

Il danno bagatellare per i disservizi in materia di trasporti

di Serafino Ruscica

Sommario: 1. Il concetto di danno esistenziale bagatellare. 2. Applicazioni in materia di trasporto terrestre. 3. Applicazioni in materia di trasporto aereo. 4. Il danno da vacanza rovinata.

1. Il concetto di danno esistenziale bagatellare.

Si parla normalmente di danno esistenziale con riferimento al pregiudizio che consiste nel peggioramento della qualità della vita dovuto alla forzata rinuncia allo svolgimento di attività non remunerative, fonte di benessere per il danneggiato, derivante dalla lesione di una posizione giuridica soggettiva tutelata dalla Costituzione¹.

Il danno esistenziale si risolve, in sostanza, in una modificazione peggiorativa dei rapporti del soggetto con l'esterno.

Una delle questioni più problematiche che si agitano intorno alla figura del danno esistenziale attiene alla individuazione dei confini della sua risarcibilità. Il problema si pone in quanto, in assenza di un intervento del Legislatore, il compito di delineare i limiti del risarcimento dei danni esistenziali resta affidato alla elaborazione giurisprudenziale, con esiti non sempre univoci.

Dall'esame della più recente giurisprudenza, specie di merito, emerge di tutta evidenza la tendenza a riconoscere spazi sempre maggiori di tutela risarcitoria anche a ipotesi di danno scarsamente significative, sebbene collegate dal punto di vista eziologico all'inadempimento o all'illecito extracontrattuale.

La giurisprudenza, cioè, tende a riconoscere il risarcimento di qualsivoglia "peggioramento esistenziale", così allargando indiscriminatamente le maglie della tutela risarcitoria dei danni non patrimoniali. Si finisce infatti con l'attribuire rilevanza, sotto il profilo della tutela risarcitoria, ai meri disagi e allo stress derivanti dal turbamento della serenità personale, elevato a bene di rango costituzionale².

Si parla, in proposito, di c.d. danni bagatellari, individuando con tale formula i casi in cui il danno consequenziale è futile o irrisorio, ovvero, pur essendo oggettivamente serio, risulta, secondo la coscienza sociale, insignificante o irrilevante per non essere stato inciso il diritto oltre una soglia minima.

Nel 2008, la Sezione Unite della Corte di Cassazione sono intervenute allo scopo di arrestare il fenomeno del dilagare dei risarcimenti dei danni bagatellari affermando che "palesamente non meritevoli dalla tutela risarcitoria, invocata a titolo di danno esistenziale, sono 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, ai quali ha prestato invece tutela la giustizia di prossimità³. Non vale, per dirli risarcibili, invocare diritti del tutto immaginari, come il diritto alla qualità della vita, allo stato di benessere, alla serenità: in definitiva il diritto ad essere felici. Al di fuori dei casi determinati dalla legge ordinaria, solo la lesione di un diritto inviolabile della persona concretamente individuato è fonte di responsabilità

¹ D. Chindemi, *Il danno bagatellare contrattuale*, in *Resp. civ. e prev.* 2008, 12, 2450.

² D. Chindemi, *Danno esistenziale quale autonoma voce di danno distinta dal danno biologico e dal danno morale*, in *Resp. civ. e prev.* 2007, 6, 1281.

³ E. Navarretta, *Il valore della persona nei diritti inviolabili e la complessità dei danni non patrimoniali* in *Resp. civ. e prev.* 2009, 1, 63.

risarcitoria non patrimoniale"⁴ (Cass. civ., Sez. unite, 11.12.2008, nn. 26972, 26973, 26974 e 26975)⁵.

Le Sezioni Unite, allo scopo di limitare la proliferazione delle liti bagatellari, hanno ulteriormente specificato che il diritto al risarcimento dei danni non patrimoniali alla persona, conseguenti alla lesione di diritti costituzionalmente inviolabili, può essere accordato soltanto ove sussistano gli ulteriori requisiti della "gravità dell'offesa" e della "serietà del danno": "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 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.)".

Entrambi i requisiti della "gravità dell'offesa" e della "serietà del danno" devono essere accertati dal giudice secondo il parametro costituito dalla coscienza sociale in un determinato momento storico .

In dottrina si rileva che mentre in caso di illecito aquiliano soccorre, al fine di limitare il risarcimento dei danni bagatellari, il criterio della rilevanza costituzionale dei beni – interessi attinti dalla lesione, ciò non dovrebbe valere nel caso dell'inadempimento contrattuale.

In questa ipotesi, si dice, dovrebbero trovare ristoro tutti i danni conseguenti ad inadempimento contrattuale, sempre che, in linea con la sentenza delle Sezioni Unite del 2008, sussistano i caratteri della gravità delle conseguenze dannose.

Ciò significa che in caso di danni non patrimoniali da inadempimento contrattuale la risarcibilità del semplice disagio dovrà essere esclusa, mentre in caso di responsabilità extracontrattuale, in mancanza di una lesione di diritti di rango costituzionale, l'eventuale danno non patrimoniale, anche grave, non sarà risarcibile.

2. Applicazioni in materia di trasporto terrestre.

I continui ritardi dei treni, la soppressione delle corse, le carrozze eccessivamente affollate, la sporcizia dei treni, costituiscono, soprattutto per un pendolare, una evidente lesione di diritti non patrimoniali che trovano la propria fonte nel contratto di trasporto.

Dal contratto di trasporto deriva, in modo particolare, l'obbligo del vettore di far viaggiare il passeggero in condizioni di "normalità", e di rispettare l'orario previsto.

Con specifico ritardo alla fattispecie del ritardo del treno, prima di affrontare la questione attinente alla responsabilità del vettore e alla risarcibilità, oltre che del danno patrimoniale, del danno non patrimoniale (*id est*, esistenziale), occorre esaminare il quadro normativo di riferimento.

⁴ P. Ziviz, *Il danno non patrimoniale: istruzioni per l'uso* in *Resp. civ. e prev.* 2009, 1, 94.

⁵ Cass. civ., Sez. unite, 11.12.2008, nn. 26972, 26973, 26974 e 26975, in *Diritto & Giustizia* 2008, *Il civilista* 2009, 1, 29 , in *Resp. civ. e prev.* 2009, 1, 38 (nota di Monateri), in *Riv. it. medicina legale* 2009, 2, 451, (nota di Barni; Fiori; Bona).

In base al contratto di trasporto, disciplinato agli artt. 1678 ss. c.c., il vettore assume l'obbligo di trasferire, mediante corrispettivo, persone o cose da un luogo ad un altro⁶.

Con specifico riguardo al trasporto di persone, l'art. 1681 c.c. dispone che *"salva la responsabilità per il ritardo e per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto, il vettore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio e della perdita o dell'avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno"*. L'art. 1680 stabilisce, tuttavia, che le disposizioni del codice civile in materia di trasporto si applicano anche a quelli ferroviari in quanto non derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali.

In base al r.d.l. 11 ottobre 1934 n. 1948, convertito in l. 4 aprile 1935 n. 911, che attribuisce al Ministro dei trasporti (di concerto con quello del tesoro) la competenza ad emanare norme in materia di trasporto di persone sulle ferrovie, sono state emanate le condizioni generali del contratto di trasporto ferroviario (cfr. d. interm. 13 dicembre 1956). La responsabilità del vettore è contenuta negli artt. 11, 12 e 13 del predetto decreto interministeriale, nonché art. 1 dell'allegato 1).

L'art. 13, comma 1 d. interm. *cit.* stabilisce, in linea generale, che il viaggiatore ha diritto al risarcimento del danno derivatogli da ritardo, soppressione del treno, mancata coincidenza ed interruzioni, soltanto nei casi e nei limiti previsti dagli artt. 11 e 12 e qualunque sia la causa dell'inconveniente che dà luogo alla domanda di indennizzo.

Per l'ipotesi del ritardo⁷, l'art. 11 prevede che le Ferrovie dello Stato possono autorizzare il viaggiatore a valersi d'altro treno immediatamente successivo,

⁶ Per un approfondimento sul contratto di trasporto di persone e la responsabilità del vettore si rinvia a S. Ruscica, *Il contratto di trasporto stradale di persone*, in *Il contratto di trasporto*, a cura di F. Morandi, Vol. XVII, Utet, 2004.

⁷ Sono stati pubblicati sulla GUUE n. L 315 del 3 dicembre 2007 alcuni provvedimenti in materia di trasporto. In particolare: Regolamento (CE) n. 1370/2007 del parlamento europeo e del consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70. Questo regolamento ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire. Il regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico. Il campo d'applicazione del regolamento è l'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico. Gli Stati membri possono applicare il regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali. Il regolamento entrerà in vigore il 3 dicembre 2009.

Si veda, poi, il regolamento (CE) n. 1371/2007, del Parlamento europeo e del consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Questo regolamento stabilisce regole che disciplinano: le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie, la conclusione di contratti di trasporto, l'emissione di biglietti e l'attuazione di un sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario; la responsabilità delle imprese ferroviarie e i loro obblighi di assicurazione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli; gli obblighi delle imprese ferroviarie nei confronti dei passeggeri in caso di ritardo; la protezione delle

senza pagare alcun sovrapprezzo, nel caso in cui in seguito al ritardo venga a mancare la coincidenza con altro treno .

Infine rileva l'art. 1 dell'allegato 1) delle disposizioni generali del 1956, il quale definisce il contenuto dell'obbligo di trasporto senza fare alcun riferimento all'obbligo di rispetto dell'orario previsto.

Secondo un'interpretazione strettamente letterale delle summenzionate disposizioni, dovrebbe ritenersi che il semplice ritardo non è fonte di responsabilità contrattuale per il vettore, il quale risponderebbe soltanto dei danni alle persone conseguenti ad incedente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario. Così opinando, si finisce col lasciare al "capriccio" del vettore ferroviario l'osservanza dei tempi di esecuzione del contratto.

Tuttavia, è preferibile accedere ad una diversa interpretazione, maggiormente rispondente alle esigenze di tutela dei diritti del passeggero di treno⁸. Partendo dalla definizione stessa di contratto di trasporto di persona ex art. 1678, è possibile affermare che l'obbligazione tipica del vettore ha ad oggetto un *facere* (il trasferimento da un luogo ad un altro) nei termini descritti nel biglietto, e dunque nel rispetto dei termini temporali ivi previsti.

Può affermarsi che il rispetto dell'orario previsto costituisca un aspetto naturale del contratto di trasporto di persona, un effetto giuridico che deriva dalla natura stessa del contratto⁹. Tuttavia in dottrina¹⁰ si pone attenzione ad alcune ipotesi

persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel viaggio in treno e l'assistenza alle medesime; la definizione e il monitoraggio di norme di qualità del servizio, la gestione dei rischi in materia di sicurezza personale dei passeggeri e il trattamento dei reclami; le regole generali in materia di attuazione. Il regolamento entra in vigore 24 mesi dopo la pubblicazione nella GUUE (3 dicembre 2009).

Si consideri, inoltre, la Direttiva 2007/59/CE del parlamento europeo e del consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità.

Questa direttiva stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario della Comunità. La direttiva entra in vigore il 4 dicembre 2007 e la sua attuazione è progressiva; sono previsti dei periodi di transizione.

⁸ Si segnala, per l'attualità della materia, la recentissima sentenza - emessa dal Giudice di Pace di Novara in data 23/6/2008 e pubblicata il 4/7/2008. Il giudice di pace ha condannato la società che gestisce il trasporto su treni a risarcire i danni ad un passeggero, a cagione dei ritardi con cui ha effettuato i viaggi in treno, appunto, e per le condizioni pessime in cui è tenuta la sala d'aspetto all'interno della stazione. Tali ritardi afferma il giudice - dovuti a "a guasti alla vettura pilota", - devono essere sicuramente addebitati a responsabilità della convenuta (...) che, pur eseguendo le normali ("di routine") operazioni di manutenzione, non è stata in grado di assicurare il regolare funzionamento dei treni, che, a parere di questo Giudice, è suo preciso dovere nei confronti dell'utenza. Pure la sporcizia dei sedili (a volte anche rotti) e in genere dei treni in questione e le condizioni molto disagiati per l'utenza nella sala di attesa della stazione di (...) devono essere evidentemente addebitate alla scarsa diligenza di (...) nella manutenzione dei treni e della sala d'aspetto stessa". Per altri precedenti, in materia di responsabilità della società ferroviaria, per i danni riportati dall'utenza, si veda: Giudice di Pace di Bari sent. 24/5/2006; Giudice di Pace di Bologna 28/7/2004; Giudice di Pace di Cassino sent. 28/2/2001.

⁹ Si segnala un'interessante pronuncia del Giudice di Pace di Bari 24 maggio 2006, n. 3808, con riferimento ad un caso di cambio di percorso di un convoglio di Trenitalia successivo ad abbondanti precipitazioni senza che i passeggeri fossero informati. In linea generale, il Giudice ha affermato che la disciplina applicabile è quella contenuta nei principi generali dettati dall'articolo 1218 e 1681 Codice Civile, che in caso di inadempimento, legittimano il passeggero al risarcimento del danno, mentre non può trovare applicazione la legge speciale n. 991/1935 ed in particolare le norme che

di essenzialità del termine ex art. 1457 c.c. come nel caso di trasporti in occasione di festività o con destinazione per le mete turistiche. Nell'ambito dei servizi pubblici di linea si riteneva in passato che l'orario fosse indicativo e non vincolante non potendo il rispetto assoluto dello stesso tradursi in modalità di esecuzione della prestazione che mettano a repentaglio l'incolumità fisica dei trasportati.

Questa impostazione è condivisa da parte della giurisprudenza di merito. Secondo il Giudice di Pace di Venezia la conclusione del contratto di trasporto "*obbliga il vettore ferroviario a trasferire incolume a destinazione il passeggero nel rispetto degli orari pubblicizzati, pena il parziale inadempimento contrattuale*" (Giudice di Pace di Venezia, sentenza del 4 febbraio 1999, n. 10). Secondo il Giudice di pace di Cassino "*ha diritto del risarcimento del danno, da determinarsi in via equitativa, il passeggero di un treno, che a causa del ritardo accumulato, non dovuto a forza maggiore o a ragioni non imputabili al vettore, abbia subito un danno alla salute (nella specie, disturbo d'ansia generalizzata, senso di soffocamento e affaticamento, cardiopalma, tachicardia)*" (Giudice di pace di Cassino, sentenza del 28 febbraio 2001, in *Nuovo dir.*, 2001, 936).

L'assunto secondo il quale l'orario di partenza del treno costituisce un elemento imprescindibile del trasporto è altresì corroborato dal dato positivo rappresentato dall'art. 1 della l. 10 aprile 1981 n. 151 che definisce i trasporti pubblici come "*servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone (...) effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta differenziata*".

Ed invero l'idea secondo cui l'orario di trasporto, reso pubblico dal vettore mediante affissione nelle stazioni ferroviarie, faccia parte del contenuto della prestazione dovuta dal vettore, appare pienamente in linea con il riconoscimento del fondamentale diritto dell'utente all'erogazione di servizi pubblici secondo *standard* di qualità e di efficienza (art. 1 della l. 30 luglio 1998 n. 231).

3. Applicazioni in materia di trasporto aereo.

prevedono il rimborso totale o parziale del biglietto - in caso soppressione del servizio o di ritardo - in quanto illegittime. Secondo il Giudice: "fin dall'inizio del viaggio, ben poteva essere offerta l'opportunità di operare una scelta se intraprendere o meno il viaggio e valutare il rischio di subire sofferenze e disagi ineludibili". "Alla luce di tutto quanto detto, non v'è dubbio che il grave ritardo, pacifico e non oggetto di contestazione, di ben oltre otto ore, con il quale gli istanti sono giunti a destinazione, integra gli estremi di un inesatto adempimento contrattuale da parte della società Trenitalia e legittima una riduzione del prezzo del biglietto, nella misura ritenuta equa del 50%, pari a € 53,00".

Non solo, il Giudice ha anche riconosciuto il danno esistenziale dei passeggeri: "Naturalmente il riconoscimento del danno c.d. esistenziale, come *quid pluris* rispetto al danno morale, impone che vi sia allegazione e prova dei disagi subiti e accertamento del nesso causale tra la condotta dell'autore e gli eventi lesivi; accertamento che può avvenire anche con il ricorso a valutazioni prognostiche e a presunzioni sulla base degli elementi oggettivi forniti dal danneggiato. Nella fattispecie in esame, è emersa la prova della totale mancanza di informazione su quanto stava accadendo, delle lunghe soste presso le varie stazioni, dell'impossibilità di approvvigionarsi di cibo e bevande, del grave disagio vissuto all'interno del treno per l'inefficienza dell'impianto di riscaldamento, delle precarie condizioni igieniche che, nel loro insieme, integrano indubbiamente gli estremi di un forte turbamento psichico della persona, con ripercussioni sullo stato d'animo, generando patemi, ansia, irritazione, rabbia e preoccupazione, il tutto aggravato dalla presenza di un bimbo di appena cinque anni, cui dover accudire, con priorità assoluta".

¹⁰ R. Rovelli, *Il trasporto di persone*, Utet, Torino, 6, 1970.

In materia di trasporto aereo, una delle ipotesi più frequenti di risarcimento del danno esistenziale è costituita dalla cancellazione del volo.

Si può qui solo accennare al fatto che la fattispecie, unitamente alle ipotesi del ritardo del volo e del negato imbarco derivante da *overbooking*, costituisce oggetto di una apposita normativa a tutela degli utenti dei voli di linea predisposta a livello comunitario (cfr. Regolamento CE 261/04 del Parlamento europeo e del Consiglio).¹¹

L'ipotesi della cancellazione del volo, invero non infrequente nella prassi, è generalmente causa di fastidi e pregiudizi a carico dell'utente del vettore aereo. Resta da vedere se ciò sia traducibile in una richiesta di risarcimento danni, specie non patrimoniali.

Dal punto di vista dell'inquadramento dogmatico, il fatto in sé della cancellazione del volo dovrebbe logicamente essere qualificato come inadempimento definitivo del contratto concluso dall'utente con il vettore aereo, determinando l'inesecuzione del trasporto negli esatti termini in cui questo era stato pattuito. Deve tuttavia darsi conto di un orientamento (minoritario) che qualifica la cancellazione del volo come *ritardo nell'esecuzione della prestazione*.

Secondo un orientamento intermedio, invece, dovrebbe distinguersi a seconda che il volo, della cui cancellazione si tratta, costituisca regolare servizio di linea o meno: nel primo caso, ci si troverebbe di fronte ad un'ipotesi di ritardo, essendo teoricamente possibile avvalersi di un volo successivo; per contro, nel caso di cancellazione di un volo non costituente servizio di linea, la fattispecie darebbe luogo ad un inadempimento definitivo.

La dottrina italiana appare per lo più orientata ad accogliere quest'ultima impostazione¹². Si tende però a ritenere che la ragione della distinzione tra casi di ritardo (ipotesi dei servizi di linea) e di cancellazione del volo (ipotesi dei servizi non di linea) sia destinata a venire meno, dovendosi comunque parlare di inesecuzione del trasporto, nell'ipotesi in cui si verifichi la soppressione non solo del volo che il passeggero intendeva utilizzare, ma anche quelli successivi, per un periodo di tempo tale da rendere ragionevolmente privo di interesse, per ogni normale utente del trasporto aereo, il compimento della prestazione di trasporto da parte del vettore.

Va tenuto presente che la cancellazione del volo non sempre è imputabile al vettore aereo, poiché non di rado la soppressione del volo è dovuta a cause

¹¹ Cfr. S. Ruscica, *I diritti del passeggero in caso di overbooking aereo nella normativa comunitaria*, in questa rivista, n. 2/2009; C. Pozzi, *Tipologia e quantificazione del danno da ritardo nel trasporto aereo*, in *Resp. civ. e prev.* 2007, 1, 159; S. Vernizzi, *Brevi considerazioni in materia di ritardo nel trasporto aereo di persone, contenuto della prova liberatoria a carico del vettore e danno non patrimoniale*, in *Resp. civ. e prev.* 2009, 2, 404; Vernizzi, *La cancellazione del volo: considerazioni generali e indicazioni emergenti dalle recenti innovazioni legislative*, in *Resp. civ. e prev.* 2006, 10, 1655.

¹² S. Busti, *Contratto di trasporto aereo*, in *Tratt. dir. civ. e comm.*, già diretto da A. Cicu e F. Messineo, continuato da L. Mengoni, vol. XXVI, t. 3, Milano, 2001, 479-480; E.G. Rosafio, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. civ.*, 2004, II, in part., 474; E.G. Rosafio, *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. turismo*, 2004, 205 e ss.; M. M. Comenale Pinto, *Il contratto di trasporto di persone*, in F. Morandi, M.M. Comenale Pinto, M. La Torre, *I contratti turistici*, Milano, 2004, 145 e ss., in part., 220.

indipendenti dalla volontà del medesimo (impossibilità sopravvenuta, temporanea o definitiva, di eseguire la prestazione: art. 1256 c.c.)¹³.

Si possono ricordare, in proposito, due sentenze del Giudice di pace di Milano del 2002¹⁴, le quali, in relazione alla vicenda della nevicata che tra il 24 ed il 26 dicembre del 2000 aveva paralizzato l'aeroporto di Malpensa, determinando la sospensione prolungata delle attività aeroportuali, impedendo la partenza dei voli e causando ritardi e disagi ai passeggeri, hanno escluso la responsabilità del vettore aereo per la cancellazione del volo, stante l'impossibilità per lo stesso di eseguire la prestazione di trasporto per una causa esterna alla propria organizzazione. Le citate pronunce, all'opposto, avevano affermato la responsabilità della società di gestione aeroportuale per inadempimento agli obblighi assunti all'atto di concessione, e per fatto illecito nei confronti degli utenti, condannandola alla dazione di una somma a titolo di risarcimento del danno esistenziale patito dal turista, con liquidazione in via equitativa.

Nella prima pronuncia, il Giudice di pace meneghino afferma che "nella determinazione del danno extracontrattuale subito da chi non abbia potuto godere di due giorni della progettata vacanza a causa della temporanea inagibilità per neve dell'aeroporto, deve escludersi quanto il creditore abbia contribuito a cagionare (nella specie, rifiutando il trasporto gratuito ad altro aeroporto agibile) e quanto non sia riuscito a provare assolvendo l'onere probatorio su lui incombente (nella specie, circa i disagi nella permanenza in aeroporto durante l'inagibilità); e il danno può essere liquidato dal giudice in via equitativa, tenuto conto del mancato godimento di parte della vacanza e dello stress per la forzata permanenza in aeroporto in attesa del volo".

Similmente, nella seconda si legge che "nella vanificazione della legittima aspettativa di riunirsi alla propria famiglia nel giorno di Natale, deve essere riconosciuta una sofferenza morale costituente un danno ingiusto, quasi violazione dello status familiare, come tale suscettibile di risarcimento ai sensi del disposto del già citato art. 2043, da quantificarsi con equo apprezzamento, nella somma (...) comprensiva dei maggiori esborsi conseguenti all'interruzione forzata del viaggio, immancabili in tali situazioni, secondo comune esperienza, anche se non sempre esattamente documentabili".

L'esame delle pronunce giurisprudenziali in tema di cancellazione del volo, ritardo o overbooking mostra una generale tendenza all'allargamento dell'area del danno risarcibile, con particolare attenzione ai profili non patrimoniali, sovente etichettati come *danni esistenziali*.

Interessante la sentenza del Giudice di pace di Milano che ha affermato che nel trasporto aereo l'informazione sull'evolversi dei contrattempi e sulle prevedibili contromisure rientra negli obblighi non solo di cortesia ma anche di assistenza del vettore nei confronti dei passeggeri clienti. Secondo il Giudice, dall'inadempimento di tali obblighi sorge in capo al vettore stesso un'obbligazione risarcitoria relativamente non solo ai danni patrimoniali (di cui l'attore deve dare prova specifica), ma anche ai danni alla sfera esistenziale, quali il nervosismo e la

¹³ Per un approfondimento sul tema della responsabilità del vettore aereo si rinvia a S. Vernizzi, *Perdita del bagaglio consegnato: il vettore aereo risponde (limitatamente) del pregiudizio non patrimoniale conseguente al suo inadempimento contrattuale*, in *Resp. civ. e prev.* 2007, 9, 1909.

¹⁴ Giudice pace Milano, 8 maggio 2002, in *Giur. merito*, 2003, 693 (s.m.); Giudice pace Milano, 23 luglio 2002, in *Danno resp.*, 2003, 301 e ss.

frustrazione connessi al notevole ritardo accumulato dal volo (Giudice di pace Milano, 18.12.2000, in *Giur. It.*, 2001, 1159)¹⁵.

Secondo il Giudice di pace di Palermo, in tema di inadempimento del vettore nell'esecuzione di contratto di trasporto aereo di persone, può nascere, in favore del passeggero, il diritto al risarcimento del danno patrimoniale, nonché del danno morale, conseguente al disagio psicofisico per la cancellazione improvvisa della partenza ed il mancato godimento del soggiorno (Giudice di pace Palermo, 4.10.2002, in *Arch. Civ.*, 2003, 784).

Il Giudice di pace di Napoli, nell'affermare la responsabilità civile del vettore aereo per i danni derivanti a un passeggero dal ritardo del volo, specifica che detta responsabilità non è limitata al solo costo del biglietto ma può riguardare anche *chances* lavorative mancate e perdita della serenità personale (Giudice di pace Napoli, 27.11.2002, in *Foro it.*, 2003, I, 982).

In materia di overbooking, il Giudice di pace di Cagliari afferma che "in caso di overbooking, la compagnia aerea è responsabile per il danno economico-patrimoniale subito dal passeggero, nonché per quello da stress, da determinare in via equitativa" (Giudice di pace Cagliari, 23.10.2001, in *Foro It.*, 2004, 1, 313).

In definitiva, la giurisprudenza tende a riconoscere l'ammissibilità di un risarcimento a fronte di un danno individuato in sé nel disagio subito dal passeggero per l'attesa in aeroporto e per lo *stress* e la preoccupazione ad essa conseguente.

Analoga tendenza si intravede in ordine all'ipotesi del ritardo del volo¹⁶.

Va premesso che, attualmente, non esiste una norma, né nella disciplina interna né in quella pattizia e comunitaria, che ricostruisca in modo esatto, nei suoi contenuti e nei suoi limiti, la nozione di ritardo, a differenza di quanto si riscontra in ordine alla nozione di cancellazione del volo che trova nel Regolamento CE 261/04 espressa definizione come "*mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto*" (cfr. art. 2, lett. I).

In dottrina, sono emerse due posizioni opposte in merito alla questione della definizione della fattispecie del ritardo: l'una cosiddetta *oggettiva*, secondo cui il danno da ritardo va ravvisato in ogni fattispecie in cui il tempo medio del trasporto sia stato superato in modo netto e considerevole; l'altra, cosiddetta *soggettiva*, secondo la quale per aversi responsabilità per ritardo non rileverebbe tanto l'entità dello scostamento rispetto all'orario pubblicato, quanto la mancata esecuzione della prestazione nei termini stabiliti e l'adozione della diligenza necessaria nell'esecuzione del contratto.

La dottrina italiana ha accolto in prevalenza la teoria oggettiva, non mancando peraltro di evidenziarne i limiti: si è in particolare rilevato che, per il passeggero, assume notevole importanza non solo la rapidità del trasporto, ma anche l'orario di arrivo a destinazione, rispetto al quale anche uno scostamento minimo può avere conseguenze rilevanti, quali, ad esempio, la perdita di una coincidenza.

Nelle ipotesi di ritardo del volo, la giurisprudenza di merito è solita accogliere le domande di risarcimento dei danni c.d. esistenziali subiti dai passeggeri. I Giudici sono soliti riconoscere il diritto dell'utente al risarcimento dei danni derivanti dal "disagio e dallo stress subito"; dal "pregiudizio alla salute dell'individuo"; dalla "proiezione negativa nel suo futuro esistenziale delle conseguenze dell'evento

¹⁵ Negli stessi termini si esprime il Giudice di pace di Bassano del Grappa, sentenza del 17.12.2004, in *Dir. Trasp.*, 2005, 1108, nonché il Giudice di pace di Bari, sentenza del 24.5.2006.

¹⁶ Per approfondimenti sul tema si rinvia a *La responsabilità del vettore aereo per annullamento del volo o ritardo*, in G. Grasso n. 4, Luglio - Ottobre 2006.

dannoso"; da "patimento, stress, rabbia e depressione derivante dalla lunga attesa nell'aeroporto"; da "nervosismo e frustrazione"; dalla "necessità di modificare l'organizzazione delle proprie giornate alterando la propria tranquillità"¹⁷.

Il disagio, fastidio, stress a fronte del quale viene riconosciuto il risarcimento del danno, viene per lo più inquadrato nella categoria del danno esistenziale.

Differenze si riscontrano invece per quanto riguarda la quantificazione concreta del danno subito dal passeggero, fermo restando il generale ricorso all'equità.

In alcune pronunce, viene utilizzato un parametro che fa leva sull'interesse sotteso allo svolgimento del viaggio e alla sua importanza e *ripetibilità*. In base a questo parametro, per esempio, viene riconosciuto il risarcimento del danno esistenziale da ritardo per ferie non godute, attribuendo rilevanza sia alla valenza costituzionale del diritto alle ferie, sia alla loro non ripetibilità; oppure, si è accolta la domanda di risarcimento del danno derivante dall'impossibilità di trascorrere il giorno di Natale con la propria famiglia o l'ultimo giorno dell'anno; o, ancora, il danno derivante dalla mancata piena fruizione del viaggio di nozze.

Interessante appare in tal senso la sentenza del Tribunale di Roma del 23 gennaio 2004, laddove in relazione ai criteri adottati per quantificare il danno subito fa riferimento alla "durata del disagio sofferto, al momento in cui è intervenuto il disservizio, alla durata complessiva del viaggio, al costo della vacanza di cui i passeggeri avrebbero dovuto fruire".

L'altro parametro utilizzato ai fini della quantificazione del risarcimento del danno esistenziale derivante da ritardo è quello della *condizione soggettiva* del passeggero: in molte decisioni si attribuisce rilevanza, per esempio, alla debolezza dei soggetti coinvolti, alla loro minore età, alla condizione lavorativa, alle condizioni fisiche in cui la vittima del disagio versa¹⁸.

In conclusione, si delinea un panorama giurisprudenziale largamente favorevole al riconoscimento del risarcimento del danno esistenziale a favore del passeggero che subisce un ritardo del volo.

Deve però aggiungersi che la giurisprudenza appare tuttavia molto prudente nel valutare la rilevanza del ritardo ai fini dell'accoglimento della domanda risarcitoria: ciò appare in linea con la normativa comunitaria più recente che nel sanzionare il danno da ritardo si riferisce sempre al ritardo "prolungato" (cfr. artt. 2 e 6 Reg. cit.), ovvero quello che costituisca in altri termini un vero e proprio inadempimento rispetto al contratto di trasporto e non un semplice inesatto adempimento.

Ciò che va evidenziato è l'assenza di un parametro omogeneo in relazione non tanto all'*an* ma al *quantum* del danno subito, con la conseguente notevole differenziazione in ordine ai risarcimenti accordati ai passeggeri.

4. Il danno da vacanza rovinata.

In alcuni casi, il ritardo del vettore aereo (o ferroviario) può comportare per il passeggero pregiudizi ulteriori rispetto al danno esistenziale da *stress*.¹⁹

¹⁷ Cfr, tra le altre, Giudice Pace Bari, 7.11.2003 e 26.11.2003; Giudice Pace Milano, 18.12.2000, in *Giur. it.*, 2001, 1159; Giudice Pace Roma, 18.11.2002; Giudice pace Napoli, 27.11.2002; Giudice di pace di Mestre, 13.1.1999.

¹⁸ Cfr, tra le altre, Giudice Pace Palermo, 11.4.2003; Giudice Pace Acireale, 29.7.2004.

¹⁹ Per approfondimenti sul tema si rinvia a Caterbi *Il danno esistenziale da vacanza rovinata*, in *Resp. civ. e prev.* 2008, 6, 1401; Dona, *Vacanza rovinata e danno morale risponde il tour operator, la liquidazione è equitativa*, d&g 2003, 30, 57, Facco, *Il*

In particolare, la dottrina ritiene che nei casi in cui il passeggero effettui un viaggio di piacere, e il ritardo nella esecuzione della prestazione da parte del vettore sia tale da comportare la diminuzione della durata del viaggio o un peggioramento qualitativo dello stesso, è possibile che a carico del passeggero si determini un danno qualificabile come "danno da vacanza rovinata".

In dottrina si parla di danno da vacanza rovinata quale *pregiudizio risentito dal turista per non aver potuto godere pienamente del viaggio organizzato come occasione di svago o di riposo*. Vedi, in giurisprudenza, Trib. Castellammare di Stabia, sentenza del 29.3.2005: *"il risarcimento del danno non patrimoniale tradizionalmente definito quale danno "da vacanza rovinata" consiste nel pregiudizio rappresentato dal disagio e dalla afflizione subiti dal turista-viaggiatore per non aver potuto godere pienamente della vacanza come occasione di svago e di riposo conforme alle proprie aspettative, vedendo così definitivamente compromesse la possibilità di realizzare un progetto teso al miglioramento delle potenzialità psico-fisiche, attraverso l'allentamento delle tensioni nervose connaturate all'intensità della vita moderna, e al miglioramento delle complessive condizioni di vita per la conseguita capacità di reinserirsi nell'abituale contesto sociale, familiare e lavorativo ed affrontare così gli aspetti negativi in maniera meno drammatica e più distesa"*.

La Corte di Giustizia europea, intervenuta ad interpretare la normativa dei c.d. pacchetti "tutto compreso" di cui alla direttiva 90/314/CEE, ha riconosciuto a favore del turista sia i danni patrimoniali che quelli morali derivanti dal cattivo svolgimento della vacanza per causa imputabile, direttamente o indirettamente, al *tour operator*.

In particolare, con la pronuncia n. 168 del 13 febbraio 2002 la Corte di Giustizia ha sancito la risarcibilità del danno morale da vacanza rovinata, stabilendo che l'art. 5 della Direttiva 90/314/CEE deve essere interpretato nel senso che l'organizzatore e/o il venditore sono responsabili anche dei danni morali arrecati al consumatore dall'inadempimento o dalla cattiva esecuzione del contratto di servizi tutto compreso.

Il principio enunciato dalla Corte opera esclusivamente con riferimento alle ipotesi in cui il passeggero sia parte contraente di un contratto di pacchetto turistico tutto compreso: la fattispecie del danno da vacanza rovinata, dunque, non è applicabile in relazione all'ipotesi del ritardato adempimento, da parte del vettore aereo, della prestazione di trasporto (a meno che, naturalmente, tale prestazione non sia parte di un pacchetto turistico ovvero di un contratto di viaggio).

Pertanto, in mancanza di un pacchetto turistico o di un contratto di viaggio, appare più appropriato il riferimento alla categoria del danno esistenziale *tout court*, piuttosto che alla categoria del danno da vacanza rovinata.

concorso di responsabilità dell'organizzatore di un viaggio "tutto compreso" e del vettore aereo, in *Resp. civ. e prev.* 2008, 2, 454, Guerinoni, *L'interpretazione della corte di giustizia riguardo al danno da "vacanza rovinata"*, in *Resp. civ. e prev.* 2002, 2, 363; Pescarollo, *In tema di vendita di «pacchetto turistico» e di danno da «vacanza rovinata* in *Giur. merito* 2002, 6, 1198; Pozzi, *Tipologia e quantificazione del danno da ritardo nel trasporto aereo*, in *Resp. civ. e prev.*, 2007, 1, 159, Rabitti, *Il danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale* in *Resp. civ. e prev.* 2004, 2, 340, Serra, *Inadempimento del contratto di viaggio e danno da vacanza rovinata* in *Giust. civ.* 2000, 4, 1205, Spangaro, *Il danno non patrimoniale da contratto: l'ipotesi del danno da vacanza rovinata*, in *Resp. civ. e prev.* 2007, 3, 719.

Venendo, nello specifico, alla normativa nazionale in materia di contratti di viaggio "tutto compreso", il cui inadempimento da parte dell'organizzatore e/o del venditore è idoneo a determinare un danno da vacanza rovinata risarcibile, va fatto riferimento al d.lgs. 17 marzo 1995 n. 111 che introduce nell'ordinamento la nuova figura contrattuale *"concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti tutto compreso"*.

La legge parla, all'art. 2, di *"pacchetto turistico"*. Questo tipo di contratto fonde in sé diversi elementi, poiché al fatto materiale del trasporto si aggiunge tutta una serie di prestazioni o servizi funzionali al viaggio, tutte unificate dallo scopo *turistico*. In particolare, nel *"pacchetto turistico"* sono combinati insieme almeno due dei seguenti elementi: il trasporto; l'alloggio; altri servizi (non accessori al trasporto o all'alloggio). Inoltre, esso deve prevedere una durata superiore alle 24 ore (o l'inclusione di almeno una notte).

Il d.lgs. cit. si preoccupa di definire le figure soggettive coinvolte nell'operazione: *in primis*, rileva la figura dell'organizzatore di viaggio. Tale può essere solo colui che è abilitato all'esercizio di una agenzia di viaggio e turismo, essendo in possesso della relativa autorizzazione amministrativa ai sensi dell'art. 9 della l. 17 maggio 1983, n. 217. L'organizzatore può limitarsi a confezionare i pacchetti turistici e lasciare ad altri il compito di venderli (c.d. venditori); oppure, può vendere direttamente i pacchetti turistici, ed in questo caso le due figure dell'organizzatore e del venditore coincidono in un'unica persona.

Venditore è colui che, in possesso della necessaria autorizzazione amministrativa, vende all'utente il pacchetto turistico o si obbliga a procurarglielo *"verso corrispettivo forfettario"*.

Il compratore del pacchetto turistico, definito dalla legge *"consumatore"*, è sia il contraente originario, sia colui che gli subentra quale cessionario del pacchetto turistico, sia, infine, la persona per conto della quale taluno *"si impegna ad acquistare, senza remunerazione, un pacchetto turistico"* (cfr. art. 5 d.lgs. cit.).

È possibile che, a viaggio iniziato e quindi nel corso del rapporto, una o più delle obbligazioni assunte con la vendita del pacchetto turistico non siano soddisfatte ovvero lo siano in modo qualitativamente o quantitativamente difettoso.

L'organizzatore o il venditore del viaggio è tenuto al risarcimento del danno subito dal consumatore, a meno che, in conformità alle regole generali (art. 1218 c.c.), non provi l'impossibilità della prestazione dovuta a causa a lui non imputabile o addebitabile allo stesso consumatore o dipendente *"dal fatto di un terzo a carattere imprevedibile o inevitabile"* o *"da caso fortuito o forza maggiore"*.

Sul consumatore incombe l'obbligo di contestare senza ritardo *"ogni mancanza nell'esecuzione del contratto (...) affinché l'organizzatore, il suo rappresentante locale o l'accompagnatore, vi pongano tempestivamente rimedio"* (art. 19, n.1 d.lgs. cit.). Questo onere è funzionalizzato a consentire di rimediare in loco alla mancanza contestata: si pensi, per esempio, ad una inadeguata sistemazione in treno o in albergo che sia dovuta ad un errore in cui sia incorso il personale alberghiero. In base al principio dell'autoresponsabilità, codificato all' art. 1227, comma 2 c.c., *"il risarcimento non è dovuto per i danni che il creditore avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza"*, sicché se il consumatore, per sua negligenza, non ha tempestivamente segnalato l'inconveniente riscontrato, accontentandosi di una prestazione qualitativamente inferiore rispetto a quella pattuita, *imputet sibi*.

Tanto premesso in ordine al contratto di viaggio *tutto compreso*, passiamo ora ad analizzare il danno da vacanza rovinata.

In relazione a tale tipologia di danno sono state prospettate diverse configurazioni.

Secondo una prima tesi, il danno da vacanza rovinata sarebbe riconducibile all'art. 2043 c.c. quale danno patrimoniale: si afferma, in particolare, che tale figura di danno, identificandosi nella mancata soddisfazione delle aspettative ricreative sorte a seguito della stipulazione del contratto di viaggio, costituisce l'inadempimento di una prestazione che, in quanto dedotta nel contratto, è suscettibile di valutazione patrimoniale.

In giurisprudenza si riscontra talvolta adesione a tale tesi: cfr., per esempio, Tribunale civile di Monza, sentenza n. 1617/03 del 19.05.2003 secondo cui *"al danno per "minore godimento della vacanza" e "per i disagi sopportati dal turista" può essere conferita, a parere di chi scrive, piena valenza patrimoniale ed effettiva risarcibilità, anche in assenza di ipotesi di reato, proprio in ossequio alla prevista liquidabilità di "qualunque pregiudizio" derivante dall' inadempimento dell'operatore turistico (art.13 Convenzione di Bruxelles del 23.4.1970)"*.

L'opinione maggioritaria in dottrina contesta tale ricostruzione, rilevando che il benessere che ci si aspetta dalla vacanza non può configurarsi come prestazione dedotta nel contratto e alla quale è tenuto il venditore della vacanza: questi infatti si obbliga soltanto alla puntuale esecuzione degli obblighi specificamente previsti nel contratto di viaggio. In secondo luogo, si sottolinea che la lesione di un bene suscettibile di valutazione economica non dà origine necessariamente ad un danno patrimoniale: il danno patrimoniale va, invece, identificato con il danno che lede direttamente la sfera del patrimonio del soggetto, causandone o una diminuzione (danno emergente) o un mancato aumento (lucro cessante).

Altra tesi inquadra il danno da vacanza rovinata nel più ampio *genus* del danno esistenziale, riconducendolo pertanto nell'alveo dell'art.2059 c.c. Vedi, per esempio, Giudice di pace Napoli, sentenza del 19.1.2005: *"In caso di furto parziale di bagaglio nel trasporto aereo, oltre al danno strettamente patrimoniale, per l'acquisto di parte della merce rubata per il ripristino di parte del vestiario, va riconosciuto il diritto per danno esistenziale e da "vacanza rovinata" determinato dalla condotta negligente ed omissiva del vettore"*.

La risarcibilità del danno da vacanza rovinata, si dice, è assicurata dal fatto che il bene "vacanza" è tutelato all'art.2 Cost., in ragione della sua connotazione in termini di attività mediante la quale si svolge la personalità dell'individuo. Similmente, la giurisprudenza il diritto alle ferie non può essere considerato come semplice corrispettivo del lavoro, ma va ricondotto sotto la protezione dell'art.2 Cost., in quanto permette di svolgere attività ricreative, di coltivare rapporti familiari ed amicali, e, in definitiva, lo svolgimento della personalità dell'individuo. E le vacanze, certamente, rappresentano il modo più comune nel quale il diritto alle ferie viene fruito.

Una tesi ulteriore parla invece del danno da vacanza rovinata come danno morale, ovvero come "transeunte turbamento" (cfr., per esempio, Trib. Genova, sentenza del 13.3.2006: *"il risarcimento del danno sofferto comprende il costo del pacchetto turistico ed il danno morale da vacanza rovinata"*).

Anche questa tesi, come quella da ultimo esaminata, riconduce il danno da vacanza rovinata nell'alveo dell'art. 2059 c.c., e tuttavia se ne differenzia in quanto ritiene operativo il limite della risarcibilità del danno non patrimoniale nei soli casi previsti dalla legge, escludendosi che tale "transeunte turbamento" sia assistito da copertura costituzionale.

Ad ogni modo oggi, anche a volere qualificare il danno da vacanza rovinata come danno morale, la sua risarcibilità non è più in discussione posto che già la Convenzione di Bruxelles del 23.4.1970, nell'ammettere la risarcibilità di *"qualunque pregiudizio"* (sottintendendo, dunque, sia i pregiudizi patrimoniali sia quelli non patrimoniali), soddisfa appieno il requisito della previsione *ex lege* del danno non patrimoniale.