

# GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

**CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 28 GENNAIO 2025, N. 2031**

PRES. SCARANO – REL. CRICENTI

*Easyjet Airline Company LTD* (avv. Castioni M., Bisazza G., D'andria G.) c.  
M.M.

**Trasporto di persone – Trasporto aereo – Responsabilità per ritardo – Danno non patrimoniale – Onere della prova.**



**RIASSUNTO DEI FATTI** – Nel settembre 2017 M.M. acquistò online un biglietto aereo EasyJet per la tratta Milano Malpensa–Marrakech, che fu interessata da un ritardo significativo. Ritenendo la compagnia responsabile dell'inadempimento, la passeggera agì in giudizio chiedendo: la compensazione pecuniaria prevista dal reg. (CE) n. 261/2004, il risarcimento per la mancata assistenza durante l'attesa per il danno non patrimoniale subito. Il giudice di primo grado si dichiarò incompetente, senza pronunciarsi sul merito. In sede di gravame, il Tribunale di Pavia, affermata la propria competenza, accolse integralmente la domanda.

*In tema di trasporto aereo internazionale, il danno non patrimoniale non è mai configurabile in re ipsa, dovendosi necessariamente provare sia la lesione grave di un interesse inviolabile costituzionalmente garantito, sia la sussistenza di un pregiudizio legato da nesso di causalità all'evento di danno. Pertanto, è sempre onere del passeggero allegare e provare di aver subito conseguenze dannose rilevanti e risarcibili a cagione del ritardo, non potendo in difetto darsi direttamente ingresso alla prova liberatoria del vettore (1).*

**MOTIVI DELLA DECISIONE** – 5. Il terzo motivo prospetta violazione dell'articolo 2697 c.c. Sostiene la ricorrente che è stato riconosciuto il danno individuale, ossia il danno non patrimoniale, senza alcuna prova dell'effettivo verificarsi di una qualche conseguenza dannosa, ed anzi, invertendo l'onere della prova, poiché il risarcimento viene riconosciuto per via del fatto che la compagnia «non ha allegato la sussistenza delle condizioni integranti l'esonero della responsabilità presunta».

(1) V. la nota di F.G. GAUDDÒ, a p. 433.

Deduce la ricorrente essere onere del danneggiato provare di aver subito un danno, e che solo ove tale prova sia fornita, poi compete al danneggiante la prova liberatoria.

Il motivo è fondato e va accolto nei termini di seguito indicati.

Il giudice di merito ha ritenuto provato il danno non patrimoniale lamentato dal passeggero, non avendo il vettore nemmeno «allegato la sussistenza delle condizioni integranti l'esonerazione della responsabilità presunta dell'art. 19 della Convenzione di Montreal».

È pervenuto a tale stregua a determinare in realtà una inversione dell'onere della prova, in quanto il passeggero, che invoca un danno individuale diverso da quelli forfettariamente indennizzati in caso di ritardo, deve dimostrare che tale danno si è verificato, e cioè che il ritardo gli ha cagionato un pregiudizio non patrimoniale, e in quale misura.

Contemplando l'articolo 19 della Convenzione di Montreal («Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle») un'ipotesi di responsabilità presunta, il danneggiato è invece tenuto a provare che, in conseguenza del ritardo, ha subito un danno, mentre incombe al vettore l'onere di dare la prova liberatoria.

Giusta principio consolidato nella giurisprudenza di legittimità «in tema di trasporto aereo internazionale, il danno non patrimoniale non è configurabile in re ipsa, dovendosi necessariamente accertare, ai fini della relativa risarcibilità, sia la lesione grave di un interesse inviolabile costituzionalmente garantito, sia la sussistenza di un pregiudizio (non consistente in meri disagi o fastidi) legato da un nesso di causalità giuridica all'evento di danno rappresentato dal ritardo» (così, da ultimo, Cass. n. 15352/2024).

È quindi onere del passeggero allegare e provare di aver subito conseguenze dannose rilevanti e risarcibili a cagione del ritardo, non potendo in difetto darsi direttamente ingresso alla prova liberatoria gravante sul vettore.

Orbene, nell'impugnata sentenza il giudice dell'appello ha disatteso il suindicato principio.

## **Ritardo aereo e danno non patrimoniale: la Cassazione interviene sui criteri di riparto dell'onere della prova**

SOMMARIO: 1. Il fatto. – 2. Le tutele per i passeggeri in caso di ritardo aereo: il contesto normativo. – 3. Il danno non patrimoniale da ritardo aereo. – 4. La distribuzione del carico probatorio. – 5. Conclusioni.

1. *Il fatto* – Nel settembre 2017, M.M. acquistò online un biglietto EasyJet per un volo da Milano Malpensa a Marrakech, che arrivò a destinazione con un ritardo significativo. Ritenendo la compagnia aerea responsabile dell'inadempiamento contrattuale, la passeggera citò in giudizio la compagnia per ottenere la compensazione pecuniaria prevista dalla normativa europea, oltre al risarcimento per la mancata assistenza durante l'attesa e per il danno non patrimoniale derivante dal disagio subito.

Il giudice di primo grado dichiarò la propria incompetenza senza entrare nel merito. In appello, il Tribunale di Pavia accolse integralmente la domanda, riconoscendo il ritardo come pacifico e ritenendo insufficiente la prova giustificativa fornita dalla compagnia. Fu pertanto riconosciuto anche il danno non patrimoniale.

La sentenza in epigrafe ha cassato la decisione limitatamente al riconoscimento del danno non patrimoniale, sottolineando come quest'ultimo richieda sempre una specifica allegazione e la prova delle conseguenze concrete effettivamente subite dal passeggero.

2. *Le tutele per i passeggeri in caso di ritardo aereo: il contesto normativo* – La pronuncia si inserisce nel più ampio dibattito sul rapporto tra la disciplina unionale di cui al Reg. (CE) n. 261/2004 e quella prevista dalla Convenzione di Montreal del 1999, entrambe applicabili ai ritardi aerei ma fondate su presupposti differenti.

Il reg. 261/2004, come è noto, prevede forme automatiche di compensazione, assistenza e rimborso per i passeggeri coinvolti in casi di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato. Si tratta di una tutela collettiva e oggettiva, basata su presunzioni legali e finalità deterrenti <sup>(1)</sup>, che non configura un risarcimento ma un indennizzo indipendente da colpa o danno effettivo <sup>(2)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> La tutela prevista dal Reg. 261/2004 persegue una funzione deterrente: non serve a risarcire un danno già accertato, ma a incentivare comportamenti virtuosi da parte dei vettori. In tal senso v. V. CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, in *Dir. trasp.* 2006, 872 ss.; L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.* 2009, 367 ss. e V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra il diritto positivo e la giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. trasp.* 2010, 123 ss.

<sup>(2)</sup> La CGUE, in particolare nelle pronunce Sturgeon e Nelson, distingue chiaramente tra compensazione e risarcimento. Sull'argomento, v. G.A. DI GUARDO, *Il delicato rapporto tra compensazione pecuniaria e risarcimenti supplementari nel Regolamento (CE)*

Al contrario, la Convenzione di Montreal adotta una logica soggettiva e individuale: il vettore risponde del danno da ritardo salvo che provi di aver adottato tutte le misure ragionevoli per evitarlo (art. 19) <sup>(3)</sup>. In tal caso, è il passeggero a dover dimostrare un danno patrimoniale o non patrimoniale causalmente connesso al ritardo <sup>(4)</sup>.

Formalmente, le due discipline si sovrappongono si coordinano in virtù dell'art. 12 del reg. (CE) 261/2004, che riconosce il diritto al risarcimento supplementare oltre alla compensazione. Tuttavia, in pratica la combinazione dei due regimi genera spesso tensioni interpretative, con risultati giurisprudenziali talvolta contraddittori <sup>(5)</sup>.

La Corte di Giustizia ammette il cumulo di compensazione e risarcimento, a condizione che non vi sia duplicazione del danno risarcito: la compensazione, oggettiva e standardizzata <sup>(6)</sup>, non può coprire lo stesso ambito del risarcimento individuale, che richiede un danno personale specifico e causalmente colle-

---

n. 261/2004: *obblighi di protezione e diritti dei passeggeri*, in *Diritto e politica dei trasporti* 2020, 155-167; M. STUCCHI, *Il ritardo del volo per guasto tecnico dell'aeromobile*, in *Dir. trasp.* 2009, 902; A. PEPE, *Mancata o inesatta esecuzione del trasporto aereo e tutela dei passeggeri: attualità e prospettive tra interventi della corte di giustizia e futura revisione del reg. ce n. 261/2004*, in *Rivista Bimestrale* (a cura di Giorgio Cian, Alberto Maffei Alberti, Piero Schlesinger), 2014, 1248 ss.

<sup>(3)</sup> Per un approfondimento v. M.M. COMENALE PINTO, *La Responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Rivista del Diritto Commerciale e del diritto generale delle obbligazioni* 2002, 67 ss.; A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo nell'interpretazione della Corte di Giustizia Europea*, in *Dir. trasp.*, 2020, 1 ss. e L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, Napoli, 2017.

<sup>(4)</sup> L'onere probatorio è semplice per il passeggero (contratto di trasporto, ritardo, danno), ma gravoso per il vettore, che deve dimostrare di aver adottato tutte le misure possibili o che il danno era inevitabile. Sul punto, v. 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; M.C. DESSARDO, *Ritardata consegna del bagaglio e diritto a un equo risarcimento*, in *Dir. tur.* 2013, 103 ss. e A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 257 ss.

<sup>(5)</sup> V. S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in TULLIO L. (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, Napoli 2006, 177 s.; v. M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*. Normativa vigente e prospettive di riforma, Torino, 2013, 92 ss.

<sup>(6)</sup> Si rinvia, per quanto riguarda la natura della compensazione pecuniaria, alla consistente letteratura esistente sull'argomento, v. in particolare L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., 317 ss.; A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo nell'interpretazione della Corte di Giustizia Europea*, cit., 1 ss.; L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.*, 2009, 372; V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo*, cit., 124 ss.

gato (7). In concreto, però, questa distinzione tende a sfumare, con frequenti confusioni applicative tra i due sistemi.

A livello interno, la complessità deriva dal concorso tra la disciplina del codice della navigazione e quella sovranazionale: l'art. 941 cod. nav., che estende l'applicazione del reg. 261/2004 ai voli soggetti alla legge italiana (8), senza però definire un criterio di coordinamento tra le fonti, né la disciplina codicistica del trasporto, in particolare l'art. 1680 c.c., applicabile solo in assenza di disciplina speciale (9), offre una soluzione definitiva. Da ciò deriva una percezione di asimmetria normativa e soluzioni giurisprudenziali disomogenee.

In questo contesto emerge in particolare la questione della qualificazione e risarcibilità del danno non patrimoniale da ritardo aereo (10), ambito in cui si manifestano con maggior evidenza le difficoltà del sistema multilivello, soprattutto per la tendenza a confondere i presupposti della compensazione automatica con quelli, più rigorosi, del risarcimento individuale.

3. *Il danno non patrimoniale da ritardo aereo* – Le problematiche evidenziate nel paragrafo precedente trovano chiara conferma nel tema della risarcibilità del danno non patrimoniale da ritardo aereo, come emerge dalla sentenza in commento.

La Corte di Giustizia UE, nella causa *Sousa Rodríguez*, ha riconosciuto che il danno risarcibile può includere componenti patrimoniali e non patrimoniali, rimettendo però agli Stati membri la definizione di limiti e condizioni per la

---

(7) La Corte di Giustizia UE ha affermato che la compensazione del Reg. 261/2004 è autonoma e non esclude il diritto al risarcimento integrale secondo la Convenzione di Montreal (CGUE, 13 ott. 2011, C-83/10, *Sousa Rodríguez*). Già con la sentenza *IATA/ELFAA* (CGUE, 10 gen. 2006, C-344/04) la Corte aveva escluso conflitti tra Regolamento e Convenzione, poiché il Regolamento è un meccanismo forfettario e preventivo, non un regime di responsabilità civile. Nella sentenza *Nelson* (CGUE, 23 ott. 2012, C-581/10 e C-629/10) è stato poi precisato che il semplice ritardo non costituisce automaticamente danno da ritardo ai sensi dell'art. 19 della Convenzione, e che la compensazione del Regolamento opera prima e separatamente rispetto al risarcimento previsto dalla Convenzione (art. 29). Per un approfondimento v. L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, cit., 367 ss. e V. CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, cit., 872 ss.

(8) V. C. SRUBEK TOMASSY, *Ritardata partenza del volo aereo e risarcimento del danno*, in *Dir. tur.* 2013, 179 ss.

(9) V. G. ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.* 1993, 2.

(10) V. M. PIRAS, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.* 2012, 387 ss., dove si osserva come il quadro normativo internazionale non disciplini in modo espresso la risarcibilità del danno non patrimoniale, con il rischio di una tutela inadeguata per i pregiudizi psichici, spesso difficili da provare ma paragonabili, per gravità, alle lesioni fisiche; v. anche G. DE ROSA, *Riflessioni sul danno non patrimoniale da mancata assistenza nel trasporto aereo di persone*, in *Dir. trasp.* 2025, 113 ss.

loro risarcibilità<sup>(11)</sup>. Analogamente, nella sentenza *Walz*<sup>(12)</sup>, la Corte ha interpretato in senso estensivo i termini «*dommage*» e «*préjudice*» della Convenzione di Montreal, includendo il danno morale, ma escludendo ogni automatismo risarcitorio e rinviando alla valutazione nazionale<sup>(13)</sup>.

Nel nostro ordinamento, la giurisprudenza di legittimità adotta un approccio restrittivo: il riconoscimento del danno non patrimoniale contrattuale richiede la lesione di diritti inviolabili della persona (art. 2 Cost.) e l'effettivo inserimento dell'interesse nella causa contrattuale (art. 1174 c.c.), nonché la gravità dell'offesa e la serietà del pregiudizio<sup>(14)</sup>, per escludere risarcimenti per disagi lievi o tollerabili<sup>(15)</sup>.

La sentenza in esame si inserisce in questa linea, ribadendo che non basta l'inadempimento del vettore per ottenere il risarcimento del danno non patrimoniale. La Corte censura l'approccio del giudice d'appello, che aveva riconosciuto il danno senza prova concreta, ritenendo invece necessaria l'allegazione e la prova specifica del pregiudizio, anche se sussiste la responsabilità presunta ai sensi dell'art. 19 della Convenzione di Montreal<sup>(16)</sup>. Il regime

---

<sup>(11)</sup> CGUE 13 ottobre 2011, causa C-83/10. Sul punto v. G. CIRILLO, *Ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, compensazione pecuniaria e risarcimento del danno non patrimoniale*, in *Rivista italiana di Diritto del turismo* 2016, 45 ss.; E. ORRÙ, *Cancellazione del volo e risarcimento del danno supplementare*, in *Rivista italiana di Dir. tur.* 2013, 28 ss. e A. PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, in *Riv. dir. civ.* 2017, 1663 ss.

<sup>(12)</sup> CGUE 5 maggio 2010, causa C-63/09, *Walz*, punti 20 ss. V. E. ORRÙ, *Cancellazione del volo e risarcimento del danno supplementare*, cit., 28 ss.; A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999*, cit., 26.; e E.G. ROSAFIO, *Il danno non patrimoniale nel trasporto di persone* (a cura di Mario O. Folchi, Michele M. Comenale Pinto, Umberto La Torre, Rita Tranquilli-Leali con il coordinamento di Laura Masala, Elisabetta G. Rosafio, Anna L. Melania Sia), Padova, 2010.

<sup>(13)</sup> V. TULLIO L., *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, in *Dir. trasp.* 2011, 778 ss.

<sup>(14)</sup> V. ad esempio M.M. FRANCISSETTI BROLIN, *Ritardo nel trasporto aereo e danno esistenziale: riflessioni sul danno non patrimoniale da contratto e la libertà di circolazione*, in *Rivista italiana di Diritto del turismo*, 2012, 19 ss., secondo cui il danno esistenziale da ritardo è ammissibile solo se incide su diritti costituzionali, come la libertà di circolazione (art. 16 Cost.).

<sup>(15)</sup> Cass., sez. un., 11 novembre 2008, n. 26972. V. V. MANCA, *Ritardo aereo e danno esistenziale*, in *Riv. tur.* 2011, 111, che evidenzia come le Sez. Un. 26972/2008 abbiano superato l'interpretazione restrittiva dell'art. 2059 c.c., chiarendo che il danno non patrimoniale è risarcibile solo in caso di lesione grave e ingiustificata di diritti inviolabili ex art. 2 Cost., superando la distinzione tra danno morale, biologico ed esistenziale. In ambito contrattuale, il danno è risarcibile ex art. 1218 c.c. quando l'inadempimento incide su tali diritti. V. anche G. CIRILLO, *Ritardo nel trasporto aereo di passeggeri*, cit., 45 ss., sul requisito della gravità lesiva oltre il disagio ordinario.

<sup>(16)</sup> Sul punto v. V. MANCA, *Ritardo aereo e danno esistenziale*, cit., 115, che osserva come, soprattutto presso i giudici di pace, il danno esistenziale venga spesso riconosciuto

normativo esonera il passeggero solo dalla prova della colpa, non da quella del danno e del nesso causale: il danno non patrimoniale si configura come un danno-conseguenza<sup>(17)</sup> e richiede, quindi, prova specifica, anche mediante presunzioni semplici ai sensi dell'art. 2729 c.c.<sup>(18)</sup>.

Ne consegue che chi pretende un risarcimento supplementare rispetto agli indennizzi forfettari del reg. 261/2004 deve dimostrare l'effettiva esistenza e rilevanza del danno. Solo allora il vettore potrà proporre la prova liberatoria di aver adottato tutte le misure per evitarlo<sup>(19)</sup>.

Questo rigore riflette i principi tradizionali del diritto civile, evitando inversioni indebite dell'onere probatorio. Tuttavia, sul piano sostanziale, emergono criticità: il danno immateriale (stress, ansia, turbamento, aggravamento di condizioni preesistenti) spesso non si presta a una prova rigorosa secondo i criteri tradizionali<sup>(20)</sup>.

La tensione tra certezza giuridica e tutela effettiva evidenzia come un'impostazione eccessivamente formalistica dell'onere probatorio possa finire per negare tutela a danni reali ma difficili da dimostrare, limitando ingiustamente

---

basandosi su presunzioni semplici, presupponendo automaticamente il danno dal solo evento certo (es. ritardo).

<sup>(17)</sup> V. P. VIRGADAMO, *La funzione «equitativa» del risarcimento del danno non patrimoniale e la prova del pregiudizio: un binomio inscindibile*, in *Archivio Giuridico*, 2014, 140. Sul punto, v. T. PELLEGRINI, *Danno conseguenza e danno non patrimoniale. Spunti di ricostruzione sistematica*, in *Europa e Diritto Privato* 2016, 493 ss., che evidenzia l'ambiguità del concetto di danno-conseguenza nel danno non patrimoniale.

<sup>(18)</sup> Ad esempio, mediante documentazione medica, certificazioni psicologiche, dichiarazioni testimoniali o circostanze specifiche – come una vacanza rovinata, un evento perso o un disturbo clinicamente accertato – capaci di superare la soglia del mero «fastidio». Per approfondire, v. V. MANCA, *Ritardo aereo e danno esistenziale*, cit., 107 ss. In proposito v. anche F. MEZZANOTTE - G. PARISI, *La prova presuntiva del danno (conseguenza) non patrimoniale*, in *La nuova giurisprudenza civile commentata*, Padova, 2023, 599, che sottolinea come la natura immateriale del danno non patrimoniale renda spesso impossibile la prova diretta delle sue conseguenze, specialmente in caso di lesioni a diritti come immagine o reputazione. La prova presuntiva diventa quindi necessaria, ma deve essere evitata la sua trasformazione in presunzione automatica, che potrebbe portare a risarcimenti senza un'effettiva verifica del pregiudizio subito.

<sup>(19)</sup> V. G. CIRILLO, *Ritardo nel trasporto aereo di passeggeri*, cit., 55, che sottolinea come il mero ritardo non sia automaticamente un danno non patrimoniale, ma richieda la prova concreta di un pregiudizio. In tal senso anche C. SRUBEK TOMASSY, *Ritardata partenza del volo aereo e risarcimento del danno*, cit., 185, evidenzia come l'onere della prova imponga la dimostrazione concreta del danno. V. anche V. CORONA, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*, in *Dir. trasp.* 2009, 808 ss. e V. BRIZZOLARI, *Voli aerei in ritardo e (doppia) compensazione: la rilevanza delle circostanze eccezionali*, in *Jus Civile* 2021, 1627 ss.

<sup>(20)</sup> La dottrina ha più volte evidenziato come tale sistema possa tradursi in una tutela formalistica e poco accessibile, disincentivando la richiesta di risarcimento proprio in presenza di un danno non patrimoniale reale e significativo. V. L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., 347 ss.

l'accesso a un risarcimento adeguato <sup>(21)</sup>.

In definitiva, il sistema garantista sulla carta rischia di tradursi in una tutela difficile da concretizzare, riservata a chi dispone di strumenti e risorse per far valere il proprio diritto.

4. *La distribuzione del carico probatorio* – Uno degli snodi centrali della sentenza in commento attiene alla corretta allocazione dell'onere probatorio nei casi di risarcimento del danno non patrimoniale da ritardo.

Sul punto, la sentenza in epigrafe ribadisce un principio ormai consolidato <sup>(22)</sup>: il danno non patrimoniale da ritardo aereo non è configurabile in *re ipsa*. È necessario allegare e dimostrare la lesione grave di un interesse costituzionalmente tutelato e il conseguente pregiudizio personale, morale o esistenziale. Solo a seguito di tale dimostrazione sorge l'onere, in capo al vettore, di provare l'esimente prevista dall'art. 19 della Convenzione.

Nel caso concreto, la Corte ha accolto il ricorso della compagnia aerea, censurando la decisione d'appello che aveva riconosciuto il risarcimento in assenza di prova specifica del danno da parte dell'attrice, sulla sola base della mancata allegazione difensiva da parte del vettore. In tal modo, si è indebitamente invertito l'onere probatorio, in contrasto con l'art. 2697 c.c., che impone all'attore di provare i fatti costitutivi del diritto <sup>(23)</sup> e al convenuto l'esistenza di fatti impeditivi, modificativi o estintivi <sup>(24)</sup>.

Questo orientamento riflette l'impostazione restrittiva della giurisprudenza di legittimità, volta a evitare risarcimenti per danni bagatellari, escludendo i meri fastidi o disagi privi di effettiva incidenza sulla vita del soggetto leso <sup>(25)</sup>.

A ciò si collega un aspetto processuale rilevante: la distinzione tra onere di allegazione e onere della prova. Il primo, *ex art. 163 c.p.c.*, che richiede l'indicazione dei fatti posti a fondamento della domanda <sup>(26)</sup>; il secondo, *ex art. 2697 c.c.*, ne richiede la dimostrazione attraverso gli strumenti istruttori <sup>(27)</sup>. Tuttavia, in materia di danno non patrimoniale, i due piani vengono spesso

---

<sup>(21)</sup> In dottrina si osserva che questa impostazione restrittiva penalizza soprattutto i *small claims*, cioè le richieste di risarcimento per danni non patrimoniali di modesta entità ma comunque rilevanti. V. in tal senso B. MONTI, *Danno esistenziale anche per gli «small claims»?*, in *Dir. tur.* 2011, 129 ss.

<sup>(22)</sup> V. Cass. 31 Maggio 2024, n. 15352.

<sup>(23)</sup> Mentre per il danno biologico la prova è subordinata all'accertamento medico-legale, per il danno esistenziale si ammettono anche le prove documentali, testimoniali e presuntive (Cass. 5 luglio 2017, n. 16495 e Cass. 23 gennaio 2018, n. 1584).

<sup>(24)</sup> V. S. GIACOBBE, *Ancora in tema di risarcibilità del danno da ritardo fra danno biologico e danno esistenziale*, in *Dir. trasp.* 2003, 634 ss.

<sup>(25)</sup> V. Cass. 19 agosto 2009 n. 18356.

<sup>(26)</sup> V. M. ROSSETTI, *Il danno non patrimoniale*, Milano, 2010, 101.

<sup>(27)</sup> *Ibid.*, 115.

confusi, con il rischio che i giudici di merito richiedano, già nell'atto introduttivo, riscontri documentali dettagliati. Si tratta di un'anticipazione indebita dell'onere della prova, che finisce per comprimere irragionevolmente il diritto di difesa <sup>(28)</sup>.

Nel caso di specie, tale confusione ha comportato un ulteriore errore: il giudice ha anticipato l'onere probatorio gravante sul vettore, richiedendogli di allegare e provare l'esimente prima che l'attore avesse offerto prova del danno. Il corretto ordine processuale richiede invece che l'attore fornisca una prova sufficientemente specifica del pregiudizio subito, da cui soltanto può discendere l'obbligo, per il vettore, di dimostrare di aver adottato tutte le misure idonee a evitarlo.

In questa prospettiva, è evidente come la prova del danno non patrimoniale, per sua natura immateriale e soggettiva, non possa che fondarsi su una costruzione presuntiva <sup>(29)</sup>, che tragga fondamento da fatti esterni oggettivamente verificabili – quali la perdita di opportunità, l'alterazione delle abitudini quotidiane, o l'aggravamento di situazioni personali preesistenti – da cui inferire logicamente l'esistenza di un pregiudizio interiore <sup>(30)</sup>.

In questo quadro, la cosiddetta «prova presuntiva esistenziale» costituisce uno strumento coerente con il principio dispositivo e con le garanzie del giusto processo <sup>(31)</sup>, poiché consente di superare l'apparente irrilevanza probatoria dei danni immateriali senza sacrificare il rigore argomentativo richiesto dalla

---

<sup>(28)</sup> V. A. BILLÈ, *Allegazione e prova dei danni non patrimoniali*, in *I danni non patrimoniali* (a cura di E. Navarretta), Milano, 2004, 135 ss.

<sup>(29)</sup> In tal senso v. P. VIRGADAMO, *La funzione «equitativa» del risarcimento del danno non patrimoniale e la prova del pregiudizio: un binomio inscindibile*, cit., 144, sostiene che la prova del danno non patrimoniale si basa su presunzioni semplici, chiamate «prova presuntiva esistenziale». Data la natura immateriale della sofferenza, il danno si dimostra indirettamente attraverso i cambiamenti concreti nella vita quotidiana del danneggiato, dai quali, tramite un ragionamento probabilistico, si desume l'esistenza del danno-sofferenza, che è invece un fatto non direttamente osservabile.

<sup>(30)</sup> Cass. 31 dicembre 2024, n. 35314, che ritiene provato il danno sulla base di «dati di comune esperienza». V. G. DE ROSA, *Riflessioni sul danno non patrimoniale da mancata assistenza nel trasporto aereo di persone*, cit., 122, che precisa che l'onere di specifica allegazione del nesso di causalità e del danno evento non sarebbe necessario, in quanto, allegando l'inadempimento, si intende implicitamente allegare anche il nesso causale e il danno. V. anche D.L. MUSTO, *Diritto all'oblio e danno non patrimoniale*, in *Resp. civ. prev.*, 2024, 1600 ss., che sottolinea come la giurisprudenza abbia progressivamente riconosciuto l'uso di presunzioni basate su circostanze note per dimostrare il danno non patrimoniale, pur non trattandosi di un danno *in re ipsa*, rendendo così più efficace la prova del pregiudizio subito dalla vittima.

<sup>(31)</sup> Da distinguere dalla prova presuntiva logica, che si basa su deduzioni senza riscontri concreti e risulta meno affidabile. Per il danno non patrimoniale è quindi fondamentale fondare la prova su elementi concreti, evitando valutazioni arbitrarie o approssimative del pregiudizio. In tal senso v. F. MEZZANOTTE-G. PARISI, *La prova presuntiva del danno (conseguenza) non patrimoniale*, in *La nuova giurisprudenza civile commentata*, 2023, 598 ss.

logica presuntiva.

Tale modello, se correttamente applicato, permette di rispettare la distinzione tra allegazione e prova, valorizzando la funzione indiziaria dei fatti esterni e assicurando una tutela effettiva anche in assenza di un danno economicamente quantificabile, ma pur sempre lesivo della persona <sup>(32)</sup>.

5. *Conclusioni* – La sentenza in commento conferma l'orientamento ormai consolidato della giurisprudenza di legittimità secondo cui il danno non patrimoniale da ritardo aereo non può essere riconosciuto automaticamente. Ribadisce, dunque, la necessità che il pregiudizio allegato sia specificamente dimostrato, escludendo che il danno possa presumersi in *re ipsa* o ricavarsi dalla sola sussistenza dell'inadempimento del vettore.

La decisione offre inoltre spunti di riflessione sulla prova del danno non patrimoniale, distinguendo sul piano processuale tra la prova del danno-conseguenza e la mera allegazione del danno-evento. Se è corretto escludere automatismi risarcitori privi di riferimenti fattuali, è altrettanto necessario riconoscere che il danno immateriale e soggettivo non sempre si presta a una dimostrazione diretta, potendo essere accertato legittimamente attraverso presunzioni semplici fondate su fatti esterni significativi, coerenti e logicamente apprezzabili.

La critica riguarda quindi non l'ammissibilità della prova presuntiva in sé — che resta essenziale per accertare danni immateriali — ma l'uso improprio delle presunzioni, quando il danno viene ritenuto sussistente sulla base di un'allegazione generica priva di riscontri oggettivi. Ciò comporta una confusione tra allegazione e prova, svuotando di contenuto il principio della domanda e dell'onere probatorio.

In definitiva, un approccio che coniughi il rigore probatorio con la valorizzazione di presunzioni ben motivate appare l'unico in grado di garantire una tutela reale dei diritti della persona, senza però aprire la strada a risarcimenti generici o arbitrari.

FRANCESCA GIULIA GAVAUDÒ

---

<sup>(32)</sup> V. A. BILLÈ, *Allegazione e prova dei danni non patrimoniali*, cit., 157 ss., secondo cui il danneggiato non è tenuto a provare direttamente la sofferenza, ma può basarsi su fatti esterni noti da cui, mediante presunzioni semplici (art. 2727 c.c.), si deduce logicamente l'esistenza del danno.