

### **Responsabilità per i danni da ritardo del vettore ferroviario**

*La disciplina del trasporto ferroviario di cui al R.D.L. 11 ottobre 1934, n. 1948, convertito nella L. 4 aprile 1935, n. 911, recante le Condizioni generali e Tariffe per il trasporto di persone su Ferrovie dello Stato è tuttora vigente ai sensi del D.L. n. 200/2008, convertito nella L. n. 9/2009, che ha confermato la vigenza del RDL citato con decorrenza 16.12.2009. Ne segue che ai sensi dell'art. 11 del RDL il viaggiatore ha diritto al risarcimento del danno derivatogli dal ritardo, dalla soppressione del treno, da mancata coincidenza, da interruzioni "esclusivamente nei casi e nei limiti previsti dagli artt. 9 e 10, qualunque sia la causa e l'inconveniente che dà luogo alla domanda di indennizzo", e cioè limitatamente al rimborso del biglietto, qualora non sia stato effettuato il viaggio, o al riconoscimento di una percentuale sul costo del biglietto, variabile a seconda della durata del ritardo. Tale disciplina non è lesiva dell'ordinamento comunitario, posto che anche il regolamento comunitario CE 1371/2007 prevede analoghi specifici limiti al diritto al risarcimento dei danni da ritardo o soppressione del viaggio. Né d'altra parte può porsi un problema di vessatorietà delle condizioni generali di contratto del vettore ferroviario, con conseguente loro nullità ai sensi della normativa consumeristica, nella misura in cui le stesse sono meramente riproductive di disposizioni legali.*

### **Tribunale di Firenze, sentenza del 23.3.2017**

*...omissis...*

La sig.ra M. [REDACTED] conveniva in giudizio di fronte al Giudice di Pace di Firenze [REDACTED] S.p.a., al fine di ottenerne la condanna al risarcimento del danno, quantificato in euro 900,00, (di cui euro 585,28 per l'acquisto di nuovi biglietti aerei ROMA – TOLOSA ed euro 314,72 per i disagi occorsi) oltre interessi, perché essendo giunta in treno allo scalo di Roma Fiumicino alle ore 12;10 anziché alle ore 10,23, a causa del ritardo maturato dal treno nella giornata del 3/9/2012, aveva perso la coincidenza del volo per Tolosa, così rendendo necessario l'acquisto di nuovo titolo di viaggio aereo per sé e per la propria nipote minorenni.

A fondamento della domanda l'attrice deduceva l'illegittimità, per contrarietà alla normativa consumeristica, degli artt. 9 e 10 R.D.L. 11/10/1934 n. 1948, nella misura in cui limitano il risarcimento danni in caso di ritardo nel trasporto ferroviario ad una parte del costo del biglietto.

Si costituiva [REDACTED] S.p.a., eccependo in via preliminare l'incompetenza territoriale del Giudice di Pace di Firenze, a favore di quella del Giudice di Pace di Roma, in quanto nel caso di specie non si sarebbe applicato il foro del consumatore (essendo la relativa normativa esclusa dalle leggi speciali regolative del settore), bensì gli artt. 19 e 20 c.p.c (in particolare deducendo che la società ha sede legale a Roma e che il ritardo sarebbe avvenuto nella tratta Roma Termini - Roma Fiumicino).

Parte convenuta contestava la sussistenza del contratto di trasporto, essendo stata prodotta solo copia dei titoli di viaggio, nonché la carenza di legittimazione della [REDACTED] ad avanzare domande per la nipote, stante il difetto di rappresentanza legale e/volontaria.

In diritto [REDACTED] invocava l'applicazione del RD n. 1948/34, convertito nella L. n. 911/1935, normativa speciale che regolamentava il trasporto ferroviario ed eccipiva la non imputabilità del ritardo, in quanto dovuto a caso fortuito e/o forza maggiore (guasto imprevisto del materiale rotabile e malfunzionamento del sistema di alimentazione elettrica dei treni); rilevava, inoltre, di aver fatto tutto il possibile per gestire al meglio l'emergenza, avendo all'uopo assicurato tempestiva comunicazione ed assistenza all'utenza. Contestava infine la sussistenza e la quantificazione del danno patrimoniale lamentato e la non rilevanza dei danni non patrimoniali, attesa la genericità della richiesta (sia in punto di *an* che di *quantum*) ed anche alla luce dei principi di cui a SSUU n. 26972/2008.

Assumendo la natura strumentale della lite, la stessa chiedeva inoltre la condanna della parte attrice ex art. 96 c.p.c.

Dopo istruttoria meramente documentale il Giudice di Pace con sentenza n. 3834/14 del 28/7/2014, accoglieva la domanda di condanna al risarcimento del danno patrimoniale della parte attrice, con il favore delle spese di lite, argomentando sui seguenti punti:

- Sussisteva la competenza per territorio di quell'ufficio in applicazione della disciplina consumeristica;
- la sig.ra [REDACTED] aveva dato prova di aver stipulato per sé e per la nipote un contratto di trasporto ferroviario sulle tratte Firenze-Roma e Roma-Fiumicino;

- [REDACTED] S.p.a. era stata palesemente inadempiente, atteso il largo ritardo con cui il treno raggiungeva Roma-Fiumicino, così provocando la perdita del volo prenotato;

- l'attrice aveva diritto al rimborso di quanto speso per l'acquisto dei nuovi biglietti aerei;

- gli artt. 9, 10 e 11 del R.D.L. 1948/34, convertito in L. 911/35, richiamati dalle condizioni generali di contratto [REDACTED], in quanto limitanti la ordinaria responsabilità contrattuale del debitore, erano vessatori e quindi inopponibili alla parte attrice;

- l'evento era imputabile [REDACTED] S.p.a., non risultando caso fortuito o forza maggiore;

- era provato il possesso del biglietto aereo per il volo perduto;

- nulla poteva liquidarsi per danno non patrimoniale in quanto genericamente allegato e provato.

Avverso la suddetta sentenza [REDACTED] S.p.a. ha proposto appello, chiedendone la riforma con condanna della sig.ra [REDACTED] al risarcimento dei danni ex art. 96 c.p.c.

In particolare, con il primo motivo l'appellante si duole della decisione in punto di competenza territoriale, per non avere la [REDACTED] provato di avere residenza in questo circondario.

Con il secondo motivo [REDACTED] ha dedotto errore del primo giudice, per avere il medesimo ritenuto la conclusione del contratto di trasporto, malgrado la mancata produzione dell'originale del titolo di viaggio e per avere liquidato anche il danno sofferto dalla minore, malgrado il difetto di rappresentanza legale da parte dell'attrice.

Con il terzo motivo [REDACTED] S.p.a. ha dedotto l'erronea applicazione della normativa consumeristica e codicistica, dovendosi al contrario applicare solo ed esclusivamente la legislazione speciale di cui al R.D.L. 1948/34 ed il Regolamento CE 1371/2007, che escludono la risarcibilità delle voci di danno chieste dalla [REDACTED]. In particolare l'appellante ha evidenziato che le condizioni generali di contratto di [REDACTED] non possono considerarsi vessatorie, in quanto meramente riproduttive delle citate disposizioni di legge.

Con il quarto motivo di appello, parte appellante ha dedotto l'errore del primo giudice per mancata rilevazione di caso fortuito e forza maggiore.

Con il quinto [REDACTED] S.p.a. ha censurato la sentenza per difetto di prova del danno sia in punto di *an* che di *quantum*.

Si è costituita la sig.ra [REDACTED], eccependo l'inammissibilità dell'appello ex art. 348 bis c.p.c., l'infondatezza dell'eccezione di incompetenza dedotta da parte appellante, la propria legittimazione attiva a chiedere il risarcimento dei danni.

Per il resto ha ribadito la correttezza della decisione impugnata.

All'udienza del 23.3.2017 le parti hanno precisato le conclusioni, confermando quelle di cui ai rispettivi atti introduttivi ed è stata disposta la decisione della causa previa discussione orale, ai sensi degli artt. 281 *sexies* - 352 c.p.c., cui si è proceduto in data odierna.

.....

### **1. il primo motivo: la competenza.**

L'eccezione di incompetenza reiterata in questa sede da [REDACTED] è infondata.

Infatti, ai sensi dell'art. 66 *bis* Cod. Consumo, la competenza territoriale per le controversie in materia di contratti del consumatore è inderogabile ed è del giudice del luogo di residenza o di domicilio del consumatore.

In particolare, non è a dubitarsi sulla qualifica di professionista di [REDACTED] S.p.a., che ai sensi dell'art. 3 lett. c) Cod. Consumo agisce nell'esercizio della propria attività imprenditoriale.

L'appellante, infatti, rappresenta la principale impresa ferroviaria nazionale, attiva nel trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, nel trasporto regionale e metropolitano e nel trasporto merci.

Non è poi in contestazione che la sig.ra [REDACTED] avesse la veste di consumatore.

Si aggiunga che era onere di [REDACTED], che ha sollevato la relativa eccezione, fornire la prova che l'attrice – nella sua qualità di utente del servizio – non fosse residente nel territorio di questo Circondario. Prova che non è stata fornita né offerta.

Non giova poi alla parte appellante richiamare il contenuto dell'art. 101 Cod. Consumo.

Tale disposizione infatti si limita a rinviare alla normativa nazionale e regionale in materia di diritti degli utenti dei servizi pubblici, ma non esclude la applicabilità anche al settore del servizio pubblico delle disposizioni del codice del consumo, se ed in quanto compatibili.

Si aggiunga *ad abundantiam*, che la competenza territoriale di questo Ufficio sarebbe confermata anche in caso di applicazione dell'art. 20 c.p.c., avuto riguardo al luogo ove l'obbligazione di trasporto è sorta.

Invero in difetto di prova che [REDACTED] abbia residenza altrove è da ritenere che la stessa abbia acquistato i titoli di viaggio presso questo Circondario.

Il motivo di gravame è quindi infondato.

### **2. Il terzo motivo: la disciplina applicabile ed i limiti alla risarcibilità dei danni**

Trattasi di doglianza che merita di essere valutata prioritariamente alle altre questioni di merito, in quanto avente natura assorbente.

La disciplina del trasporto ferroviario è infatti contenuta, a livello di codice civile, dall'art. 1680 c.c., il quale prevede che “le disposizioni del capo VIII del titolo III del libro IV (disciplina del contratto di trasporto - n.d.r.) si applicano anche ai trasporti ferroviari, in quanto non derogate da leggi speciali.”

Costituisce legislazione speciale al riguardo il R.D.L. 11 ottobre 1934, n. 1948, convertito nella L. 4 aprile 1935, n. 911, recante le Condizioni generali e Tariffe per il trasporto di persone su Ferrovie dello Stato.

Tale testo normativo all'art. 11, prescrive che il viaggiatore ha diritto al risarcimento del danno derivatogli dal ritardo, dalla soppressione del treno, da mancata coincidenza, da interruzioni *“esclusivamente nei casi e nei limiti previsti dagli artt. 9 e 10, qualunque sia la causa e l'inconveniente che dà luogo alla domanda di indennizzo”*.

Dette norme limitano il risarcimento spettante in favore del viaggiatore al rimborso del biglietto, qualora non sia stato effettuato il viaggio, o al riconoscimento di una percentuale sul costo del biglietto, variabile a seconda della durata del ritardo.

Sul punto è intervenuto, altresì, il regolamento comunitario CE 1371/2007, che nell'ottica di omogeneizzare le varie discipline degli Stati membri ha previsto agli artt. 16 e 17 il rimborso del biglietto nel caso in cui non sia possibile effettuare il viaggio e comunque l'indennizzabilità per il ritardo maturato dal vettore, in misura percentuale rispetto al costo del biglietto.

Inoltre l'allegato I, titolo IV, capo II, all'art. 32 sancisce che *“il trasportatore è responsabile nei confronti del viaggiatore per il danno dovuto al fatto che, a causa della soppressione, del ritardo o della mancanza di una corrispondenza, il viaggio non può continuare nello stesso giorno, o comunque la sua continuazione non è ragionevolmente esigibile nello stesso giorno per via di circostanze contingenti. Il risarcimento dei danni comprende le spese ragionevoli di alloggio, nonché le spese ragionevoli per avvisare le persone che attendono il viaggiatore...Il diritto nazionale determina se, ed in quale misura, il trasportatore deve corrispondere un risarcimento per danni diversi da quelli previsti al paragrafo 1”*.

Ciò posto occorre chiedersi se, rispetto a siffatta disciplina legislativa del trasporto ferroviario, vi sia spazio per ritenere che oggi la stessa, in quanto richiamata e/o riprodotta dalle condizioni generali del contratto predisposte da ~~EUROPEA~~, abbia effettiva natura normativa, ovvero se non sia da riconoscere ad essa una mera valenza contrattuale, con conseguente applicabilità della sanzione della nullità delle clausole vessatorie ai sensi della disciplina consumeristica.

Va infatti rilevato che con legge 17 maggio 1985 n. 210 l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, ente pubblicistico cui era affidata la gestione del servizio ferroviario "di Stato", venne trasformata in Ente Pubblico economico, cioè in ente pubblico che operava sul mercato in assenza di poteri pubblicistici e secondo le regole del diritto privato. Ai sensi dell'art. 16.V co. della legge citata veniva devoluta *"alla competenza degli organi dell'ente le restanti tariffe e la determinazione delle condizioni generali di trasporto..."*.

In sostanza, ad una piana lettura della norma sembrava che la disciplina del contratto di trasporto ferroviario fosse rimessa in via esclusiva alla autonomia negoziale (da effettuarsi mediante condizioni generali di contratto).

Ulteriore passaggio rafforzativo di tale impostazione è stata la successiva trasformazione dell'ente FS in società per azioni SPA (di cui al decreto legge 5 dicembre 1991, n. 386, che conferì al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) la delega (attuata nel 1992) a trasformare "gli enti di gestione delle partecipazioni statali e gli altri enti pubblici economici, nonché le aziende autonome statali" in società per azioni (art. 1, I comma).

La privatizzazione del 1992, come evidenziato in dottrina, sembrava portare avanti quel processo di delegificazione iniziato già nel 1985, ciò anche per la liberalizzazione del settore di cui al D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188, come modificato dal D.Lgs. 25 gennaio 2010, n. 15.

Tale impostazione è stata seguita dalla giurisprudenza di merito più recente, soprattutto dei giudici di pace, che ha reiteratamente considerato le condizioni generali di trasporto predisposte dalle ferrovie come vere e proprie clausole negoziali, sottoposte quindi al sindacato di vessatorietà ai sensi dell'art. 1341 cc e artt. 36 e ss. Cod. Consumo, in quanto ritenute non riprodotte di disposizioni di legge o regolamentari.

Si citano a questo riguardo Giudice di Pace di Roma 12 marzo 1998; Giudice di Pace di Pesaro, 25 giugno 2002; Giudice di Pace di Bari, 30 giugno 2006; Giudice di Pace di Piacenza, 30 dicembre 2008.

Ciò evidentemente sul presupposto che le disposizioni di cui al RD del 1934 avessero perso valenza normativa, in conseguenza della mutata natura giuridica dell'ente, e conservassero efficacia solo in quanto richiamate dalle condizioni generali unilateralmente predisposte dal vettore ferroviario (si veda l'art. 10.1 delle Condizioni Generali di Contratto di ██████████ S.p.a., il quale sancisce espressamente che: *"Fatto salvo quanto previsto in tema di responsabilità del vettore ferroviario dal Regolamento CE n.1371/2007 ... si applica la disciplina prevista dalla legge 4 aprile 1935, n. 911 e successive modificazioni (legge 18/2/2009 n. 9, art. 3, comma 1, lett e)"*).

Spunti in tal senso si rinvencono altresì nell'ordinanza n. 194/2014 della Corte Costituzionale, la

quale, pur dichiarando la manifesta inammissibilità della questione di legittimità costituzionale dell'art. 11 R.D.L. 1948/34, conv. in L. 911/35, ha sottolineato che con la L. 210/85 l'intera tematica delle condizioni generali e delle tariffe avrebbe subito – specie sul piano della relativa dinamica attuativa – un affrancamento dall'antica fonte legislativa, con la quale tariffe e condizioni generali di contratto erano state approvate, per essere trasferita all'autonomia regolativa dell'ente.

A parere del Giudice delle Leggi, dunque, le modifiche apportate tanto alla struttura dell'ente – divenuto, poi, società privata – quanto al regime delle tariffe e delle condizioni generali di contratto, si iscriverebbero in un quadro di riferimento, nel quale le connotazioni della disciplina del 1934 risulterebbero “profondamente trasfigurate”.

Tanto premesso, e nonostante l'avvenuta privatizzazione dell'impresa ferroviaria, ritiene peraltro questo giudicante, così discostandosi dal citato orientamento ermeneutico, pur autorevole, che il processo di delegificazione delle condizioni e tariffe passeggeri del trasporto ferroviario non sia ad oggi giunto a compimento e che le stesse ad oggi conservino natura esclusivamente normativa (ancorché richiamate dalle condizioni generali di contratto di ~~gestione~~).

Sul punto merita prendere le mosse da Cassazione sent. 15 maggio 1997, n. 4275, la quale ha affermato che *“le condizioni generali stabilite o autorizzate in favore di coloro che esercitano il trasporto di persone e cose in regime di concessione, le quali sono richiamate dall'art. 1679, primo comma, cod. civ. e che comprendono anche quelle predisposte dalle Ferrovie dello Stato, sono espressione di potere regolamentare e, quindi, fonti di diritto oggettivo [...]. In definitiva si tratta di norme regolamentari generali, le quali sono efficaci nei confronti di tutti gli utenti del servizio ferroviario e non sono disposizioni contrattuali ai sensi del primo comma dell'art. 1341 cod. civ.”*.

In sostanza, malgrado la mutata natura giuridica dell'ente “Ferrovie” (da azienda facente parte del Ministero dei Trasporti a società per azioni privatistica) andrebbe in ogni caso esclusa la natura meramente pattizia delle condizioni generali del contratto di trasporto che siano meramente riproduttive delle disposizioni di cui al RD citato.

Si aggiunga, e l'argomento è tranciante e consente di discostarsi dal pur autorevolissimo citato arresto del giudice delle leggi, che il RD citato è stato “confermato” con decorrenza dal 16 dicembre 2009 dall'art. 2 comma 1 D.L. n. 200/2008, convertito nella L. n. 9/2009, circostanza che non risulta valorizzata nel percorso logico ed argomentativo di cui alla parte motiva della citata ordinanza della Corte Costituzionale.

Il legislatore pertanto ha espressamente ribadito la vigenza della citato RD.

Ciò induce ad escludere che in via interpretativa possa oggi dubitarsi della natura normativa delle disposizioni di cui al RD del 1934, e ciò malgrado la “privatizzazione” sopravvenuta del settore

del trasporto ferroviario.

Come ha osservato condivisibilmente la S.C., siffatte ragioni di deroga al normale regime civilistico della responsabilità permangono anche dopo la trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato in società per azioni, poiché essa ha importato il cambiamento della natura giuridica del soggetto, ma non anche del servizio che è e resta pubblico in quanto esercitato su licenza dello Stato (così Cass. 16945/2003).

Alla luce di quanto sopra è da escludere che le condizioni generali ~~del trasporto~~, nella misura in cui richiamano e/o riproducono i limiti al diritto al risarcimento del danno sofferto dai viaggiatori di cui al RD del 1934 (ed al Reg. Comunitario 1371/07), siano affette da nullità ai sensi della normativa consumeristica.

Ciò ai sensi dello stesso art. 34 III co. Codice Consumo, che testualmente prevede che *“non sono vessatorie le clausole che riproducono disposizioni di legge ovvero che siano riproduttive di disposizioni o attuative di principi contenuti in convenzioni internazionali delle quali siano parti contraenti tutti gli Stati membri dell'Unione europea o l'Unione europea”*.

Né d'altra parte può ritenersi che le suddette limitazioni della risarcibilità dei danni da ritardo nell'esercizio ferroviario contrasti con i principi dell'ordinamento comunitario.

Invero lo stesso regolamento CE 23 ottobre 2007, n. 1371/2007 (Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario), anch'esso espressamente richiamato dalle vigenti condizioni generali di trasporto, (in particolare, agli artt. 15, 16, 17 e 18), prevede specifici limiti di risarcibilità di tale tipologia di danno, salve le previsioni nazionali che assicurino un risarcimento anche per «danni diversi» (Allegato I, art. 32, comma 3).

Non sussiste pertanto alcun contrasto tra disposizioni interne e comunitarie.

Parimenti è da escludere che tale sistema normativo di limitazione della responsabilità del vettore ferroviario susciti problemi di illegittimità costituzionale, essendo la disciplina in parola del tutto ragionevole, atteso l'evidente interesse pubblico relativo al trasporto ferroviario ed alla conseguente necessità di limitare gli oneri e gli obblighi ricadenti sul soggetto concessionario al fine di favorire lo sviluppo di sistemi di mobilità alternativi a quello privato e contenere gli stessi costi del servizio.

Pertanto, trovando il danno patrimoniale da ritardo ferroviario tutela negli artt. 9 e 10 del citato R.D.L., nei limiti del diritto di valersi di un treno successivo per l'effettuazione o la prosecuzione del viaggio ovvero nell'indennizzo pari ad una parte del costo del biglietto, la domanda risarcitoria della sig.ra ~~COLOMBA~~, tesa ad ottenere il rimborso del costo dei biglietti aerei persi per sé e per la nipote (ed oneri accessori), non può trovare accoglimento.



Del resto la Corte Costituzionale, con sentenza n. 463/97, aveva già avuto modo di esprimersi con riferimento al servizio postale sulla legittimità costituzionale dei limiti di responsabilità previsti dalla normativa speciale per il danno da mancato recapito di corrispondenza raccomandata, con argomentazioni che questo Giudice ritiene possano valere anche per il servizio ferroviario.

In quella sede veniva infatti osservato che *“Il servizio postale .... ha caratteristiche del tutto peculiari, essendo diretto a rendere effettiva, per tutti, la possibilità di corrispondenza, garantendone la libertà e la segretezza. ... In particolare e' predeterminata la corresponsione di una indennità, indipendentemente dalla prova del danno ma anche come limite al risarcimento, in caso di perdita della corrispondenza raccomandata. Non vi e', dunque, una esclusione di responsabilità ma la predeterminazione dell'indennizzo in rapporto ad un danno non prevedibile da parte del debitore e che viene tipicamente commisurato al prezzo di un servizio non destinato al trasporto di valori. ... Non e' pertanto ingiustificato il limite della responsabilità ad una somma determinata, nel contesto di una ragionevole limitazione dei costi e dei prezzi per i diversi servizi, offerti alla scelta degli utenti”*.

Parte appellante non può pertanto essere tenuta al risarcimento di voci di danno diverse ed ulteriori rispetto a quelle normativamente previste.

Ogni altra questione deve ritenersi assorbita.

La domanda dell'originaria parte attrice va quindi respinta.

Si ritiene, invece, doversi respingere la richiesta avanzata da parte appellante di condanna ex art. 96 cpc, in quanto non sussistono i presupposti della stessa.


Ciò in considerazione della complessità delle questioni e della esistenza di orientamenti giurisprudenziali di merito contrastanti.

Per la stessa ragione si giustifica la compensazione integrale delle spese di entrambi i gradi.

#### **P.Q.M.**

*Visti gli artt. 281 sexies e 352 c.p.c.*

*Il Tribunale di Firenze, III sezione civile, in composizione monocratica, definitivamente pronunciando, ogni altra istanza respinta, così provvede:*

- 1) **ACCOGLIE** l'appello e riforma la sentenza appellata;
- 2) **RESPINGE** la domanda risarcitoria proposta da 
- 3) **COMPENSA** le spese di lite di entrambi i gradi ~~di~~ giudizio.

*Provvedimento redatto con la collaborazione del M.O.T. dott.ssa Stefania CAPARELLO*

Il Giudice

dott. Alessandro Ghelardini

