreto, nei confronti della sentenza del Giudice di Pace. La Corte, concordemente con la dottrina citata (S. Busti), ha ritenuto di inquadrare la fattispecie nei contratti standardizzati di massa seppur non sottoscritti mediante formulari o moduli.

¹⁶³ Sulle condizioni generali di contratto predisposte dallo IATA- International Air Transport Association, cfr. V. ZENO ZENCOVICH, *Le nuove condizioni generali di contratto nel trasporto aereo*, in *Dir. Tur.* 2006, p. 118 ss.

¹⁶⁴ IATA- International Air Transport Association è un'organizzazione non governativa di natura privatistica cui hanno aderito la maggior parte dei rappresentanti delle linee aeree. Tale associazione, nata nel 1945, ha lo scopo di favorire la collaborazione tra le compagnie aeree. Cfr. in argomento, R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, op. cit. p. 44, 45.

Nei contratti predisposti dal vettore (condizioni generali di trasporto) possono rinvenirsi clausole sfavorevoli per l'utente (ad esempio, una clausola che preveda per il vettore aereo la facoltà di cancellare la prenotazione se il passeggero non si presenta al banco accettazione entro l'ora stabilita ¹⁶⁵). Per garantire la tutela dei passeggeri occorre

¹⁶⁵ Cfr. a tal proposito, C. BONFANTONI, *Sugli effetti della mancata presentazione del passeggero nel termine indicato nelle condizioni generali di trasporto dell'Alitalia*, nota a Corte d'Appello di Bari, 21.10.1988, in *Dir. trasp.* 1990, p. 243 ss.; nella sentenza in commento, il giudicante ha ritenuto vessatoria (ex art 1341, co.2 c.c.) la condizione generale di contratto in parola, e pertanto ha statuito che essa "deve essere ritenuta inefficace in difetto della prova dell'avvenuta accettazione per iscritto". *Contra* Cass. Civ., sez. III, 25.8.1992, n. 9854, in *Dir. trasp.* 1994, p. 523 ss., con nota di M. A. SIA- A. ZANELLI, *Sul ritardo del passeggero aereo nella presentazione all'accettazione*. Qui la clausola non è stata ritenuta vessatoria poichè si è ritenuto che "la cancellazione non configura ipotesi di recesso unilaterale dal contratto di trasporto, potendo il creditore fruire della prestazione nell'arco della validità annuale del biglietto". In questi termini, evidenziando il contrasto giurisprudenziale, E. FOGLIANI, *Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo*, in AA.VV. (a cura di A. ANTONINI- B. FRANCHI- F. MORANDI), *Il nuovo diritto aeronautico; in ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, p. 677 ss.. Ulteriori esempi in giurisprudenza, si evidenziano nelle sentenze Trib. Palermo, 7.7.2008, in *Dir. maritt.* 2009, p. 1218 ss.. La massima in <http://www.dejure.it>: "È nulla, in quanto in contrasto con l'art. 33 n. 2 (b) del codice di consumo, la clausola contenuta nelle condizioni generali di contratto che esclude il diritto del passeggero al risarcimento del danno nel caso di annullamento del viaggio per fatti imputabili al vettore, limitandolo alla restituzione del doppio del prezzo del biglietto". Ed ancora, Trib. Bari, 25.3.2002, in *Foro it.* 2002, p. 2827 ss. così massimata in <http://www.dejure.it>: "Sono vessatorie le clausole, contenute nelle condizioni generali di un contratto di trasporto aereo, con le quali si prevede che, ove il passeggero, dopo aver prenotato un viaggio di andata e ritorno ovvero un proseguimento, non utilizzi il posto prenotato sul primo volo, omettendo di darne avviso al vettore e non riconfermando la prenotazione del volo di ritorno o di prosecuzione, il professionista può annullare la prenotazione del secondo volo, nella parte in cui esse, a seconda delle circostanze, non contemplano: 1) l'obbligo di avvertire espressamente il consumatore circa il contenuto di tali clausole all'atto della prenotazione; 2) in caso di prenotazione telefonica, l'obbligo di informare telefonicamente il consumatore, anche a cura dell'agenzia di viaggi, del contenuto di tali clausole; 3) in caso di rilascio di un documento, anche elettronico, che comprovi la prenotazione, l'obbligo di inserire tali clausole nel documento stesso, in maniera ben visibile e con caratteri che richiamino l'attenzione del

dunque fare riferimento alla generale tutela approntata dal legislatore in tema di clausole vessatorie, quale utile strumento per il controllo di legittimità del rapporto negoziale ¹⁶⁶. In applicazione dell'art. 1341 c.c., il passeggero deve essere posto nella condizione di conoscere le condizioni generali e di approvare singolarmente per iscritto le clausole che gli impongono situazioni di svantaggio ¹⁶⁷.

Nella medesima ottica di tutela del passeggero, a livello comunitario si è registrato un processo di sensibilizzazione culminato nell'emanazione della Direttiva 93/13/CE recepita nel nostro ordinamento con l. 5.2.1996, n. 52, prevedente l'introduzione del capo XIV bis, *Dei contratti del consumatore* (cui è seguita l'emanazione del Codice del Consumo), ed alla predisposizione della "*Carta dei diritti del passeggero*" ¹⁶⁸ redatta per la prima volta nel 2001 e successivamente aggiornata in cinque successive edizioni ¹⁶⁹. La Carta dei diritti

consumatore; pertanto, dev'essere dichiarata l'inefficacia delle citate clausole nei confronti di chi ha stipulato il contratto e, in accoglimento dell'istanza proposta dall'associazione di consumatori intervenuta nel giudizio promosso dal singolo, dev'esserne inibita l'utilizzazione nei rapporti con i consumatori".

¹⁶⁶ Occorre in ogni caso ricordare che la disciplina del contratto di trasporto aereo è oggetto di una specifica normativa inderogabile. Tale non derogabilità si concreta, in estrema sintesi, nell'impossibilità di limitare o escludere la responsabilità del vettore (art. 26, Convenzione Montreal), mentre è ben possibile rimettere all'autonomia negoziale delle parti, l'introduzione di clausole poste a favore del passeggero.

¹⁶⁷ In passato vi era stato un ampio dibattito concernente la conoscibilità ed approvazione delle clausole vessatorie dei contratti di trasporto aereo *di linea* (sulla distinzione tra traffico di linea e non di linea, cfr. E. TURCO BULGHERINI, *Servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea*, in AA.VV. (a cura di A. ANTONINI- B. FRANCHI- F. MORANDI), *Il nuovo diritto aeronautico, In ricordo di Gabriele Silingardi*, op. cit., p. 389 ss..

¹⁶⁸ La Carta dei diritti del passeggero ha origine nel documento di lavoro della Commissione, *Diritti dei passeggeri del trasporto aereo nell'Unione europea*, SEC (2000) 535 del 23 marzo 2000 ed è richiamata nella Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, *Protezione dei passeggeri del trasporto aereo nell'Unione europea* del 21 giugno 2000. La Carta è stata costantemente aggiornata e l'ultima edizione è reperibile sul sito <http://www.enac.gov.it>.

¹⁶⁹ Si registrano inoltre l'emanazione del Regolamento (CE) del Consiglio del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (modificato successivamente dal Reg. 889/2002,

del passeggero è una sorta di testo unico dei diritti e dei doveri che la legislazione comunitaria individua a vantaggio dell'utenza.

Una ulteriore tutela approntata dal legislatore a favore dei passeggeri è quella del Codice del Consumo (d.lgs. 206/05) relativa ai contratti stipulati tra professionista ed il consumatore.

Il costante evolversi dei mercati nazionali ed internazionali ha avuto quale inevitabile conseguenza la necessità per ciascuno Stato di approntare rimedi efficaci volti alla protezione ai soggetti più deboli: i consumatori ¹⁷⁰. In Italia, attraverso l'inserimento nel codice civile del capo XIV *bis* dopo l'art. 1469 c.c. sui "*contratti dei consumatori*", è stata approntata per la prima volta una normativa volta alla tutela del consumatore.

Successivamente è stata conferita delega ¹⁷¹ al Governo per l'emanazione del Codice del Consumo con l'intento di coordinare ed armonizzare la normativa vigente, adeguandola alle disposizioni comunitarie. La normativa è stata quindi pubblicata il 6 settembre 2005 con d.lgs. n. 206.

Orbene, per quanto strettamente connesso alla tutela del passeggero-consumatore ed alla normativa sviluppatasi per tutelarne i diritti, si osserva come in ambito comunitario, al fine di raggiungere un'adeguata regolamentazione della materia turistica, è stata emanata

del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002); tale regolamento significativamente escludeva la prova liberatoria per il vettore in caso di danni sino a 100.000 DSP così di fatto introducendo un'ipotesi di responsabilità oggettiva (per una sintesi sull'argomento, cfr. R. LOBIANCO in *Compendio di diritto aeronautico*, op. cit., p 225, 226); il Regolamento del Consiglio che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea (pubblicata nella G.U.C.E. 8 febbraio 1991, n. 36 ed entrato in vigore l'8 aprile 1991); la direttiva 90/314/CE ed il d.lgs. 111/95 (di cui si dirà a breve nel corso della presente trattazione).

¹⁷⁰ La risoluzione n. 543/1973 del Consiglio d'Europa ha introdotto la carta europea del consumatore che ha individuato i caratteri fondamentali del consumatore in materia di salute, sicurezza, interessi economici, risarcimento dei danni, informazione.

¹⁷¹ Legge 29 luglio 2003, n. 229 "*Interventi in materia di qualità della regolazione, riassetto normativo e codificazione - Legge di semplificazione 2001*" pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 196 del 25 agosto 2003.

la Direttiva 90/314/CEE concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti “tutto compreso”, pubblicata in G.U. n. 88 del 14 aprile 1988. L'Italia ha recepito tale direttiva europea con d.lgs. 111/95 (pubblicata in G.U. n. 83 del 14 aprile 1995), ora abrogata per effetto dell'entrata in vigore del Codice del consumo (d.lgs. 206/05).

Il Codice del Consumo è stato recentemente oggetto di ulteriore modifica da parte del legislatore. Quest'ultimo infatti ha emanato il d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79¹⁷², con cui è stato approvato il “Codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo”. Il decreto legislativo in parola consta di soli quattro articoli e di due allegati: l'art. 1 si limita ad enunciare l'approvazione del nuovo codice di settore rinviando all'Allegato 1 quanto alla disciplina; l'art. 2, enuncia la sostituzione del Titolo IV del d.lgs. n. 206/05 (artt. 69-81) in attuazione della Direttiva 2008/122/CE. L'art. 3 abroga talune norme, tra cui la legge di ratifica della Convenzione di Bruxelles del 1970 (CCV) e gli articoli da 82 a 100 del d. lgs. 206/05. Infine, l'art. 4, rubricato “disposizioni finanziarie”, statuisce che *“le disposizioni di cui al presente decreto legislativo sono attuate nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica”*.

Il nuovo Codice del Turismo, di cui all'Allegato 1, si compone di 74 articoli suddivisi in sette Titoli. Rilevanti, ai fini della trattazione, sono le modifiche apportate dal legislatore al Codice del Consumo, per effetto dell'abrogazione degli articoli da 82 a 100, ora trasfusi nel Codice del Turismo agli artt. 32-51 (Titolo VI, “Contratti”).

La ricollocazione delle norme al di fuori del contesto del Codice del Consumo, non è andato esente da critiche severe¹⁷³. Ad ogni modo, è possibile affermare che in dottrina¹⁷⁴

¹⁷² D.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, pubblicato nel Supplemento ordinario n. 139, in G.U. n. 129, 6 giugno 2011.

¹⁷³ Particolarmente critico V. CUFFARO, *Un codice “consumato” (codice del consumo, credito ai consumatori e codice del turismo)*, in *Corr. Giur.* 2011, 9, p. 1189 ss..

¹⁷⁴ Favorevoli all'operato del legislatore S. CATERBI, *La nuova normativa i tema di turismo*, in *Resp. civ. e prev.* 2011, reperibile in <http://www.dejure.it> che testualmente afferma: *“Riteniamo di doverci pronunciare in favore della nuova produzione normativa”*. Favorevole anche G. DE CRISTOFARO, *La disciplina dei contratti aventi ad oggetto pacchetti turistici nel Codice del Turismo (d.legisl. 23 maggio 2011,*

l'introduzione del Codice del Turismo è stato salutato con apprezzamento, attesa l'importanza che ormai riveste il settore del turismo ¹⁷⁵.

Tra le modifiche significative vi è l'abrogazione del capo II, parte III, dei *servizi turistici* che qui vengono in rilievo per l'attinenza con il trasporto e quindi con i diritti del passeggero-turista che interessano la presente trattazione.

Oggi l'art. 33, rubricato "definizioni" si occupa di designare tutti i soggetti coinvolti nel "pacchetto di viaggio": l'organizzatore di viaggio, l'intermediario ed il turista. Le prime due figure hanno subito, rispetto al passato, sostanziali modifiche ¹⁷⁶.

n. 79): profili di novità e questioni problematiche (prima parte), in Studium Juris 2011, 11, p. 1143 ss.. Quest'ultimo ritiene "apparentemente incomprensibile" prima facie la scelta del legislatore, per poi approdare, attraverso una approfondita disamina ad affermare che "la scelta di espungere dal codice del consumo la disciplina dei contratti di viaggio merita apprezzamento se si muove dal presupposto (omissis) che nel codice del consumo dovrebbero trovare spazio tutte e soltanto le discipline (privatistiche) il cui ambito operativo sia circoscritto (sotto il profilo soggettivo) ai contratti stipulati da "professionisti" (omissis) con consumatori (omissis)."

¹⁷⁵ Ancora S. CATERBI, *La nuova normativa i tema di turismo*, op. cit., che afferma "Il settore del turismo, proprio in considerazione della sua primaria importanza, non può più essere considerato di natura secondaria, bensì allo stesso deve essere impresso un forte carattere ed una ampia considerazione dai nostri amministratori quale settore in grado di risollevere, seppur in parte, l'economia italiana". Poco convincente è risultata tuttavia la scelta del legislatore di utilizzare un provvedimento avente natura pubblicistica, come la creazione di un codice di settore, mentre, sarebbe stato maggiormente opportuno inserire siffatta modifica all'interno dell'impianto codicistico. In questi termini, G. DE CRISTOFARO , *La disciplina dei contratti aventi ad oggetto pacchetti turistici nel Codice del Turismo (d.legisl. 23 maggio 2011, n. 79): profili di novità e questioni problematiche (prima parte)*, op. cit., p. 1146.

¹⁷⁶ Cfr. in argomento la disamina compiuta da G. DE CRISTOFARO , *La disciplina die contratti aventi ad oggetto pacchetti turistici nel Codice del Turismo (d.legisl. 23 maggio 2011, n. 79): profili di novità e questioni problematiche (prima parte)*, op. cit., p. 1148. Per una disamina relativa alle predette figure ai sensi dell'art. 83 Codice del Consumo (ora abrogato) cfr. V. CUFFARO (a cura di) *Codice del Consumo*, in *Le fonti del diritto italiano*, II, Milano, 2008, p. 81 ss.; A. TURCO, *Dalla direttiva 13 giugno 1990, n. 90/314/CEE al d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206, (cd. Nuovo Codice del Consumo)*, in M. RIGUZZI- A. ANTONINI (a cura di) *Trasporti e turismo*, op. cit., p. 451 ss.; A. M. MANCALEONI, *La tutela del*

Si segnala inoltre un ampliamento della nozione di “pacchetto turistico” poiché le crociere sono ora state espressamente inserite nella nozione (art. 34, co. 1, Codice del Turismo ¹⁷⁷).

Proseguendo nella trattazione delle novità aventi maggiore rilievo nell'ambito di nostro interesse, si segnalano le norme concernenti la risarcibilità dei danni alla persona e alle cose appartenenti al turista.

L'art. 94 del Codice del Consumo, rubricato “*Responsabilità per danni alla persona*”, al primo comma prevedeva che, la persona che avesse subito un danno per inadempimento o inesatto adempimento della prestazione oggetto del pacchetto turistico, potesse richiederne il risarcimento entro i limiti stabiliti dalle convenzioni internazionali in esso elencate, tra cui, la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 ¹⁷⁸. E' apparso pertanto chiaro che il rimando alla predetta convenzione fosse il frutto di una svista del legislatore, dal momento che i commi 1 e 3 del l'art 15 del d.lgs. 111/95, riproducenti l'art. 94

passaggero nel trasporto aereo e il codice del consumo (prime note al d.lgs. 206/2005), in L. MASALA- E.G. ROSAFIO, Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea : Sassari, 15-16 aprile 2005, Villa Mimosa, Associazione degli industriali della provincia di Sassari, Milano, 2006, p. 179 ss..

¹⁷⁷ Art. 34: “1. I pacchetti turistici hanno ad oggetto i viaggi, le vacanze, i circuiti tutto compreso, le crociere turistiche, risultanti dalla combinazione, da chiunque ed in qualunque modo realizzata, di almeno due degli elementi di seguito indicati, venduti od offerti in vendita ad un prezzo forfetario: a) trasporto; b) alloggio; c) servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio di cui all'articolo 36, che costituiscano, per la soddisfazione delle esigenze ricreative del turista, parte significativa del pacchetto turistico; 2. La fatturazione separata degli elementi di uno stesso pacchetto turistico non sottrae l'organizzatore o il venditore agli obblighi del presente capo.

¹⁷⁸ Sul punto si segnala che la limitazione del risarcimento del danno alla persona è stato dichiarato incostituzionale (Corte Cost., 6.5.1985, n. 132, in *Dir. Maritt.* 1985, p. 751 ss., con nota critica di E. FOGLIANI, *La limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte costituzionale*; la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 sul trasporto aereo internazionale ha fissato un nuovo limite risarcitorio nei trasporti aerei internazionali di persone. Per effetto dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, è stato abbandonato del tutto il sistema di limitazione del debito per i danni alla persona del passeggero.

(limitatamente ai commi 1 e 3), erano stati abrogati per effetto dell'entrata in vigore del d.lgs. 96/05 relativo alla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione.

Siffatta norma è oggi abrogata ed il contenuto trasfuso nell'art. 44 Codice del Turismo. Il legislatore si è avveduto ed ha correttamente omesso il riferimento alla vecchia disciplina internazionale (*"Il danno derivante alla persona dall'inadempimento o dall'inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico e' risarcibile secondo le norme stabilite dalle convenzioni internazionali, di cui sono parte l'Italia o l'Unione europea, che disciplinano le singole prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico, cosi' come recepite nell'ordinamento italiano"*, art. 44, co. 1).

L'art. 46 relativo ai danni diversi da quelli alla persona è stato anch'esso oggetto di modifiche, poichè il legislatore al comma 2 ha introdotto una disposizione volta a raccordare la norma, con l'abrogazione della legge di ratifica della CVV del 1970, l. 1084/77.

In tema di adempimento del contratto di viaggio, talune modifiche sono poi apparse ragionevoli, come quella che circoscrive la prova liberatoria posta in capo all'organizzatore (o al venditore) ristretta oggi alla sola ipotesi di fatto dipeso dal turista o da un terzo avente carattere di imprevedibilità ed inevitabilità ovvero per caso fortuito o forza maggiore. Sul punto, in dottrina ¹⁷⁹ è stata fortemente criticata (non a torto) la volontà del legislatore di non modificare la formula originaria di cui all'abrogato art. 93 Cod. Consumo a mente del quale *"in caso di mancato o inesatto adempimento delle obbligazioni assunte con la vendita del pacchetto turistico, l'organizzatore e il venditore sono tenuti al risarcimento del danno, secondo le rispettive responsabilità"* ¹⁸⁰.

Di fondamentale importanza appare poi la disposizione di cui all'art. 47 Codice del Turismo che tipicizza il danno da vacanza rovinata, di creazione giurisprudenziale,

¹⁷⁹ G. DE CRISTOFARO, *La disciplina dei contratti aventi ad oggetto pacchetti turistici nel Codice del Turismo (d.legisl. 23 maggio 2011, n. 79): profili di novità e questioni problematiche (seconda parte)*, in *Studium Juris* 2011, 12, p. 1284.

¹⁸⁰ S. CATERBI, *Il danno da vacanza rovinata; dal volo cancellato all'overbooking: responsabilità e risarcimento*, Milano, 2010, p. 115 ss.

fornendo un parametro di giudizio: (i) l'inadempimento o inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico non debbono essere di scarsa importanza ai sensi dell'articolo 1455 c.c., (ii) il danno può essere richiesto dal turista, oltre ed indipendentemente dalla risoluzione del contratto, in quanto correlato "al tempo di vacanza inutilmente trascorso ed all'irripetibilità dell'occasione perduta" (art. 47).

Siffatta definizione non è certamente andata esente da critiche: infatti, se è pur vero- è stato osservato ¹⁸¹- che il parametro della "non scarsa importanza" è apparso ragionevole, notevoli perplessità ha invece sollevato per la citata dottrina l'elenco dei parametri volti a determinare il quantum del danno ¹⁸².

Infine, irragionevoli parrebbero le indicazioni relative alla prescrizione: l'art. 47 richiama infatti sia la disciplina dell'art. 44 in tema di danno alla persona, sia l'art. 45 relativo a danni diversi da quelli alla persona. In tali norme infatti il legislatore ha previsto l'applicazione di due differenti termini per l'esercizio del diritto, rispettivamente di tre anni ed un anno. Inoltre, l'art. 47 non richiamando l'art. 46, che disciplina le ipotesi di limitazione della responsabilità, pare introdurre un regime di tendenziale ammissibilità del risarcimento del danno da vacanza rovinata, salva la possibilità di prevedere clausole che si connoterebbero come vessatorie. Siffatto paradosso appare superabile in via interpretativa: anche per il danno da vacanza rovinata va riconosciuta la possibilità di fornire la prova liberatoria cui all'art 46; diversamente infatti, si giungerebbe all'inevitabile paradosso per cui per il solo risarcimento del danno da vacanza rovinata (e non ad esempio, per il danno derivato alla persona del turista) "la responsabilità dell'organizzatore (e/o dell'intermediario) sarebbe puramente oggettiva" ¹⁸³ non potendo applicarsi il regime di esenzione di cui all'art 46.

¹⁸¹ G. DE CRISTOFARO, *La disciplina dei contratti aventi ad oggetto pacchetti turistici nel Codice del Turismo (d.legisl. 23 maggio 2011, n. 79): profili di novità e questioni problematiche (seconda parte)*, op. cit., p. 1285 ss.

¹⁸² L'elenco non contemplerebbe "l'ammontare del corrispettivo pattuito, il livello di gravità dell'inadempimento e l'attitudine dello stesso a compromettere l'utilità e la globalità complessiva della vacanza". *Ibidem*, p 1286.

¹⁸³ *Ibidem*, p 1287.

Ciò che ci appare significativo, a prescindere dall'asserita incompletezza contenutistica dell'art. 47, è senz'altro la codificazione della tipologia di danno cosiddetta da vacanza rovinata. Tale fattispecie è invero rimasta esente dalla falce operata dalle S.U. 26972-5/08 di cui si è ampiamente dissertato nel primo capitolo. La tipizzazione di tale danno pare allora esprimere la volontà del legislatore di dare seguito alla giurisprudenza inaugurata nel 2008 elevando a dignità costituzionale la pretesa risarcitoria di coloro i quali patiscano un danno per il mancato godimento di un periodo di ristoro.

CAPITOLO III

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO E DANNO RISARCIBILE AL PASSEGGERO

Sommario: 1) Nozione di *accident* in tema di responsabilità del vettore; 2) Criterio spazio-temporale per l'applicabilità delle regole in tema di responsabilità del vettore nel trasporto aereo di persone; 3) Soggetti legittimati all'azione per il risarcimento dei danni; sull'azione dei terzi estranei al contratto di trasporto; 4) Tipologia di danni risarcibili; 5) Risarcibilità del danno – conseguenza nel diritto nazionale uniforme; 5.1) Sulla risarcibilità del danno morale; 6) Profili probatori e liquidazione del danno non patrimoniale.

1) Nozione di *accident* in tema di responsabilità del vettore

La nozione di *accident* viene utilizzata nel contesto della Convenzione di Varsavia del 1929 e nei successivi protocolli di modifica, nonché dal legislatore nella Convenzione di Montreal del 1999. Essa altresì rinvenibile nel regolamento comunitario n. 2027/97/CE e nel successivo Reg. (CE) n. 889/02 che ha abrogato il primo ¹⁸⁴.

Determinare il contenuto dell'espressione *accident* ha notevole importanza sol che si consideri il regime di responsabilità oggettiva introdotto dalla Convenzione di Montreal prevedente, all'art. 21, un risarcimento pari a 113.100 DSP ¹⁸⁵ in caso di morte o *bodily injury* del passeggero.

¹⁸⁴ Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli. Testo consolidato con le modifiche apportate dal Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002, reperibile in <http://www.fog.it>.

¹⁸⁵ Il valore è stato elevato da 100.000 DSP a 113.100 DSP dal 30 dicembre 2009. Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XII, Milano, 2011, p. 444, nota 140.

Il significato del termine *accident* deve essere tenuto distinto sia dal termine latino *sinister*, significante disgrazia, sia dal termine *incidens*, anch'esso di derivazione latina¹⁸⁶. In quest'ultima accezione, *accident* starebbe a significare qualsiasi evento negativo verificatosi per forza maggiore.

Pare tuttavia preferibile adottare la nozione di *accident* declinato nella lingua inglese in quanto termine onnicomprensivo dei predetti significati: è *accident*, secondo la giurisprudenza anglosassone, l'evento connotato dei caratteri di anormalità ed eccezionalità, che sia derivato da caso fortuito o forza maggiore, oppure dall'attività dell'uomo, ma in ogni caso indipendente dalla volontà di quest'ultimo di arrecare un danno. Per le vie brevi: si tratta di "*un evento inusuale che dall'esterno colpisce e danneggia (omissis) il viaggiatore*"¹⁸⁷. Inusuale ad esempio non sarà la normale turbolenza provocata da un vuoto d'aria. Quanto all'elemento della causa esterna, deve considerarsi escluso dall'ambito di applicazione della Convenzione, il danno provocato da una personale relazione del passeggero rispetto "*to the normal operation of the aircraft*"¹⁸⁸.

L'*accident* in cui incorre il passeggero deve avvenire nel momento in cui egli è sottoposto alla vigilanza del vettore, ossia quando si trova a bordo dell'aeromobile e durante le operazioni di imbarco e sbarco.

In dottrina¹⁸⁹ è stato osservato come la nozione di *accident* assuma caratteri peculiari nel diritto della navigazione. Così il termine in parola viene sovente utilizzato come

¹⁸⁶ Cfr. F. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici nella normativa internazionale, comunitaria e interna*, Milano, 2007, p. 10.

¹⁸⁷ Così testualmente S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in L. MASALA-E.G. ROSAFIO, *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea : Sassari, 15-16 aprile 2005, Villa Mimosa, Associazione degli industriali della provincia di Sassari*, Milano, 2006, p. 64. L'autore non ritiene necessario far riferimento, per connotare la nozione di *accident*, di aggettivarla ulteriormente come repentina ed imprevedibile nell'accadimento; *contra* G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, p. 180 ss.

¹⁸⁸ F. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici nella normativa internazionale, comunitaria e interna*, op. cit., p. 23

¹⁸⁹ *Ibidem*

sinonimo di “incidente”¹⁹⁰.

Altro termine, utilizzato quale sinonimo, in materia di assicurazione obbligatoria dei passeggeri, si rinveniva all’941 c. nav. ante Riforma: il legislatore aveva utilizzato il termine “infortunio di volo” per riferirsi sia alla causa, sia alle conseguenze dell’evento dannoso.

Ad ogni modo, pare corretto considerare il termine accident in senso stretto, in quanto afferente ai soli rischi connessi alla navigazione aerea.

Così è stato osservato¹⁹¹ che l'accident occorso al passeggero non può consistere in un *hazard of air travel*, poichè sarebbe impensabile che il danneggiato provi situazioni legate al disservizio dell'aereo.

2) Criterio spazio-temporale per l’applicabilità delle regole in tema di responsabilità del vettore nel trasporto aereo di persone

L’art. 17 della Convenzione di Montreal del 1999 applicabile in virtù del richiamo

¹⁹⁰ Ad esempio, prima della novella del 1999, nel codice della navigazione, il Libro I, Titolo VIII , rubricato “*inchieste sui sinistri*”, agli artt. 826 ss., faceva riferimento agli “incidenti”. Oppure, nello stesso Titolo, gli artt. 832 e 833 c.nav. parlavano di “sinistro”, mentre l’art. 830 c. nav. utilizzava indifferentemente le locuzioni “sinistro” e “incidente”. L’utilizzo di siffatte espressioni sembrava riferito a “*qualsivoglia avvenimento connesso al fatto tecnico della navigazione, avverso, spiacevole e inaspettato, in quanto verificatosi al di fuori del corso ordinario delle circostanze (id quod plerumque accidit) ma, più precisamente, a quel particolare avvenimento straordinario, connesso con l’esercizio del mezzo trasporto, caratterizzato da un quid pluris: doveva trattarsi di quel fatto giuridico “effettuale” (id est, produttivo di effetti giuridici) che si presentava negativamente rilevante per il diritto della navigazione, in quanto illecito o comunque lesivo dell’interesse pubblico alla sicurezza*”. Così testualmente si riporta l’osservazione della dottrina, F. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici nella normativa internazionale, comunitaria e interna*, op. cit., p. 13.

¹⁹¹ S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, op. cit., p. 65, nota 8). L’Autore si rifà alla dottrina americana che mutua il termine da LONG, *The Warsaw Convention Liability scheme*, in JALC 69/2004, p. 65 ss..

operato dall'art. 941 c. nav., desta talune perplessità in ordine alla nozione di operazioni di imbarco e sbarco. Essenziale è la determinazione di tale ambito temporale, giacchè entro i suoi limiti è posta a carico del vettore la responsabilità per death or bodily injury del passeggero.

La dottrina prevalente ¹⁹² ritiene di far coincidere l'ambito temporale della responsabilità del vettore nelle fasi cui esso ha l'obbligo di protezione a carico del vettore. Ciò si verifica nel momento della "presa in custodia" del passeggero, coincidente nella pratica, con il ritiro della carta d'imbarco. Tale obbligo di protezione può in ogni caso sussistere già nel momento in cui il passeggero si trovi in fila al gate di imbarco ¹⁹³.

¹⁹² A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. cit., p. 443; T. BALLARINO- S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, p. 629; G. MASTRANDREA, *La responsabilità del vettore aereo negli attentati contro la sicurezza dell'aviazione civile, evoluzione giurisprudenziale dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia*, in AA. V.V. (a cura di E. ROSSI), *L'analisi economica del diritto: pubblica amministrazione, società, lavoro, trasporti*, Bari, 2005, p. 312 ss.. G. MASTRANDREA *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006, p. 75. In entrambe le opere, G. MASTRANDREA fa leva sul concetto di presa in carico del passeggero da parte del vettore, ricollecandovi l'obbligo di protezione connaturato al contratto di trasporto.

¹⁹³ G. MASTRANDREA, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, op. cit., p. 75. *Contra* U. LA TORRE, *La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco nel trasporto aereo di persone*, in L. MASALA- E.G. ROSAFIO, *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea : Sassari, 15-16 aprile 2005, Villa Mimosa, Associazione degli industriali della provincia di Sassari*, op. cit., p. 163, che ritiene le operazioni di imbarco coincidenti nel momento in cui il passeggero ritira la carta d'imbarco, dovendosi escludere il momento di attesa al gate per il rilascio del documento stesso. Ancora G. MASTRANDREA nella medesima opera citata, p. 76, 77, argomenta a contrario la tesi propugnata da U. LA TORRE, affermando che "il criterio interpretativo alla base dell'individuazione dell'ambito spazio – temporale di vigenza del regime di responsabilità del vettore deve necessariamente tener conto degli aspetti funzionali di connessione al passaggio aereo vero e proprio e quindi di completamento dei suoi effetti (omissis). Ciò che conta in definitiva è che sussista anche solo potenzialmente una soggezione dei passeggeri alla vigilanza ed al controllo da parte del vettore. In tal senso

Corrispondentemente, l'obbligo di protezione del vettore per le operazioni di sbarco sembra allora coincidere già con l'ingresso del passeggero nell'aerostazioni di arrivo. Altra dottrina (La Torre), facendo leva sul concetto di "libertà di movimento del passeggero", afferma che l'obbligo di protezione del vettore inizia laddove il passeggero "già munito della carta d'imbarco, non può recarsi al sottobordo dell'aeromobile in partenza se non per la via e con i mezzi predisposti dal vettore; di converso, l'operazione di sbarco può dirsi compiuta quando il viaggiatore (omissis) all'aeroporto di approdo, sarà stato condotto, per la via e con i mezzi predisposti sempre dal vettore, in quel luogo dell'aeroporto dove la guida e la vigilanza di questi vengono a cessare" ¹⁹⁴. E' possibile, in ogni caso, secondo l'impostazione in parola, che il vettore sia responsabile anche al di là di tale arco temporale nel caso in cui, ad esempio, fornisca al passeggero un servizio di navetta dall'albergo all'aeroporto, senza che ciò significhi che in quel momento hanno inizio le operazioni di imbarco.

L'impostazione avvallata dalla dottrina dominante trova riscontro anche in altri tipi di trasporto quali quello terrestre ¹⁹⁵.

potrà essere senz'altro utile tenere in considerazione il luogo dell'accadimento, ciò che il viaggiatore stava facendo e non da ultimo, se i preposti della compagnia area stessero in qualche modo controllando il comportamento dell'utente, ma questo non potrà eclissare l'aspetto della potenzialità della vigilanza e della sorveglianza del vettore ; cosicchè sarà ben difficile discostarsi dalla soluzione che individua i limiti delle operazioni di imbarco e sbarco nella chiamata dei passeggeri al gate d'imbarco e nell'accesso alla sala arrivi dell'aerostazione aperta al pubblico".

¹⁹⁴ Così U. LA TORRE, *La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco nel trasporto aereo di persone*, op. cit., p. 163. In dottrina è inoltre stato osservato, con riguardo alla possibile diatriba che insorga tra passeggero e vettore, nel caso di sinistro occorso al passeggero medesimo durante l'attesa in una safe place dell'aeroporto, che l'obbligo di protezione debba piuttosto imputarsi all'autorità aeroportuale "senza pretendere di accollare al vettore un obbligo di protezione del passeggero che si trovi in un qualsiasi sito dell'aeroporto stesso". Così S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, op. cit., p 71.

¹⁹⁵ Cfr. C. TOSORATTI, *Trasporto a mezzo autobus, perfezionamento del contratto e passeggeri clandestini*, in *Dir. Trasp.* 2005, p. 67 ss.

3) Soggetti legittimati all'azione per il risarcimento dei danni; sull'azione dei terzi estranei al contratto di trasporto

L'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999 prevede che nel trasporto di passeggeri, bagagli e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base alla Convenzione stessa o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, possa essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio ¹⁹⁶.

Siffatta norma non indica quali siano i soggetti debitori e quali i creditori dell'obbligazione risarcitoria legittimati all'azione.

Ad ogni modo è agevole affermare che i soggetti debitori siano anzitutto il vettore contrattuale, ma anche il vettore operativo che esegue il contratto di trasporto (artt. 39 e 41 Convenzione di Montreal). Possono essere altresì chiamati a rispondere del loro operato i dipendenti ovvero i preposti del vettore il cui comportamento abbia cagionato danni ad essi eziologicamente riconducibili.

Ad ogni modo in presenza di una pluralità di soggetti debitori, la responsabilità è solidale ¹⁹⁷.

Quanto ai soggetti creditori, si individua anzitutto nel passeggero la persona legittimata all'azione. In caso di decesso avvenuto a causa del sinistro aereo, sono legittimati all'azione gli eredi della vittima. Questi ultimi possono agire per il risarcimento del danno *iure successionis* e *iure proprio*. L'azione potrà essere vantata sia a titolo contrattuale che extracontrattuale. Va infine tenuta distinta l'ipotesi di altri soggetti agenti per il risarcimento dei danni *iure proprio*, che non coincidano con gli eredi del *de cuius*. In

¹⁹⁶ La formulazione di tale disposizione riprende quella dell'art. 24 della Convenzione di Varsavia del 1929, la quale non designa i soggetti legittimati all'azione contro il vettore, né indica quale sia il danno risarcibile. Cfr a tal proposito S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in CICU-MESSINEO (diretto da), *Trattato di diritto civile e commerciale*, p. 565 ss.

¹⁹⁷ Art. 41, Convenzione di Montreal, rubricato "*responsabilità solidale*".

quest'ultimo caso, tali soggetti, estranei al rapporto contrattuale, potranno, se del caso, agire esclusivamente in via extracontrattuale.

Come si è avuto modo di sottolineare vi sono situazioni nelle quali uno stesso fatto dannoso può essere qualificato sia come inadempimento contrattuale, che come illecito extracontrattuale. L'ammissibilità del cumulo o concorso di azioni trova consenso principalmente nella giurisprudenza che si propone, con approccio necessariamente pragmatico, di accordare la più ampia tutela al creditore ¹⁹⁸. Così ad esempio nell'emblematico caso Icomsa Engineering i giudici della Cassazione riconobbero ai prossimi congiunti delle vittime del disastro aereo, la legittimazione dell'azione sia in via contrattuale che extracontrattuale ¹⁹⁹.

¹⁹⁸ La dottrina navigazionistica, tra cui, per autorevolezza, si cita A. ASQUINI, *Massime non consolidate in materia di responsabilità del trasporto di persone*, in *Riv. Dir. Comm.* 1952, II, p. 2 ss., non ammette il concorso di azioni.

¹⁹⁹ Cass. Civ., sez. III, 20 aprile 1989, n. 1855, il cui testo è integralmente reperibile in <http://www.dejure.it>. Così al punto 6, motivi della decisione, della citata sentenza: *“la individuazione, infatti, di un duplice e concorrente titolo odi responsabilità trova conforto, in linea generale, nell’indirizzo costantemente seguito dalla giurisprudenza di questa Corte (cfr. nella motivazione Cass. n. 2773 del 1979) a tenore del quale la responsabilità extracontrattuale può aggiungersi a quella contrattuale allorché un evento dannoso, unico nella sua genesi soggettiva, risulti di per sé lesivo non solo dei diritti specifici derivanti al contraente delle clausole contrattuali, ma anche dei diritti assoluti che alla persona offesa spettano, di non subire pregiudizio alla propria incolumità personale (o di altri diritti primari cfr. pure Cass. n. 261 del 1977 e n. 1953 del 1979)”*; Cfr. inoltre per il primo grado di giudizio, Tribunale di Padova, E. FOGLIANI, *Nota alla sentenza del Tribunale di Padova del 5 novembre 1982*, in <http://www.fog.it/articoli/icomsa-1.htm>. Il caso concerneva la vicenda di un aereo di proprietà delle società I.G.A. e Salini Costruttori e locato alla precedente proprietaria, società Air 70, che partì dall'aeroporto di Ronchi dei Legionari con direzione Algeri per trasferire alcuni professionisti incaricati dalla Icomsa di progettare e costruire una città universitaria. La stessa Icomsa aveva provveduto ad organizzare il viaggio con l'Air 70. Dopo due ore di volo, l'aereo precipitò presso Leonessa in provincia di Rieti, cagionando la morte di tutti i passeggeri. Sul concorso di azioni cfr. in argomento S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit, p. 539, che afferma che il cumulo di azioni vada inteso come somma di vantaggi derivanti dall'azione contrattuale ed extracontrattuale e debba perciò essere escluso in base al

L'art. 29 della Convenzione di Montreal invero, vieta espressamente la possibilità di agire se non alle condizioni dettate dalla stessa: "ogni azione di risarcimento per danni (omissis) può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione" (art. 29, § 1).

Per quanto attiene alle azioni proposte nei confronti dei dipendenti o incaricati del vettore ²⁰⁰, l'art. 30 della Convenzione di Montreal prevede che "se l'azione di risarcimento è promossa nei confronti di un dipendente o un incaricato del vettore per un danno contemplato nella presente convenzione, tale dipendente o incaricato, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle sue funzioni, può far valere le condizioni e i limiti di responsabilità invocabili dal vettore stesso in virtù della presente convenzione" (art. 30, § 1) ²⁰¹.

La finalità di esperire una azione in via extracontrattuale in base al diritto nazionale, nei confronti del vettore, si sostanzia nel tentativo di aggirare il termine di decadenza biennale imposto dalla Convenzione (art. 31), per avvalersi di quello assai più ampio dell'art. 2947 c.c. ²⁰². Non pare pertanto ammissibile un'azione extracontrattuale applicabile in base al diritto nazionale, che sia "alternativa" al sistema della Convenzione di Montreal, e ciò proprio al fine di evitare elusioni alla legislazione comunitaria.

Tale esclusione, secondo autorevole dottrina ²⁰³, non varrebbe solo per quei danni

principio del *ne bis in idem*.

²⁰⁰ Sulla nozione di preposto cfr. tra i tanti M.M. COMENALE-PINTO, *La nozione di "servant or agent"*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006, p. 285 ss.

²⁰¹ Cfr. E. G. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, op. cit., p. 271. L'introduzione della norma rispetto al precedente sistema delineato dalla Convenzione di Varsavia (art. 25, A) farebbe propendere per un allineamento alla responsabilità del vettore, con il precipitato conseguente che anche alle azioni nascenti per danno cagionato dagli ausiliari del vettore sarebbe applicabile il termine di decadenza biennale dell'art. 31 della Convenzione di Montreal.

²⁰² Così E. G. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, op. cit., p. 268.

²⁰³ *Ibidem*

coperti dalla Convenzione di Montreal (cfr. in proposito il § 4 del presente capitolo) ²⁰⁴.

Infine, occorre affrontare il problema dell'ammissibilità dell'azione nei confronti del vettore, ad opera di soggetti terzi rispetto al rapporto contrattuale.

Si pensi ad esempio al caso di un aereo che, precipitando, impatti al suolo e provochi la morte dei passeggeri e dell'equipaggio, ma anche danni a soggetti terzi, rimasti coinvolti nella collisione. L'azione del terzo danneggiato esulerà, come è ovvio, dal campo di applicazione della Convenzione di Montreal *ex art.* 29 e sarà (pacificamente) risarcibile con azione aquiliana ²⁰⁵.

Si pensi invece al caso in cui il vettore arrechi, a causa di un sinistro mortale, danni al passeggero rimasto coinvolto, ma altresì al terzo "creditore" della vittima. Potrà tale soggetto agire nei confronti del vettore? L'esempio trae spunto da un accadimento noto, quale la tragedia di Superga in cui perirono i giocatori del Torino e il personale tecnico. Il 4 maggio 1949 alle ore 17:03, il trimotore Fiat G.212 della compagnia aerea A.L.I. (Avio Linee Italiane), con a bordo l'intera squadra del Grande Torino, si schiantò contro il muraglione del terrapieno posteriore della Basilica di Superga.

Da tale accadimento originò un acceso dibattito giudiziario che vide contrapporsi l'Associazione Torino Calcio e l'A.L.I. per il risarcimento dei danni vantati dalla prima per aver perduto i calciatori a causa del disastro aereo. La Cassazione ²⁰⁶ ritenne applicabile l'art. 24 della Convenzione di Varsavia e constatò come tale disposizione non conteneva indicazioni circa l'esperibilità dell'azione risarcitoria da parte di terzi: *devesi pertanto concludere che la Convenzione di Varsavia, mentre non esclude in tema di trasporto di persone la possibilità di azioni per risarcimento danni fondate sulla responsabilità anche aquiliana del vettore, non appresta d'altra parte elementi per la determinazione di colui, o di coloro cui possa spettare, in via esclusiva od in concorso, l'esercizio delle azioni stesse, che anzi tale determinazione lascia*

²⁰⁴ Concorde A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, op. cit., p. 447.

²⁰⁵ Cfr., per le osservazioni che verranno trattate, E. G. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, op. cit., p. 273-278.

²⁰⁶ Cass. Civ., sez. III, 4.7.1953, n. 2085, in *Foro it.* 1953, I, 1086.

*espressamente impregiudicata con il più volte menzionato art. 24. Ne discende logicamente che alla detta determinazione deve pervenirsi attraverso l'applicazione delle norme e dei principi di diritto comune*²⁰⁷. Rinviano pertanto alla normativa nazionale, la Cassazione negò il risarcimento del danno all'Associazione Torino Calcio ritenendo che i danni subiti non fossero conseguenza immediata e diretta della condotta del vettore²⁰⁸.

Invero, ad oggi, stante una lettura combinata degli artt. 20 e 29 della Convenzione di Montreal del 1999 è possibile affermare che, l'azione del soggetto legittimato (creditore/passeggero ovvero suoi eredi) e del terzo è possibile a mente della Convenzione di Montreal. Tale affermazione deriva da un'operazione ermeneutica operata da cert'una dottrina che individua nell'art. 20, relativo alla *contributory negligence*, due categorie di soggetti: gli aventi diritto al risarcimento ed i loro aventi causa e soggetti, estranei al rapporto contrattuale che pur vantano il risarcimento del danno in conseguenza della morte o della lesione subita dal passeggero²⁰⁹. Il fatto che il vettore possa eccepire la *contributory negligence* anche nei confronti di quest'ultima categoria, estranea al rapporto contrattuale, fa desumere che il legislatore comunitario abbia inteso "*attrarre anche questi tipi nell'alveo convenzionale*"²¹⁰.

4) Il danno risarcibile nella convenzione di Montreal. Individuazione del danno-evento. In particolare sul problema della risarcibilità del danno psichico puro

L'art. 17 della Convenzione di Montreal, riprendendo alla lettera l'art. 17 della Convenzione di Varsavia del 1929 ripropone per certi versi, le medesime questioni ermeneutiche.

²⁰⁷ *Ibidem*

²⁰⁸ "*Un simile nesso di immediata e diretta dipendenza del fatto lesivo [ex artt. 1123 e 2056 c.c.] non sussiste, ed è stato quindi giustamente escluso nel caso di specie in relazione ai danni lamentati dal Torino, in quanto essi si ricollegano alla lesione di un diritto che a sua volta è conseguenza della lesione di altro diritto su quello prevalente e preminente*". Così ancora Cass. Civ., sez. III, 4.7.1953, n. 2085, cit.

²⁰⁹ E. G. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, op. cit., p. 277.

²¹⁰ Così testualmente E. G. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, op. cit., p. 278.

Tale disposizione prescrive la responsabilità del vettore per il danno derivante da morte o lesioni corporali (*bodily injury*) subite dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si sia prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco ²¹¹.

Le questioni che sottendono all'individuazione dei danni risarcibili riguardano l'individuazione del danno, inteso nella duplice accezione di danno-evento e danno conseguenza.

Come si avrà modo di precisare (in particolare per la riparazione conseguente al mero danno psichico o psichico puro), l'esclusione di una voce di danno dal novero di quelle contemplate dalla Convenzione in parola, non ne esclude in radice la risarcibilità *ex se*.

Come si è evidenziato risulterebbero coperti dalla Convenzione solamente i danni derivanti da morte o da *bodily injury* riconducibili alla condotta del vettore.

L'aggettivazione "corporale", data alle lesioni risarcibili, ha destato numerose discussioni in dottrina e giurisprudenza sin dall'emanazione della Convenzione di Varsavia del 1929 ²¹² di cui l'art. 17 della Convenzione di Montreal ripropone in sintesi i contenuti.

Invero, dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia del 1929, autorevole dottrina ²¹³ ha fornito una interpretazione cosiddetta "evolutiva", attraverso la quale è stata accordata una nozione estensiva dell'aggettivo *corporelle*.

La dottrina in parola (Busti), muovendo da una analisi storico letterale dell'art. 17

²¹¹ "The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking"; art. 17, § 1, Convenzione di Montreal 1999, in <http://www.fog.it>.

²¹² "Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement"; art 17, Convenzione di Varsavia 1929, in <http://www.fog.it>.

²¹³ S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, op. cit. p. 87.

della Convenzione di Varsavia, ritiene che il legislatore dell'epoca non avrebbe voluto escludere dal novero dei danni risarcibili quelli di origine psichica, ossia non connotati da una lesione nel corpo. L'esclusione in parola è il frutto dell'ignoranza del problema, oggi invece avvertito fortemente, di attentati terroristici e di atti di pirateria (basti pensare, osserviamo noi, agli attentati terroristici dell'11 settembre negli USA a seguito dei quali vennero elevati i livelli minimi di copertura assicurativa). Con altra locuzione: se il legislatore dell'epoca avesse avvertito la necessità di coprire anche i danni non meramente "corporali", ne avrebbe certamente dato conto. Alla luce di tale presa di coscienza è necessario pertanto riconsiderare il contenuto dell'art. 17.

In dottrina ²¹⁴ è stato correttamente osservato come il Protocollo di Guatemala del 1971 ²¹⁵ richiamasse, all'art IV, che emendava l'art. 17 della Convenzione di Varsavia, il concetto di "personal" injury sostituendolo con quello di *lésion corporelle* ²¹⁶.

L'emanazione della Convenzione di Montreal tuttavia segna un revirement in negativo dell'interpretazione evolutiva dell'art. 17, giacchè, nuovamente il legislatore connota in senso corporale, la lesione risarcibile (l'art. 17 della Convenzione fa nuovamente riferimento, in lingua inglese, al concetto di bodily injury).

Sulla base di tale assunto e sul significato da attribuirsi nell'interpretazione della norma, la dottrina appare divisa tra chi (Antonini) ²¹⁷ ritiene che il danno psichico non sia

²¹⁴ A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, op. cit., p. 88.

²¹⁵ Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, As Amended By The Protocol Done At The Hague on 28 September 1955, Signed at Guatemala City, on 8 March 1971, in <http://www.fog.it>.

²¹⁶ Si legga l'incipit della norma come emendata: "*The carrier is liable for damage sustained in case of death or personal injury of a passenger (...)*".

²¹⁷ A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, op. cit., p. 88, 89: "*Resta così assodato che le sole lesioni prese in considerazione dalla Convenzione di Montreal del 1999 come danno evento risarcibile da parte del vettore sono quelle fisiche (omissis) le lesioni psichiche rappresentano un danno evento non ricompreso in quelli previsti dalla normativa internazionale uniforme e sono quindi irrisarcibili; sarebbe erroneo trattarle come danno-conseguenza e rimetterne la risarcibilità alla legislazione nazionale applicabile, poiché quest'ultima riguarda il danno prodottosi in conseguenza dei soli eventi di danno (morte o lesioni*

risarcibile e chi, (Busti) diversamente, ritiene che la Convenzione di Montreal non sia una “*exclusive cause of action*”²¹⁸. La prima tesi si fonda sull’assunto per cui l’esclusione dal novero dei danni evento contemplati dalla Convenzione di Montreal del 1999 (e ribaditi dal legislatore in sede di predisposizione del testo) non consente di ampliare il dato letterale della norma, ma non già in base ad una “piatta lettura”²¹⁹ del dato letterale, bensì argomentando la scelta sulla base delle indicazioni fornite dal legislatore comunitario ed internazionale²²⁰.

Per la dottrina avversaria a questa prima teorizzazione, i danni-evento, proprio come il danno psichico (puro) di cui si discute, se non inclusi nel novero dei danni risarcibili a mente della Convenzione, ben possono trovare tutela risarcitoria in base al diritto interno. In altre parole: l’esclusione della qualificazione di danno evento dalla Convenzione di Montreal non preclude affatto la risarcibilità ex se del danno secondo il diritto interno. Esclusione di danno-evento per la Convenzione di Montreal non significa affatto conseguente irrisarcibilità in quanto danno- conseguenza.

La scelta dei redattori della Convenzione di Montreal di escludere dal novero dei danni risarcibili quello consistente in una *pure mental injury*, deriva non tanto dalla

fisiche) previsti dalla normativa internazionale uniforme”.

²¹⁸ S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, op. cit. p. 85, 86. Secondo l’Autore, abbracciare la tesi opposta porterebbe a concludere che la Convenzione di Montreal, così come quella di Varsavia del 1929, come emendata dal Protocollo di Montreal n. 4/1975, “*disciplina ogni controversia riguardante il trasporto aereo internazionale*”.

²¹⁹ L’espressione è di S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, op. cit. p. 81.

²²⁰ Durante i lavori di preparazione del testo convenzionale venne dapprima annoverato tra i danni risarcibili quello derivante da trauma psichico, successivamente però, su indicazione del Social Group of Modernization and Consolidation of the Warsaw System, venne escluso, poiché si ritenne che un siffatto danno, stante la possibilità per il danneggiato di simularne gli effetti, avrebbe comportato una indiscriminata tutela risarcitoria, pregiudicando eccessivamente i vettori aerei; sull’argomento cfr. P. M. DE LEON- W. EYSKENS, *The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, in 66 *J. Air L. & Com.* 1155 (2000-2001), p. 1164 ss..

valutazione di non meritevolezza assoluta del risarcimento, quanto piuttosto, come è stato dedotto ²²¹, da un atteggiamento atto ad assecondare la giurisprudenza di alcuni Stati che non riconoscono la risarcibilità del danno. Si tratta pertanto di una scelta consapevole delle differenze tra le diverse legislazioni domestiche dei vari Stati ²²².

Infine, a conferma della tesi propugnata, vi sarebbe il dato derivante dall'art. 6, § 2 del Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, come modificato dal Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002 ²²³. Tale disposizione, come modificata dal Reg. (CE) n. 889/02 parla esclusivamente di "lesione" senza aggettivarla con corporale o mentale. Il testo originario del Reg 2027/97, si riferiva altresì a "lesioni personali", la cui lettura in combinato con l'art. 17 della Convenzione di Varsavia e quello dell'art. 942 c.nav., ante Riforma, induceva a ritenere che il danno psichico potesse essere risarcito a mente del diritto domestico.

Il nuovo art. 941 c. nav, come novellato a seguito della Riforma del codice della navigazione nella parte aeronautica, laddove prevedente la responsabilità del vettore per "lesioni personali" del passeggero, induce a desumere la volontà del legislatore di tutelare la risarcibilità del danno psichico, ancorchè non corporale, in base alle disposizioni della Convenzione di Montreal "*in una sorta di conferma della forza espansiva della fonte convenzionale*" ²²⁴.

5. Risarcibilità del danno – conseguenza nel diritto nazionale uniforme

L'art. 29 della Convenzione di Montreal non consente di risarcire danni che diano luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio.

²²¹ S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, op. cit., p. 89

²²² Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Il risarcimento del danno psicologico: primo caso di applicazione della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Dir. Turismo* 2005, p. 59 ss.

²²³ Il testo è reperibile in <http://www.fog.it>.

²²⁴ Così S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, op. cit, p. 95.

Come si è avuto modo di precisare nel capitolo I, nel nostro ordinamento non è possibile il risarcimento dei *punitive damages*, che invece hanno ampia applicazione nel diritto statunitense. In questo contesto essi “sono concessi per punire il convenuto (il soggetto danneggiante) per aver commesso, in una posizione soggettiva che potrebbe essere definita di mala fede, un fatto particolarmente grave e riprovevole (nella quasi generalità dei casi si tratta di un tort)”²²⁵.

Orbene, la categoria dei *non compensatory damages* ricomprende al suo interno anche quella dei *punitive damages* e rappresentano una somma di denaro, che non ha funzione risarcitoria, bensì sanzionatoria²²⁶.

Entro tale categoria non può essere ricompreso il danno morale, poiché avente funzione risarcitoria e non sanzionatoria²²⁷.

Ciò premesso, occorre ricordare che la Convenzione di Montreal non specifica quali siano i danni – conseguenza risarcibili (“(omissis) without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights”, art. 29, §1). Spetta pertanto al diritto nazionale regolare la materia.

Senza dubbio sono risarcibili i danni patrimoniali. Desta maggior perplessità invece il risarcimento del danno non patrimoniale che, come noto, ha subito una forte rivisitazione nel nostro ordinamento.

Dopo le sentenze di San Martino del 2008 (cfr. capitolo I), il danno non patrimoniale è divenuto l’unica categoria di danno areddituale. Al suo interno si individuano solamente sottocategorie di danno aventi valore meramente descrittivo. Ne consegue che il giudice è oggi chiamato ad una valutazione unitaria del danno non patrimoniale e ciò al dichiarato fine di evitare duplicazioni delle voci di danno, un tempo dotate di autonomia. A seguito del revirement operato dal Supremo Consesso, si verifica verosimilmente una riduzione

²²⁵ G. PONZANELLI, *I punitive damages nell’esperienza nordamericana*, in *Rivista dir. civ.* 1983, I, p. 438.

²²⁶ Cfr. A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, op. cit., p. 90, che ampiamente disserta sulla nozione di *non compensatory damages*.

²²⁷ Nel sistema statunitense, il danno morale è riconosciuto in corrispondenza di un *intentional infliction of emotional distress*, con conseguente possibile applicazione dei danni punitivi.

del risarcimento del danno morale ed esistenziale, all'interno del danno biologico. Il presupposto per il riconoscimento del danno biologico deve essere costituito da una lesione all'integrità psico-fisica che venga accertata o che sia suscettibile di accertamento medico-legale.

In materia trasportistica, con particolare riguardo al settore dei trasporti aerei, ciò segna, come è agevole immaginare, una diminutio del quantum del danno risarcibile al passeggero danneggiato. Per la liquidazione del danno biologico non paiono sussistere problemi di sorta. Infatti, con particolare riguardo al danno psichico subito dal passeggero, nessun dubbio sussiste ove esso sfoci in una patologia. Diversamente potrebbero insorgere delle perplessità nel caso in cui esso non sia in grado di incidere la sfera reddituale del danneggiato. Manifestazioni di ansia, stress, disagio emotivo o paura sono pertanto sussumibili sotto le categorie (non dotate di autonomia) del danno morale o del danno esistenziale.

In caso di morte del passeggero appare certamente risarcibile il danno biologico *iure successionis* solo ove vi sia stato decesso della vittima non immediato. In questo caso vengono in essere i valori del diritto alla vita ed alla salute ex art. 32 Costituzione. Essi costituiscono beni ontologicamente diversi: la soppressione del primo non consente infatti la tutela del secondo. Il bene alla vita è un bene personalissimo, insuscettibile di essere trasmesso per via ereditaria. Di qui la tradizionale negazione della risarcibilità del danno tanatologico. Orbene, bisogna chiedersi a quali condizioni la vittima cosiddetta primaria vanta un diritto al danno biologico nel senso di danno alla salute se ad esempio, rimane in coma per alcuni giorni. Sotto questo profilo si osserva che l'arco di tempo intercorso tra la lesione e la morte è essenziale al fine di valutare i presupposti del risarcimento. La Cassazione infatti ha introdotto il criterio dell'"apprezzabile lasso di tempo". Secondo tale criterio, chi muore nell'immediatezza della lesione non può vantare un diritto per la lesione del bene salute (si tratta del danno da morte immediata o danno tanatologico). Viceversa chi sopravvive per un certo lasso di tempo ha diritto al risarcimento del danno (tale danno è stato denominato dalla giurisprudenza danno biologico cosiddetto terminale, proprio in considerazione delle circostanze in cui viene in essere). La giurisprudenza, vastissima sul punto, ha affermato la rilevanza del lasso di tempo. Esso è

stato ritenuto rilevante qualora comporti in capo alla vittima una effettiva ripercussione sulla qualità della vita del danneggiato (*ex pluribus* Cass. Civ., n. 9620/2003 ²²⁸). Così infatti, nel caso di morte sopraggiunta dopo tre giorni, la Cass. civ., sez. III, 17.1.2008, n. 870 ²²⁹, ha ritenuto sussistente il danno biologico terminale *iure successionis* in capo alla vittima cosiddetta secondaria.

5.1) Sulla risarcibilità del danno morale

La risarcibilità del danno morale derivante da morte o lesioni fisiche si fonda sull'art. 2059 c.c. (e nelle ipotesi ivi codificate) e sulla valutazione che il danno assurga a valore tutelato dalla Carta costituzionale. In ogni caso, tale voce di danno non patrimoniale sarà risarcibile in quanto derivante da inadempimento contrattuale per la violazione degli obblighi di protezione intrinsecamente connessi all'esecuzione del trasporto di persone e non necessariamente con azione extracontrattuale. Qualora si sia in presenza di ipotesi di responsabilità oggettiva, come nel trasporto aereo dove ai sensi degli artt. 17 e 21, § 1 della Convenzione di Montreal, il vettore è tenuto al risarcimento del danno non eccedente i 113.100 DSP, ci si troverebbe nell'impossibilità di presumere la colpa, poiché irrilevante ²³⁰.

²²⁸ Cass. Civ., sez. III, 16.6.03, n. 9620, in *Giust. civ. Mass.* 2003, 6, e in <http://www.dejure.it> : "In materia di responsabilità civile, ai fini dell'insorgenza del danno biologico risarcibile il fattore temporale assume rilievo decisivo là dove determina la soglia minima di sopravvivenza (omissis), in quanto è necessario che il soggetto sia rimasto in vita per un tempo apprezzabile, idoneo a consentire la configurazione di una effettiva ripercussione delle lesioni nella sua complessiva qualità della vita. Ne consegue che, ove nel caso concreto tale danno venga ravvisato sussistente, il danneggiato acquisisce (e quindi trasferisce agli eredi) il diritto al risarcimento del danno biologico da inabilità temporanea - per quanto assoluta - per il solo tempo di permanenza in vita, e non già in relazione ad un periodo di tempo pari alle sue speranze di vita per il caso di mancata morte a causa delle lesioni".

²²⁹ Cass. civ., sez. III, 17.1.2008, n. 870, reperibile in <http://www.dejure.it>.

²³⁰ A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, op. cit., p. 95, che ritiene la qualificazione del suddetto regime quale responsabilità oggettiva sia da disattendere in quanto frutto di un "approccio non approfondito e neppure meditato", ritenendo invece si tratti responsabilità per colpa

L'approccio delle Sezioni unite del 2008 alla rivisitazione del danno non patrimoniale, ha portato anche ad una nuova identificazione del danno morale, non più come mera sofferenza interna, ma comprensiva anche del danno esistenziale, consistente in una lesione dal non poter fare. Comprensibilmente molti sono stati i problemi in sede di liquidazione del danno. Le Sezioni unite (Cass. civ., S.U., 26972/08, par. 4.8) hanno affermato *“determina duplicazione di risarcimento la congiunta attribuzione del danno morale, nella sua rinnovata configurazione, e del danno da perdita del rapporto parentale, poiché la sofferenza patita nel momento in cui la perdita è percepita e quella che accompagna l'esistenza del soggetto che l'ha subita altro non sono che componenti del complesso pregiudizio, che va integralmente ed unitariamente ristorato”*.

Ed ancora, appare risarcibile *iure successionis* anche il danno morale (danno cosiddetto catastrofico) che consiste nell'acuta sofferenza della vittima che prende coscienza dell'inesorabile fine che lo attende. Il danno morale tuttavia, in quanto nozione descrittiva, non può consistere nella liquidazione automatica calcolata in base al danno biologico utilizzando le note Tabelle di Milano 2011, ma deve essere personalizzato. Così potrebbe non ravvisarsi il danno morale nel caso in cui il soggetto sia in coma in quanto, potrebbe affermarsi che in siffatto stato, egli non sia consapevole dell'avvicinarsi della morte ossia della sua situazione agonizzante e precaria. Così Cass. Civ., sez. III, 28.11.2008, n. 28423 ²³¹, Cass. Civ., sez. III, 13.1.2009, n. 458 ²³². Tuttavia appare ovvio che sotto questo

presunta.

²³¹ Cass. Civ., sez. III, 28.11.2008, n. 28423, in *Giust. civ. Mass.* 2008, 11, p. 1703, *Arch. giur. circol. e sinistri* 2009, 5, 442, *Riv. it. medicina legale* 2009, 4-5, p. 1121, *Il civilista* 2010, 1, 48 e in <http://www.dejure.it>. Nel caso di cui si è occupata la Cassazione, la vittima di un grave incidente stradale aveva perso la vita quaranta ore dopo il sinistro e non era stata fornita in giudizio la prova del suo stato di lucidità nella breve frazione temporale di sopravvivenza. *“In caso di morte che segua le lesioni dopo breve tempo, la sofferenza patita dalla vittima durante l'agonia è autonomamente risarcibile non come danno biologico, ma come danno morale jure haereditatis, a condizione però che la vittima sia stata in condizione di percepire il proprio stato, mentre va esclusa anche la risarcibilità del danno morale quando all'evento lesivo sia conseguito immediatamente lo stato di coma e la vittima non sia rimasta lucida nella fase che precede il decesso”*.

profilo è rimesso alla prudente valutazione del giudice e del consulente tecnico la sussistenza o meno di tale profilo risarcitorio non potendo darsi a priori per scontato che il soggetto non sia in grado di percepire il proprio stato e conseguentemente provare quel patema d'animo richiesto per la sussistenza del danno.

6) Profili probatori e liquidazione del danno non patrimoniale

Le Sezioni unite hanno affermato di aderire ad un modello di responsabilità in cui la lesione di una certa situazione soggettiva rileva non ex se, ma deve essere allegata e provata per poterne affermare l'esistenza. Le Sezioni unite del 2008 hanno cristallizzato tale principio ribadendo che il danneggiato ha il compito precipuo di fornire al giudice tutti gli elementi idonei a provare il fatto. La Cassazione tuttavia non si addentra nel problema relativo ai mezzi probatori: *“per gli altri giudizi probatori potrà farsi ricorso alla prova testimoniale, documentale e presuntiva”*.

Occorre rammentare che il vettore aereo è responsabile in base ad un duplice regime. La Convenzione di Montreal del 1999 impone infatti, per i danni conseguenti da morte o lesioni, un regime di responsabilità oggettiva, qualora i danni non eccedano i 113.100 DSP. In tal caso il vettore non potrà fornire la prova liberatoria. Il danneggiato è tenuto in ogni caso a provare l'infortunio ed il fatto che questo si sia verificato nell'arco spazio – temporale di responsabilità del vettore. Per danni superiori a 113.100 DSP, il vettore potrà fornire la prova liberatoria (cfr art. 21 , § 2, Convenzione Montreal 1999) ²³³.

Ancora con riguardo ai profili probatori, occorre ricordare che, anche in caso di ipotesi di danno ricadeti entro l'area di risarcibilità del sistema di responsabilità oggettiva,

²³² Cass. Civ., sez. III, 13.1.2009, n. 458, in *Resp. civ. e prev.* 2009, 5, p. 1138 e in <http://www.dejure.it>.

²³³ Inoltre, in base all'art. 28 della Convenzione di Montreal, il vettore è tenuto ad *“anticipi di pagamento a favore della persona o delle persone fisiche aventi diritto al risarcimento per far fronte alle loro immediate necessità economiche”*. Tale anticipo è relativo solo a danni materiali. Infine il Reg. 2027/09/CE come modificato dal Reg. (CE) n. 889/2002, integrativo dei precetti contenuti nella Convenzione di Montreal del 1999, prevede che in caso di morte tale anticipo non possa essere inferiore a 16.000 DSP.

è possibile che il vettore sia esonerato in tutto o in parte se il fatto sia derivato da fatto del passeggero (*contributory negligence*). Così ad esempio, nel caso concernente un danno subito da un passeggero determinato da barotrauma in cui la persona era stata sottoposta due anni prima ad un intervento all'apparato uditivo e per cui il vettore venne esonerato da responsabilità ²³⁴.

Quanto alla liquidazione dei danni non patrimoniali, per il danno biologico determinante rimarrà lo strumento dell'accertamento medico legale.

Per il danno morale, di cui si è ampiamente dissertato, occorre solo rammentare che esso si fonda sul riconoscimento di valori fondamentali della persona, lesi dal sinistro, costituzionalmente garantiti. Nella sentenza del Tribunale Palermo sez. III del 10 settembre 2011, n. 4067 ²³⁵ relativa ai noti fatti della tragedia di Ustica, il giudice, per la liquidazione del danno morale da attribuirsi ai prossimi congiunti delle vittime, si è espressamente rifatto ai precetti delle Sezioni unite affermando che " *in ordine alla prova delle conseguenze negative subite dagli attori sul piano sfera degli affetti reciproci e della scambievole solidarietà che normalmente connota la vita familiare (omissis) si ritiene che la stessa possa ritenersi raggiunta per presunzioni, sulla base dell' id quod plerumque accidit, in ragione del rapporto di stretta parentela tra gli attori e le vittime, essendo nel caso di specie fatto valere il danno subito dai coniugi, dai genitori, dai figli e dai fratelli delle vittime. Nella valutazione della effettiva consistenza del profilo di danno in questione, e nella liquidazione del danno che - vertendosi in tema di lesione di valori inerenti alla persona, in quanto tali privi di valore economico - non può che avvenire in base a valutazione equitativa (artt. 1226 e 2056 c.c.: cfr. Cass. 8828/2003); deve tenersi conto della specifica relazione di coniugio e di parentela (omissis) intercorrente tra ciascun attore e il congiunto deceduto nel disastro (omissis), nonché - onde pervenire al ristoro nella sua interezza (senza che ciò implichi una duplicazione di risarcimento mediante congiunta attribuzione del danno morale e del danno da lesione del rapporto parentale) - anche della particolare sofferenza morale soggettiva con la quale la perdita è stata vissuta da tutti gli attori, desumibile dalle modalità con cui*

²³⁴ Cass. Civ., sez. III, 15.2.2006, n. 3285, con nota parzialmente adesiva di W. PAGLIEI, *La colpa del passeggero nel trasporto aereo*, in *Dir. Trasp.* 2007, p. 509 ss.. Cfr. in particolare p. 513.

²³⁵ La sentenza è reperibile in <http://www.dejure.it>.

è avvenuto il decesso, violente, improvvisa e inattesa e della indubbiamente difficile accettabilità di tale perdita, ragionevolmente percepita come ingiusta; va rispettata l'esigenza di una razionale correlazione tra l'entità oggettiva del danno (specie se destinato a protrarsi nel tempo) e l'equivalente pecuniario, in modo che questo, tenuto conto del potere di acquisto della moneta, mantenga la sua connessione con l'entità e la natura del danno da risarcire, e non rappresenti un mero simulacro o una parvenza di risarcimento (cfr. Cass. Civ. sez. III 21.5.1996, n. 4671; sez. III 11.6.1998 n° 5795)".

Quanto ai profili relativi alla liquidazione del danno, si è da più parti osservato che le Sezioni unite del 2008 hanno dimostrato un ossessivo timore delle duplicazioni risarcitorie: *"il risarcimento del danno alla persona deve essere integrale, nel senso che deve ristorare interamente il pregiudizio, ma non oltre"*. Invero la quantificazione del danno quale voce unitaria appare difficile e particolarmente riduttiva. E' vero sì che la liquidazione deve essere unitaria ma anche *"contestualmente cristallina rispetto a singole componenti del danno"* ²³⁶.

²³⁶ Così A. THIENE, *Onere della prova e liquidazione*, in S. PATTI (diretto da)- S. DELLE MONACHE (a cura di), *Responsabilità civile, danno non patrimoniale*, p. 711.

CAPITOLO IV

RESPONSABILITA' DEL VETTORE AEREO PER RITARDO E RISARCIMENTO DEL DANNO: RIMEDI PER LA TUTELA DEL PASSEGGERO

Sommario: 1) Nozione di "ritardo"; 2) Il Regolamento (CE) n. 261/04; 2.1) Negato imbarco; 2.2) Cancellazione del volo; 2.3) Ritardo prolungato; 3) Il danno da ritardo nel Regolamento (CE) n. 261/04 e nella Convenzione di Montreal: giurisprudenza nazionale e comunitaria.

1) Nozione di "ritardo"

L'incremento del volume dei traffici aerei, com'è ovvio, ha portato ad un aumento considerevole del fenomeno del ritardo nei trasporti aerei.

Tale peculiare fattispecie non riceve invero nel contesto della Convenzione di Montreal del 1999 una specifica ed esaustiva disciplina. L'art. 19, rubricato "*ritardo*", come richiamato dall'art. 941 c. nav. a seguito della Riforma 2005-2006 del codice della navigazione nella parte aeronautica, prevede che il vettore sia responsabile per i danni occorsi al passeggero, a meno che non provi che egli o i suoi preposti e dipendenti, nell'esecuzione del trasporto, hanno adottato tutte le misure ragionevolmente richieste al fine di evitare il danno oppure che sarebbe stato loro impossibile evitare il verificarsi dell'evento pregiudizievole ²³⁷.

Ebbene, tale disposizione si limita ad enunciare i criteri che determinano la responsabilità del vettore, omettendo tuttavia di definire i contenuti della fattispecie di ritardo ²³⁸.

²³⁷ L'art. 19 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 è applicabile in virtù del richiamo operato dall'art. 941 c. nav. a seguito della riforma del codice medesimo, nella parte disciplinante in trasporto aereo (cfr. *amplius*, capitolo II).

²³⁸ La formulazione dell'art. 19 della Convenzione di Montreal, applicabile sia al diritto interno che

In siffatto contesto, il legislatore comunitario, avvertendo l'esigenza di disciplinare con completezza il fenomeno del ritardo, ma non solo ²³⁹, ha emanato il Regolamento n. 261/04/CE ²⁴⁰. Siffatto regolamento sostituisce il Regolamento n. 295/91/CEE ²⁴¹, che in precedenza si occupava solamente di approntare rimedi (aventi natura compensatoria) per il passeggero, in caso di negato imbarco.

Il Regolamento (CE) n. 261/04 non prevede una disciplina generale (non muta la

a quello internazionale a seguito della Riforma 2005-2006, ripropone in sostanza la stessa formulazione dell'art. 19 della Convenzione di Varsavia, lasciando immutate talune questione interpretative. Non viene infatti determinato il contenuto della fattispecie del ritardo, nè tanto meno viene risolto il problema concernente l'applicazione dell'ambito spazio temporale della responsabilità per ritardo. A conferma A. ZAMPONE, *Le nuove norme della responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. Trasp.* 2000, I, p. 7 ss., che osserva con riguardo all'art. 19 Convenzione di Montreal: *"la norma lascia irrisolti i problemi cui aveva dato luogo l'art. 19 della Convenzione di Varsavia circa l'esatta individuazione del ritardo e dei criteri volti al relativo accertamento. Né specifica l'ambito di estensione spazio-temporale della responsabilità"*.

²³⁹ Il regolamento in parola disciplina infatti specificatamente anche le ipotesi di negato imbarco e cancellazione del volo, quali espressioni patologiche ulteriori del traffico aereo. Sull'importanza dell'emanazione del Regolamento (CE) n. 261/04 è stato osservato in dottrina che esso *"costituisce non solo una presa d'atto della particolare rilevanza pratica del fenomeno e delle sue conseguenze, ma anche una implicita ammissione della inadeguatezza della disciplina internazionaluniforme, applicata in ambito comunitario, a rispondere efficacemente alle esigenze di tutela dell'utenza"*. Così testualmente, A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, in *Dir. Mar.* 2007, IV, p. 1042.

²⁴⁰ Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11.02.2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il Regolamento (CEE) n. 295/91. Il Reg. (CE) n. 261/04 è pubblicato in G.U.C.E. L 046 del 17.02.2004 - applicabile dal 17.02.2005). Il testo integrale è reperibile in <http://www.fog.it>.

²⁴¹ Regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, del 04.02.1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea pubblicato in G.U. L 36 dell' 08.02.1991, è reperibile in <http://www.fog.it/legislaz/91-eu.htm>.

previsione in tema di responsabilità del vettore che rimane ancorata al precetto dell'art. 19 Convenzione di Montreal), limitandosi invece ad introdurre degli standard minimi di assistenza nei confronti dell'utenza della compagnie aeree.

Ciò premesso, occorre a questo punto chiedersi cosa intenda per ritardo.

Il ritardo è certamente espressione patologica del contratto di trasporto aereo e rileva non solo dal punto di vista della responsabilità contrattuale, ma finanche come violazione del diritto dei consumatori ²⁴².

In dottrina, nel tentativo di approdare ad una definizione di ritardo, si sono avverse tre teorie di cui in questa sede si intende dare brevemente conto.

Secondo una prima concezione, cosiddetta *oggettiva*, oggi prevalente ²⁴³, si ha ritardo quando il vettore impiega per l'esecuzione della propria prestazione un tempo abnorme ed irragionevole. Tale anormalità deriva dal confronto con il tempo "in media" necessario per un trasporto eseguito in analoghe condizioni ²⁴⁴. In tal modo, il concetto di ritardo risulta

²⁴² Secondo la giurisprudenza: *"i reiterati e notevoli ritardi nei trasporti aerei di linea violano il diritto alla sicurezza e alla qualità dei servizi previsto dall'art. 1, comma 2, lett. b), legge n. 281/1998 e sono potenzialmente pregiudizievoli di ulteriori diritti fondamentali sia di natura patrimoniale che non patrimoniale; pertanto, le associazioni dei consumatori sono legittimate a richiedere all'autorità giudiziaria la condanna della compagnia aerea a dare adeguata notizia degli atti e comportamenti lesivi"*. (Tribunale di Palermo, 15.07.2003, in *Dir. Trasp.* 2004, I, p. 211 ss., con nota di B. FIORE, *Ritardo nel trasporto aereo di persone: violazione dei diritti dei consumatori alla qualità del servizio*).

²⁴³ S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006, p. 157; cfr. nota 47 per una sintesi della dottrina e giurisprudenza anche straniera aderente alla tesi cosiddetta oggettiva. *"I vettori aerei sono quindi tenuti (omissis) al rispetto degli orari da loro stessi predisposti, incorrendo altrimenti nella responsabilità per ritardo. Tale concezione, che si può definire oggettiva del ritardo è accolta dalla maggior parte della dottrina e della giurisprudenza"*.

²⁴⁴ S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in CICU- MESSINEO, *Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano, 2001, p. 175 ss.; S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commentario della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, op. cit., p. 159; A.GAGGIA, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, Trieste, 2006, p.

inevitabilmente ancorato alla ragionevolezza del tempo impiegato dalle compagnie aeree per percorrere la medesima tratta, avendo riguardo agli orari da queste pubblicati ²⁴⁵. Ne deriva l'indiscutibile centralità dell'elemento temporale, che con evidenza assurge a criterio generale dell'impostazione in parola ²⁴⁶.

A tal proposito in dottrina ²⁴⁷ è stato osservato che proprio per la speditezza del servizio di trasporto aereo il passeggero si determina all'acquisto della prestazione. Tale considerazione è di tutta evidenza sol considerando le modalità alternative di esecuzione del trasporto per coprire distanze di una certa lunghezza: *“ciò che il vettore aereo vende ai suoi clienti è la velocità del trasporto”* e non il trasporto in sé e per sé ²⁴⁸. Rapido pertanto è il trasporto aereo in cui il vettore garantisca l'esecuzione della prestazione secondo livelli qualitativi apprezzabili ed infatti *“si deve dire che la rapidità di un volo sarà mancata allorquando l'aeromobile giunga a destinazione in un tempo superiore a quello medio occorrente ad un aeromobile dello stesso tipo per compiere quel percorso. Poiché però il tempo medio sarà difficilmente determinabile con esattezza, nonostante i continui aggiornamenti degli orari, che danno appunto semplici indicazioni dello stesso, si potrà parlare di ritardo solo quando tale tempo medio sia stato indicato negli orari e sia stato superato senza ombra di dubbio, cioè considerevolmente”* ²⁴⁹.

62.

²⁴⁵ A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, op. cit., p. 1044. Altresì, dalle I.A.T.A. Recommended Practices, si possono rinvenire regole sulla diligenza richiesta al vettore nell'esecuzione del trasporto di persone e bagagli. Il vettore deve adoperarsi nell'esecuzione della prestazione con *“ragionevole speditezza e rispetto degli orari pubblicati”*. Così S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, op. cit., p. 152.

²⁴⁶ S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit., p. 176, osserva che dalla disciplina normativa del trasporto aereo, seppur lacunosa è desumibile implicitamente che *“il trasporto deve essere effettuato in un certo termine”* così confermando l'impostazione cosiddetta oggettiva che vuole l'elemento tempo quale criterio generale di determinazione del ritardo.

²⁴⁷ S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit., p. 183.

²⁴⁸ *Ibidem*

²⁴⁹ S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit., p. 184.

Sussisterà pertanto la responsabilità del vettore qualora non vi sia stata puntuale esecuzione della prestazione nel rispetto degli orari predisposti dal medesimo vettore. Tale puntualità nell'esecuzione è parametrata oltre che al discostamento dagli orari predisposti, anche in considerazione del tempo medio.

In caso di ritardo, la sussistenza dei criteri di ragionevolezza e normalità della prestazione del vettore, è demandata al giudice che ne verificherà la rilevanza caso per caso.

Si accenna qui ad esempio, alla decisione del Giudice di Pace di Venezia, 8.6.2000 ²⁵⁰, relativa alla controversia insorta tra un tour operator e l'utente che aveva perso la coincidenza del successivo volo aereo a causa del ritardo procuratogli dal tour operator stesso, che lo aveva fatto giungere all'aeroporto per la coincidenza con un volo alternativo. Qui il giudice ha statuito la liceità di lievi ritardi rientranti come tali entro i confini del parametro di normalità di cui si è anzidetto. Significativamente è stato affermato che si deve tenere *“conto dei tempi necessari per il ritiro del bagaglio e per gli spostamenti nell'aeroporto, al riparo da possibili inconvenienti rientranti nella normalità per chi viaggia in aereo, quali ad esempio in modesto ritardo dell'aereo, una qualche difficoltà relativa al bagaglio o ad altro inconveniente o impedimento temporaneo”*. Anche la dottrina, pare confutare le argomentazioni del Giudice di Pace sostenendo che *“un ritardo di pochi minuti, anche se gravemente pregiudizievole per il passeggero che abbia perso una coincidenza non garantita, non varrà certo a rendere responsabile il vettore”* ²⁵¹.

La dottrina ha elaborato poi una seconda teoria, cosiddetta *soggettiva* di ritardo, che fa leva, non sul superamento dei criteri di ragionevolezza e normalità di cui si è anzidetto,

²⁵⁰ Giudice di Pace Venezia, 08.06.2000 in *Dir. Trasp.* 2001, p. 883 ss. La sentenza è richiamata da A. GAGGIA, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, op. cit., p. 65.

²⁵¹ S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit., p. 190. Concorde A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, op. cit., p. 1045, che afferma: *“per non incorrere nella responsabilità per ritardo prevista dalla normativa internazionale uniforme, i vettori aerei sono tenuti al rispetto degli orari da loro stessi unilateralmente predisposti, pur nel riconoscimento di un certo margine di tolleranza che induce a non ritenere operante l'indicato regime di responsabilità in presenza di ritardi minimi e oggettivamente tollerabili”*.

bensì su quello di negligenza del vettore nell'esecuzione della prestazione del trasporto.

Vi è infine una terza teoria che fa propri gli assunti di entrambe le precedenti teorie, ma che deve essere in ogni caso disattesa ²⁵² (teoria cd. del compromesso) ²⁵³.

La teoria cosiddetta *oggettiva* deve essere accolta, purtuttavia non senza riserve, poiché la sua pedissequa applicazione alla fattispecie concreta comporterebbe, di fatto, l'esclusione di una tutela risarcitoria per i danni aventi natura non patrimoniale.

Inoltre, è certamente pregievole l'osservazione per cui la stessa pedissequa applicazione della teoria oggettiva, comporterebbe la responsabilità del vettore per un ritardo anche solo di qualche minuto, per il quale il passeggero sia riuscito a dar prova del danno ²⁵⁴.

Infine, si rileva come la Convenzione di Montreal del 1999 ometta di indicare quale sia l'ambito spazio-temporale di responsabilità del vettore per il ritardo: tale responsabilità afferisce solo al momento in cui l'aereo è in volo, oppure anche al periodo necessario per le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri?

A tal proposito si sono avversate in dottrina due opposte teorie che fanno leva sul dato letterale dell'art. 17 della Convenzione di Montreal (per cui, in caso di morte o lesioni del passeggero il vettore risponde per l'evento che si sia prodotto "*a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco*").

²⁵² Per una sintesi delle critiche mosse in dottrina e giurisprudenza alle predette teorie, cfr. ancora S. BUSTI, *Il contratto di trasporto aereo*, op. cit., p. 187 ss. Cfr. inoltre l'efficace sintesi di A. GAGGIA, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, op. cit., p. 62 ss.

²⁵³ L'espressione è di B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. e prev.* 2000, I, p. 458.

²⁵⁴ S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, op. cit., p. 160. *Contra* B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, op. cit., 445 ss.. Tale dottrina infatti, pur accordando preferenza alla tesi cosiddetta oggettiva, osserva che la mera inosservanza "*degli orari schedulati riportati negli orari ufficiali dalle aerolinee*" è rilevante (contrariamente a quanto vorrebbe la tesi oggettiva, per cui rileva un "*superamento considerevole dei termini normalmente impiegati per il trasporto*"). Così testualmente B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, op. cit., p. 458.

La prima di dette impostazioni ritiene sussistente la responsabilità del vettore solo per il periodo del volo (tale teoria fa leva su di una interpretazione storico-letterale dell'art. 17 e rilevando come il legislatore sin da principio avesse inteso diversificare i due regimi di responsabilità).

Un'altra teoria che, invece, ravvisando un collegamento tra l'art. 17 e l'art. 19 della Convenzione di Montreal, ritiene di estendere la disciplina del primo al secondo ²⁵⁵.

Tale teoria ha incontrato maggior apprezzamento e si ritiene dominante ²⁵⁶, anche se il problema non pare sopito.

In ogni caso appare criticabile che il legislatore della riforma del codice della navigazione non abbia colto l'occasione per introdurre elementi chiarificatori del concetto. Siffatta incertezza sussisteva infatti già nella Convenzione di Varsavia del 1929. Il richiamo dell'art. 941 c. nav. rimanda all'applicazione delle norme comunitarie per la regolazione del ritardo e per gli aspetti ad esso concernenti, tra cui, per l'appunto l'arco temporale di responsabilità, che tuttavia non riceve espressa regolamentazione, come si è avuto modo di evidenziare.

2) Regolamento (CE) n. 261/04

La sempre maggior attenzione rivolta nei confronti del passeggero, ha indotto il legislatore comunitario ad emanare l'11 febbraio 2004, il Regolamento (CE) n. 261/04 ²⁵⁷.

²⁵⁵ A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Studi per il codice della navigazione*, Milano, 1951, pp. 145 e 153.

²⁵⁶ Cfr. S. VERNIZZI, *Brevi considerazioni in materia di ritardo nel trasporto aereo di persone, contenuto della prova liberatoria a carico del vettore e danno patrimoniale*, in *Resp. civ. e prev.* 2009, 2, in <http://www.dejure.it>, per una sintesi delle critiche mosse nei confronti di siffatti orientamenti.

²⁵⁷ Il Reg. (CE) n. 261/04 sostituisce l'abrogato Reg. (CEE) n. 295/91, che in precedenza si limitava a regolare i casi di negato imbarco per i soli voli di linea. Il Reg. (CE) n. 261/04 invece, stante la superata distinzione a livello legislativo tra voli charter e voli di linea, estende anche ai primi la disciplina in esso contenuta. A tal proposito si veda M. PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in M. DEIANA (a cura di), *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005, p. 160 ss.

Siffatto regolamento nasce con l'auspicio di colmare le lacune relative ai disagi e disservizi sofferti dal passeggero del trasporto aereo, nella consapevolezza che, oltre ad episodi gravissimi, quali la morte o la lesione del passeggero, è necessario approntare dei rimedi per quelle fattispecie di danno che ormai possono dirsi fisiologiche o finanche patologiche nel contesto dei traffici aerei.

Così il Reg. (CE) n. 261/04 si inserisce nel contesto comunitario al fine di disciplinare, ma non solo, il fenomeno dell'*overbooking* risalente al menzionato Reg. (CEE) n. 295/1991. Il Reg. (CE) n. 261/04 disciplina inoltre la fattispecie di cancellazione del volo ed il ritardo prolungato ²⁵⁸.

Il regolamento comunitario in parola si rivolge ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato ed ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un Paese terzo a destinazione di un aeroporto comunitario (art. 3).

2.1) Il negato imbarco

Il negato imbarco ²⁵⁹ corrisponde al diniego del vettore di effettuare il trasporto del passeggero. Tale figura è soventemente fatta coincidere con quella di *overbooking* ²⁶⁰,

²⁵⁸Sulla distinzione tra cancellazione del volo e negato imbarco, cfr M. PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in M. DEIANA (a cura di), *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005, p. 171 ss.

²⁵⁹ In tema di negato imbarco cfr. fra i tanti E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/CE/04*, in *Giust. civ.* 2004, II-1, p. 473 ss.

²⁶⁰ Il fenomeno dell'*overbooking* (sovraprenotazione), indica le ipotesi in cui vi è volontaria accettazione da parte del vettore di un numero di prenotazioni in eccesso rispetto alla effettiva disponibilità di posti. L'*overbooking* è l'effetto di una pratica commerciale vettoriale che tende a contrastare la mancata presentazione dei passeggeri che volontariamente non si presentino all'imbarco (cosiddetti passeggeri *no-show*). Quando le previsioni dei vettori risultino errate si verifica una indisponibilità di posti, seppure ciascun passeggero abbia acquistato regolarmente il servizio di trasporto. Conseguentemente il vettore dovrà negare l'imbarco ai passeggeri in numero

quando invece la stessa è certamente più ampia ²⁶¹. E' possibile infatti ravvisare un'ipotesi di negato imbarco anche quando il mancato trasporto sia dipendente da un'imprevista ed inaspettata indisponibilità dell'aeromobile avente capienza sufficiente a soddisfare tutte le prenotazioni, oltrechè a malpractice del vettore ²⁶².

A mente dell'art. 4 del Regolamento comunitario, in caso di negato imbarco il vettore

eccessivo. La fattispecie dell'overbooking si sostanzia come inadempimento contrattuale. In tema di overbooking cfr. B. IZZI, *La tutela della persona nel caso di overbooking. I limiti di ammissibilità del danno da noia*, in M. DEIANA (a cura di), *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, op. cit., p. 224. R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, Milano, 2009, p. 219. C. POZZI, *La nuova disciplina dell'overbooking nel Regolamento 261/04 e nell'interpretazione della Corte di Giustizia*, in *Resp. civ e prev.*, 2006, 7-8, in <http://www.dejure.it>, osserva che, anzichè di overbooking, si dovrebbe parlare più propriamente di *overselling*: "(omissis) i vettori, infatti, applicano ormai comunemente il criterio del Time Ticketing Limit, che comporta l'annullamento della prenotazione che non venga seguita dall'acquisto effettivo del biglietto, con la conseguenza che la sovrapprenotazione si trasforma in un vero e proprio eccesso di vendita".

²⁶¹Cfr. *amplius* M. LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero nel regolamento CE n. 261/04*, in *Riv. it. Dir. Pubbl. Comunit.* 2006, 1, p. 203 ss., reperibile anche in <http://www.dejure.it>.

²⁶² Cfr. Giudice di Pace di Civitavecchia 21 luglio 2009, in *Dir Trasp.* 2010, III, p. 811 ss., con nota critica di R. D'AMBROSIO, *In tema di negato imbarco e di ritardo*. La fattispecie concerneva il caso di acquisto di un biglietto elettronico presso il sito ufficiale del vettore Air France, per il volo di andata e ritorno Roma Fiumicino/Chennai via Parigi. Durante il viaggio di andata tra Roma e Parigi, a causa di un ritardo di appena 15 minuti, il passeggero perse la coincidenza con il volo per la destinazione finale. Solo dopo un'attesa di svariate ore, il passeggero venne imbarcato su un volo successivo che giunse a destinazione con quasi nove ore di ritardo. Durante il viaggio di ritorno poi il passeggero venne informato a Parigi della cancellazione del volo per Roma Fiumicino ed imbarcato su un volo successivo con circa 3 ore di ritardo sull'orario di partenza programmato. Il Giudice di Pace, riconoscendo la responsabilità del vettore che, all'atto della prenotazione on line deve "verificare la congruità del margine a disposizione del viaggiatore per le coincidenze" ha affermato in tema di negato imbarco che "la perdita della coincidenza da parte del passeggero equivale a negato imbarco, per il quale il vettore deve corrispondere la compensazione ai sensi dell'art. 7 del Reg. (CE) n. 261/2004".

ha anzitutto l'obbligo di fare un appello per ricercare volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di benefici da concordare tra il passeggero ed il vettore. Va tenuto presente che l'abrogato Reg. 295/91/CEE, si limitava a statuire all'art. 3 una generale e non cogente indicazione per i vettori aerei di “*prevedere l'eventualità di un ricorso a volontari disposti a rinunciare all'imbarco*”²⁶³. Oggi invece vi è un chiaro obbligo per i vettori aerei che sono tenuti ad attivarsi in tal senso.

Qualora il numero dei volontari reperiti dal vettore non sia sufficiente a consentire l'imbarco, il vettore aereo potrà (solo allora) negare l'accesso al volo ai passeggeri non consenzienti (art. 4, § 2). Il vettore sarà quindi tenuto nei loro confronti ad offrire la scelta tra il rimborso del biglietto aereo entro sette giorni o la possibilità di usufruire di un volo alternativo (art. 8, §1). Inoltre, il vettore dovrà garantire al passeggero la più ampia assistenza a terra consistente tra l'altro, nella somministrazione di pasti e bevande ed alla sistemazione presso una struttura alberghiera (art. 9).

Ancora secondo l'art. 4 (mediante rinvio all'art. 7), la compensazione pecuniaria deve essere corrisposta immediatamente dal vettore, in contanti ovvero mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari ovvero, previo accordo con il passeggero, con buoni viaggio e/o altri servizi (art. 7)²⁶⁴. Ad ogni modo, siffatta

²⁶³ Nella precedente regolamentazione, in caso di negato imbarco, veniva attribuito al passeggero il diritto di scegliere tra il rimborso del prezzo del biglietto per la parte del viaggio non effettuata, oppure un volo alternativo fino alla destinazione finale, o un volo alternativo a una data successiva per lo stesso conveniente. Indipendentemente dalla scelta effettuata, all'utente del volo di linea veniva accordato il diritto a ricevere una compensazione minima determinata a mente dell'art. 4. La fattispecie qui regolata riceveva applicazione solo in caso di sovrapprenotazione. Per un commento al regolamento comunitario abrogato cfr. P. GIRARDI, *Recenti sviluppi della regolamentazione dell'overbooking ed applicazione degli schemi di indennizzo per mancato imbarco*, in *Dir. Trasp.* 1992, II, p. 413 ss.

²⁶⁴ E' stato efficacemente osservato in dottrina come sia ravvisabile una contraddizione tra l'art. 7 e l'art. 4 del Regolamento in parola. L'art. 4 infatti, darebbe ad intendere che il pagamento avvenga direttamente in aeroporto, essendo richiesto dalla norma che la compensazione pecuniaria vada corrisposta nell'immediatezza dal vettore aereo al passeggero non consenziente. Diversamente,

compensazione pecuniaria può essere ridotta sino alla metà, ove il vettore riesca ad imbarcare su un volo alternativo il passeggero consentendogli così di raggiungere la destinazione finale entro un lasso di tempo contenuto (due, tre o quattro ore a seconda della lunghezza della tratta), tale quindi da non arrecare particolare disagio (art. 7, § 2).

Va infine rammentato che il passeggero ha diritto di ottenere un "risarcimento supplementare" (art. 12) ²⁶⁵.

l'art. 7, prendendo in considerazione il pagamento a mezzo di bonifico bancario, ammetterebbe implicitamente che la corresponsione della compensazione possa avvenire anche in un momento successivo. *"Il conflitto tra le due norme potrebbe essere verosimilmente risolto attraverso la previsione di un termine ragionevole, ad esempio, 7 giorni lavorativi entro cui l'utente-passeggero deve essere indennizzato"*. Così F. ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e dei diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, in AA.VV., *Contratti & Commercio internazionale*, Milano, 2008, p. 191.

²⁶⁵ Il risarcimento supplementare è previsto anche per le fattispecie di cancellazione del volo e ritardo prolungato. In una recentissima sentenza della Corte di Giustizia Europea (Corte giustizia CE, sez. III, 13 ottobre 2011, n. 83) è stato affermato con riguardo all'art. 12 del Reg. (CE) n. 261/04: *"La nozione di «risarcimento supplementare», di cui all'art. 12 del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, alle condizioni previste dalla convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo o dal diritto nazionale, di concedere il risarcimento del danno, incluso quello di natura morale, occasionato dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo. Per contro, il giudice nazionale non può utilizzare la nozione di «risarcimento supplementare» quale fondamento giuridico per condannare il vettore aereo a rimborsare ai passeggeri, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, le spese che gli stessi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del citato vettore degli obblighi di sostegno e assistenza di cui agli artt. 8 e 9 di tale regolamento"*. Il testo integrale della sentenza è reperibile in <http://www.dejure.it>. La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli artt. 2, lett. l), e 12 del Reg. (CE) n. 261/04. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia pendente tra sette passeggeri e l'Air France SA, avente ad oggetto il risarcimento dei danni che essi affermano di aver subito a causa dei ritardi prolungati e dei disagi causati dai problemi tecnici emersi sul velivolo della citata compagnia aerea durante il volo che collegava Parigi (Francia) a Vigo (Spagna). Per una disamina sull'argomento del risarcimento supplementare, cfr. M. MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in L. MASALA- E. G. ROSAFIO, *Trasporto aereo e tutela del*

2.2) Cancellazione del volo

Prima dell'emanazione del Reg. (CE) n. 261/04, alcuna normativa (neppure a livello internazionale) prevedeva la fattispecie di cancellazione del volo.

A seguito dell'emanazione del regolamento comunitario *de quo*, in caso di cancellazione dei voli di linea, ai sensi del Reg. (CE) n. 261/04, oltre al rimborso del biglietto o ad un volo alternativo, il vettore aereo è tenuto a corrispondere una compensazione pecuniaria (l'importo varia da un minimo di 250 euro, sino ad un massimo di 600 euro, in ragione della lunghezza della tratta), salvo che la cancellazione del volo sia imputabile a circostanze di carattere "eccezionale" oppure nel caso in cui il passeggero sia stato informato della cancellazione del volo con due settimane di anticipo (art. 5, § 2 e 3, che rimanda all'applicazione dell'art. 7 prevedente la corresponsione della compensazione pecuniaria).

passeggero nella prospettiva europea, op. cit., p. 133 ss.. Tale dottrina compie il pregevole sforzo di ricercare il valore precettivo della norma apparentemente ritenuta superflua. Non sarebbe infatti possibile – osserva l'Autore- ammettere l'esistenza di due risarcimenti occasionati dal medesimo danno, in guisa tale che il secondo supererebbe il primo. Con altra locuzione: non sarebbe possibile ammettere che esista un risarcimento del danno derivante dalla violazione delle norme generali sulla responsabilità del vettore aereo e da quelle derivanti dal Reg. (CE) n. 261/04. Seguendo questa prima osservazione allora, l'art. 12 rimarrebbe privo di contenuto. In tal senso la citata dottrina compie uno sforzo ermeneutico osservando che la norma postula l'effetto di una responsabilità, poichè ne prevede quale conseguenza il "risarcimento". La norma tuttavia ometterebbe di indicare la fattispecie astratta che, se violata, porterebbe a siffatta conseguenza. Tale premessa consentirebbe allora di affermare che il termine "risarcimento" non vada declinato in senso tecnico-giuridico. Della norma viene allora ipotizzato un uso improprio: la disposizione va pertanto letta "come se dicesse che, nel caso di commissione da parte del vettore di un fatto illecito fonte di responsabilità, se quel fatto ha nel contempo determinato il vettore a provvedere alle forme assistenziali e compensative previste dal regolamento, queste ultime hanno l'effetto di ridurre il danno di cui, per altro titolo, si possa chiedere il risarcimento: danno dal quale vanno dunque scomputate".

Va osservato a tal proposito, come la lettera della disposizione in parola (art. 5) non sia chiara con riguardo all'esimente delle circostanze "eccezionali", che consentono al vettore, laddove invocate, di non corrispondere la compensazione pecuniaria al passeggero ²⁶⁶.

Sulla definizione di circostanze eccezionali, il Reg. (CE) n. 261/04 infatti di limita ad affermare (*considerando* quattordicesimo) che: *"Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo"*. Siffatto elenco, non tassativo, non può dirsi esaustivo.

²⁶⁶ Cfr Corte giustizia CE, sez. IV, 22.12.2008, n. 549 in <http://www.dejure.it>. La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'art. 5, n. 3, del Reg. (CE) n. 261/04. La domanda concerneva una controversia tra la signora Wallentin-Hermann e Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. sorta in seguito al rifiuto da parte di quest'ultima di compensare la ricorrente nella causa principale, il cui volo era stato cancellato. La Corte ha così affermato che l'art. 5, n. 3, del Reg. (CE) n. 261/04, *"deve essere interpretato nel senso che un problema tecnico occorso ad un aeromobile e che comporta la cancellazione di un volo non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione, a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo (omissis). La frequenza dei problemi tecnici rilevati presso un vettore aereo non è di per sé un elemento che consenta di concludere che sono presenti o meno «circostanze eccezionali» a norma dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004"* Infine, *"la circostanza che un vettore aereo abbia rispettato i requisiti minimi di manutenzione di un aeromobile non è di per sé sufficiente per dimostrare che tale vettore ha adottato «tutte le misure del caso» ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 e, pertanto, per liberare il detto vettore dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria, previsto dagli artt. 5, n. 1, lett. c) e 7, n. 1, di tale regolamento"*. Cfr. nota adesiva di F. VALERINI, *La compagnia aerea risponde del ritardo dovuto a "problemi tecnici"*, in *Dir. e Giust.* 2009, anch'essa reperibile in <http://www.dejure.it>.

L'assenza di una norma chiara, potrebbe consentire comportamenti scorretti da parte dei vettori che, al fine di evitare la corresponsione della compensazione pecuniaria, preferirebbero appellarsi all'esimente delle circostanze eccezionali ²⁶⁷.

2.3) Ritardo prolungato

Come si è avuto modo di rilevare, la Convenzione di Montreal in quanto applicabile anche al diritto interno, non fornisce una definizione esaustiva di ritardo ²⁶⁸. L'inadeguatezza della disciplina è tuttavia stata parzialmente colmata dall'emanazione del Reg. (CE) n. 261/04.

In caso di ritardo che si protragga oltre un certo lasso di tempo, è previsto che il vettore aereo offra un'assistenza ai passeggeri a ricevere pasti e bevande durante l'attesa, nonché la possibilità di *"effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica"* (art. 9, rubricato *"diritto ad assistenza"* come richiamato dall'art. 6 del Reg. (CE) n. 261/04, rubricato *"ritardo"*). Tale assistenza è garantita solo se il ritardo sia superiore: *i)* a due o più ore per le tratte pari o inferiori a 1500 km; *ii)* a di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1500 e 3500 km; *iii)* a quattro ore o più, a prescindere dalla lunghezza della tratta e comunque al di fuori delle predette ipotesi. Se poi l'orario di partenza è previsto con almeno un giorno di ritardo, il passeggero avrà diritto a ricevere gratuitamente una sistemazione in una struttura alberghiera, oltre al relativo trasporto da e verso l'aeroporto (art. 9, paragrafo 1, lett. b) e c), Reg. (CE) n. 261/04 ²⁶⁹). Infine, se il ritardo dovesse protrarsi

²⁶⁷ Così ad esempio, capita che i vettori aerei giustificino la cancellazione di un volo con problemi di natura tecnica nonostante tali inconvenienti siano ripetuti più volte nel tempo senza tuttavia essere risolti.

²⁶⁸ In dottrina, sul tema cfr. A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo: prevenzione e responsabilità*, Milano, 2008; S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in M. DEIANA (a cura di) *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, op. cit., p. 89 ss.

²⁶⁹ L'art.9, Reg. (CE) n. 261/04 rappresenta una forma di anticipazione del danno patrimoniale che verrebbe richiesto dal passeggero danneggiato ai sensi della disciplina generale.

per almeno cinque ore, il passeggero potrà, in alternativa, chiedere il rimborso del prezzo integrale del biglietto (nonché, se del caso, un volo di rientro dal punto di viaggio iniziale; art. 8, paragrafo 1, lett. a)). Tale rimborso, che deve essere integrale, va corrisposto dal vettore aereo entro sette giorni ²⁷⁰.

Tale previsione si fonda su una combinazione tra l'elemento temporale e quello relativo alla distanza da coprire e costituisce l'indiscusso primato di identificare con assoluta chiarezza dei parametri entro cui inquadrare la responsabilità del vettore ²⁷¹.

Orbene, a prescindere dai rimedi approntati, che costituiscono senza alcun dubbio un significativo passo avanti nei confronti della tutela dei passeggeri, il Reg. (CE) n. 261/04 desta talune perplessità.

Il legislatore comunitario non prevede infatti, entro quale limite possa dirsi che un ritardo di molto prolungato (secondo i parametri indicati dall'art. 6), comporti di fatto la cancellazione del volo. La distinzione tra le due fattispecie è di particolare rilievo poiché differenti sono le conseguenze sul piano sanzionatorio: si ricorda infatti che solo in caso di cancellazione del volo aereo, è previsto un obbligo alla corresponsione di una

²⁷⁰ La presunzione legale della gravità dell'inadempimento del vettore porta in sostanza alla risoluzione del contratto attraverso una sorta di automatismo. Il rimborso del biglietto rappresenta un rimedio di carattere compensativo e occorre constatare come esso non rappresenti certo una adeguata tutela per il passeggero. Basti pensare sotto questo profilo, come esso sia insufficiente nei casi di acquisto di biglietti presso compagnie low cost, che si presentano sul mercato con prezzi bassissimi e talvolta irrisori evidentemente quindi, incapaci di approntare adeguato ristoro per gli eventuali disagi patiti dal danneggiato.

²⁷¹ Con tutta evidenza rimangono esclusi i ritardi che si trovino al di sotto delle soglie minime indicate. Come accaduto nella sentenza Giudice di Pace Civitavecchia, 21.7.2009, in *Dir. Trasp.* 2010, p. 811 ss. con nota di R. D'AMBROSIO, *In tema di negato imbarco e di ritardo*, cit., anche un ritardo di qualche minuto può comportare notevoli disagi per il passeggero. Il regolamento non presta particolare attenzione a questo profilo, probabilmente perchè tali episodi accadono con tale assidua frequenza che l'introduzione di meccanismi compensatori comporterebbe un eccessivo aggravio della posizione dei vettori. In ogni caso rimane salva per il passeggero di dare la prova del danno ai sensi del regime privatistico.

compensazione pecuniaria da parte del vettore ²⁷². Si temono infatti, abusi da parte delle compagnie aeree che, avvalendosi di tale lacuna, potrebbero agevolmente qualificare come ritardo una cancellazione, con il precipitato di sfuggire agli obblighi di legge.

Sull'argomento è intervenuta chiarificatrice la Corte di Giustizia europea che nella sentenza Corte giustizia CE, sez. IV, 19.11.2009, n. 402 ²⁷³, in due controversie concernenti il ritardo rispettivamente di 25 e 22 ore patito dai passeggeri delle compagnie aeree Condor e Air France. Alla Corte di Giustizia europea si erano infatti rivolti i giudici di due tribunali nazionali, tedesco e austriaco, chiedendo una pronuncia chiarificatrice del regolamento comunitario.

La Corte di Giustizia, a fronte delle questioni pregiudiziali rimesse, articolate da entrambi i giudici nazionali e riguardanti le medesime problematiche, ha ritenuto che gli artt. 2, lett. 1), 5 e 6 del Reg. (CE) n. 261/04 *“devono essere interpretati nel senso che un volo ritardato, a prescindere dalla durata del ritardo e quand'anche essa sia stata significativa, non può essere considerato cancellato quando è realizzato in conformità alla programmazione originariamente prevista dal vettore aereo”*; la Corte ha poi significativamente affermato che

²⁷² La scelta del legislatore comunitario di non prevedere anche per le fattispecie di ritardo l'erogazione della compensazione pecuniaria, ha un proprio fondamento. Cfr. A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, op. cit., pp. 1058, 1059 per la puntualità delle argomentazioni. Ad ogni modo, la ragione principale risiede nella volontà di non voler penalizzare eccessivamente le compagnie aeree, in particolare quelle low cost, per cui la frequenza con la quale il fenomeno si verifica, comporterebbe un eccessivo dispendio economico.

²⁷³ Corte giustizia CE, sez. IV, 19.11.2009, n. 402; nei procedimenti riuniti C-402/07 e C-432/07, aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Bundesgerichtshof (Germania) e dallo Handelsgericht Wien (Austria) con decisioni 17 luglio e 26 giugno 2007, pervenute alla Corte, rispettivamente, il 30 agosto ed il 18 settembre 2007, nei procedimenti Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon contro Condor Flugdienst GmbH (causa C-402/07) Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz contro Air France SA (causa C-432/07). Il testo integrale della sentenza è reperibile nella banca dati *Jurisdata*. Cfr. inoltre M. STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo*, in *Dir. Mar.* 2011, I, p. 109 ss.

“gli artt. 5, 6 e 7 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell’applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria e che essi possono pertanto reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall’art. 7 di tale regolamento quando, a causa di un volo ritardato, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l’orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo”.

Il diritto alla compensazione cui sarebbero ammessi anche i passeggeri di un volo ritardato, non è dovuto se il vettore aereo è in grado di dimostrare che il ritardo prolungato è dovuto a *“circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ossia circostanze che sfuggono all’effettivo controllo del vettore aereo”*. Il rimando pare quindi al considerando quattordicesimo del Reg. 241/06/CE che, nell’indicare le circostanze eccezionali, pone un elenco che non può dirsi esaustivo e chiaro. Infine, la Corte ha affermato che, con riguardo all’interpretazione dell’art. 5, n. 3, un problema tecnico occorso all’aeromobile, che comporta la cancellazione o il ritardo di un volo *“non rientra nella nozione di “circostanze eccezionali” ai sensi di tale disposizione, a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell’attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo”*.

La sentenza mira ad eliminare una disparità di trattamento (espressamente richiamata tra le motivazioni della sentenza) tra i passeggeri di voli cancellati e passeggeri di voli in ritardo.

La mancata previsione di una compensazione pecuniaria in caso di ritardi prolungati crea certamente un vuoto normativo: l’attesa per un ritardo particolarmente lungo comporterà verosimilmente disagi egualmente forti per i passeggeri, del tutto equiparabili a quello derivanti dalla cancellazione del volo.

3) Il danno da ritardo nel Regolamento (CE) n. 261/04 e nella Convenzione di Montreal: giurisprudenza nazionale e comunitaria.

La Corte di Giustizia europea in una nota sentenza del 10 gennaio 2006 ²⁷⁴, relativa ad una pronuncia pregiudiziale circa la compatibilità tra il Reg. (CE) n. 261/04 e la Convenzione di Montreal del 1999 ha avuto modo di precisare come *"qualsiasi ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, in particolare se prolungato, può causare, in generale, due tipi di danni. Da un lato, un ritardo eccessivamente prolungato determina danni quasi identici per tutti i passeggeri, il cui risarcimento può assumere la forma di un'assistenza o di un supporto standardizzati e immediati a tutti gli interessati, attraverso la fornitura, ad esempio, di bevande, pasti, sistemazione in albergo e telefonate. Dall'altro, i passeggeri possono subire danni individuali, dovuti al motivo del loro spostamento, il cui risarcimento richiede una valutazione caso per caso dell'entità del danno causato e può, di conseguenza, essere oggetto solo di una compensazione a posteriori e su base individuale"* ²⁷⁵.

Secondo la Corte pertanto esistono due livelli di danni risarcibili: un tipo di "quasi identico" per tutti i passeggeri cui deriva un risarcimento standardizzato ed un altro, differenziato per ciascun passeggero, che va risarcito su base individuale.

Le conseguenze dannose relative al ritardo del vettore aereo, come si è avuto modo di premettere, sono quindi ora di natura patrimoniale (aventi anche carattere compensatorio se riferite al Reg. 261/04/CE), ora non patrimoniale. La funzione di risarcimento spetta invece alle sole misure previste dalla Convenzione di Montreal come richiamata dal codice della navigazione (art. 941 c. nav.).

Quanto al danno patrimoniale, il ritardo può verosimilmente essere causa di danni

²⁷⁴ La domanda di pronuncia pregiudiziale concerneva una controversia tra la *International Air Transport Association* e la *European Low Fares Airlines Association*. Corte giust. CE, 10.01.2006, causa C-344/2004, in *Resp. civ e prev.* 2006, reperibile in <http://www.dejure.it>, con nota di C. POZZI, *La nuova disciplina dell'overbooking nel Regolamento 261/04 e nell'interpretazione della Corte di Giustizia*, in *Resp. Civ. e prev.*, 2006, 7-8, in <http://www.dejure.it>.

²⁷⁵ C. POZZI, *La nuova disciplina dell'overbooking nel Regolamento 261/04 e nell'interpretazione della Corte di Giustizia*, in *Resp civ e prev.*, 2006, 7-8, in <http://www.dejure.it> cit., che afferma, in relazione all'impostazione dei giudici comunitari: *"Sembrirebbe crearsi così un doppio livello di sanzioni, le comunitarie più immediate e concrete, e le uniformi, più complesse e tese a tutelare, con pienezza, un diritto molto più ampio"*.

quali la perdita di un appuntamento importante, la perdita di un'occasione di lavoro cui derivi la mancata conclusione di un affare ²⁷⁶ oppure, come spesso accade, la mancata o incompleta fruizione di una vacanza ²⁷⁷.

Il Reg. (CE) n. 261/04 appronta dei servizi minimi di tutela che talora si rivelano insufficienti a riparare integralmente il danno subito dal passeggero.

²⁷⁶ Cfr. Giudice di Pace di Cagliari, 25.03.2005, con nota di G. DI GIANDOMENICO, *Overbooking e dolo eventuale*, in *Dir. Trasp.* 2007, 2, p. 555 ss.; il caso concerneva la vicenda di un passeggero che a causa del comportamento del vettore che gli aveva negato l'imbarco per mancanza di posti disponibili, ma comunque offerto la partenza sul primo volo successivo disponibile, aveva arrecato allo stesso passeggero la perdita di un importante appuntamento di lavoro programmato. Il passeggero si era così deciso a richiedere il risarcimento del danno esistenziale ed il danno da perdita di chance lavorativa. Il giudicante aveva stabilito che *"la condotta della compagnia aerea, che consapevolmente mette in atto la pratica di overbooking, è qualificabile come dolo eventuale o indiretto, la qual cosa consente la risarcibilità anche di danni imprevedibili"*. La condotta del vettore che pacificamente aveva ammesso la pratica di overbooking non può pertanto essere imputata a titolo di colpa, e facendo propri i principi di matrice penalistica, la condotta deve essere qualificata come dolosa, nella sub specie, del dolo eventuale. Quanto al danno esistenziale, il Giudice di Pace riteneva di corrispondere in via equitativa una certa somma e negava tuttavia il risarcimento del danno da perdita di chance lavorativa per cui non riteneva raggiunta la prova. Sul danno da perdita di chance, cfr. D. CHINDEMI, *Il danno da perdita di chance*, Milano, 2010.

²⁷⁷ Frequentemente si potrà parlare, seppur con le dovute cautele, di danno da vacanza rovinata. Il contesto infatti si presta ad essere spesso teatro di richieste risarcitorie da parte dei passeggeri che, acquistato un pacchetto turistico, vedano, per responsabilità del vettore, la mancata fruizione del periodo di vacanza o la fruizione solo parziale di esso. In una importante sentenza, la Corte di Giustizia europea ha affermato, in relazione all'interpretazione dell'art. 5 della Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso" (pubblicata in Gazzetta ufficiale n. L 158 del 23/06/1990), che *"la direttiva riconosce implicitamente l'esistenza di un diritto al risarcimento dei danni diversi da quelli corporali, tra cui il danno morale"* (punto 23 sentenza della Corte di Giustizia, VI sez., 12 marzo 2002, Causa C-168/00 - Simone Leitner contro TUI Deutschland GmbH & Co. KG.; reperibile in <http://www.eur-lex.europa.eu.it>).

Quanto ai danni non patrimoniali poi, a seguito della recente evoluzione giurisprudenziale del 2008 (Cass. civ., S.U., n. 26972-5/08) di cui si è ampiamente dissertato nel capitolo I, occorrerà verificare con quale frequenza verranno risarciti danni derivanti da stress o da noia per l'attesa frustrante negli aeroporti, che non degenerando in patologia (danno psichico), e che potrebbero verosimilmente essere ricondotti ai cosiddetti danni bagatellari che tanto hanno proliferato nelle pronunce dei giudici di pace e che le Sezioni unite del 2008 hanno ritenuto non pregievoli di meritevolezza (salva la verifica di interessi costituzionalmente rilevanti).

Orbene, in tema di danno patrimoniale, ha certamente avuto una notevole influenza l'emanazione del Reg. (CE) n. 261/04 che, per il ritardo prolungato in aeroporto, prevede taluni rimedi minimi standard oltre all'assistenza, al fine di trovare una sistemazione in una struttura alberghiera (oltre al relativo trasporto) per il passeggero oppure, se il ritardo dovesse protrarsi per almeno cinque ore, il rimborso integrale del prezzo integrale del biglietto.

La Convenzione di Montreal del 1999, applicabile in virtù del richiamo operato dal codice della navigazione, all'art. 19 introduce una presunzione di responsabilità, sicché il vettore per liberarsi è tenuto a provare di aver adottato tutte le misure atte ad evitare il danno oppure a dimostrare che le conseguenze dannose si sono prodotte per effetto di causa fortuito o forza maggiore. Come confermato poi dalla dottrina ²⁷⁸ e dalla giurisprudenza più recente ²⁷⁹, gli eventuali malfunzionamenti derivanti da problemi tecnici dell'aeromobile non valgono ad escludere la responsabilità del vettore (non possono infatti essere considerati alla stregua di circostanze eccezionali).

Quanto ai danni non patrimoniali, pare difficile affermare che il ritardo possa compromettere in qualche modo la salute del passeggero, tanto che il danno assurga a danno biologico psichico.

Il danno esistenziale, che nella accezione delle Sezioni unite del 2008 è svincolato da

²⁷⁸F. ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e dei diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, in AA.VV., *Contratti & Commercio internazionale*, op.cit., p. 225.

²⁷⁹ Corte giustizia CE, sez. IV, 19 novembre 2009, n. 402, cit.

una lettura in senso stretto dell'art. 2059 c.c., è risarcibile quando la persona abbia patito danni che l'ordinamento ritiene costituzionalmente rilevanti.

Nel trasporto aereo è invalsa presso i giudici di pace una tendenza a riconoscere il risarcimento di danni, cui sono stati attribuiti i più vari appellativi, aventi natura di danno esistenziale.

Tali tipologie di danno potrebbero essere identificate nella privazione del tempo che il passeggero impiega in attesa del volo per effetto di un ritardo o per un caso di negato imbarco o di cancellazione del volo programmato. Il Giudice di Pace di Palermo 10.11.2006, ad esempio, ha ritenuto di escludere il risarcimento del danno non patrimoniale per il caso di ritardo del volo imputabile al vettore ²⁸⁰.

Questa sentenza rimane peraltro pressoché isolata rispetto al panorama generale, che in linea di massima tende a riconoscere il risarcimento del danno non patrimoniale al passeggero in caso di grave inadempimento contrattuale della compagnia aerea. In un'altra significativa sentenza, il Giudice di Pace di Carinola 23.2.2006, coerentemente con l'orientamento giurisprudenziale maggioritario sino alle Sezioni unite del 2008, ha accordato il risarcimento del danno esistenziale per i contrattempi e *"la perdita di adeguato riposo"* cagionati dal comportamento inadempiente del vettore. Il giudice, nella sentenza *de qua*, affermava infatti che il danno patito dal passeggero era tale da qualificarsi quale danno da vacanza rovinata ²⁸¹.

²⁸⁰ Giudice di Pace Palermo, 10.11.2006, in *Giudice di Pace* 2007, 3, p. 255.

²⁸¹ Cfr. C. POZZI, *Tipologia e quantificazione del danno da ritardo nel trasporto aereo*, in *Resp. Civ. e prev.* 2007, 1, p. 159 ss., reperibile anche in <http://www.dejure.it>. Tale dottrina evidenzia come *"nel settore aereo il ricorso alla categoria del "danno esistenziale" – e anche a quello del danno da vacanza rovinata (omissis) – sia indubbiamente molto frequente e come si possa individuare ormai una giurisprudenza consolidata largamente favorevole al riconoscimento di tale tipologia di danno a vantaggio del passeggero vittima di un ritardo"*. Nella sentenza in commento, il giudicante riconducendo il danno esistenziale al genus del danno da vacanza rovinata afferma: *" la Giurisprudenza in materia ha, a piu' riprese, evidenziato che " la responsabilità civile del vettore aereo circa i danni derivanti ad un passeggero (omissis) non è limitato al solo costo del biglietto, ma puo' riguardare anche chances lavorative mancate o perdita della serenità personale (GdP Napoli, 27.11.02). Ed ancora, "è' risarcibile, come conseguenza immediata e diretta*

In altri giudizi, come si diceva, il pregiudizio esistenziale ha assunto altre ed ulteriori denominazioni: nella sentenza Giudice Pace Bari, 7 novembre 2003 e 26 novembre 2003 si è parlato di *"disagio e stress subito"* oppure ancora di *"pregiudizio alla salute dell'individuo"*, alla *"proiezione negativa nel suo futuro esistenziale delle conseguenze dell'evento dannoso"*, al *"patimento, stress, rabbia e depressione derivante dalla lunga attesa nell'aeroporto"*. Innanzi al Giudice Pace di Milano, 18 dicembre 2000 si è trattato di *"nervosismo e alla frustrazione"*, o ancora di *"necessità di modificare l'organizzazione delle proprie giornate alterando la propria tranquillità"* (così Giudice Pace di Roma, sez. IV, 18.11.2002)²⁸².

La risarcibilità di danni derivanti da stress o da noia per l'attesa forzata in aeroporto paiono tuttavia riconducibili entro l'alveo del cosiddetti danni bagatellari. Invero le Sezioni unite hanno avuto modo di precisare che i danni pregievoli di essere tutelati dall'ordinamento, debbono essere rispondenti ai criteri di rappresentati dalla gravità dell'offesa e dalla serietà del danno²⁸³ ed è alla luce di tali parametri che i giudici saranno chiamati a decidere²⁸⁴.

all'annullamento di un volo , il danno subito dal passeggero consistente nello stato di disagio per l'attesa subita e per i contrattempi venutisi a creare ,unitamente alla preoccupazione di non potere giungere in tempo ad un appuntamento di lavoro" (GdP Mestre, 13.1.99)".

²⁸² C. POZZI, *Tipologia e quantificazione del danno da ritardo nel trasporto aereo*, in *Resp Civ. e prev.* 2007, 1, op.cit..

²⁸³ Critica sul punto P. ZIVIZ, *la scivolosa soglia dei diritti inviolabili*, in *Resp. civ. e prev.* 2011, 6, p. 1296 ss., a commento delle sentenze Cass. Civ., sez. III, 27.04.2011, n. 9422 e Trib. Firenze, 21.01.2011, n. 147, reperibili anche in <http://www.dejure.it> che afferma, in merito ai predetti requisiti indicati dalle Sezioni unite che essi *"finiscono per incrementare ancor di più la discrezionalità giudiziale, rimettendo alla valutazione del giudice l'individuazione di quella quota di pregiudizi non economici i quali benché provocati da un illecito dovrebbero essere accettati dalla vittima in virtù di un dovere di tolleranza fondato sull'art. 2 Cost."*; concorde anche L. FIANDACA, *Il danno non patrimoniale, percorsi giurisprudenziali*, Milano, 2009, p. 484.

²⁸⁴ Ovviamente, occorre ricordare che la giurisprudenza di merito, non ha forza cogente, pertanto gli interpreti ben potrebbero discostarsi da tale impostazione ed accordare il risarcimento del danno non patrimoniale.

Il danno da noia (*annoyance*) o da fastidio si concretizzano in un disagio sofferto dal soggetto e che ha i connotati di mutamenti d'umore e seccatura per la situazione che si trova a sopportare. In dottrina ²⁸⁵ è stato affermato che il riconoscimento o la "scoperta", si potrebbe dire, dei danni da noia o fastidio è apparso come il tentativo di ricostruire una tipologia di danno risarcibile intorno al fatto che normalmente e costantemente simili sentimenti vengano provati dalle persone ²⁸⁶. Tali malumori tuttavia non hanno però rilievo apprezzabile nel nostro ordinamento e la conferma di tanto giunge dalle Sezioni unite che hanno espressamente negato la risarcibilità di quei danni "*consistenti in disagi, fastidi, disappunti, ansie ed in ogni altro tipo di insoddisfazione concernente gli aspetti più disparati della vita quotidiana*" (Cass. Civ. S.U. n. 26972/08). Se non bastesse, proprio con riguardo al trasporto aereo, le Sezioni unite hanno elencato l'attesa stressante in aeroporto quale danno non meritevole di tutela.

Appare così anticipatoria delle decisioni delle Sezioni unite, quella sentenza del Giudice di Pace di Palermo 10.11.2006 dapprima citata, che aveva negato la risarcibilità del danno non patrimoniale per il danno patito da un passeggero a causa del ritardo del proprio volo ²⁸⁷.

²⁸⁵ L. FIANDACA, *Il danno non patrimoniale*, op. cit., p. 481.

²⁸⁶ Cfr. inoltre Giudice di Pace di Bari, 28.6.2006 e Giudice di Pace Bari, 2.4.2007 n. 2937, citate da L. FIANDACA, *Il danno non patrimoniale*, op. cit., p. 489, che annovera le sentenze quali esempi del proliferare di sentenze che accordano il risarcimento del danno da noia o fastidio e che qualificano tali danni come danno esistenziale: "*il danno esistenziale subito dal passeggero a seguito del disagio psicofisico causato da un ritardo di due ore a fronte di una prevista percorrenza di un'ora e caratterizzato da spasmi, ansia e irritazione, rappresenta rispetto al danno morale, un "quid pluris" la cui allegazione e la prova dei disagi subiti e l'accertamento del nesso causale tra la condotta dell'autore e gli eventi lesivi, può avvenire anche con il ricorso a valutazioni prognostiche e a presunzioni sulla base degli elementi oggettivi acquistati nel giudizio, quali l'oggettiva lungaggine del ritardo, aggravato dalla mancanza di assistenza e informazione*".

²⁸⁷ Si segnala in quanto conforme, la pronuncia del Trib. Genova 12.01.2009, in *Giust. Merito* 2009, 3, p. 2767, che, relativamente al caso di un ritardo di otto ore e trentacinque minuti nella tratta di andata Genova- Atene e di tre ore e venti minuti al rientro, ha negato la risarcibilità del danno non

patrimoniale al passeggero: *“l’inadempimento del contratto di trasporto aereo derivante dal ritardo del volo (omissis) non importa lesione di un diritto inviolabile, e pertanto, non determina alcun danno non patrimoniale”*. Ed ancora è conforme, la sentenza del Trib. Nola 24.10.2011, reperibile in *www.iussit.eu*.

Conclusioni

Dopo la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione del 2005-2006, la Convenzione di Montreal del 20 maggio 1999 ha trovato piena applicazione anche nel diritto interno, sicchè quest'ultimo si è uniformato al diritto internazionale.

Rimangono tuttavia talune perplessità intorno all'interpretazione di norme cardine quali quella regolante la lesione psichica del passeggero.

Il danno alla persona quale danno- conseguenza risarcibile è di fatto demandato al diritto domestico che ha subito un notevole riassetto dopo le Sentenze di San Martino del 2008.

Queste ultime aprono la strada ad interessanti prospettive future.

Nel settore dei trasporti aerei, la liquidazione di danni cosiddetti bagatellari deve considerarsi ormai preclusa, anche se invero una certa corrente dottrinale (esistenzialisti) sostiene da sempre, in coerenza quindi con il nuovo assetto giurisprudenziale del danno non patrimoniale, che il danno futile non possa nemmeno qualificarsi "danno" in quanto carente dei suoi elementi essenziali.

Invero, la proliferazione di sentenze che accordavano in passato con sconsideratezza il risarcimento del danno non patrimoniale debbono imputarsi ad un automatismo che non trova riscontro nei valori tutelati dal nostro ordinamento. Il parametro normativo dei diritti inviolabili della persona tutelati dalla Costituzione, non trova invero sempre risultati applicativi univoci. Ampio spazio in ogni caso verrà demandato al giudicante.

La materia del danno alla salute della persona è in ogni caso in costante evoluzione e la prova della crescente attenzione si riverbera anche e soprattutto nel settore dei trasporti dove vengono approntate per il passeggero sempre maggiori garanzie, stante anche l'obbligo di protezione gravante sui vettori.

Dopo l'operazione ermeneutica di *reductio ad unitem* della categoria del danno non patrimoniale si è assistito di fatto ad una corrispondente riduzione dei risarcimenti accordati ai passeggeri.

Infine, sempre crescente è l'attenzione prestata dal legislatore comunitario alla tutela del passeggero per il ritardo del vettore. La prova ne è l'emanazione del Regolamento

261/04/CE e della relativa giurisprudenza sia a livello comunitario che domestico.

BIBLIOGRAFIA

- ALPA (a cura di), *La responsabilità civile. Parte generale*, Torino, 2010;
- ALPA- BESSONE, *La responsabilità civile*, Milano, 2001;
- ALPA- ZENO ZENCOVICH, *Responsabilità civile da reato*, in *Enc. Dir.*, XXXIX/1988, p. 1281;
- ALPA, *Il "danno biologico": parabola o evoluzione di un progetto di politica del diritto*, in *Nuova Giurisp. Civ. Comm.* 2000, 2, p. 375 ss.;
- ANTONINI- FRANCHI (a cura di), *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo : atti dei convegni, Modena, 6-7 giugno 2003; Trieste, 26-27 settembre 2003, Milano, 2005;*
- ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008;
- ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporto*, in *Resp. civ. e prev.* 1, 2008, reperibile in <http://dejure.giuffre.it>;
- ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006;
- ANTONINI, *Il trasporto amichevole: lineamenti generali ed inadeguatezza della disciplina del codice della navigazione*", in *Dir. Trasp.* 2004, p. 91 e in *Resp. Civ. e prev.*, 2, 2005, reperibile in <http://dejure.giuffre.it>;
- ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. Trasp.* 2000, p. 615 ss;
- ANTONINI, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: il diritto dei trasporti, banco di prova di una adeguata evoluzione del regime del concorso*, in *Resp. Civ. e Prev.*, n. 2, febbraio 2010, reperibile in <http://dejure.giuffre.it> ed in *Dir. Mar.* 2010, p. 83 ss.;
- ASQUINI, *Massime non consolidate in materia di responsabilità del trasporto di persone*, in *Riv. Dir. Comm.* 1952, II, p. 2 ss.;
- ASQUINI, *Trasporto di persone (contratto di)*, in *Noviss Dig. It.*, Torino, 1973, p. 615;
- ASQUINI, *Trasporto in generale*, in *Nuoviss. Dig. it.* XIX/1973, p. 565;
- BADAGLIACCA, *In ordine all'ambito temporale ed agli oneri probatori nel trasporto di persone ex art. 1681 c.c.*, in *Dir. Trasp.* 2004, II, p. 523 ss, nota a sentenza Cass. Civ., sez. III, 17.7.2003 n.

11194;

BALLARINO- BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988;

BENELLI, *Ritardata consegna del bagaglio e danno da vacanza rovinata*, in *Dir. Tur.* 2005, p. 66 ss.

Giudice di Pace di Massa, 13.11.2003 in *Dir. Tur.* 2005, p. 63 ss.;

BESSONE- ROPPO, *Lesione dell'integrità fisica e diritto alla salute Una giurisprudenza innovativa in tema di valutazione del danno alla persona*, nota a sentenza del Trib. Genova, 25.5.1974, in *Giur.it* 1975, I, 2, p. 54 ss.;

BIANCA, *Diritto civile*, V, Milano, 1994;

BIANCHINI, *Sull'ambito di applicazione del reg. (CE) n. 261/2004 su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, in *Dir. Trasp.* 2009, p. 157 ss., nota a sentenza C. giust. CE, 10 luglio 2008;

BILOTTA, *Le sentenze di merito dopo le Sezioni Unite del 2008 sul danno non patrimoniale*, in *Resp. Civ. e prev.*, 7, 8, p. 1499 ss.;

BOCCHESI, *Sui problemi interpretativi sollevati dall'art. 55 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale*, in *Dir. Trasp.* 2008, p. 363 ss.;

BONA, *Dal sistema al caos: le ragioni per le resistere alle sentenze (non vincolanti delle Sezioni Unite*, in AA.VV., *Il danno non patrimoniale; guida commentata alle decisioni delle S.U.*, 11 novembre 2008, 26972/3/4/5, Milano 2009;

BONFANTONI, *Sugli effetti della mancata presentazione del passeggero nel termine indicato nelle condizioni generali di trasporto dell'Alitalia*, nota a Corte d'Appello di Bari, 21.10.1988, in *Dir. Trasp.* 1990, p. 243 ss.;

BONILINI, *Danno morale*, in *Dig. Disc.priv.*, sez. Civ., V/1989, p. 83 ss.;

BRONDOLO- MARIGLIANO, *Il danno psichico*, Milano, 1996;

BUONOCORE, *I contratti di viaggio e trasporto*, Torino, 2003;

BUSNELLI, *Chiaroscuri d'estate. La Corte di Cassazione e il danno alla persona*, in *Danno e resp.* 2003, p. 816 ss.;

BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006;

BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in MASALA- ROSAFIO,

Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea : Sassari, 15-16 aprile 2005, Villa Mimosa, Associazione degli industriali della provincia di Sassari, Milano, 2006;

BUSTI, *Nuovi documenti del trasporto aereo*, in AA.VV., *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002

BUSTI, *Problemi innovativi nella documentazione del contratto di trasporto aereo di persona*, in AA.VV., *Studi in memoria di Corbino M.L.*, Milano, 1999;

BUZZI, *Siamo ancora convinti di dover occuparci di "pregiudizi di dubbia serietà ..." e " ..a volte risibili..?"*, in AA.VV., *Il danno non patrimoniale; guida commentata alle decisioni delle S.U.*, 11 novembre 2008, 26972/3/4/5, Milano 2009;

CAMARDA, *La sicurezza nel diritto della navigazione: molteplicità di norme ed unicità di approccio sistematico*, in *Dir. trasp.* 2010, p. 261 ss.;

CANALE, *Decadenza; diritto civile (voce)*, in *Enc. Giur.*, XI, Roma, 2007;

CARBONE, *Vettore caso per caso*, in *Foro it.* 1990, p. 1970 ss.;

CARINGELLA- DIMATTEO, *Studi di diritto civile; obbligazioni e responsabilità*, Milano, 2007, v. III;

CARNELUTTI, *Il danno e il reato*, Padova, 1926;

CARNEVALE- SCARANO, *Il danno alla persona; aspetti giuridici e medico-legali*, in G. GIUSTI (collana diretta da), *Collana di medicina legale e scienze affini*, Padova, 2010;

CARRASSI, *Il contratto di viaggio*, in *Nuova giur. civ. comm.* 1995, p. 1766;

CASANOVA- BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti; la disciplina contrattuale*, Milano, 2007;

CASTRONOVO, *Danno esistenziale: il lungo addio*, in AA.VV., *Il danno non patrimoniale; guida commentata alle decisioni delle S.U.*, 11 novembre 2008, 26972/3/4/5, Milano 2009;

CASTRONOVO, *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Danno e resp.* 2009, 1, p. 6;

CASTRONOVO, *Le due specie di responsabilità e il problema del concorso*, in *Eur. e dir. priv.* 2004, p. 69;

CATERBI, *Il danno da vacanza rovinata; Dal volo cancellato all'overbooking, responsabilità e risarcimento*, Milano, 2010;

CATERBI, *La nuova normativa i tema di turismo*, in *Resp. civ. e prev.* 2011, reperibile in <http://www.dejure.it>

CENDON (a cura di) , *La prova e il quantum nel risarcimento del danno non patrimoniale; danno biologico, esistenziale e morale*, v. 1, Torino, 2008;

CENDON (a cura di), *Il quantum nel danno esistenziale, giurisprudenza e tabelle*, Milano, 2010;

CENDON- GAUDINO- ZIVIZ, *Responsabilità civile (rassegna di giurisprudenza)*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1991, p. 971 ss.;

CENDON –ZIVIZ *Il risarcimento del danno esistenziale*, Milano, 2003;

CENDON- ZIVIZ, *Il danno esistenziale. Una nuova categoria della risarcibilità civile*, Milano, 2000;

CENDON –ZIVIZ, *Il danno esistenziale: una nuova categoria della responsabilità civile*, Milano, 2000;

CENDON, *Caso Barilla: perchè sì al danno esistenziale, secondo la Cassazione penale*, in *Giur. it.* 2004, p. 1034 ss.;

CENDON, *Danno esistenziale, segreti e bugie*, in *Resp. Civ e prev.* 2006, p. 91 ss;

CENDON, *Esistere o non esistere*, in P CENDON (a cura di), *Trattato breve dei nuovi danni, il risarcimento del danno esistenziale,: aspetti civili, penali, medico legali, processuali*, v. I, Padova, 2001;

CENDON, *Non di sola salute vive l'uomo*, in *Studi in onore di Pietro Rescigno*, Milano, 1999;

CENDON, *Violenza sessuale ad una minorenne e danno esistenziale dei familiari*, in *Fam. dir.*, 2001, I, p. 519 ss.;

CHINDEMI, *Aspettando Godot (in attesa delle sezioni unite sul danno esistenziale)*, in *Resp. civ. e prev.* 2008, 5, p. 1203;

CHINDEMI, *Danno esistenziale quale autonoma voce di danno distinta dal danno biologico e dal danno morale*, in *Resp. Civ prev.*, 6, 2007, p. 1284 ss.;

CHINDEMI, *Il danno da perdita di chance*, Milano, 2010;

CHINDEMI, *Una nevicata su un campo di grano*, in AA.VV., *Il danno non patrimoniale; guida commentata alle decisioni delle S.U., 11 novembre 2008, 26972/3/4/5*, Milano 2009;

CHRISTANDL, *La risarcibilità del danno esistenziale*, Milano, 2007;

COCUCCIO, *La responsabilità per incidente sciistico occorso ad un minore durante un viaggio organizzato*, in *Giust. Civ.* 2004, p. 2997 ss.;

COMENALE PINTO, *Il risarcimento del danno psicologico: primo caso di applicazione della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Dir. Turismo* 2005, p. 59 ss.;

COMENALE PINTO, *La nozione di "servant or agent" in in L. TULLIO (a cura di), La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*,

Napoli, 2006;

COMENALE PINTO, *La nozione di preposto nel trasporto aereo*, in *Dir. Trasp.* 2001, p. 371 ss.;

CORONA, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*, in *Dir. Trasp.* 2009, p. 801 ss., nota a sentenza C. giust. CE, 22 dicembre 2008, causa C-549/07;

CUFFARO (a cura di) *Codice del Consumo*, in *Le fonti del diritto italiano*, II, Milano, 2008;

CUFFARO, *Un codice "consumato" (codice del consumo, credito ai consumatori e codice del turismo)*, in *Corr. Giur.* 2011, 9, p. 1189 ss..

DAGNINO, *Osservazioni in tema di responsabilità del vettore aereo e del preposto nella Convenzione di Varsavia del 1929*, nota a Cass. Civ., 19.1.1996, n. 418, in *Dir. Mar.* 1998, p. 80;

D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003;

D'AMBROSIO, *In tema di negato imbarco e di ritardo*, in *Dir. Trasp.* 2010, p. 814 ss.; nota a Giudice di Pace di Civitavecchia 21.07.2009, in *Dir Trasp.* 2010, p. 811 ss.;

DE ANGELIS, in P. FAVA (a cura di) , *La responsabilità civile*, Milano, 2009;

DE CRISTOFARO, *La disciplina dei contratti aventi ad oggetto pacchetti turistici nel Codice del Turismo (d.legisl. 23 maggio 2011, n. 79): profili di novità e questioni problematiche (prima parte)*, in *Studium Juris* 2011, 11, p. 1143 ss.

DE CRISTOFARO, *La disciplina dei contratti aventi ad oggetto pacchetti turistici nel Codice del Turismo (d.legisl. 23 maggio 2011, n. 79): profili di novità e questioni problematiche (seconda parte)*, in *Studium Juris* 2011, 12, p. 1282 ss.

DE CUPIS, *Danno (diritto vigente)*, in *Enc. dir.* XI/1962, p. 622 ss.;

DE CUPIS, *Sulla pretesa incostituzionalità della risarcibilità del danno non patrimoniale*, nota a sentenza della Corte Costituzionale 26.7.1979, n. 88, in *Giur. it.* 1980, I, 1, 9;

DE GIORGI, *Danno alla persona*, in *Enc. Giur.*, XI/2007;

DE GIORGI, *Danno, teoria generale*, in *Enc. Giur.*, XI/2007;

DE LEON- EYSKENS, *The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, in 66 *J. Air L. & Com.* 1155 (2000-2001), p. 1164 ss.;

DE MARZI, *Concorrenza di prescrizione del diritto e decadenza dall'azione nel trasporto aereo internazionale*, in *Dir. Trasp.* 2004, III, p. 885 ss., nota a sentenza sentenza App. Roma

25.9.2003;

DI GIANDOMENICO, *Il danno non patrimoniale per negato o ritardato imbarco*, in *Dir. Trasp.* 2005, p. 1 ss.;

DI GIANDOMENICO, *Overbooking e dolo eventuale*, in *Dir. Trasp.* 2007, p. 555 ss., nota a sentenza Giudice di Pace di Cagliari, 25.3.2005;

DI MAJO, *La tutela dei diritti*, Milano, 1987;

DI MARZIO, *Danno non patrimoniale da inadempimento: le prime pronunce di merito dopo le sezioni unite*, in <http://www.personaedanno.it> e in *Resp. Civ. e prev.* 2009, I, p. 2445 ss.;

DI MARZIO, *Il danno esistenziale e le sentenze gemelle*, in *Nuova Giurisp. Civ. Comm.* 2004, p. 629 ss.;

FABRIO, *La risarcibilità del danno morale entro il limite della responsabilità del vettore aereo e l'assicurazione obbligatoria*, in *Dir. Trasp.* 2010, p. 738 ss., nota a sentenza Corte di Giustizia europea, 6.5.2010, causa n. C-63/09;

FACCO, *Il concorso di responsabilità dell'organizzatore di un viaggio "tutto compreso" del vettore aereo*, in *Resp. civ. e prev.*, 2, 2008, reperibile in <http://dejure.giuffre.it>;

FIANDACA, *Il danno non patrimoniale, percorsi giurisprudenziali*, Milano, 2009;

IORE, *Il contratto di trasporto e la nozione di consumatore*, in *Dir. Trasp.* 2001, p. 180 ss.;

IORE, *Ritardo nel trasporto aereo di persone: violazione dei diritti dei consumatori alla qualità del servizio*, in *Dir. Trasp.*, 2004, I, p. 213 ss.; nota a sentenza Tribunale di Palermo 15.7.2003 in *Dir. Trasp.* 2004, I, p. 211 ss.;

FISCHER, *Der Schaden nach dem BGB*, Jena, 1903;

FLAMINI, *Osservazioni critiche sulla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. Trasp.*, 2002, III, p. 813 ss.;

FOGLIANI, in *La decadenza dell'azione*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006;

FOGLIANI, *La limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte costituzionale*. Nota a Corte Cost. 6.5.1985, n. 132, in *Dir. Maritt.* 1985, p. 751 ss.;

E. FOGLIANI, *Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo*, in AA.VV. (a cura di A. ANTONINI- B. FRANCHI- F. MORANDI), *Il nuovo diritto aeronautico; in ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, p. 677 ss.;

FOGLIANI, *Nota alla sentenza del Tribunale di Padova del 5 novembre 1982*, in <http://www.fog.it/articoli/icomsa-1.htm> ;

FORCHIELLI, *Il rapporto di causalità nell'illecito civile*, Padova, 1960;

FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp civ. e prev.* 2000, I, p. 445 ss. ;

FRANZONI, *Il danno non patrimoniale del diritto vivente*, in *Corr. Giur.* 2009, p. 5 ss.;

FRANZONI, *Il danno non patrimoniale, il danno morale; una svolta per il danno alla persona*. Nota a sentenza della Cass. Civ., sez III, 31.5.2003, n. 8827, Cass. Civ., sez. III, 31.5.2003, n. 8828 in *Corr. Giur.* 2003, p. 1017 ss. ;

FRANZONI, *L'illecito*, in M. FRANZONI (diretto da) *Trattato della responsabilità civile*, Milano, II, 2004;

GAGGIA, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, Trieste, 2006;

GALLO, *Prescrizione e decadenza in diritto comparato*, in *Dig. Disc. Priv.*, XIV, Torino, 1996, p. 248-253;

GALOPPINI, *Il caso Gennarino ovvero quanto vale il figlio dell'operaio*, in *Democr. e dir.* 1971, p. 225 ss; nota a sentenza a Tribunale Milano, 18.1.1971, in *Giur. Merito* 1971, p. 209 ss.;

GENTILE, *Danno alla persona*, in *Enc. Dir.*, XI/1962, p. 644 ss.;

GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in M. DEIANA (a cura di), *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005;

GIANNINI, *Clandestini (passeggeri)*, in *Enc. Dir.*, VII/1960, p. 169, 170;

GIORDO, *Operazioni accessorie al trasporto e responsabilità del vettore*, nota a Cass. Civ., sez. III, 17.07.2003, n. 11198, in *Danno e resp.* 2003, p. 1185;

GIRARDI, *Recenti sviluppi della regolamentazione dell'overbooking ed applicazione degli schemi di indennizzo per mancato imbarco*, in *Dir. Trasp.* 1992, II, p. 413 ss.;

GONNELLI-MIRABELLI, *Trasporto (contratto di)*, in *Enc. Dir.*, XLIV/1992, p. 1154 ss.;

GRASSO, *Prescrizione; diritto privato*, in *Enc. Dir.*, Varese, 1986, p. 56-75;

GREGORACI, *Mancata consegna del bagaglio nel trasporto aereo: danno da ritardo o da vacanza rovinata?*, in *Dir. Trasp.* 2005, p. 700 ss.; Giudice di Pace Mestre, 22.11.2004, in *Dir. Trasp.* 2005, 691 ss.;

GREGORACI, *Viaggio organizzato, smarrimento del bagaglio e responsabilità contrattuale del*

vettore aereo per danno da vacanza rovinata, in *Dir. Trasp* 2008, p. 219. Nota a Trib. Marsala 14.7.2007;

IANNUZZI, *Trasporto*, in *Comm. Scialoja- Branca*, Roma-Bologna, 1970;

IMPRODA, *I termini di decadenza previsti dall'art. 26 della Convenzione di Varsavia e la perdita parziale delle merci trasportate*, in *Dir. Trasp.* 1997, p. 513 ss.; nota a Cass. Civ., sez. I, 21.6.1996, n. 5768;

IZZI, *La tutela della persona nel caso di overbooking. I limiti di ammissibilità del danno da noia*, in M. DEIANA (a cura di), *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005;

LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli-Roma, 2000;

LA TORRE, *La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco nel trasporto aereo di persone*, in MASALA- ROSAFIO, *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea : Sassari, 15-16 aprile 2005, Villa Mimosa, Associazione degli industriali della provincia di Sassari*, Milano, 2006;

LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE- TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XII, Milano, 2011;

LONG, *The Warsaw Convention Liability scheme*, in *JALC* 69/2004, p. 65 ss.;

LOPEZ DE GONZALO, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. Mar.* 1986, p. 611 ss.;

LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero nel regolamento CE n. 261/04*, in *Riv. it. Dir. Pubbl. Comunit.* 2006, 1, p. 203 ss., reperibile anche in <http://www.dejure.it>;

LUPOI- CARPI, *Provvedimenti giurisdizionali civili in Europa (convenzione di Bruxelles)*, in *Enc. dir.*, II Agg., Milano, 1998, p. 824 ss.;

MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in MASALA- ROSAFIO, *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea : Sassari, 15-16 aprile 2005, Villa Mimosa, Associazione degli industriali della provincia di Sassari*, Milano, 2006;

MANCALEONI, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo e il codice del consumo (prime note al d.lgs. 206/2005)*, in MASALA- ROSAFIO, *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea : Sassari, 15-16 aprile 2005, Villa Mimosa, Associazione degli industriali della provincia di*

Sassari, Milano, 2006;

MANCALEONI, *Settimana bianca per minori e responsabilità dell'organizzatore*, in *Dir. Tur.* 2004, p. 226 ss., nota a sentenza Cass. Civ., sez. III, del 27.10.03, n. 16090;

MANCINI, *Sui limiti risarcitori applicabili al trasporto su strada del bagaglio*, in *Dir. Trasp.* 2001, p. 746 ss, nota a Cass. civ., sez. III, 7.12.2000 n. 15536;

MARINI, *La responsabilità civile* in, L. NIVARRA (a cura di), *Gli anni settanta del diritto privato*, Milano, 2008;

MARINO, *Aeromobile*, in *Enc. Dir.* I/1958, p. 642 ss.;

MASTRANDREA *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006;

MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994;

MASTRANDREA, *La responsabilità del vettore aereo negli attentati contro la sicurezza dell'aviazione civile, evoluzione giurisprudenziale dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia*, in AA. V.V. (a cura di E. ROSSI), *L'analisi economica del diritto: pubblica amministrazione, società, lavoro, trasporti*, Bari, 2005;

MASTRANDREA, *Obbligo di protezione e caratteri della responsabilità del vettore di persone*, in *Dir. trasp.* 1991, 43 ss.;

MASTROPAOLO, *Danno; Risarcimento del danno*, in *Enc. Giur.* XI/2007;

MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, in *Dir. Mar.* 2007, IV, p. 1038 ss.;

MOMMSEN, *Die Lehre von com interesse*, Schwetshke Braunschweig, 1855;

MONATERI, *Alle soglie di una nuova categoria risarcitoria: il danno esistenziale*, in *Danno resp.* 1999, p. 6 ss.;

MONATERI, *Cumulo di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, Padova, 1989;

MORANDI, *La constatazione del danno al bagaglio e alla merce*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006;

MOSCATI, *La disciplina uniforme del contratto di viaggio ed il diritto privato italiano*, in *Legislazione economica*, (a cura di) VASSALLI -VISENTINI, Milano, 1979;

NAVARETTA, *Il valore della persona nei diritti inviolabili e la complessità dei danni non patrimoniali*, in *Resp. Civ. e prev.* 2009, I, p. 63 ss.;

NAVARETTA, *Danni non patrimoniali, il dogma infranto e il nuovo diritto vivente*, in *Foro it.* 2003, p. 2272 ss.; nota a Cass. Civ., 31.5.2003, nn. 8827-8828/2003;

NAVARETTA, *Danni non patrimoniali: il dogma infranto ed il nuovo diritto vivente*, in *Foro it.* 2003, p. 2271 ss.;

NEGRO, *No della Cassazione ai danni punitivi*. Nota a sentenza Cass. Civ., sez III, 19.01.2007, n. 1183, in <http://www.personaedanno.it>;

NEUNER, *Interesse und Vermögensschaden*, in *Arch. Civ. Pr.* 133 (1931), p. 277 ss.;

NEVOLA, *Profili generali della responsabilità*, in P. FAVA (a cura di) , *La responsabilità civile*, Milano, 2009;

OTTONELLO, *Il danno biologico, in particolare le conseguenze del mobbing sull'integrità psico-fisica del lavoratore*, in www.diritto.it/articoli/civile/ottonello3.html;

PAGLIEL, *La colpa del passeggero nel trasporto aereo*, in *Dir. Trasp.* 2007, p. 509 ss., nota a sentenza Cass. Civ., sez. III, 15.2.2006, n. 3285;

PANZA, *Decadenza nel diritto civile*, in *Dig. Disc. Priv.*, V, Torino, 1989, p. 132-142;

PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, in *Il contratto di trasporto, Giurisprudenza sistematica civile e commerciale*, Torino, 1979;

PARADISO, *Le Sezioni Unite e la "atipicità tipicità" del danno non patrimoniale*, in AA.VV., *Il danno non patrimoniale; guida commentata alle decisioni delle S.U.*, 11 novembre 2008, 26972/3/4/5, Milano 2009;

PASQUINELLI, *Il danno esistenziale*, in P. CENDON (a cura di), *Persona e danno*, v. I, Milano, 2004;

PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici nella normativa internazionale, comunitaria e interna*, Milano, 2007;

PERETTI GRIVA, *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Foro pad.* 1960, XV, p. 639 ss.;

PIRAS, *Aeromobile; diritto della navigazione*, in *Agg. Enc. Giur.*, XVIII/2010;

PIRAS, *Condizioni generali del vettore aereo e ricezione del carico senza riserve*, in *Dir. Trasp.* 1993, p. 117 ss., nota a sentenza Tribunale di Cagliari, 9.1.1991;

PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in DEIANA (a cura di), *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005;

PIRONTI, *Sull'impedimento alla partenza per causa non imputabile al passeggero nel trasporto aereo*, in *Dir. Trasp.* 2009, p. 224 ss., nota a sentenza Giudice di Pace San Cipriano Picentino 16.1.2008, in *Dir. Trasp.* 2009;

POLLASTRELLI, *Riflessioni sull'art. 26 della Convenzione di Varsavia nei casi di perdita parziale di merci*, nota a Cass. Civ. 21.6.1996, n. 5768 in *Dir. Mar.* 1998, p. 685 ss.;

PONZANELLI (a cura di), *Critica del danno esistenziale*, Padova, 2003;

PONZANELLI (a cura di), *Il risarcimento integrale senza il danno esistenziale*, Padova, 2007;

PONZANELLI, *Attenzione: non è danno esistenziale, ma vera e propria pena privata*, in *Danno resp.* 2000, p. 842 ss.;

PONZANELLI, *I punitive damages nell'esperienza nordamericana*, in *Rivista dir. civ.* 1983, I, p. 438;

PONZANELLI, *Il concorso di responsabilità: le esperienze italiana e francese a confronto*, in *Resp. civ. e prev.*, 1984, p. 36 ss.;

POZZI, *La nuova disciplina dell'overbooking nel Regolamento 261/04 e nell'interpretazione della Corte di Giustizia*, in *Resp. civ. e prev.*, 2006, 7-8, in <http://www.dejure.it>, nota a sentenza Corte giust. CE, 10.1.2006, causa C-344/2004, in *Resp. civ. e prev.* 2006, reperibile in <http://www.dejure.it>;

POZZI, *Tipologia e quantificazione del danno da ritardo nel trasporto aereo*, in *Resp. Civ. e prev.* 2007, 1, reperibile in <http://www.dejure.it>;

PROCIDA MIRABELLI DI LAURO, *Il danno non patrimoniale secondo le sezioni unite. Un "de Profundis" per il danno esistenziale*, in *Danno resp.* 2009, 1, p. 32 ss.;

PULEO, *Compensatio lucri cum damno*, in *Enc. Dir.* VIII, 1961, p. 29 ss.;

PURELLI, *Risarcibilità del danno esistenziale in caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli*, in *Dir. Trasp.* 2007, p. 902 ss., nota a sentenza Giudice di Pace Mestre, 30.1.2006;

QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989;

RAGAZZONI, *Osservazioni sulla prova del fatto impeditivo della responsabilità del vettore aereo fra il sistema di Varsavia ed il codice della navigazione*, in *Dir. Trasp.* 2005, p. 1031 ss., nota a Cass.

Civ., sez. III, 27.10.2004, n. 20787;

RAVAZZONI, *La riparazione del danno non patrimoniale*, Milano, 1962;

RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in BESSONE (diretto da), *Trattato di diritto privato*, XIV, Torino, 2006, p. 3 ss.;

ROLFI, *Il nesso di causalità nell'illecito civile: la Cassazione alla ricerca di un modello unitario*, in *Corr. Giur.* 2006, 2, p. 263 ss., nota a sentenza Cass. Civ., sez III, 18.4.2005, n. 7997, in *Corr. Giur.* 2006, 2, p. 257 ss.;

ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova 1959;

ROPPO, *Commentario alla convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio*, in *Le nuove leggi civili commentate*, Padova, 1978, II, 1780 ss.;

ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/CE/04*, in *Giust. civ.* 2004, p. 469 ss.;

ROSAFIO, *In tema di ammissibilità di azioni risarcitorie da parte del passeggero al di fuori della Convenzione di Varsavia*, in *Dir Trasp.* 2000, p. 222 ss.;

ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006;

ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Dir. Trasp.* 2001, p. 473 ss.;

ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e dei diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, in AA.VV., *Contratti & Commercio internazionale*, Milano, 2008;

SACCO, *Concorso delle azioni contrattuale ed extracontrattuale*, in G. VISINTINI (a cura di), *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale*, Milano, 1984;

SALVI, *Danno*, in *Disc. priv., sez civ.*, V/1989, p. 63 ss.;

SALVI, *Il danno extracontrattuale*, Napoli, 1985;

SALVI, *La responsabilità civile*, Milano, 2005;

SCIOLLA LAGRANGE, *Trasporti aerei- Dir. Int.*, in *Enc. Giur.*, XXXVI/1988;

SCOGNAMIGLIO, *Appunti sulla nozione di danno*, in *Riv. Trim. Dir. e proc. civ.* 1969, p. 464 ss.;

SCOGNAMIGLIO, *Il danno morale (contributo alla teoria del danno extracontrattuale)*, in *Riv. Dir. Civ.* 1957, 1, p. 277 ss.;

SCOGNAMIGLIO, *Il danno morale soggettivo*, in PATTI (diretto da)- DELLE MONACHE (a cura di),

Responsabilità civile; danno non patrimoniale, Milano, 2010;

SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Noviss. Dig. it.*, XV, 1968, p.670 ss.;

SCOGNAMIGLIO, *Risarcimento del danno*, in *Nss. Dig. it.* XVI/1969, p. 12 ss.;

SELLA, *I Danni non patrimoniali*, in P. CENDON (a cura di) *Trattati*, Milano, 2010;

SELLA, *La responsabilità civile nei nuovi orientamenti giurisprudenziali*, Milano, 2007;

SIA- ZANELLI, *Sul ritardo del passeggero aereo nella presentazione all'accettazione*, in *Dir. Trasp.* 1994, p. 523 ss., nota a Cass. Civ., sez. III, 25.8.1992, n. 9854;

SILINGRADI, *Trasporto aereo (contratto di)*, in *Dig. comm.*, XVI/1999, p. 57 ss.;

SILINGRADI, *Trasporto aereo*, in *Enc. Dir.*, XLIV/1992, p. 57 ss.;

STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo*, in *Dir. Mar.* 2011, I, p. 109 ss.;

TEDESCHI, *Decadenza*, in *Enc. Dir.*, Varese, 1962, p. 770-793;

THIENE, *Onere della prova e liquidazione*, in PATTI (diretto da)- DELLE MONACHE (a cura di), *Responsabilità civile, danno non patrimoniale*;

TORRENTE- SCHLESINGER, *Manuale di diritto privato*, XIX, Milano, 2009;

TOSCANO, *Responsabilità civile. Rassegna di giurisprudenza. Problema del cumulo e del concorso di responsabilità*, in *Riv. Dir. Civ.*, 1956, p. 151 ss.;

TOSORATTI, *Il contratto di trasporto aereo*, in R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, Milano, 2009;

TOSORATTI, *Profili della risarcibilità del danno derivante dalla perdita del bagaglio registrato nel trasporto aereo internazionale*, in *Dir. Trasp.* 2006, p. 969 ss., nota a sentenza del Giudice di Pace San Donà di Piave, 20.01.2006;

TOSORATTI, *Trasporto a mezzo autobus, perfezionamento del contratto e passeggeri clandestini*, in *Dir. Trasp.* 2005, p. 67 ss.;

TRANQUILLI LEALI, *Il trasporto aereo di persone*, in M. RIGUZZI- A. ANTONINI (a cura di) in *Trasporti e turismo*, Torino, 2008;

TRIMARCHI, *Istituzioni di diritto privato*, XVIII, Milano, 2009, p. 543 ss.;

TRIMARCHI, *Patrimonio (nozione)*, in *Enc. Dir.* XXXII, 1982, p 273;

TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di*

Montreal del 28 maggio 1999, Napoli, 2006;

TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006;

TULLIO, *Trasporto nella navigazione marittima ed aerea*, in *Enc. Giur.*, Agg. XVI/08;

TURCO BULGHERINI, *Servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea*, in *AV.VV.* (a cura di ANTONINI- FRANCHI- MORANDI), *Il nuovo diritto aeronautico, In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002;

TURCO, *Dalla direttiva 13 giugno 1990, n. 90/314/CEE al d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206, (cd. Nuovo Codice del Consumo)*, in RIGUZZI- ANTONINI (a cura di) in *Trasporti e turismo*, Torino, 2008;

VALERINI, *La compagnia aerea risponde del ritardo dovuto a "problemi tecnici"*, in *Dir. e Giust.* 2009, nota a Corte giust. CE, sez. IV, 22.12.2008, causa n. 549 in <http://www.dejure.it>;

VERNIZZI, *Alcune brevi considerazioni in merito all'inquadramento del contratto di trasporto aereo tra i contratti c.d. "di massa"* in *Resp. civ. e prev.* 2010, 11, p. 2280 ss., nota a Cass. Civ.,sez. III, 11.05.2010, n. 11361;

VERNIZZI, *Brevi considerazioni in materia di ritardo nel trasporto aereo di persone, contenuto della prova liberatoria a carico del vettore e danno patrimoniale*, in *Resp. civ e prev.* 2009, 2, in <http://www.dejure.it>;

VERNIZZI, *Brevi note in materia di responsabilità dell'organizzatore di viaggi e dell'intermediario (venditore)*, in *Resp. Civ e prev.*, 2007, 3, reperibile in <http://dejure.giuffre.it>;

VILLA, *Danno e risarcimento contrattuale* in V. ROPPO (diretto da), *Trattato del contratto*, V, *Rimedi-2*, a cura di ROPPO, Milano, 2006;

VISINTINI, *Il risarcimento del danno contrattuale; la responsabilità per ritardo e per fatto degli ausiliari*, in G. VISINTINI (diretto da), *Trattato della responsabilità contrattuale*, v. III, Padova, 2009;

VOLLI, *Trasporto marittimo ed aereo*, in *Noviss dig. it.* XIX, 1973, p. 601;

ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir Trasp.* 2001, p. 509 ss.;

ZENO ZENCOVICH, *Il problema della pena privata nell'ordinamento italiano: un approccio compatistico ai Punitive damages di common law*, in *Giur. it.* 1985, IV, p. 12;

ZENO ZENCOVICH, *Le nuove condizioni generali di contratto nel trasporto aereo*, in *Dir. Tur.* 2006, 2, 2006, p. 118 ss.;

ZIVIZ, *Continua il cammino del danno esistenziale*, in *Resp. civ. e prev.* 2000, p. 931 ss., nota a Cass. civ., 7.7.2000, n. 7713;

ZIVIZ, *E poi non rimase nessuno*, in *Resp. Civ. e prev.* 2003, p. 731 ss.;

ZIVIZ, *I danni bagatellari*, in <http://www.personaedanno.it>;

ZIVIZ, *Il danno morale*, in P. CENDON (a cura di), *Persona e danno*, v. I, Milano, 2004;

ZIVIZ, *Il danno non patrimoniale: uno e trino*, in *Foro it.* 2004, p 138 ss.;

ZIVIZ, *Il nuovo volto dell'art. 2059 c.c.* , in *Resp civ e prev.* 2003, p. 1041 ss.;

ZIVIZ, *La scivolosa soglia dei diritti inviolabili*, in *Resp. civ. e prev.* 2011, 6, p. 1296 ss., a commento delle sentenze Cassazione civile, sez. III, 27.04.2011, n. 9422, e Trib. Firenze, 21.01.2011, n. 147, reperibili anche in <http://www.dejure.it>;

ZIVIZ, *Le relazioni pericolose: i rapporti tra danno biologico, danno esistenziale*, in *Resp civ e prev.* 2007, 4, p. 790 ss.;

ZIVIZ, *Un'occasione mancata per le S.U., AA.VV., Il danno non patrimoniale; guida commentata alle decisioni delle S.U., 11 novembre 2008, 26972/3/4/5*, Milano, 2009;

ZUNARELLI- COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009;