

CONVENZIONE DI ATENE E REGOLAMENTO (CE) 392/2009:
ALCUNE QUESTIONI APERTE IN MATERIA DI RISARCIMENTO
DI DANNO ALLA PERSONA

CLAUDIO PERRELLA*

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Il limite risarcitorio per i danni al passeggero e valutazione di congruità. – 2.1. La qualificazione dei danni alla persona nel nostro ordinamento. – 2.2. Profili di costituzionalità del limite. – 3. Condizioni di reciprocità. – 4. Criteri di determinazione e liquidazione del danno in favore di cittadini stranieri. – 5. L'esclusione dal risarcimento dei cd. danni punitivi.

1. *Premessa*

Il trasporto via mare di passeggeri ha nel nostro paese una dimensione di assoluto rilievo, sia con riguardo al trasporto in senso stretto (in prevalenza da e per le isole), sia per quanto attiene invece alla realtà crocieristica.

Nel 2009 l'Italia ha superato la Grecia, diventando prima a livello europeo con oltre 92 milioni di passeggeri. Il nostro paese, insieme a Grecia e Danimarca, assorbita nel 2009 oltre il 50 per cento del traffico complessivo di passeggeri dell'Ue (22,9 per cento l'Italia; 21,9 per cento la Grecia e 10,8 per cento la Danimarca). I porti di Messina e Reggio di Calabria erano tra i primi dieci per traffico, entrambi con oltre 10 milioni di passeggeri¹.

Altrettanto rilevante è la dimensione del traffico crocieristico: in base alle previsioni il 2012 si chiuderà con oltre 10.740.000 passeggeri trasportati, e 4.891 approdi in Italia².

Da tale premessa può trarsi un dato intuitivo, e tuttavia essenziale per cogliere nella sua piena portata l'impatto che è destinata ad avere la disciplina in materia di risarcimento al passeggero introdotta con la Convenzione di Atene ed il Regolamento 392/2009: con simili numeri (e tenuto conto del fatto che larga parte del traffico viene realizzato verso località a forte presenza turistica) vi è la certezza che tra i passeggeri vi sia un numero significativo di soggetti stranieri.

È di immediata evidenza dunque che in caso di eventi di gravità tale da determinare danni e lesioni ad una molteplicità di passeggeri, sorgono inevitabilmente

* Avvocato in Bologna.

¹ Trasporto marittimo - Anni 2005-2009, Tavole di dati, 27 aprile 2011, Istat, Annuario statistico italiano, 2011 www.istat.it/it/archivio/trasporti.

² Fonte: Seatrade Cruise Shipping Miami.

questioni relative ad individuazione della legge applicabile, criteri di determinazione del risarcimento e congruità del limite, ed ancora questioni legate alla sussistenza di condizioni di reciprocità ed alla possibilità che il passeggero chieda e consegua nel proprio ordinamento una condanna che si estende a danni punitivi.

2. *Il limite risarcitorio per i danni al passeggero e valutazione di congruità*

Uno dei punti cruciali di qualunque disciplina in materia trasporto di persone è indubbiamente quello relativo alla responsabilità del vettore per morte o lesioni subite nel corso del trasporto, e l'eventuale limite risarcitorio.

Si tratta infatti di operare un bilanciamento delicato e complesso tra l'esigenza di garantire un risarcimento congruo e certo al passeggero, e la necessità di contenere entro un determinato limite l'esposizione del vettore, che in mancanza di simile contenimento potrebbe divenire di fatto incalcolabile e non assicurabile.

Si pensi ad esempio al numero di decessi purtroppo verificatisi in due catastrofi che hanno nel recente passato interessato due traghetti ro-ro: la *Herald of the Free Enterprise* (in servizio fra Zeebrugge, e Dover) il 6 marzo 1987, e la *Estonia* (in servizio fra Tallin e Stoccolma) il 28 settembre 1994, che provocarono la perdita rispettivamente, di 193 e di 852 vite umane.

Il Regolamento (CE) n. 392/2009 al suo Articolo 3 "Responsabilità e assicurazione" richiama gli articoli da 3 a 16 della Convenzione di Atene, che come noto si ispira alla cd. teoria del duplice binario, già accolta dalla Convenzione di Montreal sul trasporto aereo.

Il sistema introdotto dalla Convenzione di Atene 2002³ peraltro è più complesso, poiché accanto al criterio dell'entità del danno per cui, superata una certa soglia, la responsabilità da (quasi) "oggettiva" diventa colposa, viene introdotto l'ulteriore elemento della causa del danno, in particolare con il riferimento alla nozione di "sinistro marittimo" nel cui ambito sono inclusi (mutuando dalla prassi assicurativa) "il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave o un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave" (art. 3.5, e).

Nel caso di danni alla persona derivanti da "sinistro marittimo" il vettore è responsabile a meno che non riesca a provare che l'evento è dipeso da atti di guerra, ostilità, guerra civile, insurrezione o fenomeni naturale di carattere eccezionale inevitabile o irresistibile, oppure che è stato interamente causato da un atto o da un'omissione intenzionale di un terzo. Se la misura dei danni conseguenti un "sinistro marittimo", come sopra definito, supera i 250.000 d.s.p. la responsabilità del vettore diventa (ma solo fino alla somma limite di 400.000 d.s.p.) di tipo colposo, essendo ammessa la prova che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

Per i danni alla persona del passeggero che derivano da eventi diversi da un "sinistro marittimo" la responsabilità del vettore è invece sempre, qualsiasi sia l'am-

³ Sull'argomento si veda BERLINGIERI, *L'adozione del Protocollo 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e loro bagagli*, in questa *Rivista*, 2002, pag. 1496.

montare del danno, a titolo colposo nel limite massimo di 400.000 d.s.p. ed è attenuata dal fatto che questa volta l'onere di provare la colpa o negligenza del vettore incombe al danneggiato⁴.

Va aggiunto che la Convenzione di Atene 2002 vieta agli Stati aderenti di stabilire limiti inferiori ai 400.000 d.s.p. o che le parti possano contrattualmente pattuire limiti inferiori, ma consente invece che il limite possa essere aumentato in favore del passeggero. Ciò può avvenire sia attraverso la normativa interna dei singoli Stati che potranno prevedere limiti superiori nonché l'assenza di limiti (art. 7.2) sia attraverso una specifica convenzione scritta stipulata tra vettore e passeggero (art. 10)⁵.

È opportuno chiedersi a questo punto se il limite di 400.000 diritti speciali di prelievo possa ritenersi congruo, anche alla luce del fatto che il Regolamento è destinato ad applicarsi anche ad una parte significativa di trasporti oggi disciplinati dal codice della navigazione, e che come noto la disciplina degli artt. 396 e ss. non contempla alcuna limitazione risarcitoria nel caso di danni alle persone (mentre è invece prevista una limitazione – molto contenuta – per i bagagli trasportati, pari ai sensi dell'art. 412 cod. nav. a 6,20 euro per chilogrammo).

2.1. *La qualificazione dei danni alla persona nel nostro ordinamento*

È noto che nell'ultimo ventennio si è assistito ad una costante dilatazione delle tipologie di danni reclamabili per il danno alla persona.

Al danno patrimoniale si è aggiunta la categoria (dai contorni non sempre ben delineati) del danno non patrimoniale, e si è allo stesso tempo allargata in modo sensibile la platea dei soggetti legittimati a chiedere il risarcimento del danno non patrimoniale derivante dalla morte di un prossimo congiunto.

La Cassazione è intervenuta negli anni recenti con alcune fondamentali decisioni volte ad operare un riordino della materia e garantire certezza ed uniformità nelle valutazioni cui sono chiamate le Corti di merito.

In relazione al danno non patrimoniale, la fondamentale sentenza 26972 del

⁴ Il limite risarcitorio per i danni conseguenti a morte o lesioni personali dei passeggeri era determinato dall'art. 7 della Convenzione di Atene del 1974, nel testo originario, in 700.000 franchi oro Poincaré. L'art. 8 determinava poi i limiti risarcitori per i bagagli non consegnati, per i veicoli al seguito dei passeggeri e per i bagagli non compresi nelle precedenti categorie (ovvero i bagagli consegnati), rispettivamente in 12.500 franchi oro Poincaré, 50.000 franchi oro Poincaré e 18.000 franchi oro Poincaré. Tali limiti sono stati poi modificati dal Protocollo del 19 novembre 1976, che li determinava in diritti speciali di prelievo, fissandoli, rispettivamente, in 46.666 DSP per i danni alle persone; 833 DSP per i bagagli non consegnati; 3.333 DSP per i veicoli al seguito e 1200 DSP per i bagagli non compresi nelle precedenti categorie. Il successivo mai entrato in vigore Protocollo del 29 marzo 1990 ha a sua volta determinato i limiti risarcitori in 175.000 DSP per i danni alle persone; 1800 DSP per i bagagli non consegnati; 10.000 DSP per i veicoli al seguito e 2700 DSP per i bagagli non compresi nelle precedenti categorie.

⁵ È interessante rilevare peraltro che la prima proposta di Regolamento comunitario era indirizzata ad impedire che i singoli Stati membri, salvo accordo di tutti gli Stati, potessero stabilire autonomamente un limite, diverso dai 400.000 d.s.p., più favorevole al passeggero, evidentemente al fine di garantire la totale uniformità all'interno dell'Unione.

2008⁶ ha posto le basi per la nozione unitaria del danno non patrimoniale, che ad avviso della Corte è risarcibile nei soli casi “previsti dalla legge”, e cioè (secondo – nelle parole della Corte – una “interpretazione costituzionalmente orientata dell’art. 2059 cod. civ.”):

- a) quando il fatto illecito sia astrattamente configurabile come reato; in tal caso la vittima avrà diritto al risarcimento del danno non patrimoniale scaturente dalla lesione di qualsiasi interesse della persona tutelato dall’ordinamento, ancorché privo di rilevanza costituzionale;
- b) quando ricorra una delle fattispecie in cui la legge espressamente consente il ristoro del danno non patrimoniale anche al di fuori di una ipotesi di reato; in tal caso la vittima avrà diritto al risarcimento del danno non patrimoniale scaturente dalla lesione dei soli interessi della persona che il legislatore ha inteso tutelare attraverso la norma attributiva del diritto al risarcimento;
- c) quando il fatto illecito abbia violato in modo grave diritti inviolabili della persona, come tali oggetto di tutela costituzionale; in tal caso la vittima avrà diritto al risarcimento del danno non patrimoniale scaturente dalla lesione di tali interessi⁷.

Più di recente, al fine di superare le incertezze e le disparità di trattamento e valutazione derivanti dall’assenza di criteri e parametri elaborati a livello normativo, e dunque con il dichiarato intento di superare le inerzie del legislatore, la Cassazione⁸ ha affermato che nella liquidazione del danno alla persona, quando manchino criteri stabiliti dalla legge, l’adozione della regola equitativa di cui all’art. 1226 cod. civ. deve garantire non solo l’adeguata considerazione delle circostanze del caso concreto, ma anche l’uniformità di giudizio a fronte di casi analoghi.

Tali criteri uniformi di determinazione e liquidazione sono stati individuati (fatta eccezione per le lesioni di lieve entità causate dalla circolazione di veicoli e natanti, per le quali vige un’apposita normativa) nelle “Tabelle” di riferimento per la stima del danno alla persona elaborate dal Tribunale di Milano.

Ebbene, l’esame di tali tabelle permette di rilevare immediatamente come in caso di decesso i congiunti della vittima (con un riconoscimento di titolarità che si estende ad un numero esteso di parenti e componenti della cerchia familiare) abbiano diritto ad un risarcimento a titolo di danno non patrimoniale che, seppure nel-

⁶ Cass. 11 novembre 2008, n. 26972, *Alfonsi c. Sartori*, in *Resp. e risarcimento*, 2008, fasc. 11, 14, con nota di RODOLFI, MARTINI; in *Nuova giur. civ.*, 2009, I, 102, con nota di NAVARRETTA e PONZANELLI; in *Assicur.*, 2008, II, 2, 439, con nota di GUSSONI e ROSSETTI; in *Dir. e giur.*, 2008, 526, e con nota PROCIDA MIRABELLI DI LAURO; in *Nuova giur. civ.*, 2009, I, 102, con nota di BARGELLI, DI MARZIO, CENDON; in *Danno e resp.*, 2009, 19, con nota di LANDINI, SGANGA; in *Corriere giur.*, 2009, 48.

⁷ Che, al contrario delle prime due ipotesi, non sono individuati *ex ante* dalla legge, ma vanno selezionati caso per caso dal giudice.

⁸ Cass. 7 giugno 2011, n. 12408, *Pantaleo c. Rana*, in *Foro it.*, 2011, I, 2274, con nota di DIANA; in *Corriere giur.*, 2011, 1075, con nota di FRANZONI; in *Guida al dir.*, 2011, fasc. 26, 17; in *Nuova giur. civ.*, 2011, I, 1058, con nota di SGANGA.

l'ambito della "forchetta" rappresentata dai valori minimi e massimi, facilmente può eccedere il limite risarcitorio di 400.000 DSP.

Va tenuto presente al riguardo che tale limite è globale ed onnicomprensivo, come chiarito all'articolo 12 della Convenzione che vieta il cumulo di azioni risarcitorie proprio per evitare che il limite venga vanificato da azioni proposte in momenti diversi da vari componenti del nucleo familiare.

2.2. *Profili di costituzionalità del limite*

La questione dell'eccessiva modestia del limite al risarcimento dovuto dal vettore è stata valutata dalla Corte Costituzionale in più occasioni, e con riguardo alla disciplina vigente per il trasporto internazionale aereo di persone con la nota sentenza del 6 maggio 1985, n. 132⁹, la Corte ha ravvisato il contrasto dei limiti risarcitori previsti all'articolo 22 della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 (come modificato dall'articolo XI del Protocollo dell'Aja) con il precetto contenuto all'articolo 2 della Costituzione, nella parte in cui la norma solennemente afferma che "la Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo".

In tale occasione la Corte, dopo aver ribadito il principio che "l'art 2 Costituzione, quando contempla la categoria dei diritti inviolabili nel suo generale ambito di applicazione, comprende anche il diritto al risarcimento del danno" ha sancito la incompatibilità del sistema risarcitorio in esame con i principi fondamentali vigenti nel nostro ordinamento ed affermati a livello costituzionale posto che "la limitazione della responsabilità del vettore si appalesa giustificata solo in quanto siano al tempo stesso predisposte adeguate garanzie di certezza o adeguatezza per il ristoro del danno".

La Corte ha significativamente affermato che occorre sempre accertare "se la limitazione dell'obbligo risarcitorio sia giustificata dallo stesso contesto normativo in cui essa si colloca, nel senso che essa riesca a comporre gli interessi del vettore con un sistema di ristoro del danno non lesivo della norma costituzionale di raffronto".

Dall'esame delle decisioni della Corte in materia di costituzionalità dei limiti a favore del vettore emerge del resto con evidenza la preoccupazione che il limite sia congruo, e rappresenti un bilanciamento delle esigenze contrapposte dei vettori e dell'utenza¹⁰: l'istituto del limite di responsabilità del vettore non può essere ritenuto di per sé incostituzionale, sebbene importi una deroga al principio del risarcimento integrale del danno, ma è necessario che tale limite sia giustificato dallo stesso contesto normativo in cui esso si colloca, e sia idoneo ad assicurare l'equilibrato componimento degli interessi in gioco.

⁹ La sentenza è pubblicata in questa *Rivista*, 1985, 751, con nota di FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte costituzionale*; in *Foro it.*, 1985, I, 1586, con nota di PARDOLESI ed in *Giust. civ.*, 1985, I, 2450, con nota di GRIGOLI.

¹⁰ Sul punto si veda la ricostruzione operata da SILINGARDI, in *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, in *Dir. traspr.*, 1992, pag. 345 e ss.

Ad avviso della Corte va dunque fatta salva da un lato la necessità di non esporre il vettore a conseguenze risarcitorie talmente elevate ed estese da pregiudicarne di fatto la sfera di iniziativa economica (rendendo illimitati i rischi del trasporto, ed eccessivamente elevati i costi assicurativi) apprestando tuttavia allo stesso tempo un sistema di risarcimento del danno realizzato in modo da non comprimere in modo eccessivo ed irragionevole il diritto dei soggetti danneggiati utenti del trasporto.

Si è detto che il limite di 400.000 DSP, pur non modesto, è sicuramente inferiore al risarcimento complessivo che sarebbe dovuto in caso di decesso del passeggero in mancanza di limitazione, ed al risarcimento che sarebbe dovuto oggi in base al codice della navigazione per il trasporto marittimo di persone.

Sembra del resto difficilmente contestabile che, con riguardo alla tutela del passeggero, la Convenzione di Atene 2002 non sembra avere l'intensità della disciplina della Convenzione di Montreal, che non prevede alcuna somma limite per la responsabilità colposa del vettore aereo.

Sarà interessante a questo punto vedere quale sarà l'atteggiamento dei singoli Stati membri dell'Unione, che come detto possono prevedere limiti di importo superiore, o addirittura l'assenza di un limite risarcitorio (art. 7.2).

3. *Condizioni di reciprocità*

Si è detto poco sopra che la presenza di un elevato numero di passeggeri stranieri rende probabile che in caso di sinistro possano sorgere questioni di prova delle condizioni di reciprocità ai sensi dell'art. 16 delle preleggi, che come noto recita: "Lo straniero è ammesso a godere dei diritti civili attribuiti al cittadino a condizione di reciprocità e salve le disposizioni contenute in leggi speciali".

La giurisprudenza afferma da tempo che l'esistenza della condizione di reciprocità si pone come fatto costitutivo del diritto azionato dallo straniero, che deve essere provato in caso di contestazione.

Il quadro offerto dalla nostra giurisprudenza (di merito) in verità è abbastanza composito, ed accanto a sentenze che escludono ogni forma di risarcimento in assenza della condizione di reciprocità ve ne sono altre (antecedenti alla sentenza delle S.U. n. 26972/2008 sopra esaminata) che ammettono tale risarcimento anche indipendentemente dalla prova sull'esistenza della condizione di reciprocità per il solo danno biologico (quale diritto fondamentale) ; altre estendono il risarcimento anche al danno morale della sola vittima, o dispongono il risarcimento anche del danno morale sofferto dal prossimo congiunto.

La maggioranza delle sentenze di merito esclude, in assenza della condizione di reciprocità, il risarcimento del danno patrimoniale, anche se conseguente della lesione alla persona¹¹.

¹¹ Tale presupposto è stato considerato indispensabile di recente in caso di diritti reclamati da extracomunitari non residenti, né regolarmente soggiornati in Italia, da Trib. Torino 20 luglio 2010, S.L. c. X. di R.R. & C. e Soc. Fondiaria Sai, in *Foro it.*, 2010, I, 3556; in *Questione giustizia*,

La Cassazione è però giunta progressivamente ad un forte ridimensionamento della portata dell'art. 16 delle preleggi, soprattutto allorché si discute dell'integrità psico-fisica e di diritti inviolabili dell'uomo, quale il diritto alla salute ed all'equo risarcimento del danno.

È dato ormai acquisito in primo luogo che per i cittadini dell'Unione europea la verifica della condizione di reciprocità debba ritenersi ormai definitivamente superata¹²; inoltre, l'art. 16 preleggi va integrato con la normativa vigente in materia di immigrazione, e precisamente con il contenuto dell'art. 2 t.u. 25 luglio 1998, n. 286, così come modificato dalla l. 189/02 (c.d. legge Bossi-Fini), secondo cui allo straniero comunque presente nel territorio dello Stato sono riconosciuti i diritti fondamentali della persona umana (1° comma) e "Lo straniero regolarmente soggiornante nel territorio dello Stato gode dei diritti in materia civile attribuiti al cittadino italiano, salvo che le convenzioni internazionali in vigore per l'Italia ed il presente t.u. dispongano diversamente. Nei casi in cui il presente t.u. o le convenzioni internazionali prevedano la condizione di reciprocità essa è accertata secondo i criteri e le modalità previste dal regolamento di attuazione" (2° comma)¹³.

La Cassazione ha inoltre ormai da qualche anno¹⁴ chiarito la condizione di reciprocità è applicabile solo in relazione ai diritti non fondamentali della persona dal momento che i diritti fondamentali, come quelli alla vita, all'incolumità ed alla salute, siccome riconosciuti dalla Costituzione, non possono essere limitati e la relativa tutela deve essere assicurata, indipendentemente dalla cittadinanza.

Sul punto è tornata la Suprema Corte in tempi molto recenti con la sentenza¹⁵ 450/2011, ribadendo la necessità di un'interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 16 preleggi, per cui i diritti inviolabili della persona umana sono riconosciuti dal nostro ordinamento in favore di ogni individuo (sia esso anche extracomunitario), indipendentemente dal riconoscimento di eguale diritto in favore del cittadino italiano nello Stato a cui si appartiene lo straniero.

Non solo, ma ad avviso della Corte il catalogo dei diritti costituzionalmente garantiti non costituisce numero chiuso, e la tutela non è ristretta ai casi di diritti inviolabili della persona espressamente riconosciuti dalla Costituzione nel presente

2011, fasc. 1, 187, con nota di CATALDI. Sul punto si vedano COLOMBINI, *Condizione di reciprocità e Costituzione*, in *Arch. circolaz.*, 2010, pag. 195; COMANDÉ, *La legge è uguale per tutti: il risarcimento tra «gabbie risarcitorie» e reciprocità*, in *Danno e resp.*, 2009, pag. 1135.

¹² Per l'inapplicabilità ai cittadini dei paesi appartenenti all'Unione europea si veda ad esempio App. Venezia 9 giugno 2004, *Schuapha c. Soc. Ufficio Centrale Italiano*, in *Foro it.*, 2005, I, 550.

¹³ Il 5° comma dello stesso art. 1 aggiunge: "Allo straniero è riconosciuta parità di trattamento con il cittadino relativamente alla tutela giurisdizionale dei diritti e degli interessi legittimi, nei rapporti con la pubblica amministrazione e nell'accesso ai pubblici servizi, nei limiti e nei modi previsti dalla legge".

¹⁴ Cass. 7 maggio 2009, n. 10504; *K.L. c. Società Sat Ass.ni S.p.a.* in *Arch. giur. cir. e sin.*, 2009, 697; Cass. n. 4484 del 24 febbraio 2010, *L.L.C.M. c. Aurora Ass.*, in *Arch. giur. cir. e sin.*, 2010, 520.

¹⁵ Cass. 11 gennaio 2011, n. 450, *L.A. c. Italiana Assicurazioni*, in *Foro it.*, 2011, I, 394; in *Corriere giur.*, 2011, 495, con nota di BONINI; in *Arch. circolaz.*, 2011, 291.

momento storico, essendo consentito all'interprete rinvenire nel complessivo sistema costituzionale indici che siano idonei a valutare se nuovi interessi emersi nella realtà sociale siano, non genericamente rilevanti per l'ordinamento, ma di rango costituzionale attenendo a posizioni inviolabili della persona umana.

Resta da aggiungere che l'affermazione del diritto al risarcimento dei danni subiti in occasione e per effetto del trasporto via mare in favore del passeggero contenuta in un Regolamento comunitario ed in una normativa convenzionale uniforme dovrebbe attenuare ancora di più il rilievo di questioni legate alla prova della reciprocità: si veda ad esempio in tal senso una recente decisione del Tribunale di Milano¹⁶, che ha chiarito che l'art. 16 disp. prel. cod. civ. non è applicabile in relazione alla domanda di uno straniero basata su un trasporto internazionale regolato dalla CMR, la cui disciplina speciale deroga a quella generale di tale articolo.

4. *Criteri di determinazione e liquidazione del danno in favore di cittadini stranieri*

Un aspetto che in tempi recenti è stato affrontato dalla nostra giurisprudenza con alcune pronunce di indubbio peso per accuratezza e dovizia di argomentazioni è poi quello relativo alla necessità che nella determinazione della somma volta al risarcimento del danno debba tenersi conto della realtà socio-economica in cui vive il danneggiato.

Sul punto la Cassazione¹⁷ ha già da oltre un decennio affermato che poiché "il risarcimento ha funzione meramente surrogante e compensativa delle sofferenze indotte dal fatto illecito costituente reato, se l'entità delle soddisfazioni compensative ritraibili dalla disponibilità di una somma di denaro è diversa a seconda dell'area nella quale il denaro è destinato ad essere speso, non l'entità delle soddisfazioni deve variare, ma la quantità di denaro necessaria a procurarle".

È il Tribunale di Torino che in tempi recenti¹⁸ è intervenuto sul punto con una sentenza particolarmente dettagliata, esprimendo il convincimento che l'esigenza di riconoscere a tutti i danneggiati un risarcimento uguale non può ritenersi soddisfatta dalla attribuzione di un uguale valore monetario che sia indipendente dal contesto economico in cui vive il danneggiato, perché ad avviso del Tribunale in tal modo si creerebbe un ingiustificato arricchimento in capo a coloro che vivano in Stati ad economia depressa con prezzi medi del costo della vita inferiori a quelli dell'Italia o di altri paesi.

Il giudice torinese ha ritenuto dunque opportuno procedere ad una decurtazione del *quantum debeatur* (rispetto all'importo ordinariamente attribuibile ad una persona residente o soggiornante in Italia) in ragione del differente potere d'acqui-

¹⁶ Trib. Milano 27 gennaio 2009, *Gerling Konzern Allgemeine Versicherung A G c. Soc. spez. De Bortoli*, in questa *Rivista*, 2010, 655.

¹⁷ Cass. 14 febbraio 2000, n. 1637, *Ranalli c. Nuova Maa assicuraz.*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 2000, 732.

¹⁸ Trib. Torino 20 luglio 2010, cit. in nota 11.

sto che nello Stato in cui risiede il danneggiato ha la valuta in cui viene effettuata la liquidazione, e per compiere tale operazione il Tribunale si è servito del coefficiente di conversione della parità di potere d'acquisto stabilito dalla normativa che ha attuato la prescrizione legislative secondo cui ai cittadini italiani residenti all'estero, che ne abbiano titolo, l'incremento della maggiorazione sociale deve garantire un reddito proprio, comprensivo della predetta maggiorazione sociale nonché di trattamenti previdenziali e assistenziali anche corrisposti all'estero, tale da raggiungere un potere di acquisto equivalente a quello conseguibile in Italia con 516,46 euro mensili per tredici mensilità, tenendo conto del costo della vita nei rispettivi Stati di residenza (cfr. art. 38, 9° comma, l. 289/02).

5. *L'esclusione dal risarcimento dei cd. danni punitivi*

La Convenzione di Atene 2002 non fornisce alcuna precisazione circa la tipologia dei danni risarcibili in caso di danno alla persona, ma esclude però espressamente che possano essere riconosciuti danni a titolo punitivo o esemplare (art. 3.5.d), con una previsione che richiama l'articolo 29 della Convenzione di Montreal (che ha tuttavia una formulazione più perentoria: la norma infatti recita "Basis of claims: ...in any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable").

Si è voluto dunque eliminare in radice la possibilità di riconoscimento di una particolare categoria di danni, propria dell'esperienza nordamericana, che come noto si aggiungono alla somma che più tradizionalmente svolge una funzione di riparazione, e si configurano quale condanna esemplare e afflittiva, che eccede il danno realmente subito dal danneggiato.

Da tempo i danni punitivi hanno alimentato forti perplessità, a tutti i livelli, ed anche nei sistemi di *common law*, soprattutto in relazione all'ammontare ed ai criteri per la loro determinazione¹⁹.

La posizione in punto danni punitivi è in Italia piuttosto netta: il *leading case* è il caso *Parrot c. Fimez*²⁰, relativo al riconoscimento in Italia di una sentenza della Corte distrettuale della Contea di Jefferson (Alabama, Stati Uniti), con la quale un produttore italiano era stato condannato a pagare la somma di 1.000.000 di dollari

¹⁹ Sul punto si vedano tra i numerosi contributi in dottrina PONZANELLI, *I «punitive damages» nell'esperienza nordamericana*, in *Riv. dir. civ.*, 1983, I, pag. 435 ss.; Corte Suprema USA 20 maggio 1996, *B.M.V. of North America Inc. c. Gore*, in *Foro it.*, 1996, IV, 421, con nota di PONZANELLI, *L'incostituzionalità dei danni punitivi «grossly excessive»*, in *Danno e resp.*, 1997, pag. 298, con nota di COSENTINO-ROMANO, *Quando il troppo è troppo: verso un argine costituzionale ai danni punitivi*; SARAVALLE, *I «punitive damages» nelle sentenze delle corti europee e dei tribunali arbitrali*, in *Riv. dir. internaz. priv. e proc.*, 1993, pag. 867; BROGGINI, *Compatibilità di sentenze statunitensi di condanna al risarcimento di «punitive damages» con il diritto europeo della responsabilità civile*, in *Europa e dir. priv.*, 1999, pag. 479.

²⁰ Cass. 19 gennaio 2007, n. 1183 *Parrott c. Soc. Fimez*, in *Mass.*, 2007, 486; in *Nuova giur. civ.*, 2007, I, 981, con nota di OLIARI; in *Riv. dir. internaz. priv. e proc.*, 2007, 777; in *Foro it.*, 2007, I, 1460, con nota di PONZANELLI.

USA a titolo di risarcimento danni per un decesso provocato dalla perdita del casco protettivo per difetto di progettazione e costruzione della fibbia di chiusura.

La Corte d'Appello di Venezia aveva respinto la domanda di riconoscimento²¹, con valutazione in seguito condivisa dalla Cassazione, che ha ribadito che la punizione è fuori dai compiti della responsabilità civile, la cui finalità è solo quella di assicurare una piena riparazione a tutte le perdite, patrimoniali e non, sofferte dal danneggiato.

In tempi recentissimi²² la Cassazione è tornata sull'argomento, cassando la pronuncia con cui era stato dichiarato il riconoscimento in Italia di una sentenza statunitense che, pur non contenendo un esplicito rinvio all'istituto dei danni punitivi, aveva condannato il convenuto italiano al pagamento di un ingente importo a titolo di risarcimento del danno.

Ad avviso della Suprema Corte i giudici di merito, nella verifica della contrarietà della sentenza straniera all'ordine pubblico interno, si erano affidati al mero riscontro della compatibilità dell'intero ammontare della condanna con la natura e la gravità dei pregiudizi subiti dal danneggiato, senza dar conto della ragionevolezza e proporzionalità di tale somma in rapporto ai criteri risarcitori interni.

²¹ App. Venezia 15 ottobre 2001, *Parrott c. Fimez S.p.a.*, in *Riv. dir. internaz. priv. e proc.*, 2002, 1021, con nota di CRESPI REGHIZZI, *Sulla contrarietà all'ordine pubblico di una sentenza straniera di condanna a «punitive damages»*, 976; in *Nuova giur. civ.*, 2002, I, 765, con nota di CAMPEISI-DE PAULI, *Danni punitivi, ordine pubblico e sentenze straniere delibande a contenuto anfibio*.

²² Cass. 8 febbraio 2012, n. 1781, *Ruffinatti c. Oyola-Rosado*, in *Foro it.*, 2012, I, 1449, con nota di DE HIPPOLYTIS.