

Anno LIV Fasc. 2 - 2012

Eleonora Rajneri

**LE LIMITAZIONI AL
RISARCIMENTO DEL DANNO
DELLA VITTIMA DI UN INCIDENTE
STRADALE IN RAGIONE DEL SUO
CONCORSO DI COLPA E
L'OBBLIGO DI COPERTURA
ASSICURATIVA POSTO DALLE
NORME EUROPEE: LA CORTE DI
GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA
CHIARISCE ALCUNI PRECEDENTI
EQUIVOCI**

Estratto



Milano • Giuffrè Editore

CORTE DI GIUSTIZIA UE, sentenza 17 marzo 2011, causa C-489/09 - *Manuel Carvalho Ferreira Santos c. Companhia Europeia de Seguros SA*.

Unione europea - Assicurazione r.c.-auto - Collisione tra veicoli - Assenza di colpa imputabile ai conducenti - Ripartizione della responsabilità - Norma nazionale - Criterio del contributo causale - In caso di dubbio - Ripartizione in egual misura - Conformità al diritto dell'Unione europea.

L'art. 3, n. 1, della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, 72/166/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, l'art. 2, n. 1, della seconda direttiva del Consiglio 30 dicembre 1983, 84/5/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e l'art. 1 della terza direttiva del Consiglio 14 maggio 1990, 90/232/CEE, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, devono essere interpretati nel senso che essi non ostano ad una normativa nazionale che, qualora una collisione tra due veicoli abbia causato danni senza che possa attribuirsi alcuna colpa ai conducenti, ripartisca la responsabilità per tali danni in proporzione al contributo causale

di ciascuno dei veicoli al loro verificarsi e, in caso di dubbio, ripartisca detto contributo causale in eguale misura.

(Omissis)

Sentenza

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'art. 3, n. 1, della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, 72/166/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (G.U. L 103, pag. 1; in prosieguo: la «prima direttiva»), dell'art. 2, n. 1, della seconda direttiva del Consiglio 30 dicembre 1983, 84/5/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (G.U. 1984, L 8, pag. 17; in prosieguo: la «seconda direttiva»), nonché dell'art. 1 della terza direttiva del Consiglio 14 maggio 1990, 90/232/CEE, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (G.U. L 129, pag. 33; in prosieguo: la «terza direttiva»).

2. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il sig. Carvalho Ferreira Santos (in prosieguo: il «sig. Carvalho») e la Companhia Europeia de Seguros SA (in prosieguo: l'«Europeia de Seguros») in merito al risarcimento da parte di quest'ultima, a titolo di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, dei danni subiti dal sig. Carvalho in una collisione tra il suo veicolo ed un veicolo la cui responsabilità civile è coperta dall'Europeia de Seguros.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

3. L'art. 3, n. 1, della prima direttiva è del seguente tenore:

«Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie [...] affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito di tali misure».

4. L'art. 2, n. 1, della seconda direttiva così dispone:

«Ciascuno Stato membro prende le misure necessarie affinché qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all'art. 3, paragrafo 1, della [prima direttiva], che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte: — di persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita o

— di persone non titolari di una patente di guida che consenta loro di guidare l'autoveicolo in questione o

— di persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo in questione,

sia considerata, per l'applicazione dell'art. 3, paragrafo 1, della [prima direttiva], senza effetto per quanto riguarda l'azione dei terzi vittime di un sinistro.

Tuttavia, la clausola di cui al primo trattino può essere opposta alle persone che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'assicuratore può provare che esse erano a conoscenza del fatto che il veicolo era rubato.

Gli Stati membri hanno la facoltà — per i sinistri avvenuti nel loro territorio — di non applicare la disposizione del comma 1 se e nella misura in cui la vittima può ottenere il risarcimento del danno da un istituto di sicurezza sociale».

5. L'art. 1 della terza direttiva prevede quanto segue:

«Fatto salvo l'art. 2, paragrafo 1, comma 2 della [seconda direttiva], l'assicurazione di cui all'art. 3, paragrafo 1 della [prima direttiva] copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo. [...]».

6. L'art. 4 della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 11 maggio 2005, 2005/14/CE, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (G.U. L 149, pag. 14), rubricato «Modifiche della direttiva 90/232/CEE», dispone quanto segue:

«La direttiva 90/232/CEE è così modificata: [...]

2) è inserito l'articolo seguente:

«Art. 1-bis

L'assicurazione di cui all'art. 3, paragrafo 1, della [prima direttiva] copre i danni alle persone e i danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che, in conseguenza di un incidente nel quale sia stato coinvolto un veicolo, hanno diritto alla riparazione del danno conformemente alla legislazione civile nazionale. Il presente articolo lascia impregiudicata sia la responsabilità civile, sia l'importo dei danni». [...]

7. L'art. 12 della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 settembre 2009, 2009/103/CE, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (G.U. L 263, pag. 11), rubricato «Categorie specifiche di vittime», così dispone:

«1. Fatto salvo l'art. 13, paragrafo 1, comma 2, l'assicurazione di cui all'art. 3 copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo. [...]

3. L'assicurazione di cui all'art. 3 copre i danni alle persone e i danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che, in conseguenza di un incidente nel quale sia stato coinvolto un veicolo, hanno diritto al risarcimento del danno conformemente alla legislazione civile nazionale.

Il presente articolo lascia impregiudicata sia la responsabilità civile sia l'importo dei danni».

Il diritto nazionale

8. L'art. 503, n. 1, del codice civile portoghese è così formulato:

« Chiunque sia effettivamente alla guida di un autoveicolo e lo utilizzi nel proprio interesse, anche se tramite un incaricato, risponde dei danni risultanti dai rischi commessi al veicolo, anche se non è in circolazione ».

9. Secondo l'art. 504, n. 1, dello stesso codice:

« La responsabilità per i danni causati da veicoli è disposta a beneficio di terzi, nonché delle persone trasportate ».

10. L'art. 506 del codice civile portoghese dispone quanto segue:

« 1. Se dalla collisione tra due veicoli risultano danni per entrambi o per uno di essi, e non può attribuirsi la colpa ad alcuno dei conducenti, la responsabilità viene ripartita nella proporzione in cui la condotta pericolosa di ciascuno dei veicoli abbia contribuito al danno; se i danni sono stati causati da uno solo dei veicoli, senza colpa di uno dei conducenti, sarà tenuto al risarcimento solo il soggetto che ne sia responsabile.

2. In caso di dubbio si presumono di pari misura il contributo causale di ciascuno dei veicoli, nonché la colpa di ciascuno dei conducenti ».

Causa principale e questione pregiudiziale

11. Il 5 agosto 2000, il ciclomotore condotto dal sig. Carvalho è entrato in collisione con un autoveicolo condotto dal sig. Nogueira Teixeira. Avendo subito un trauma cranico, il sig. Carvalho è stato ricoverato in ospedale ed è rimasto costretto a letto per diversi mesi. Da allora, egli non è più in grado di esercitare una professione.

12. A seguito di tale incidente, il sig. Carvalho ha proposto ricorso nei confronti dell'Europeia de Seguros, in qualità di assicuratore del sig. Nogueira Teixeira, a titolo di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli. Con tale ricorso, il sig. Carvalho chiede il versamento di un importo di EUR 154 456,36 per il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali che avrebbe subito in occasione del suddetto incidente.

13. Il giudice del rinvio ha rilevato che la colpa non può essere attribuita ad alcuno dei conducenti. Poiché permane un dubbio sulla misura del contributo dei veicoli coinvolti nell'incidente alla produzione dei danni, troverebbe applicazione l'art. 506, n. 2, del codice civile portoghese, che fissa al 50% la quota di responsabilità civile di ciascuno dei conducenti.

14. Secondo detto giudice, la responsabilità del conducente del veicolo che ha causato i danni è limitata in proporzione al contributo del veicolo della

vittima alla produzione di tali danni. La limitazione della suddetta responsabilità determinerebbe una limitazione proporzionale del risarcimento dovuto alla vittima da parte dell'Europeia de Seguros a titolo di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

15. Il giudice del rinvio ritiene che la circostanza che un conducente vittima abbia a sua volta contribuito ai danni derivanti dalla collisione non lo privi tuttavia della sua qualifica di persona lesa, ai sensi dell'art. 1, n. 2, della prima direttiva. Pertanto, il conducente vittima beneficerebbe, per quanto riguarda il risarcimento dei suoi danni alla persona, del principio della tutela delle vittime di incidenti della circolazione sancito dalla Corte nella sentenza 30 giugno 2005, causa C-537/03, Candolin e a. (Racc. pag. I-5745).

16. Orbene, sulla base di tale principio, la Corte avrebbe dichiarato che le normative nazionali che consentono di ridurre o limitare il risarcimento delle vittime di incidenti della circolazione con la motivazione che queste hanno contribuito ai danni che hanno subito sarebbero contrarie al diritto dell'Unione, in quanto priverebbero del loro effetto utile gli artt. 3, n. 1, della prima direttiva, 2, n. 1, della seconda direttiva e 1 della terza direttiva.

17. Il giudice del rinvio rileva, in particolare, che la Corte, pur riconoscendo che la responsabilità civile è una materia che rimane di competenza degli Stati membri, avrebbe precisato che questi ultimi devono esercitare tale competenza nel rispetto del diritto dell'Unione, il quale consente di ridurre il risarcimento dovuto alla vittima dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli solamente in casi eccezionali e sulla base di una valutazione individuale.

18. Alla luce di tale giurisprudenza della Corte, il giudice del rinvio nutre dubbi in merito alla compatibilità del regime di responsabilità civile applicabile nella controversia principale con le summenzionate disposizioni del diritto dell'Unione.

19. Ciò premesso, il Tribunal da Relação do Porto ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se, in caso di collisione tra veicoli e quando la responsabilità del sinistro, da cui siano derivati danni fisici e materiali per uno dei conducenti (la persona lesa, che chiede il risarcimento), non possa essere imputata ad alcuno dei conducenti a titolo di colpa, la possibilità di determinare una ripartizione della responsabilità oggettiva (art. 506, nn. 1 e 2, del codice civile) che si rifletta direttamente sulla quantificazione del risarcimento spettante alla persona lesa per i danni patrimoniali e non patrimoniali derivanti dalle lesioni fisiche subite, con conseguente riduzione proporzionale dell'importo del risarcimento, sia in contrasto con il diritto comunitario e, in particolare, con l'art. 3, n. 1, della [prima direttiva], con l'art. 2, n. 1, della [seconda direttiva] e con

l'art. 1 della [terza direttiva], nell'interpretazione di tali disposizioni accolta dalla [Corte]».

Sulla questione pregiudiziale

20. Con tale questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 3, n. 1, della prima direttiva, 2, n. 1, della seconda direttiva e 1 della terza direttiva debbano essere interpretati nel senso che essi ostano ad una normativa nazionale che, qualora una collisione tra due veicoli abbia causato danni senza che possa attribuirsi alcuna colpa ai conducenti, ripartisca la responsabilità per tali danni in proporzione al contributo causale di ciascuno dei veicoli al loro verificarsi e, in caso di dubbio, ripartisca detto contributo causale in eguale misura.

21. Il governo portoghese precisa che il diritto al risarcimento della vittima è direttamente e proporzionalmente correlato, ai sensi degli artt. 483 e 499 del codice civile portoghese, alla quota di responsabilità civile accertata in base all'art. 506 di detto codice.

22. I governi tedesco, italiano ed austriaco deducono che sia dall'oggetto sia dal tenore letterale della prima e della seconda direttiva emerge che queste non mirano ad armonizzare i regimi di responsabilità civile degli Stati membri. L'obiettivo del legislatore dell'Unione sarebbe stato quello di disciplinare la portata dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e non il regime di responsabilità civile applicabile in caso di incidente che coinvolga tali veicoli.

23. Ne conseguirebbe che la compatibilità con il diritto dell'Unione dei criteri di imputazione del danno definiti dalla normativa nazionale sulla responsabilità civile non ricade nel campo di applicazione della prima e della seconda direttiva. Inoltre, l'applicazione di queste ultime presupporrebbe che la questione relativa alla determinazione della portata dei danni risarcibili sia già stata risolta dalle norme sulla responsabilità civile.

24. A tale riguardo, occorre rammentare che dal preambolo della prima e della seconda direttiva emerge che queste sono dirette a garantire, da un lato, la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione, sia delle persone che vi si trovano a bordo e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficeranno di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto (sentenze 28 marzo 1996, causa C-129/94, Ruiz Bernáldez, Racc. pag. I-1829, punto 13, nonché 14 settembre 2000, causa C-348/98, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, Racc. pag. I-6711, punto 24).

25. A tale scopo la prima direttiva, come risulta dal suo ottavo «considerando», ha istituito un sistema basato sulla presunzione che i veicoli che stazionano abitualmente sul territorio dell'Unione siano coperti da un'assicura-

zione. L'art. 3, n. 1, di tale direttiva prevede quindi che gli Stati membri devono adottare tutte le misure necessarie affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel loro territorio sia coperta da un'assicurazione (sentenza Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, cit., punto 25).

26. Nella sua formulazione iniziale, tale articolo lasciava tuttavia agli Stati membri il compito di determinare i danni coperti, nonché le modalità dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli. Per limitare le disparità quanto alla portata di detto obbligo di assicurazione tra le legislazioni degli Stati membri, come rilevato dal terzo «considerando» della seconda direttiva, l'art. 1 di quest'ultima ha imposto, in materia di responsabilità civile, una copertura obbligatoria dei danni alle cose e dei danni alle persone, a concorrenza di importi determinati, e l'art. 1 della terza direttiva ha esteso tale obbligo alla copertura dei danni alle persone causati ai passeggeri diversi dal conducente (sentenza Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, cit., punto 26).

27. L'art. 3, n. 1, della prima direttiva, come precisato e integrato dalla seconda e dalla terza direttiva, impone quindi agli Stati membri di garantire che la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente sul loro territorio sia coperta da un'assicurazione e precisa, in particolare, i tipi di danni e i terzi vittime che tale assicurazione deve coprire (sentenza Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, cit., punto 27).

28. La Corte si è già pronunciata sulle conseguenze che devono trarsi da tale obbligo quanto al risarcimento, da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, dei danni causati ai terzi vittime, a titolo di responsabilità civile dell'assicurato.

29. Così, alla luce della finalità di tutela delle vittime, costantemente riaffermata nelle direttive in esame, la Corte ha dichiarato che l'art. 3, n. 1, della prima direttiva osta a che l'assicuratore della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli possa valersi di disposizioni legali o di clausole contrattuali allo scopo di negare il risarcimento ai terzi vittime di un sinistro causato dal veicolo assicurato (v., in tal senso, sentenze citate Ruiz Bernáldez, punto 20, nonché Candolin e a., punto 18).

30. La Corte ha altresì dichiarato che l'art. 2, n. 1, comma 1, della seconda direttiva si limita a ribadire tale obbligo con riferimento alle disposizioni o alle clausole di una polizza che escludano dalla copertura a carico dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli i danni cagionati ai terzi a causa dell'utilizzo o della guida del veicolo assicurato da parte di persone non autorizzate a condurlo, di persone non titolari di una patente di guida o di persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza

del veicolo (sentenze citate Ruiz Bernáldez, punto 21, nonché Candolin e a., punto 19).

31. Occorre tuttavia ricordare che l'obbligo di copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati ai terzi dagli autoveicoli è distinto dalla portata del risarcimento di detti terzi a titolo di responsabilità civile dell'assicurato. Infatti, mentre il primo è definito e garantito dalla normativa dell'Unione, la seconda è sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale (v., in tal senso, sentenza 19 aprile 2007, causa C-356/05, Farrell, Racc. pag. I-3067, punto 32).

32. A tale riguardo, la Corte ha già affermato che dall'oggetto della prima, della seconda e della terza direttiva, nonché dal loro tenore letterale, risulta che esse non mirano ad armonizzare i regimi di responsabilità civile negli Stati membri e che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, questi ultimi restano liberi di stabilire il regime di responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione dei veicoli (sentenze citate Candolin e a., punto 24, nonché Farrell, punto 33).

33. Dal tenore letterale dell'art. 3, n. 1, della prima direttiva emerge, infatti, che il legislatore dell'Unione non ha inteso precisare il tipo di responsabilità civile, colposa o oggettiva, relativa alla circolazione dei veicoli, che deve essere coperta dall'assicurazione obbligatoria.

34. Tuttavia, gli Stati membri sono obbligati a garantire che la responsabilità civile applicabile secondo il loro diritto nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni delle tre direttive summenzionate (sentenza Farrell, cit., punto 33).

35. Inoltre, con riferimento al diritto della responsabilità civile, la Corte ha già statuito che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'Unione e, in particolare, dell'art. 3, n. 1, della prima direttiva, dell'art. 2, n. 1, della seconda direttiva e dell'art. 1 della terza direttiva (sentenze citate Candolin e a., punto 27, nonché Farrell, punto 34).

36. Le disposizioni nazionali del diritto della responsabilità civile che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli non possono quindi privare i suddetti articoli del loro effetto utile (sentenze citate Candolin e a., punto 28, nonché Farrell, punto 34).

37. Orbene, ciò accadrebbe se dalla responsabilità della vittima per i danni che ha subito — risultante dalla valutazione, in base al diritto nazionale della responsabilità civile, del suo contributo alla produzione di tali danni — conseguisse l'esclusione d'ufficio o la sproporzionata limitazione del suo diritto al risarcimento, da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, dei danni di cui l'assicurato è responsabile.

38. A tale riguardo, la Corte ha dichiarato che una normativa nazionale, definita in base a criteri generali ed astratti, non può negare o limitare in misura sproporzionata il diritto di un passeggero di essere risarcito dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli esclusivamente sulla base della corresponsabilità di quest'ultimo nella realizzazione del danno. Infatti, la portata di un simile diritto può essere limitata, in misura proporzionata, solo al verificarsi di circostanze eccezionali, in base ad una valutazione caso per caso e nel rispetto del diritto dell'Unione (sentenze citate Candolin e a., punto 30, nonché Farrell, punto 35).

39. Nel caso di specie, la causa principale verte sul risarcimento, a titolo di responsabilità civile, dei danni subiti dal conducente di un autoveicolo in una collisione con un altro autoveicolo, in mancanza di colpa imputabile ai conducenti. A differenza delle circostanze all'origine delle sentenze citate Candolin e a. nonché Farrell, la riduzione del risarcimento dei danni subiti dal conducente non deriva da una limitazione della copertura della responsabilità civile da parte dell'assicurazione, ma da una limitazione della responsabilità civile dell'assicurato ai sensi del regime di responsabilità civile applicabile.

40. Infatti, ai sensi dell'art. 506, n. 1, del codice civile portoghese, se dalla collisione tra due veicoli risultano danni, e non può attribuirsi la colpa ad alcuno dei conducenti, la responsabilità civile di questi ultimi viene ripartita nella proporzione in cui la condotta pericolosa di ciascuno dei veicoli abbia contribuito al danno. In caso di dubbio sulla misura del contributo dei veicoli alla produzione dei danni, il n. 2 di detto articolo prevede che esso sia ripartito in eguale misura.

41. In altri termini, la normativa nazionale, applicabile nell'ambito della controversia principale, è volta a ripartire la responsabilità civile dei danni causati in una collisione tra due autoveicoli in mancanza di colpa imputabile ai conducenti.

42. Come rilevato dal governo portoghese, tale ripartizione di responsabilità determinerà il risarcimento dovuto da ciascuno dei conducenti, a titolo della loro rispettiva responsabilità civile, per i danni causati nella collisione.

43. Contrariamente ai contesti normativi rispettivi che hanno dato luogo alle citate sentenze Candolin e a. nonché Farrell, l'art. 506 del codice civile portoghese non ha l'effetto di escludere d'ufficio o di limitare in misura sproporzionata il diritto delle vittime, segnatamente quello del conducente di un autoveicolo che ha subito danni alla persona in una collisione con un altro autoveicolo, al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli. Infatti, tale disposizione si limita a prevedere che la responsabilità civile sia ripartita in proporzione al contributo di ciascuno dei veicoli alla produzione del danno, il che si riflette, di conseguenza, sull'importo del risarcimento.

44. Pertanto, si deve constatare che tale disposizione non pregiudica la garanzia, prevista dal diritto dell'Unione, che il regime di responsabilità civile applicabile secondo il diritto nazionale sia coperto da un'assicurazione conforme alle tre direttive summenzionate.

45. Tale conclusione è peraltro corroborata dall'art. 1-*bis* della terza direttiva, inserito in quest'ultima dalla direttiva 2005/14, contenente un riferimento, relativamente alla copertura dei danni alle persone e dei danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada, alla legislazione civile nazionale. Poiché la disposizione in parola prevede che, qualora le persone lese abbiano diritto al risarcimento conformemente al diritto nazionale, i suddetti danni siano coperti dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, non può avvenire diversamente nel caso del conducente di un autoveicolo che sia, al contempo, vittima e corresponsabile dei danni alla persona che egli ha subito a seguito di un incidente in cui era coinvolto un altro veicolo. A tale riguardo, emerge inoltre dall'art. 12 della direttiva 2009/103 che la copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria dei danni causati alle categorie specifiche di vittime, segnatamente gli utenti non motorizzati ed i passeggeri, lascia impregiudicata sia la responsabilità sia l'importo del risarcimento dei suddetti danni.

46. Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre risolvere la questione sottoposta dichiarando che l'art. 3, n. 1, della prima direttiva, l'art. 2, n. 1, della seconda direttiva e l'art. 1 della terza direttiva devono essere interpretati nel senso che essi non ostano ad una normativa nazionale che, qualora una collisione tra due veicoli abbia causato danni senza che possa attribuirsi alcuna colpa ai conducenti, ripartisca la responsabilità per tali danni in proporzione al contributo causale di ciascuno dei veicoli al loro verificarsi e, in caso di dubbio, ripartisca detto contributo causale in eguale misura.

[Omissis — si veda la massima]

Le limitazioni al risarcimento del danno della vittima di un incidente stradale in ragione del suo concorso di colpa e l'obbligo di copertura assicurativa posto dalle norme europee: la Corte di Giustizia dell'Unione europea chiarisce alcuni precedenti equivoci.

SOMMARIO: 1. La questione pregiudiziale del caso di specie. — 2. Il contesto normativo dell'Unione. — 3. Gli equivoci precedenti della Corte di Giustizia dell'Unione europea. — 4. I chiarimenti della Corte nel caso in esame. — 5. Nota a margine sulla consapevole assunzione del rischio da parte del passeggero come concorso di colpa nei vari sistemi giuridici europei.

1. *La questione pregiudiziale del caso di specie.*

La questione pregiudiziale presentata alla Corte di Giustizia dell'Unione europea trova origine in un caso che è stato portato all'atten-

zione del giudice del Portogallo e che vede coinvolti i conducenti rispettivamente di un ciclomotore e di un autoveicolo entrati in collisione, non si sa bene come e per colpa di chi dei due. Il conducente del ciclomotore, avendo riportato lesioni così gravi «*da non essere più in grado di esercitare una professione*», fa azione contro la compagnia di assicurazioni del conducente dell'autoveicolo al fine di ottenere il risarcimento integrale dei danni da lui patiti. Tuttavia, poiché la dinamica dell'incidente non consente di individuare quali delle due parti fosse in colpa, egli vede opporre alla propria richiesta l'art. 506, n. 2 del codice civile portoghese che recita: «*se dalla collisione tra due veicoli risultano danni per entrambi o per uno di essi, e non può attribuirsi la colpa ad alcuno dei conducenti, la responsabilità viene ripartita nella proporzione in cui la condotta pericolosa di ciascuno dei veicoli abbia contribuito al danno; se i danni sono stati causati da uno solo dei veicoli, senza colpa di uno dei conducenti, sarà tenuto al risarcimento solo il soggetto che ne sia responsabile. In caso di dubbio si presumono di pari misura il contributo causale di ciascuno dei veicoli, nonché la colpa di ciascuno dei conducenti*».

La norma, in altri termini, nello stabilire una presunzione di colpa a carico di tutti i conducenti dei veicoli coinvolti in un incidente stradale, fa salva la possibilità di provare l'effettivo contributo di ciascuno nella causazione del danno al fine di calcolare proporzionalmente il diritto al risarcimento, secondo le regole generali sul concorso di colpa (1).

Ebbene, secondo il giudice del rinvio, tale norma sarebbe contraria al diritto dell'Unione, in quanto priverebbero del loro effetto utile gli art. 3, n. 1 della prima direttiva e art. 2, n. 1 della seconda direttiva e art. 1 della terza direttiva che tutelano le vittime degli incidenti della circolazione garantendo loro una copertura assicurativa.

(1) La disciplina è sostanzialmente analoga a quella disposta in Italia dagli artt. 2054 e 1227 c.c. Per una ricostruzione aggiornata degli orientamenti espressi in Italia, tanto in dottrina quanto in giurisprudenza, con riferimento alla presunzione di co-responsabilità sancita dall'art. 2054, comma 2, c.c. e alla sua applicazione si veda M. FRANZONI, *La responsabilità dei conducenti in caso di scontro tra veicoli*, in *L'illecito - Trattato della responsabilità civile* (a cura di M. FRANZONI), Tomo I, II ed., Milano, 2010, pag. 626 e ss. L'A. conclude l'analisi della co-responsabilità dei conducenti offrendo una breve casistica in tema di scontro tra veicoli, che per la giurisprudenza costituisce un elemento necessario per l'applicazione della richiamata norma (vedi *ex plurimis* Cass., 18 ottobre 2001, n. 12750, in *Mass. Giur. it.*, 2001). Sul punto, infine, si segnala che a partire da una sentenza della Corte Costituzionale del 1972 con cui è stato dichiarato illegittimo l'art. 2054, comma 2, c.c. nella parte in cui «*esclude che la presunzione di egual concorso dei conducenti operi anche se uno dei veicoli non abbia riportato danni*» (Vedi Corte Cost., 29 dicembre 1972, n. 205, in *Giur. it.*, 1973, I, 1238) la giurisprudenza ha cessato di considerare elemento costitutivo della co-responsabilità il fatto che entrambi i veicoli venuti a collisione avessero riportato dei danni.

2. *Il contesto normativo dell'Unione.*

Poiché le divergenze tra le varie discipline nazionali in materia di assicurazione obbligatoria r.c.-auto risultavano così gravi da poter ostacolare la libera circolazione degli autoveicoli e dunque delle persone all'interno della Unione europea, tra il 1972 e il 2005 sono state adottate cinque direttive che hanno spinto nella direzione di una protezione sempre più accentuata delle vittime degli incidenti stradali. Attualmente tutte le disposizioni in materia sono state riunite in un'unica direttiva (2). Con tali strumenti normativi il legislatore europeo ha inteso garantire il risarcimento dei danni patiti dai passeggeri e dai terzi coinvolti in incidenti stradali attraverso il meccanismo dell'assicurazione obbligatoria (art. 3, n. 1 della prima direttiva) (3). A tal fine si rendono inefficaci tutte le disposizioni normative o contrattuali che escludano la copertura assicurativa a favore di terzi in ipotesi in cui i conducenti siano « *persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita; persone non titolari di una patente di guida che consenta loro di guidare l'autoveicolo in questione; persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo in questione* »; costituisce unica eccezione a tale regola il caso di « *persone che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'assicuratore può provare che esse erano a conoscenza del fatto che il veicolo era rubato* » (art. 2, n. 1 della seconda direttiva (4)). Fatta salva questa unica eccezione, l'assicurazione obbligatoria « *copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo* » (art. 1 della terza direttiva (5)). Successivamente l'art. 4 della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2005/14/CE ha ulteriormente specificato che l'assicurazione obbligatoria « *copre i danni alle persone e i danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che, in conseguenza di un incidente nel quale sia stato coinvolto un veicolo, hanno diritto alla riparazione del danno conformemente*

(2) Direttiva 2009/103/CE del 16 settembre 2009, in questa *Rivista*, 2010, pag. 219 e ss. Per una sintesi dei contenuti della nuova direttiva si veda S. LOVETTI, *La direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio: una codifica destinata a mettere ordine nel settore r.c.-auto*, in questa *Rivista*, 2010, pag. 213 e ss.

(3) È appena il caso di osservare che nel momento in cui il contratto di assicurazione diventa obbligatorio, esso non ha più solo la funzione di traslare i rischi di danno dall'assicurato all'assicuratore, ma ha altresì quello di proteggere le vittime del danno contro il rischio di insolvenza del responsabile.

(4) Direttiva del Consiglio 30 dicembre 1983, 84/5/CEE, in G.U.CE 1984, L 8, pag. 17.

(5) Direttiva del Consiglio 14 maggio 1990, 90/232/CEE, in G.U.CE, L 129, pag. 33.

alla legislazione nazionale» (6) (nella direttiva n. 2009/103/CE, questa disposizione è contenuta nell'art. 12, comma 3).

In tutti i casi si dichiara che la normativa europea «*lascia impregiudicata sia la responsabilità civile, sia l'importo dei danni*».

3. *Gli equivoci precedenti della Corte di Giustizia dell'Unione europea.*

Il senso della questione pregiudiziale posta dal giudice portoghese può essere compreso solo alla luce dei precedenti interventi della Corte di Giustizia volti a chiarire l'ambito di applicazione della direttive in materia di assicurazione obbligatoria degli autoveicoli. In particolare, si fa riferimento a tre decisioni della Corte attinenti alla conformità al dettato legislativo europeo di norme o di clausole contrattuali che escludono, in tutto o in parte, dalla copertura assicurativa obbligatoria determinate categorie di terzi coinvolti in incidenti stradali.

Nel primo caso il giudice spagnolo chiedeva se il contratto di assicurazione obbligatoria possa prevedere che, qualora il conducente del veicolo sia in stato di ebbrezza, l'assicuratore non ha l'obbligo di risarcire i danni causati a terzi dal veicolo assicurato (c.d. caso Ruiz Bernaldez) (7).

Nel secondo caso il giudice finlandese chiedeva se siano conformi alle direttive europee le norme nazionali che riducono il diritto al risarcimento della vittima di un incidente in misura proporzionale al suo concorso di colpa. Il caso di specie vedeva coinvolte in un grave incidente stradale cinque persone che viaggiavano a bordo di un'auto guidata da un conducente in stato di ebbrezza diverso dal proprietario perché questi (a sua volta troppo ubriaco per guidare) aveva preso posto tra i passeggeri (c.d. caso *Candolin*) (8). Ai sensi della legislazione finlandese, infatti, l'aver accettato di farsi condurre da un soggetto di cui si conosce lo stato di ebbrezza implica un'assunzione consapevole di rischio che integra automaticamente un'ipotesi di concorso colpa.

(6) Direttiva 2005/14/CE dell'8 maggio 2005 (quinta direttiva autoveicoli), in questa *Rivista*, 2005, pag. 1057 e ss. Per un'analisi della «quinta» direttiva e dell'evoluzione della normativa comunitaria che ha portato all'approvazione di questa direttiva si veda A.M. AMBROSELLI, *La quinta direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla responsabilità civile auto*, in questa *Rivista*, 2005, pag. 1087 e ss. Con riferimento al tema dei soggetti coperti dalla assicurazione r.c., l'A. precisa che la disposizione dell'art. 4 è «*più un'affermazione di principio che [...] una norma con un effettivo contenuto giuridico: essa infatti afferma il principio della copertura degli utenti deboli della strada in tutti i Paesi dell'UE ma, al tempo stesso, non modifica i regimi di responsabilità civile e di risarcimento del danno esistenti negli stessi*» (pag. 1103).

(7) C. di Giustizia, 28 marzo 1996, causa C-129/94, in *Racc.*, 1996, I-01829.

(8) C. di Giustizia, 30 giugno 2005, causa C-537/03, in *Foro it.*, 2006, IV, 16, con nota di A. PALMIERI e R. PARDOLESI, *Guidatore ebbro e tutela (armonizzata, ma inefficiente) del passeggero corresponsabile*.

Nel terzo caso il giudice irlandese si chiedeva se rientrasse nella categoria dei passeggeri beneficiari della copertura assicurativa obbligatoria anche chi avesse preso posto su una parte di un veicolo non progettato e non costruito per il trasporto passeggeri: la vittima in questione, infatti, subiva gravi lesioni nel momento in cui il furgoncino si schiantava contro un muro, poiché il conducente ne aveva perso il controllo, mentre lei era seduta per terra sul retro (c.d. caso *Farrel*) (9).

In tutte le decisioni la Corte di Giustizia dell'Unione europea statuisce che una normativa nazionale o una clausola contrattuale « non può negare o limitare in misura sproporzionata, in considerazione della corresponsabilità del passeggero nella causazione del danno subito, il risarcimento a carico dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli » (10). È evidente, infatti, che negare del tutto o ridurre in modo sproporzionato la copertura assicurativa nei confronti di certe categorie di soggetti significa contraddire lo scopo perseguito dalle direttive europee che è appunto quello di garantire il diritto al risarcimento a tutti i terzi coinvolti in un incidente stradale, senza eccezioni di sorta (fatto salvo il caso di chi prende posto su un veicolo sapendo che esso è stato rubato, come si è detto).

Se l'esclusione della copertura assicurativa deriva da una clausola del contratto di assicurazione, come nel caso presentato dal giudice spagnolo, non vi sono dubbi che tale clausola non possa essere opposta ai terzi protetti dalle direttive comunitarie (fatto salvo il diritto di regresso dell'assicuratore nei confronti dell'assicurato) (11).

Quando, invece, l'esclusione o la limitazione alla copertura assicurativa è il risultato di una norma di diritto interno, l'intervento della corte diventa molto più delicato proprio perché le direttive in questione non possono interferire con le norme di responsabilità civile dettate dai legislatori nazionali, malgrado il fatto che la copertura assicurativa per danni causati a terzi dipende funzionalmente dalla disciplina della responsabilità civile (12).

Nel tentativo di tracciare un confine tra la sfera di azione delle direttive europee e quella dei regimi nazionali di responsabilità civile, si possono tutt'al più tenere distinte le norme che escludono a priori la copertura assicurativa a certe categorie di soggetti (o che la limitano

(9) C. di Giustizia, 19 aprile 2007, causa C-356/05, in *Racc.*, 2007, I-03067.

(10) C. di Giustizia, caso *Candolin*, cit., punto 50 e caso *Farrel*, cit., punto 35.

(11) In questo modo il rischio di inadempimento del responsabile del danno è posto a carico dell'assicuratore e non della vittima.

(12) Non è configurabile un'assicurazione per danni a terzi che si fa carico di danni che non sono soggetti a risarcimento secondo le regole generali, salvo voler snaturare il contratto di assicurazione trasformandolo in uno strumento di previdenza sociale. Sulle funzioni che possono essere svolte dai meccanismi assicurativi nell'ambito della responsabilità civile si veda: G. CALABRESI, *The costs of accidents - a legal and economic analysis*, 1970, Yale Univ. Press.

in modo così sproporzionato da costituire, di fatto, un'esclusione), da quelle che limitano il diritto al risarcimento accordato in misura corrispondente al concorso di colpa della vittima nella causazione dell'evento lesivo. Le prime sono suscettibili di privare le disposizioni europee del loro effetto utile, le seconde, invece, dovrebbero comunque essere lasciate indenni dalle disposizioni europee.

Il punto è che nelle decisioni della corte le distinzioni sfumano, i confini non vengono tracciati, le affermazioni diventano ambigue e dunque facilmente equivocabili. Proprio nel caso finlandese, che è quello in cui si discute di mera limitazione del diritto al risarcimento della vittima corresponsabile, la corte non si limita ad escludere la conformità delle norme che negano in radice o limitano in misura sproporzionata il risarcimento, ma aggiunge altresì che «*solo al verificarsi di circostanze eccezionali, in base ad una valutazione caso per caso, l'ampiezza del risarcimento della vittima può essere limitata*» (13), senza specificare che cosa debba intendersi per «circostanze eccezionali».

Ecco che allora la dottrina in Italia è insorta denunciando il tentativo di intromissione della Corte di Giustizia dell'Unione europea nella disciplina nazionale della responsabilità civile, con l'effetto di scardinare il principio di auto responsabilità che è necessario al fine di implementare la funzione di deterrenza che è propria dell'istituto (14).

4. *I chiarimenti della Corte nel caso in esame.*

Effettivamente è proprio sulla base dell'equivoco lasciato aperto dalla corte che si è costruito il caso pregiudiziale che qui si commenta, il quale tenta di utilizzare i precedenti come un grimaldello per aprire un varco ulteriore nella disciplina nazionale della responsabilità civile. Nel caso di specie, come si è detto, non si discute del diritto alla copertura assicurativa di un passeggero o di un terzo coinvolto nell'incidente stradale (rispetto al quale possono entrare in gioco le norme che nei vari sistemi giuridici europei configurano l'assunzione consapevole di un rischio come un'ipotesi di concorso di colpa); in questo caso si discute del diritto al risarcimento di uno dei conducenti dei veicoli entrati in collisione, il quale, sulla base delle norme in vigore, risulta essere corresponsabile dell'evento lesivo insieme all'altro anche se, in ipotesi, è il solo dei due ad aver riportato delle lesioni (si ricorda infatti che la collisione è avvenuta tra un'automobile e un ciclomotore). In altri termini, la norma che conduce sostanzialmente alla limitazione del risarcimento della vittima è quella che, salvo prova contraria, presume la colpa di tutti i conducenti dei veicoli coinvolti, senza ovviamente distinguere tra tipi di veicoli. Conseguentemente il giudice nazionale deve

(13) C. di Giustizia, caso Candolin, cit., punto 30.

(14) Sul punto vedi A. PALMIERI e R. PARDOLESI, cit. (nt. 5).

affermare che entrambi i conducenti hanno diritto al risarcimento nella misura del 50% del danno.

Ebbene, il giudice di rinvio pretende di ravvisare nella norma che limita il diritto al risarcimento in ragione della corresponsabilità (presunta) della vittima, una violazione del diritto europeo che assicura una copertura assicurativa a tutte le vittime degli incidenti stradali, senza fare distinzioni tra conducenti o passeggeri o passanti. Egli fonda i propri argomenti sulla decisione del caso *Candolin*, che, a suo dire, avrebbe affermato che « *le normative nazionali che consentono di ridurre o limitare il risarcimento delle vittime di incidenti della circolazione con la motivazione che queste hanno contribuito ai danni che hanno subito sarebbero contrarie al diritto dell'Unione, in quanto priverebbero del loro effetto utile gli art. 3, n. 1 della prima direttiva, 2, n. 1, della seconda direttiva e 1 della terza direttiva* » (punto 16). In altre parole, azzerando le differenze che pur esistono tra i casi di specie, giocando sugli equivoci lasciati aperti dai casi precedenti e obliterando il fatto che le limitazioni al risarcimento oggetto di decisione dovessero essere « sproporzionate », si è inteso forzare ulteriormente il dettato legislativo al fine di obbligare le assicurazioni a indennizzare le vittime degli incidenti in tutti i casi, senza tener conto della loro eventuale responsabilità nella causazione dell'evento lesivo.

A fronte di tale travisamento del dettato legislativo e delle sue interpretazioni giurisprudenziali, la Corte si premura di esplicitare tutte quelle distinzioni che incautamente, in modo più o meno inavveduto, aveva lasciato nell'ombra del non detto. Ecco così riaffermato con forza, nella sentenza in esame, che i criteri di imputazione del danno definiti dalla normativa nazionale sulla responsabilità civile non rientrano nel campo di applicazione delle direttive europee; quindi si chiarisce che « *l'obbligo di copertura da parte dell'assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati ai terzi dagli autoveicoli è distinto dalla portata del risarcimento di detti terzi a titolo di responsabilità civile dell'assicurato* » (punto 31). Infatti, mentre il primo è definito e garantito dalla normativa dell'Unione, la seconda è sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale»; più precisamente, in relazione al caso di specie, si osserva che « *a differenza delle circostanze all'origine delle sentenze citate Candolin e a. nonché Farrel, la riduzione del risarcimento dei danni subiti dal conducente non deriva da una limitazione della copertura della responsabilità civile da parte dell'assicurazione, ma da una limitazione della responsabilità civile dell'assicurato ai sensi del regime di responsabilità civile applicabile* » (punto 39). Pertanto la Corte conclude che le disposizioni contenute nelle direttive europee « *non ostano ad una normativa nazionale che, qualora una collisione tra due veicoli abbia causato danni senza che possa attribuirsi alcuna colpa ai conducenti, ripartisca la responsabilità per tali danni in proporzione al contributo causale di ciascuno dei veicoli al loro verificarsi e, in caso di dubbio, ripartisca detto contributo causale in eguale misura* » (punto 46).

Finalmente chiarezza è fatta (per quanto possibile).

5. *Nota a margine sulla consapevole assunzione del rischio da parte del passeggero come concorso di colpa nei vari sistemi giuridici europei.*

Il concorso di colpa della vittima di un incidente stradale, sia esso presunto (nel caso dei conducenti) o sia esso risultante dai fatti provati in causa (come nei casi dei terzi) conduce in tutti i sistemi giuridici europei ad una limitazione del risarcimento del danno riconosciuto. Questa norma ha evidentemente come finalità quella di implementare la funzione di deterrenza dei meccanismi della responsabilità civile. Rendere la vittima responsabile nella misura del proprio concorso di colpa, là dove evidentemente un suo comportamento avrebbe potuto escludere o limitare le conseguenze dannose dell'evento, costituisce infatti un incentivo affinché le parti adottino comportamenti ottimali dal punto di vista della prevenzione degli incidenti (15). La norma, non a caso, esiste in tutti i sistemi giuridici e, se pur minacciata dalle ambigue pronunce della Corte di Giustizia europea, non può essere eliminata, salvo voler stravolgere le funzioni dell'istituto della responsabilità civile (16). Ciò non esclude, tuttavia, che la norma possa poi trovare applicazioni ed estensioni diverse da un sistema giuridico all'altro e da un giudice all'altro, proprio nel rispetto dei singoli regimi nazionali e anche delle diverse sensibilità.

Per fare solo un esempio, si è detto che in Finlandia l'aver accettato un passaggio da un conducente di cui si conosce lo stato di ebbrezza costituisce automaticamente una piena assunzione di rischio che conseguentemente va ad incidere sul diritto al risarcimento del danno. Viceversa in Italia, in concomitanza con il riconoscimento del diritto al risarcimento del danno a favore di qualunque passeggero, a qualunque titolo trasportato (17), è andato progressivamente restrin-

(15) Per una esposizione degli argomenti di analisi economica del diritto sul tema si veda ad esempio: S. SHAVELL, *Foundations of Economic Analysis of Law*, Cambridge, 2004, pag. 184 e ss.

(16) U. MAGNUS e M. MARTIN-CASALS, *Comparative conclusions*, in U. MAGNUS e M. MARTIN-CASALS (a cura di), *Unification of tort law: Contributory Negligence*, 2004; O. LANDO e H. BEALE (a cura di), *Principles of European Contract Law*, Part I e II, 2000, commenti agli artt. 9:504 e 9:505.

(17) È noto che tale riconoscimento è intervenuto una volta per tutte Cass., 26 ottobre 1998, n. 10629, in questa *Rivista*, 1999, pag. 223 e ss. con nota di V. PETRONE, *Il « revirement » della Cassazione in materia di risarcibilità di danni causati da trasporto*. Per una puntuale e aggiornata analisi dell'art. 141 c.a.p. che disciplina il risarcimento del terzo trasportato e più in generale del problema del risarcimento delle persone trasportate si vedano rispettivamente G. VOLPE PUTZOLU, *Commentario breve al diritto delle assicurazioni*, Cedam, 2010, pag. 520 e ss e M. ROSSETTI, *L'assicurazione obbligatoria della r.c.-auto*, Utet, 2010, pag. 323 e ss. Quest'ultimo, inoltre, con riferimento al caso del trasportato danneggiato che sia anche proprietario del veicolo riconosce che in forza delle direttive comunitarie la posizione di questi va assimilata a quella

gendosi il campo di applicazione del principio di autoresponsabilità. La Cassazione, ad esempio, ha escluso la configurabilità di un concorso colposo del danneggiato nella mera accettazione, da parte del medesimo, del trasporto su autovettura con alla guida un conducente in evidente stato di ebbrezza, «non assurgendo tale condotta a comportamento materiale di cooperazione incidente nella determinazione dell'evento dannoso»(18). Per altro verso, il giudice italiano considera in concorso di colpa il passeggero, vittima di un incidente stradale, che non aveva provveduto ad allacciare le cinture di sicurezza (19), o che aveva consapevolmente accettato un passaggio su un ciclomotore abilitato al trasporto del solo guidatore(20) oppure il pedone investito e ucciso da un'auto mentre si trovava in mezzo alla strada(21): in tutti questi casi l'apporto causale della vittima è stato calcolato pari al 30%, con conseguente diminuzione in ugual misura del risarcimento spettantegli (22).

Prof. ELEONORA RAJNERI
Professore associato di diritto privato,
Università del Piemonte Orientale

di qualsiasi altro passeggero come deciso dalla Corte di Giustizia nel caso Candolin ed esamina, criticandola, alcune sentenze della Cassazione successive che, in contrasto con la giurisprudenza comunitaria, hanno continuato a negare il risarcimento al proprietario/trasportato (vedi M. ROSSETTI, cit., pagg. 123 e 124).

(18) Cass., 7 dicembre 2005, n. 27010, in *Danno e resp.*, 2006, pag. 1199 con nota di BENEDETTI.

(19) Cass., 28 agosto 2007, n. 18177, in *Resp. civ.*, 2008, pag. 85.

(20) Cass., 22 maggio 2006, n. 11947, in *Foro it.*, 2007, 1, 873.

(21) Cass., 24 marzo 2011, n. 6752, in *Mass. Giur. it.*, 2011.

(22) La sentenza ultima citata specifica che «la determinazione percentuale dell'incidenza causale di un fatto al verificarsi di un altro non consiste che nella necessaria, inevitabilmente approssimativa, espressione aritmetica di un'opinione, insuscettibile di esplicitazione analitica in termini (quelli appunto aritmetici) diversi da quelli sulla base dei quali si forma (quelli logici). Il sindacato può essere dunque condotto esclusivamente sul piano logico; e può risolversi nell'affermazione del vizio della motivazione per contraddittorietà solo quando l'espressione percentuale dell'apporto causale colposo appaia incompatibile con le osservazioni logiche che la sorreggono».