

Scritto sottoposto a doppio referaggio anonimo – This writing has been submitted to double blind peer review

I LIMITI RISARCITORI DELL'ORGANIZZATORE DI VIAGGIO (*)

MONICA BRIGNARDELLO (**)

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La pluralità di prestazioni formanti il pacchetto e le azioni di rivalsa dell'organizzatore di viaggio verso i fornitori dei singoli servizi. – 3. La strutturazione dei limiti risarcitori dell'organizzatore di viaggio: le diverse alternative e le soluzioni adottate nella previgente normativa. – 4. I limiti risarcitori dell'organizzatore di viaggio nella normativa vigente. – 4.1. La dir. 2015/2302/Ue. – 4.2. Il codice del turismo. – 4.2.1. I limiti legali. – 4.2.2. I limiti contrattuali. – 4.3. I limiti in caso di concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. – 5. Brevi considerazioni conclusive.

1. *Premessa.*

Le limitazioni risarcitorie, come è noto, sono un istituto ampia-

(*) Questo scritto sviluppa la relazione svolta dall'Autore durante il convegno di Catanzaro del 26 maggio 2023 sulla «Limitazione della responsabilità e del debito tra casistica e prospettive». Il convegno, organizzato dal Dipartimento di giurisprudenza, economia e sociologia dell'Università Magna Graecia di Catanzaro, si inserisce nel programma scientifico del PRIN 2020 (prot. 20208JFB98) fra le Università di Catanzaro, Udine, Sassari, Teramo, Genova sul tema «*Rethinking the Principle of Unlimited Liability in the Context of the Current Legal Framework: the Pioneering Role of Maritime, Air and Transportation Law as Forerunner of the New Rules and Models of Limitation of Liability and Claims*».

(**) Ordinario di Diritto della navigazione nell'Università degli studi di Genova.

mente diffuso nel settore dei trasporti. Tuttavia, non sono un'esclusiva peculiarità di tale settore ⁽¹⁾ in quanto presenti anche in altri tra cui quello turistico. Basti pensare che già all'inizio del novecento, con r.d.l. 12 ottobre 1919 n. 2099, istituyente l'allora «Ente nazionale per l'incremento delle industrie turistiche» (oggi «Agenzia nazionale del turismo»), era stato stabilito che l'albergatore, in caso di sottrazione, distruzione o deterioramento delle cose portate dal cliente in albergo, dovesse risarcire un ammontare massimo pari a 1.000 lire per ciascuna persona. Il limite veniva meno, con conseguente risarcimento integrale nel caso in cui il danno fosse dipeso da colpa grave dell'albergatore, dei membri della sua famiglia e del personale dipendente ⁽²⁾.

Negli anni a seguire, mentre la dottrina andava interrogandosi sull'opportunità o meno di prevedere limitazioni legali ⁽³⁾, limiti massimi risarcitori sono stati introdotti dal legislatore nelle varie modalità di trasporto con regolamentazioni parzialmente diverse in termini di ammontari, di casi di decadenza dal beneficio, ecc., tanto che non è mancato chi ⁽⁴⁾ ha osservato, in senso critico, l'assenza di uniformità che si era allora determinata e che permane ancora ai nostri giorni.

⁽¹⁾ Cfr. G. ROMANELLI, *La limitazione nella giurisprudenza costituzionale*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti. Profili sistematici e problematiche attuali*, Milano, 1994, 27.

⁽²⁾ Sebbene sulla base di una diversa fonte normativa, ancora oggi l'albergatore beneficia di un limite risarcitorio per i danni alle cose portate in albergo pari a 100 volte il prezzo giornaliero di locazione dell'alloggio (art. 1783, comma 3, c.c.), salvo l'obbligo di risarcimento integrale nel caso di colpa sua o dei membri della sua famiglia o suoi ausiliari (art. 1785 *bis* c.c.).

⁽³⁾ Per approfondimenti si rinvia a F. D. BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 6 ss., il quale distingue diversi periodi temporali ovvero una prima «fase di trincea», precedente al 1919, caratterizzata da una «contrapposizione netta tra l'avversione per le limitazioni legali alla responsabilità civile e, invece, il favore diffuso per le limitazioni convenzionali alla responsabilità contrattuale», una seconda fase di «rottura degli argini» che ha visto l'introduzione di numerosi limiti legali, una terza fase denominata «rete costituzionale per un nuovo sistema» e una quarta fase costituente un «“processo di adeguamento legislativo” alla rete costituzionale». A favore dei limiti risarcitori si è espresso C. MEDINA, *In difesa della limitazione di responsabilità*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 295 ss.

⁽⁴⁾ Cfr. M. CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 59, il quale ha messo in evidenza «la contraddizione tra l'esigenza di considerare separatamente i limiti risarcitori in aderenza al dato di diritto positivo e la prospettiva di una visione unitaria del sistema dei trasporti cui tendono ormai numerose indagini della moderna dottrina trasportistica italiana».

Oltre al problema della stratificazione normativa, un'altra delicata questione riguardava la legittimità costituzionale o meno dei limiti di debito in riferimento ai danni alla persona (morte e lesioni). A tal proposito è appena il caso di ricordare che la convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 ⁽⁵⁾, per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, aveva introdotto non soltanto un limite del debito del vettore aereo pari a 250 franchi ⁽⁶⁾ per chilogrammo in relazione ai danni ai bagagli (art. 22, § 2, lett. a)), ma lo stesso ammontare massimo valeva anche per i danni alla persona del passeggero (art. 22, § 1), previsione questa dichiarata incostituzionale, con la storica sentenza n. 132/1985 ⁽⁷⁾, per l'assenza di determinati presupposti su cui si tornerà ⁽⁸⁾.

⁽⁵⁾ La convenzione di Varsavia del 1929 era stata ratificata dall'Italia con legge 19 maggio 1932 n. 841.

⁽⁶⁾ Trattasi del franco francese poincaré costituito da 75 milligrammi e mezzo d'oro fino al titolo di 900 millesimi (art. 22, § 5, conv. Varsavia 1929).

⁽⁷⁾ C. cost. 6 maggio 1985, n. 132, in *Dir. maritt.*, 1985, 751 ss., con nota di E. FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte costituzionale*, ivi, 752 ss.; in *Dir. prat. av. civ.*, 1985, 370 ss., con nota di E. TURCO BULGHERINI, *Protezione delle vittime e diritti inviolabili della persona nel sistema costituzionale*, ivi, 371 ss.; in *Giust. civ.*, 1985, I, 2451 ss., con nota di M. GRIGOLI, *Luci e ombre della sentenza della Corte costituzionale sulla parziale illegittimità delle leggi di esecuzione della convenzione di Varsavia e del protocollo dell'Aja, relativi al trasporto aereo internazionale*, ivi, 2456 ss.; in *Resp. civ. prev.*, 1985, 537 ss., con nota di R. CONTE, *Appunti sul risarcimento del danno alla persona nel trasporto aereo dopo la sentenza n. 132/85 della Corte costituzionale*, ivi, 547 ss. Sulla sentenza vedasi, altresì, tra i molti, G. RINALDI BACCELLI, *Il limite risarcitorio nel trasporto aereo*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 71 ss.; T. BALLARINO, *Commento a Corte cost. 2 maggio 1985, n. 132*, in *Nuove leggi civili*, 1985, 896 ss.; F. D. BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, cit., 9 ss.; C. MEDINA, *La dichiarazione di incostituzionalità della limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale*, in *Dir. maritt.*, 1986, 212 ss.; G. ROMANELLI, *La limitazione nella giurisprudenza costituzionale*, cit., 27 ss. Per approfondimenti sull'evoluzione del limite del debito del vettore aereo di persone dalla convenzione di Varsavia del 1929 alla convenzione di Montreal del 1999 cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 610 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla convenzione di Varsavia del 1929 alla convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. comm.*, 2002, 67 ss. e in *Giureta*, 2, 2003, 1 ss.; U. LA TORRE, *Trasporto aereo di persone e responsabilità del vettore*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli-Leali, E. G. Rosafio, Milano, 2011, 79 ss.; G. SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, in *Dir. traspt.*, 1992, 392; A. ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 187 ss.

⁽⁸⁾ V., *infra*, par. 2.

Nel corso del tempo nel settore dei trasporti non sono mancate problematiche interpretative e applicative in relazione alle limitazioni risarcitorie nelle diverse modalità per quanto concerne, in particolare, i tipi di danni che possono essere oggetto di limitazione, l'adeguatezza dell'ammontare risarcitorio e i meccanismi di aggiornamento, le cause di decadenza dal beneficio del limite, i margini di discrezionalità delle parti nella fissazione di limiti contrattuali, ecc. ⁽⁹⁾. Il settore dei viaggi presenta, però, come si vedrà nel prossimo paragrafo, un ulteriore elemento di complessità destinato ad influenzare la strutturazione del limite risarcitorio dell'organizzatore di viaggio così come disciplinata nelle diverse fonti normative di cui si darà di seguito sinteticamente conto.

2. *La pluralità di prestazioni formanti il pacchetto e le azioni di rivalsa dell'organizzatore di viaggio verso i fornitori dei singoli servizi.*

Il fattore di complessità sopra richiamato deriva dal fatto che la prestazione dell'organizzatore di viaggio consiste non in uno soltanto, bensì in una pluralità di servizi che formano il c.d. pacchetto di viaggio. Invero, ai sensi della normativa vigente (art. 33, comma 1, lett. a), c. tur.), il pacchetto di viaggio è composto dalla combinazione di almeno due diversi servizi tra quattro tassativamente elencati ossia trasporto, alloggio non costituente parte integrante del trasporto, noleggio di auto e di altri veicoli e altri servizi turistici non costituenti parte integrante di uno dei tre servizi precedenti ⁽¹⁰⁾.

Diverso, e più semplice, è il caso di un vettore che si assume l'obbligo di trasportare il passeggero e il suo bagaglio da un luogo a un altro e di compiere operazioni accessorie funzionali all'espletamento di tale prestazione principale. Se, per ipotesi, un vettore decidesse di avvalersi di un subvettore operativo per l'espletamento del servizio, entrambi

⁽⁹⁾ Tra i numerosi contributi dedicati ai limiti risarcitori nel settore dei trasporti vedasi gli atti del convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti. Profili sistematici e problematiche attuali*, cit.

⁽¹⁰⁾ Sui servizi che compongono un pacchetto di viaggio ai sensi dell'art. 33, comma 1, lett. a), c. tur. cfr., da ultimo, M. BRIGNARDELLO, *I contratti del «turismo organizzato» e di crociera. Esegesi delle disposizioni del capo I, titolo VI, del codice del turismo*, quaderno n. 12 di questa *Rivista*, Bari, 2023, 24 ss. e citazioni bibliografiche ivi richiamate.

pio di armonizzazione completa su cui si fonda la dir. 2015/2302/Ue ⁽⁹⁹⁾, vuoi per l'effettiva complessità di regolamentazione dei limiti risarcitori nel settore dei viaggi, temo che anche le attuali disposizioni interne, di cui si è dato conto nel paragrafo precedente, possano dare origine a dubbi interpretativi e applicativi in particolare per quanto concerne l'individuazione dei limiti legali o contrattuali da applicare nei singoli casi. Tale incertezza non solo potrebbe non consentire al viaggiatore di avere piena contezza dei propri diritti, ma anche all'organizzatore di viaggio di conoscere preventivamente i propri obblighi risarcitori in modo da provvedere a un'adeguata copertura assicurativa nel suo interesse, ma anche di quello dei viaggiatori.

THE TRAVEL ORGANISER'S COMPESATION LIMITATIONS

ABSTRACT

This article focuses on the travel organizer's compensation limitations and on the right of redress against the providers of the services that make up the travel package. The author traces the problems of interpretation and application related to the various international, European and domestic regulations that have been followed over the course of time up to current legislation in force.

Il contributo si focalizza sui limiti risarcitori dell'organizzatore di viaggio e sul diritto di rivalsa nei confronti dei prestatori dei singoli servizi che compongono il pacchetto di viaggio. L'Autore ripercorre le problematiche interpretative e applicative relative alle diverse fonti normative di diritto internazionale, europeo e nazionale che si sono susseguite nel corso del tempo fino ad arrivare alla disciplina vigente.

⁽⁹⁹⁾ V., *retro*, nt. n. 64.