

IL RISARCIMENTO DEL DANNO SUBITO DAL TERZO TRASPORTATO (Avv. Anna Esposito - Giudice di Pace di Ottaviano)

Il risarcimento del danno subito dal terzo trasportato è disciplinato dall'articolo 141 del Decreto Legislativo n. 209 del 7 settembre 2005, c.d. codice delle assicurazioni private, che ha introdotto l'**azione diretta del terzo trasportato**.

In via preliminare, nell'affrontare il tema del risarcimento del danno subito dal terzo trasportato, occorre segnalare la recente pronunzia ([ordinanza n. 205 del 13 giugno 2008](#)) della Corte Costituzionale, la quale ha dichiarato l

a manifesta inammissibilità delle questioni di legittimità costituzionale

dell'articolo 141 e di altri articoli del citato decreto legislativo n. 209 <<

per la mancata sperimentazione del tentativo di interpretare la normativa impugnata in modo conforme a Costituzione

.... >>.

La Corte Costituzionale, nell'or citata ordinanza, nel riportare i profili di incostituzionalità dell'articolo 141, ravvisati dai giudici rimettenti, ha affermato che << **la nuova disciplina, rappresentata dall'art. 141 del codice delle assicurazioni, in vigore per i sinistri accaduti a far data dal 1° gennaio 2006 prevede che l'impresa assicuratrice del veicolo sul quale viaggia il trasportato risarcisca quest'ultimo indipendentemente dalla condotta colposa del conducente, e che il terzo trasportato abbia azione diretta solo contro l'assicurazione del vettore; in estrema sintesi, il trasportato deve necessariamente rivolgere la richiesta di risarcimento dei danni al proprio vettore ed alla compagnia assicuratrice di quest'ultimo, indipendentemente da qualsiasi responsabilità dello stesso, così stravolgendo i canoni classici e tipici della responsabilità civile; il danneggiato non ha, invece, alcuna possibilità di rivolgere le proprie istanze risarcitorie alla compagnia assicuratrice del responsabile civile, in spregio ed in aperto contrasto con la Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 88/357/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli, il cui art. 4-quinquies obbliga gli Stati membri a provvedere affinché le persone lese da un sinistro, causato da un veicolo assicurato, possano avvalersi di un'azione diretta nei confronti dell'impresa che assicura contro la responsabilità civile la persona responsabile del sinistro**

.... >> aggiungendo che << l

e disposizioni citate sono impuginate nella parte in cui - prevedendo l'azione diretta del trasportato verso la compagnia assicuratrice del veicolo - escluderebbero che il medesimo trasportato possa agire nei confronti del vero responsabile del danno, così come previsto dal sistema degli artt. 1917, 2043 e 2054 del codice civile

.... >>. Nel motivare, poi, la decisione adottata, la Corte Costituzionale, ha addebitato ai giudici rimettenti di non aver adempiuto <<

l'obbligo di ricercare un'interpretazione costituzionalmente orientata delle norme impugnate, nel senso cioè che esse si limitino a rafforzare la posizione del trasportato, considerato soggetto debole, legittimandolo ad agire direttamente nei confronti della compagnia assicuratrice del veicolo, senza peraltro togliergli la possibilità di fare valere i diritti derivanti dal rapporto obbligatorio nato dalla responsabilità civile dell'autore del fatto dannoso

.... >> aggiungendo che <<

tale interpretazione delle norme impugnate avrebbe consentito di superare i prospettati dubbi di costituzionalità

.... >> (testuale nella menzionata ordinanza).

Muovendo proprio dal contenuto della suddetta ordinanza, che richiama l'attenzione degli operatori del diritto sulla **imprescindibile necessità di una interpretazione costituzionalmente orientata delle norme** , si può affermare che il legislatore, con il citato articolo 141,

ha rafforzato la posizione del terzo trasportato,

consentendogli di agire in giudizio direttamente nei confronti dell'impresa di assicurazione del vettore, senza, peraltro, precludergli la possibilità di agire nei confronti degli altri soggetti coinvolti nel sinistro e delle rispettive imprese di assicurazione.

Il legislatore ha agevolato la tutela del terzo trasportato, sottraendolo all'onere probatorio in ordine alla responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro, essendo, lo stesso trasportato, tenuto solo a provare la propria posizione di trasportato e l'entità dei danni patiti.

Ai sensi dell'articolo 141, il danno subito dal terzo trasportato è risarcito, salva l'ipotesi di sinistro cagionato da caso fortuito, dall'impresa di assicurazione del veicolo sul quale si trovava al momento del sinistro, entro il massimale minimo di legge, fermo restando quanto previsto dall'articolo 140, a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro, salvo il diritto al risarcimento dell'eventuale maggior danno nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile, se il veicolo di quest'ultimo è coperto per un massimale superiore a quello minimo (primo comma del citato articolo).

L'impresa di assicurazione del responsabile civile può intervenire nel giudizio e può estromettere l'impresa di assicurazione del veicolo riconoscendo la responsabilità del proprio assicurato (terzo comma del citato articolo).

L'impresa di assicurazione che ha effettuato il pagamento ha diritto di rivalsa nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile nei limiti ed alle condizioni previste dall'articolo 150 (quarto comma del citato articolo).

Sul punto occorre fare una precisazione, in quanto viene impropriamente utilizzato il termine “ **rivalsa**

”, ma tale azione si configurerà come

azione di regresso

ex articolo 1299 c.c.

nel caso in cui è configurabile un concorso di colpa tra i conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro,

ovvero come

azione di surrogazione legale

ex articolo 1203 c.c.

nel caso in cui la colpa esclusiva nella causazione del sinistro è da addebitare al conducente del veicolo diverso da quello sul quale viaggiava il trasportato danneggiato.

Dopo aver delineato il contenuto dell'articolo 141, occorre preliminarmente soffermarsi sulla nozione di terzo trasportato, alla quale fa riferimento il citato articolo 141. Si discute, infatti, se nella **nozione di terzo trasportato** è ricompreso anche il **proprietario che ha subito danni in qualità di trasportato**

Secondo una tesi più restrittiva non è ricompreso nella nozione di terzo trasportato il proprietario del veicolo che ha subito danni in qualità di trasportato.

I sostenitori di tale tesi, muovendo dal presupposto che la disciplina introdotta dall'articolo 141 non è l'unico obbligatorio strumento di tutela del terzo trasportato, ma un rimedio che si aggiunge a quelli ordinari, ritengono che la limitazione soggettiva dell'ambito di applicazione della norma, con riferimento al proprietario che ha subito danni in qualità di trasportato, non sarebbe contraria né ai principi comunitari, né a quelli del codice delle assicurazioni, in quanto **il proprietario trasportato potrebbe utilizzare la procedura ordinaria.**

Secondo una nozione più ampia, conforme ai principi comunitari, anche il proprietario del veicolo che ha subito danni in qualità di trasportato rientra nella nozione di terzo trasportato.

Autorevole dottrina ha evidenziato come un'eventuale esclusione del proprietario che riporti un danno viaggiando quale trasportato sul suo veicolo dai benefici accordati dall'articolo 141 del codice delle assicurazioni non sarebbe in linea con la posizione della Corte di Giustizia della Comunità Europea che con la sentenza del 30 giugno 2005, resa nel procedimento C- 537 / 2003, ha affermato che, **per quanto riguarda i danni alla persona, il proprietario dell'autoveicolo in quanto passeggero non è escluso dal beneficio del risarcimento.**

Riguardo, poi, all'ambito di **applicabilità della norma**, rileva osservare che l'articolo 141, non distingue tra le **varie ipotesi di trasporto**, pertanto, la nuova disciplina è applicabile al **trasporto di cortesia ed al trasporto contrattuale, sia gratuito che oneroso**, osservandosi che è applicabile **soltanto ai sinistri verificatisi a far data dal primo gennaio 2006**, per cui ai sinistri verificatisi prima della data di entrata in vigore del codice delle assicurazioni private dovrebbe applicarsi la vecchia normativa, anche se le cause sono state introdotte dopo il primo gennaio 2006, avvertendosi al riguardo che tale orientamento non è da tutti condiviso.

Rileva, altresì, osservare che **alla luce del dato letterale e del costante riferimento alla necessaria presenza di due enti assicuratori**, l'articolo 141 sembra potersi applicare, pur in assenza di precise indicazioni al riguardo, a **i soli casi di sinistri tra due veicoli regolarmente assicurati per la r.c.a.**, avvertendosi che la convenzione CARD prevede espressamente all'articolo 34 la possibilità dell'applicazione dell'articolo 141 anche in ipotesi di sinistri multipli nei quali sono stati coinvolti più di due veicoli.

L'articolo 141 non si applica alle **ipotesi di sinistri verificatisi senza il coinvolgimento di altri veicoli diversi da quello del vettore** (nel caso di uscita di strada del veicolo del vettore per errore di guida del suo conducente), né alle ipotesi di **sinistri verificatisi tra un veicolo assicurato ed un veicolo non assicurato o non identificato**. In queste ipotesi il terzo trasportato potrà esperire l'azione ordinaria nei confronti del responsabile civile ovvero nei confronti del Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada.

Più complessa la questione relativa alla circolazione **prohibente domino**.

L'articolo 141, per effetto di quanto previsto al terzo comma dell'articolo 122 del citato decreto legislativo, **non trova applicazione nelle ipotesi in cui il trasportato viaggia su di un veicolo posto in circolazione contro la volontà del proprietario o dei soggetti equiparati a quest'ultimo.**

Il terzo comma dell'articolo 122 stabilisce che **l'assicurazione non ha effetto nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario**, dell'usufruttuario, dell'acquirente con patto di riservato dominio o del locatario in caso di locazione finanziaria, **a partire dal giorno successivo alla denuncia presentata all'autorità di pubblica scurezza, fermo quanto disposto dall'articolo 283, comma 1, lettera d, che in tale ipotesi pone a carico del Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada l'obbligazione risarcitoria, con il limite previsto dal secondo comma del citato articolo 283 che circoscrive il risarcimento ai danni, sia a cose sia alla persona, cagionati ai terzi non trasportati, ai trasportati contro la propria volontà ed ai terzi trasportati inconsapevoli della circolazione illegale.**

Pertanto, nel caso in cui la circolazione ha avuto luogo contro la volontà del proprietario o dei soggetti equiparati a quest'ultimo, l'obbligazione risarcitoria si sposta interamente dall'impresa di assicurazione del vettore in capo al Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada, con il limite previsto dal secondo comma dell'articolo 283, che, si ripete, circoscrive l'intervento del Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada statuendo che il risarcimento è dovuto a coloro che sono trasportati contro la propria volontà, ed ai trasportati inconsapevoli della circolazione illegale, sia per i danni alla persona sia per i danni a cose.

Altra questione controversa riguarda l'**oggetto della tutela**, e cioè se il terzo trasportato può agire, ai sensi dell'articolo 141, oltre che per il risarcimento dei danni alla persona, anche per il risarcimento dei **danni a cose trasportate di sua proprietà**

Autorevole dottrina ritiene che la norma sia applicabile ad entrambi i casi, in quanto una diversa soluzione comporterebbe l'obbligo per il danneggiato di agire, ai sensi dell'articolo 141, per il risarcimento dei danni alla persona e nelle forme ordinarie per il risarcimento dei danni a cose di sua proprietà.

Riguardo, poi, alla **disciplina** relativa alla fase stragiudiziale ed all'azione diretta del terzo

trasportato si **applicano le disposizioni del Capo IV del codice delle assicurazioni, in quanto compatibili, in virtù dell'espresso richiamo operato dal terzo comma dell'articolo 141** . La disciplina è identica a quella stabilita in via ordinaria dal combinato disposto degli articoli 144, 145 e 148, eccezion fatta per la diversa individuazione dell'impresa legittimata dal lato passivo, osservandosi che l'articolo 141 al secondo comma si riferisce alla procedura stragiudiziale ed al terzo comma all'azione diretta.

Il secondo comma dell'articolo 141, in riferimento alla procedura stragiudiziale, dispone che << **per ottenere il risarcimento il terzo trasportato promuove nei confronti dell'impresa di assicurazione del veicolo sul quale era a bordo al momento del sinistro la procedura di risarcimento prevista dall'articolo 148** >>.

Dal richiamo espresso degli articoli 145 e 148 si evince che la richiesta di risarcimento deve contenere tutti i requisiti richiesti dalla legge e deve essere inviata dal trasportato all'impresa di assicurazione del vettore, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, corredata dalla documentazione prevista dal citato articolo 148, subito avvertendosi che **la suddetta richiesta risarcitoria deve essere inviata per conoscenza anche all'impresa di assicurazione dell'altro veicolo coinvolto** (ex articolo 145, comma 2, c.d.a.).

Entro sessanta giorni dal ricevimento della raccomandata per danni a cose, o novanta giorni in caso di danno alla persona, l'assicurazione del vettore formula una offerta di risarcimento al danneggiato, o comunica i motivi per cui non ritiene di effettuare alcuna proposta risarcitoria.

Entro quindici giorni dall'accettazione dell'offerta da parte del danneggiato, o dal rifiuto dello stesso, l'assicurazione del vettore provvede al pagamento dell'importo del risarcimento precedentemente liquidato. Se il danneggiato non ha fatto pervenire alcuna risposta in ordine all'offerta dell'assicurazione l'impresa corrisponde al medesimo l'importo offerto, nel termine di trenta giorni dalla formulazione dell'offerta.

Il terzo comma del citato articolo 141, con riferimento all'azione diretta del terzo trasportato, espressamente statuisce che << **l'azione diretta è esercitata nei confronti dell'impresa di assicurazione del veicolo sul quale il danneggiato era a bordo al momento del sinistro** >>

>>.

Dopo queste precisazioni di carattere generale, ritorniamo all'**esame del primo comma dell'articolo 141** , osservandosi al riguardo che sono **sorte serie difficoltà interpretative in ordine alla reale portata applicativa della norma** poiché vi sarebbe una contraddizione tra l'affermare che l'impresa di assicurazione del vettore risponde << **salva l'ipotesi di sinistro cagionato da caso fortuito** >> e l'aggiungere che l'impresa di assicurazione del vettore risponde << **a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro** >>, soprattutto in considerazione del fatto che dottrina e giurisprudenza hanno costantemente affermato che nel **caso fortuito** (inteso come evento interruttivo del nesso causale, esterno alla sfera di controllo del soggetto cui si imputa il danno, imprevedibile ed inevitabile che inserendosi nel processo causale al di fuori di ogni possibile controllo della persona cui si attribuisce l'evento dannoso, rende inevitabile il verificarsi dell'evento stesso, ponendosi come unica causa efficiente di esso) rientra anche **il fatto del terzo** , cioè l'ipotesi di colpa esclusiva del conducente di altro veicolo (es. nel caso del tamponamento).

Dalla ricomprensione del **fatto del terzo** nella nozione di **caso fortuito** conseguirebbe l'inapplicabilità dell'articolo 141 alle ipotesi di **colpa esclusiva del conducente del veicolo antagonista**.

Sono state formulate due diverse interpretazioni della norma.

Secondo una prima interpretazione che ricomprende il fatto del terzo nella nozione di caso fortuito, l'articolo 141 non è applicabile nei casi in cui la responsabilità esclusiva del sinistro è addebitabile al conducente del veicolo antagonista. L'obbligo di risarcimento esclusivo a carico dell'impresa di assicurazione del vettore è condizionato alla sussistenza quanto meno di una responsabilità concorsuale di quest'ultimo. La responsabilità risarcitoria a carico dell'assicuratore del vettore sarebbe presunta fintantoché non riesca a provare il caso fortuito, includendo in esso anche il fatto del terzo. L'impresa del vettore non sarebbe tenuta al risarcimento se dimostra che il sinistro è dovuto interamente alla responsabilità del conducente

dell'altro veicolo coinvolto.

Secondo l'altra interpretazione, non vi è contrasto tra i due incisi << **a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro** >> e <<

salva l'ipotesi di sinistro cagionato da caso fortuito

>>, ma si tratta di una imprecisione nella stesura del testo della legge. La volontà del legislatore, anche se esplicitata in modo non chiaro, sembrerebbe quella di escludere che il fatto del terzo, consistente nella colpa esclusiva di un altro conducente, p

ossa rilevare ai sensi del primo comma dell'articolo 141

. In base a questa impostazione il fatto del terzo non rientra nella nozione di caso fortuito, per cui l

'impresa di assicurazione del vettore è comunque tenuta a risarcire il danno subito dal terzo trasportato anche nel caso di responsabilità esclusiva del conducente del veicolo antagonista

, con la possibilità, in tale ipotesi, di esercitare il diritto di rivalsa nei confronti del responsabile civile come previsto dal quarto comma della stessa norma.

La tesi preferibile è la seconda perché più aderente alla ratio legis, allo scopo che il legislatore tendeva a perseguire con l'elaborazione di una norma diretta ad agevolare il terzo passeggero. Diversamente opinando la nuova disposizione sarebbe inutile e peggiorativa rispetto alla normativa preesistente.

Secondo questa tesi, **il danno subito dal terzo trasportato deve essere sempre risarcito dall'impresa del vettore, sia nel caso in cui il proprio assicurato non ha alcuna responsabilità nella causazione del sinistro (essendo addebitabile al conducente del veicolo antagonista la responsabilità esclusiva), sia nel caso in cui il proprio assicurato ha concorso nella causazione del sinistro**

, subito avvertendosi che

il risarcimento del danno può essere ridotto nel caso di eventuale corresponsabilità del terzo danneggiato

(es. per non aver indossato le cinture di sicurezza, per essere uscito dal veicolo in corsa).

La questione è stata affrontata dal Tribunale di Torino, con la sentenza n. 6070 dell'11 ottobre 2007, il quale pur riconoscendo che la giurisprudenza e la dottrina concordano nel ricondurre il fatto del terzo alla nozione di caso fortuito, ha ritenuto che l'articolo 141 del decreto legislativo n. 209 del 2005 ha accolto una nozione più restrittiva di caso fortuito, affermando sul punto che << l'unica interpretazione idonea ad attribuire un'intrinseca coerenza al disposto dell'articolo

141 C.d.A. appare dunque quella intesa ad escludere l'esperibilità dell'azione diretta nei confronti della compagnia assicuratrice del vettore nelle sole ipotesi di " caso fortuito " diverse dal " fatto del terzo ", cioè in quelle ipotesi in cui non venga in considerazione la potenziale responsabilità assorbente del conducente di un altro veicolo ma diversi fattori eziologici estranei alla sfera di dominio delle parti >> (testuale nella citata sentenza).

Altra questione da esaminare riguarda l'**individuazione dei soggetti nei cui confronti il trasportato può agire** , subito osservandosi che dopo la pronuncia della Corte Costituzionale la questione è semplificata dovendosi ritenere che il trasportato può scegliere di agire direttamente nei confronti dell'impresa di assicurazione del vettore, ex articolo 141, o di agire nei confronti degli altri soggetti coinvolti nel sinistro (proprietari dei veicoli coinvolti nel sinistro e delle rispettive imprese di assicurazione) ai sensi degli articoli 2043, 2054 c.c., 144, commi 1 e 3 del c.d.a..

Solo per completezza di disamina rileva osservare che si era posto il problema se l'azione risarcitoria potesse essere esercitata oltre che nei confronti dell'impresa di assicurazione del vettore **anche** o **esclusivamente** nei confronti del responsabile civile e dell'impresa di assicurazione del responsabile civile, osservandosi che l'articolo 141 non è chiaro sul punto, in quanto non reca alcuna espressa preclusione in tal senso, né prevede espressamente la possibilità, per il terzo, di agire nei confronti della sola impresa di assicurazione del vettore, limitandosi a stabilire, al terzo comma, che nel caso in cui il trasportato agisce nei confronti dell'impresa di assicurazione del vettore, l'impresa di assicurazione del responsabile civile può intervenire nel giudizio e può estromettere l'impresa di assicurazione del vettore riconoscendo la responsabilità del proprio assicurato.

Ritornando alle diverse e contrastanti interpretazioni affermatesi, riguardo all'**impresa di assicurazione del responsabile civile** occorre osservare che per alcuni il trasportato poteva agire esclusivamente nei confronti dell'impresa di assicurazione del vettore.

Per altri l'azione risarcitoria era proponibile anche nei confronti della impresa di assicurazione dell'altro veicolo coinvolto nel sinistro.

Tra le due tesi estreme si è affermata una tesi intermedia secondo la quale non era preclusa la possibilità di proporre l'azione risarcitoria nei confronti dell'impresa di assicurazione dell'altro veicolo coinvolto nel sinistro, ma tale possibilità era sottoposta ad una sorta di condizione di

La tutela del trasportato (Anna Esposito)

Scritto da Anna Esposito
Mercoledì 24 Marzo 2010 13:03

procedibilità costituita dall'impossibilità di ottenere il risarcimento dall'impresa di assicurazione del vettore, nel senso che l'azione contro l'assicurazione del responsabile del danno era proponibile ma solo previa liquidazione del danno nei limiti del massimale minimo di legge da parte dell'impresa di assicurazione del vettore.

Secondo i fautori di questa tesi intermedia, nei casi in cui il massimale minimo di legge era idoneo a garantire il risarcimento integrale del danno subito dal trasportato, l'azione era proponibile solo nei confronti dell'impresa di assicurazione del vettore, nel caso in cui il massimale minimo di legge non era idoneo ad una copertura integrale del danno riportato dal trasportato, il danneggiato poteva sin dall'inizio instaurare il contraddittorio nei confronti dell'impresa assicuratrice del responsabile civile.

Parimenti controversa la questione relativa alla posizione del **responsabile civile**: per alcuni, con l'azione promossa nei confronti dell'impresa di assicurazione del vettore, doveva essere chiamato in causa obbligatoriamente anche il responsabile civile; per altri la sua evocazione in giudizio non era ammissibile né necessaria all'interno di un procedimento che non può per legge fondarsi sull'accertamento delle responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nella causazione del sinistro.

Anche su tale questione si è pronunciato il Tribunale di Torino, con la citata sentenza n. 6070 del 2007, il quale ha ritenuto che in base all'attuale normativa il trasportato può esperire azione diretta contro il solo conducente del veicolo antagonista ai sensi degli articoli 2043 – 2054 c.c., o congiuntamente, nei confronti di quest'ultimo e della relativa compagnia assicuratrice ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 3, del C.d.A.

Altra questione controversa è quella relativa alla **configurabilità o meno del litisconsorzio necessario tra il vettore e la sua impresa di assicurazione**.

La norma presta il fianco a due contrapposte interpretazioni.

Per alcuni il terzo comma dell'articolo 141, nello stabilire che l'azione diretta è esercitata nei confronti dell'impresa di assicurazione del vettore, non indica il vettore – responsabile civile quale litisconsorte necessario dell'impresa di assicurazione del veicolo sul quale il danneggiato era a bordo al momento del sinistro, conseguendone, pertanto, la possibilità di chiamare in

La tutela del trasportato (Anna Esposito)

Scritto da Anna Esposito
Mercoledì 24 Marzo 2010 13:03

causa l'impresa di assicurazione del vettore senza necessariamente evocare in giudizio il vettore.

Per altri il riferimento contenuto nel citato terzo comma dell'articolo 141 alle disposizioni del Capo IV impone di chiamare in giudizio anche il vettore responsabile del danno, oltre all'impresa di assicurazione del vettore.

L'articolo 141 è una norma estremamente complessa, suscettibile di plurime e differenti interpretazioni, che ha creato molteplici problemi interpretativi ed applicativi, che, alla luce della citata ordinanza della Corte Costituzionale, possono trovare soluzioni costituzionalmente orientate, dirette alla tutela dei diritti fondamentali della persona.