

Trasporto aereo: ipotesi di responsabilità da “contatto sociale” per lesione dei diritti delle persone a mobilità ridotta

Air transport: hypothesis of “social contact” liability for infringement of the rights of persons with reduced mobility

Con il commento di Calogero Leanza

Tribunale di Firenze, 8 luglio 2020, n. 1625

Giud. De Cecco

M. F. *contro* Aeroporto G. Marconi di Bologna s.p.a. e Vueling Airlines s.a.

Trasporto (contratto di) –Vettore – Gestore dei servizi aereoportuali – Responsabilità contrattuale - Responsabilità da “contatto sociale” – Fonti dell’obbligazione - Onere probatorio.

(C.c., artt. 1173, 1218, 1678, 1681, 2697; reg. CE n. 1107/2006).

Nel contratto di trasporto aereo, il rapporto fra il passeggero e la compagnia aerea deve indubbiamente essere inquadrato nell’ambito della responsabilità contrattuale. Allo stesso modo, il rapporto venutosi a determinare fra il passeggero e la società responsabile dei servizi aereoportuali, è riconducibile alla responsabilità da “contatto sociale”. Tali soggetti, infatti, pur in assenza di uno specifico legame contrattuale,

Doi 10.3280/DT2022-035008

Rivista italiana di Diritto del turismo, 35/2022 – ISSN 2039-9022 ISSNe 2039-9391

sono entrati in contatto per effetto del contratto di trasporto concluso con il vettore che opera presso l'aeroporto predetto, con la conseguenza che risulta obiettivamente illogico definire i soggetti coinvolti estranei. Si è, dunque, in presenza di un'ipotesi in cui il rapporto obbligatorio rinvieni le proprie fondamenta in una relazione specifica che intercorre tra soggetti determinati, che pur non avendo formalmente fonte contrattuale, è in grado di produrre effetti obbligatori diretti, inquadrabili nell'ambito dell'art. 1173 c.c., quali «altri atti o fatti idonei a produrre effetti obbligatori i conformità dell'ordinamento giuridico» e dunque inquadrabili nell'alveo della responsabilità per inadempimento ex art. 1218 c.c. Ne deriva che il criterio di riparto dell'onere della prova è quello proprio della responsabilità contrattuale, con la conseguenza che non spetta a chi agisce in giudizio provare la fonte del suo diritto, potendo la stessa limitarsi alla mera allegazione della circostanza dell'inadempimento della controparte, mentre spetta ai convenuti fornire prova del fatto estintivo dell'altrui pretesa, costituito dall'avvenuto adempimento.

RAGIONI IN FATTO E IN DIRITTO DELLA DECISIONE

M.F., con atto di citazione ritualmente notificato, evocava in giudizio l'Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.a. e la Vueling Airlines S.A., al fine di ottenere il risarcimento del danno morale che egli affermava di aver subito in occasione dell'imbarco sul volo VY 6523, della Compagnia Vueling, con destinazione Barcellona, avvenuto all'aeroporto di Bologna in data 28 agosto 2017, a seguito di un asserito comportamento tenuto dai convenuti in dispregio della tutela garantita ai tetraplegici, con conseguente lesione della sua dignità personale.

A sostegno della propria pretesa l'attore, affetto da tetraplegia, rilevava che non era stato rispettato l'imbarco prioritario previsto per i passeggeri con sedia a rotelle o mobilità ridotta, risultando conseguentemente più difficoltosa la manovra di imbarco a causa della presenza a bordo degli altri passeggeri e foriera per lui di disagio psicologico. Aggiungeva inoltre di essere stato collocato sull'aeromobile con l'utilizzo di una sedia di dimensioni ridottissime, priva delle cinture di immobilizzazione, "così da essere sballottato e, di fatto, denudato in parte".

L'Aeroporto G. Marconi si costituiva in giudizio evidenziando di aver operato in conformità al Regolamento (CE) n. 1107/2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo e alle condizioni di trasporto del vettore Vueling, ri-

levando l'assenza di qualsivoglia fatto illecito nonché l'assenza di un evento lesivo in danno dell'attore. Concludeva pertanto chiedendo il rigetto della domanda attorea

Anche la Vueling Airlines S.A. si costituiva in giudizio rilevando come l'assistenza alle persone con disabilità nel trasporto aereo in relazione alle operazioni di imbarco fosse di competenza del gestore aeroportuale e precisando che nel caso di specie tale assistenza era comunque stata adeguatamente fornita. Concludeva, quindi, chiedendo il rigetto della domanda attorea e spiegando in subordine domanda di manleva nei confronti di Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.a.

Ritenuta la causa matura per la decisione senza necessità di attività istruttoria, all'udienza del 21.5.2010 - svoltasi in modalità cartolare - il Giudice tratteneva la causa in decisione sulle conclusioni sopra riportate, alla scadenza del termine di venti giorni per il deposito delle comparse conclusionali e di successivi venti giorni per le memorie di replica.

La domanda attorea deve essere rigettata.

Preliminarmente, occorre conferire al caso di specie la sua esatta qualificazione giuridica, sussumendolo nella fattispecie astratta di riferimento.

In virtù del contratto di trasporto concluso da parte attrice e la Vueling Airlines S.A. mediante l'acquisto del biglietto aereo ad opera di parte attrice, il rapporto intercorso fra le due parti deve indubbiamente essere inquadrato nell'ambito della responsabilità contrattuale. Parimenti è a dirsi con riferimento al rapporto venutosi a determinare fra M.F. e l'Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.a. riconducibile alla responsabilità da contatto sociale. Tali soggetti, infatti, pur in assenza di uno specifico legame contrattuale, sono entrati in contatto per effetto del contratto di trasporto concluso dall'attore con Vueling – vettore che opera presso l'Aeroporto G. Marconi – con la conseguenza che risulta obiettivamente illogico definire i soggetti coinvolti estranei, in base al paradigma tradizionale di cui all'art. 2043 c.c. Siamo dunque in presenza di un'ipotesi in cui il rapporto obbligatorio rinviene le proprie fondamenta in una relazione specifica che intercorre tra soggetti determinati, che pur non avendo formalmente fonte contrattuale, è in grado di produrre effetti obbligatori diretti, inquadrabili nell'ambito dell'art. 1173, quali “altri atti o fatti idonei a produrre effetti obbligatori in conformità dell'ordinamento giuridico” e dunque inquadrabili nell'alveo della responsabilità per inadempimento ex art. 1218 c.c.

Ne deriva che il criterio di riparto dell'onere della prova, da applicare nel caso di specie è quello proprio della responsabilità contrattuale, con la conseguenza che spetta a parte attrice dimostrare la fonte del suo diritto, potendo la stessa limitarsi alla mera allegazione della circostanza dell'inadempimento della controparte, mentre spetta ai convenuti fornire prova del fatto estintivo dell'altrui pretesa, costituito dall'avvenuto adempimento.

Prima di procedere ad analizzare l'assolvimento di detto onere probatorio ad opera delle parti, giova tuttavia precisare quali siano gli obblighi rispettivamente gravanti sull'Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.a. e sulla Vueling S.A. con riferimento all'assistenza in occasione dell'imbarco aereo alle persone con disabilità o mobilità ridotta.

Sul punto il Regolamento CE 1107/2006, sui diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo, prevede nell'Allegato I – cui rinvia l'art. 7, paragrafo 1 – le misure di assistenza di cui sono responsabili i gestori degli aeroporti degli Stati membri specificando che spetta agli stessi – per quanto di rilevanza nel caso di specie – di consentire alle persone con disabilità e/o con mobilità ridotta di: imbarcarsi sull'aeromobile, mediante elevatori, sedie a rotelle o altra assistenza specifica necessaria; procedere dal portellone dell'aeromobile al posto a sedere.

Pare evidente, dunque, come le disfunzioni lamentate dall'attore siano riconducibili alla sfera di competenza del gestore aeroportuale, a cui spetta normativamente la gestione delle operazioni di imbarco e di accompagnamento al posto a sedere delle persone disabili.

Ciò posto, occorre verificare se nel caso di specie si sia verificato un inadempimento del gestore aeroportuale agli obblighi di protezione e tutela sullo stesso gravanti nei confronti dei passeggeri dei vettori aerei che operano nel relativo scalo aeroportuale.

Ebbene con riferimento al primo dei profili di inadempimento lamentati dall'attore – ossia la mancata garanzia dell'imbarco prioritario – non si rinviene nella normativa di riferimento alcun obbligo di procedere in tal senso. A ciò si aggiunga che il vettore, in questo caso, nel predisporre le Condizioni generali del contratto per il trasporto dei passeggeri e dei bagagli (doc. 1 allegato alla comparsa di costituzione del gestore aeroportuale) ha debitamente specificato al punto 10.3 che le famiglie con bambini e i passeggeri su sedia a rotelle o con mobilità ridotta han-

no priorità di imbarco solo “ogniqualevolta ciò sia possibile”, rimettendo dunque tale valutazione alla discrezionalità del gestore aeroportuale, in relazione alla situazione contingente e all’effettiva possibilità esistente in quel momento di procedere all’imbarco prioritario.

Per quanto concerne invece, le doglianze dell’attore relative alle caratteristiche della sedia a rotelle con il quale il medesimo è stato condotto a bordo, il gestore ha dimostrato di aver utilizzato uno strumento conforme alla normativa vigente, producendo la scheda tecnica delle sedie utilizzate presso l’aeroporto. Le contestazioni sul punto, da parte dell’attore, sono del tutto generiche e dunque irrilevanti: parte attrice contesta infatti che il modello di sedia utilizzata fosse quello di cui alla scheda tecnica prodotta da parte convenuta, senza indicare quale sia stato il tipo di sedia effettivamente utilizzato, né per quali caratteristiche la sedia asseveratamente utilizzata differisse da quella indicata dal gestore aeroportuale.

In riferimento poi all’assenza di cinture di immobilizzazione occorre rilevare come la scheda tecnica prodotta dall’attore non preveda la presenza di tali strumenti di sicurezza, potendo evidentemente la sicurezza dell’imbarco essere garantita – in casi particolarmente delicati quale quello di specie – mediante l’ausilio degli operatori, come in effetti è avvenuto.

Per quanto attiene infine, alle lamentate dimensioni della sedia, pare evidente come le stesse siano dettate dalle dimensioni circoscritte del corridoio dell’aeromobile: non a caso la normativa vigente prevede il trasporto delle sedie a rotelle di proprietà privata quale bagaglio in stiva, imponendo che l’imbarco e lo sbarco dei passeggeri a bordo avvenga con sedie in grado di garantire la movimentazione nel corridoio dell’aeromobile in condizioni di sicurezza.

Deve pertanto escludersi, nel caso oggetto di trattazione, la sussistenza di qualsivoglia inadempimento da parte dei convenuti agli obblighi sui medesimi gravanti in virtù della normativa di riferimento e del rapporto contrattuale intercorso con l’attore con conseguente non imputabilità agli stessi del danno morale che lo stesso lamenta di aver subito.

Al contrario, dalla stessa versione dei fatti riferita dall’attore, risulta come gli addetti lo abbiano trattato con il massimo rispetto e attenzione e che i brevi disagi che egli ha dovuto subire per essere collocato sulla sua sedia in aereo sono dipesi unicamente dalla difficoltà di movimentarlo in uno spazio stretto come il corridoio di un aereo, pur con la collaborazione di tre addetti.

Né le prove articolate da parte attrice avrebbero potuto portare a conclusioni diverse da quelle di cui sopra, con conseguente superfluità delle stesse.

La domanda attorea deve pertanto essere rigettata.

Ne consegue altresì il rigetto della domanda ex art. 96, commi 1 e 3, c.p.c. avanzata dall'attore, nonché della richiesta di pubblicazione della presente sentenza ai sensi dell'art. 120 c.p.c.

Il rigetto della domanda di parte attrice esclude inoltre la necessità di analizzare la domanda di manleva spiegata dal Vueling Airlines S.A. nei confronti del gestore aeroportuale, essendo venuto meno il relativo presupposto, costituito dal riconoscimento di responsabilità a suo carico.

Ai sensi dell'art. 91 c.p.c. le spese di lite seguono la soccombenza e sono liquidate come in dispositivo alla luce dei parametri del DM 55/2014, tenuto conto del valore del disputandum e delle attività espletate.

Ai sensi dell'art. 93 c.p.c., gli onorari liquidati a Vueling Airlines S.A. dovranno essere distratti in favore dei suoi Difensori che se ne sono dichiarati antistatari.

P. Q. M.

Il Tribunale di Firenze, definitivamente decidendo, ogni altra domanda o eccezione respinte, così provvede: rigetta la domanda di M.F. e lo condanna a rifondere alle parti convenute le spese di lite.

Il commento di

Calogero Leanza *

Trasporto aereo: ipotesi di responsabilità da “contatto sociale” per lesione dei diritti delle persone a mobilità ridotta

Air transport: hypothesis of “social contact” liability for infringement of the rights of persons with reduced mobility

Con la sentenza in commento il Tribunale di Firenze ha affrontato la questione relativa alla richiesta di risarcimento del danno (morale) da parte di un soggetto affetto da tetraplegia in occasione dell'imbarco su un volo aereo e si è espressa nel ritenere configurabile l'ipotesi di una responsabilità da “contatto sociale”. Pur in assenza di uno specifico legame contrattuale, le parti in questione sono entrate in contatto per effetto del contratto di trasporto che è stato concluso. Si è, infatti, in presenza di un'ipotesi in cui il rapporto obbligatorio rinviene il proprio fondamento in una relazione specifica che intercorre tra soggetti determinati, che pur non avendo formalmente fonte contrattuale, è in grado di produrre effetti obbligatori diretti, inquadabili sia nell'ambito dell'art. 1173 c.c. (quali «altri atti o fatti idonei a produrre effetti obbligatori i conformità dell'ordinamento giuridico») sia nell'alveo della responsabilità per inadempimento *ex art. 1218 c.c.* – *With the ruling in question, the Tribunal of Florence*

* Dottorando di ricerca in Scienze Giuridiche nell'Università di Messina – cleanza@unime.it.

addressed the issue relating to the request for compensation for (moral) damage by a person suffering from tetraplegia when boarding a flight and expressed the view that the hypothesis of responsibility for social contact is configurable. Even in the absence of a specific contractual link, the parties in question came into contact as a result of the transport contract that was concluded. In fact, it is a situation in which the mandatory relationship finds its grounds on a specific relationship between specific subjects, which, although not formally having a contractual source, is able to produce direct mandatory effects, which can be framed both in scope of art. 1173 of the Italian Civil Code (such as «other acts or facts capable of producing mandatory effects in accordance with the legal system») and in the context of liability for non performance pursuant to art. 1218 of the Italian Civil Code.

SOMMARIO: 1. Il fatto. – 2. Il reg. (CE) n. 1107/2006 e la tutela delle persone con disabilità (e delle persone a mobilità ridotta) nel trasporto aereo. – 3. La responsabilità del vettore aereo e del gestore aeroportuale: l'ipotesi da “contatto sociale”. – 4. Brevi considerazioni conclusive.

(*Omissis*).