



CAROLINA LEGGIERI

Docente a contratto – Università di Foggia

**CONCORSO DI COLPA DEL CONDUCENTE PER IL MANCATO UTILIZZO
DELLE CINTURE DI SICUREZZA DA PARTE DEL TERZO TRASPORTATO:
UNA NUOVA FIGURA DI RESPONSABILITÀ OGGETTIVA
PER IL TRASPORTO AMICHEVOLE?**

SOMMARIO: 1. Il fatto. – 2. Breve analisi normativa – 3. Responsabilità del conducente e concorso di colpa del terzo trasportato: giurisprudenza di legittimità e di merito a confronto sulla riduzione del risarcimento... – 4. Segue: ...e sull'ordinaria diligenza. – 5. Causalità materiale e colpa omissiva: responsabilità aggravata? – 6. Responsabilità del conducente nel trasporto pubblico e privato (gratuito ed amichevole). – 7. Conclusioni.

1. – Una danneggiata, terza trasportata in un incidente stradale occorso in Rende, convenne davanti al Tribunale di Catanzaro, l'assicurazione, il proprietario dell'autovettura danneggiante ed il conducente, per sentir accertare la responsabilità del conducente nell'incidente e la condanna dei convenuti al pagamento del risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali. L'assicurazione si costituì in giudizio contestando la domanda e affermando che le lesioni si erano verificate per la determinante ed esclusiva responsabilità dell'attrice che, al momento del sinistro, non indossava le cinture di sicurezza. Il Tribunale di Cosenza, accolse la domanda e condannò i convenuti al pagamento, in favore della danneggiata, del risarcimento del danno, comprendente sia il danno biologico (oltre interessi compensativi sulla somma devalutata dal dì del sinistro e rivalutata fino alla data di pubblicazione della sentenza, oltre interessi legali), sia il danno patrimoniale futuro (oltre interessi). L'assicurazione propose appello denunciando la violazione degli artt. 111 Cost., 132 e 161 c.p.c. per essere la sentenza carente di motivazione; per erronea valutazione delle prove testimoniali e della consulenza tecnica d'ufficio e per erronea ed eccessiva quantificazione del danno. La Corte d'Appello di Catanzaro, a seguito di nuova CTU, rigettò il primo motivo, ritenendo che la sentenza avesse soddisfatto,

JUS CIVILE



sia pur in modo sommario, il requisito della sufficiente esposizione del fatto; ha rivalutato le prove, ritenendo che il conducente aveva sbandato non solo per aver perso il controllo del mezzo ma anche a causa della ghiaia presente sul fondo stradale; prese atto delle risultanze della consulenza tecnica, secondo le quali vi era compatibilità tra le lesioni riportate dalla danneggiata e l'uso delle cinture di sicurezza e, ritenuto tale comportamento rilevante ai sensi degli artt. 2056 e 1227, II co. c.c., in accoglimento del secondo motivo di appello, ridusse proporzionalmente il risarcimento, in ragione dell'entità del contributo causale della danneggiata alla produzione del danno, stimato nella misura del 30%, ed escluse il danno patrimoniale derivante dalla terapia ortodontica e protesica, riconducibile all'esclusivo comportamento della medesima. In parziale riforma della sentenza di primo grado la Corte territoriale ha riconosciuto un risarcimento del danno biologico, ridotto del 30% e comprensivo del danno morale, oltre interessi compensativi sulla somma devalutata e poi rivalutata, oltre interessi compensativi sulla somma rivalutata. Compensò tra le parti le spese del doppio grado di giudizio. Avverso quest'ultima sentenza il conducente propose ricorso per cassazione. La Suprema Corte ha ritenuto che comportamento colpevole del danneggiato non può in ogni caso valere ad interrompere il nesso causale tra la condotta del conducente del veicolo e la produzione del danno né vale ad integrare un valido consenso alla lesione ricevuta, vertendosi in materia di diritti indisponibili. Può esservi, al più, concorso di colpa fra le parti, con riduzione percentuale del risarcimento del danno, ma non certo esclusione totale di responsabilità in capo al conducente del veicolo e del relativo obbligo risarcitorio. La circostanza che vi sia una concausa nella produzione dell'evento di danno non esclude la concorrenza delle cause nella produzione del medesimo, né consente di ritenere interrotto legittimamente il nesso causale tra la condotta del conducente e il danno. Ne consegue, pertanto, che la sentenza avrebbe dovuto limitarsi a ridurre proporzionalmente il quantum risarcitorio piuttosto che escludere il nesso di causalità. La corte territoriale non ha considerato che il conducente è responsabile dell'utilizzo delle cinture di sicurezza da parte del passeggero, sicché la causazione del danno da mancato utilizzo è imputabile sia a lui che al passeggero, come da consolidato orientamento della Corte di legittimità. Pertanto, in caso di danni al trasportato medesimo, sebbene la condotta di quest'ultimo non sia idonea di per sé ad escludere la responsabilità del conducente, né a costituire valido consenso alla lesione ricevuta, vertendosi in materia di diritti indisponibili, essa può costituire nondimeno un contributo colposo alla verifica del danno, la cui quantificazione in misura percentuale è rimessa all'accertamento del giudice di merito, insindacabile in sede di legittimità. Tale accertamento, che avrebbe dovuto estrinsecarsi nel riconoscimento di una per-



centuale di responsabilità della danneggiata per la causazione del danno patrimoniale necessariamente simile a quella stessa per il danno alla persona, cioè del 30%, non è stato effettuato dal giudice di merito, il quale si è limitato ad escludere del tutto il nesso causale. Pertanto, la sentenza è cassata con rinvio, affinché il giudice del merito, in luogo di escludere il danno patrimoniale, lo riconosca e lo quantifichi, riducendo per simmetria l'importo del medesimo di una percentuale del 30%, pari a quella relativa al concorso di colpa della danneggiata nella produzione del danno alla persona.

2. – L'utilizzo delle cinture di sicurezza sui veicoli costituisce, sia per il conducente, sia per i terzi trasportati, tanto dei posti anteriori, quanto di quelli posteriori, un obbligo a seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 150 del 13 marzo 2006 *"Attuazione della direttiva 2003/20/CE che modifica la direttiva 91/671/CEE relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per i bambini nei veicoli. Modifiche al codice della strada"*, che nel recepire la predetta direttiva europea, ha modificato completamente l'art. 172 Codice della Strada (d.lgs. n. 285/92)¹. Il principale obiettivo della predetta riforma è quello di *"accrescere il livello di sicurezza stradale attraverso l'estensione dell'uso obbligato sul mezzo delle cinture di sicurezza"*². In tale ordine di idee è rafforzata la responsabilità del conducente del veicolo, che non solo è obbligato all'utilizzo delle cinture di sicurezza, ma è altresì tenuto ad assicurarsi della persistente efficienza delle stesse (art. 172, comma 2, C.d.S.), con conseguenti sanzioni amministrative³ in caso di violazione da parte degli obbligati. Anche se il mancato uso

¹ Va precisato che l'obbligo delle cinture di sicurezza, ma solo per i posti anteriori, era stato già previsto dall'art. 20 L. 111/88. In dottrina si veda B. MASSUCCI, *Le cinture di sicurezza. Obblighi responsabilità e profili medico-legali*, Milano, 2008, 3 e ss.; S. SCOTTI, *Attuazione della direttiva 2003/20/Ce che modifica la direttiva 91/671/Cee relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per i bambini nei veicoli – Modifiche al codice della strada*, commento al d.l. 13 marzo 2006 n. 150, in *Guida al dir.*, 2006, fasc. 19, 29.

² Circolare Ministero Interno n. 300/A/1/52739/109/123/3/4 del 14 luglio 2006, reperibile su https://www.poliziadistato.it/statics/14/14luglio2006_cinture_2.pdf. La cintura di sicurezza è una misura introdotta obbligatoriamente allo specifico fine di evitare che il passeggero trasportato sul sedile anteriore possa, per effetto di uno scontro violento e improvviso o di una brusca frenata operata per emergenza dal conducente, essere proiettato in avanti fino a urtare violentemente il parabrezza, col rischio di lesioni; sul punto si veda Trib. Crema, 8 luglio 1997, *Foro it.*, Rep., 1998, voce *Circolazione stradale*, n. 83.

³ L'art. 172, Codice della Strada prevede una sanzione amministrativa (il pagamento di una somma da euro 80 a euro 323, comma 10, art. 172 C.d.S.) in capo a chiunque non fa uso dei dispositivi di ritenuta, cioè delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, ovvero una sanzione amministrativa (pagamento di una somma da euro 40 a euro 163, comma 11, art. 172, C.d.S.) qualora chiunque, pur facen-



delle cinture di sicurezza è sanzionato amministrativamente a carico di chi sia tenuto ad indossarle, il conducente di un autoveicolo è comunque obbligato, in base alle regole dalla comune diligenza e prudenza⁴, ad esigere che il passeggero indossi le cinture e, in caso di sua retinenza, a rifiutarne il trasporto o ad omettere l'intrapresa della marcia⁵. Quando il mancato uso riguarda il minore, della violazione risponde il conducente ovvero, se presente sul veicolo al momento del fatto, chi è tenuto alla sorveglianza del minore stesso.

A questo si aggiunga che il conducente e i passeggeri dei veicoli⁶ muniti di cintura di

do uso dei dispositivi di ritenuta, ne altera od ostacola il normale funzionamento degli stessi. Si ricorda, inoltre, che in capo al conducente, come previsto dall'art. 126bis, comma 2, C.d.S. per le violazioni di cui all'art. 172, commi 10 e 11 C.d.S. è prevista la decurtazione di 5 (cinque) punti dalla patente di guida. A questa si aggiunge la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da quindici giorni a due mesi, nel caso in cui il conducente sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al paragrafo precedente, per almeno due volte nell'arco temporale del biennio, all'ultima infrazione conseguente (art. 172, comma 10, C.d.S.).

⁴ Il rapporto tra il concorso di colpa ai sensi dell'art. 1227, comma 2°, c.c. e l'ordinaria diligenza è inscindibile, secondo quanto fissato da Cass. civ. 28 novembre 2013, n. 26639, in *Foro it.*, Rep. 2013, voce *Danni civili*, n. 123; infatti, secondo la *ratio decidendi*, l'art. 1227, 2° comma, c.c. non si limita ad esigere dal creditore la mera inerzia di fronte all'altrui comportamento dannoso, ma gli impone, secondo i principi di correttezza e buona fede di cui all'art. 1175 c.c., una condotta attiva o positiva, diretta a limitare le conseguenze dannose di quel comportamento.

⁵ Cass. pen. 27 settembre 1996, Comensoli, *Foro it.*, Rep. 1997, voce *cit.*, n. 110, in cui, tuttavia, sembra che il principio si collochi in realtà sul piano dell'*obiter*, in quanto le considerazioni che i giudici di legittimità esprimono in motivazione sono dirette a confermare una decisione di merito che, dal canto suo, aveva già escluso il concorso di colpa della vittima, in quanto non era stato dimostrato che la stessa indossasse le cinture di sicurezza e che, di conseguenza, vi fosse una diretta incidenza causale del mancato uso delle stesse. Conforme a tale indirizzo anche Cass. pen., 29 gennaio 2003, Sulejmani, *id.*, II, 431. In dottrina, per prime indicazioni sulla responsabilità penale connessa alla commissione dei delitti colposi di omicidio e lesioni personali proprio nell'ambito della circolazione stradale, si veda A. ALIBRANDI, *Colpa penalmente rilevante e componente psicologica del soggetto responsabile di incidenti stradali*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1996, 457; *id.*, *Profilo della componente psicologica nella responsabilità penale da sinistri stradali*, in *Arch. circolaz.*, 1994, 817; *id.*, *Cause interruttive del rapporto di causalità materiale e circolazione stradale*, in *Arch. circolaz.*, 1991, 816; *id.*, *L'aggravante della colpa cosciente nei reati stradali*, *id.*, 1990, 369; D. FERRATO, *Lesioni da incidente stradale e cure carenti*, *id.*, 1984, 641; A. GIUNTI, *Sulla natura giuridica dell'omicidio commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale o per la prevenzione degli infortuni sul lavoro*, in *Giust. pen.*, 1982, II, 195; V. MUCARIA, *Orientamenti giurisprudenziali sul caso fortuito nei sinistri stradali*, in *Arch. circolaz.*, 1988, 3; V. MIROTTA, *Le imprudenze altrui ragionevolmente prevedibili nel campo dei sinistri stradali*, *id.*, 1986, 437; *id.*, *I reati colposi in materia di sinistri stradali e i terzi estranei al giudizio penale*, *id.*, 1984, 97; M. MONTEFORTE, *Pericolosità della retromarcia e concorso di colpa della vittima*, in *Giur. agr. it.*, 1984, 546; M. NUNZIATA, *In tema di prova di un omicidio colposo commesso con violazione delle norme disciplinanti la circolazione stradale*, in *Nuovo dir.*, 1994, 313; P. PARADISO, *La criminalità colposa connessa alla circolazione stradale*, in *Indice pen.*, 1984, 305.

⁶ I veicoli sui quali è obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza sono indicati nella direttiva 2002/24/CE



sicurezza, hanno l'obbligo di utilizzarle in qualsiasi situazione di marcia (art. 172, comma 1, C.d.S.)⁷.

In capo al conducente sussiste altresì la responsabilità anche nei casi in cui, ai sensi dell'art. 149 C.d.S., comma 1, (D.lgs. n. 285 del 1992), durante la marcia deve arrestare tempestivamente il mezzo, evitando collisioni con il veicolo che precede. Qualora avvenga una collisione, sussiste in capo all'investitore una presunzione di colpa, determinata dall'inosservanza della predetta disposizione e, pertanto, non sarà applicabile la norma di cui all'art. 2054 comma 2 c.c., salvo che l'investitore medesimo dimostri che il mancato, tempestivo arresto e la conseguente collisione sono stati determinati da cause a lui non imputabili.⁸

3. – Ferme restando le argomentazioni generali che precedono circa l'obbligo di ordinaria diligenza in capo al conducente di un veicolo, con la decisione in epigrafe, la Suprema Corte conferma un principio già espresso per la prima volta in sede di legittimità civile nel 2004 con la sentenza n. 4993⁹ (e ribadito dalla medesima Corte con la pronuncia del 2007, n. 18177¹⁰, richiamata nella motivazione della sentenza in esame), secondo il quale trova applicazione l'art. 1227, 1° comma, c.c. in caso di mancato uso degli stru-

del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, nonché nell'articolo 47, comma 2, del Codice della Strada (veicoli delle categorie M1, N1, N2 e N3).

⁷Tale obbligo sussiste anche nel caso in cui si è fermi in coda al traffico: su punto si veda Cass. civ. 31 luglio 2018, n. 20230, in *Foro it.*, Rep. 2018, la quale, confermando il principio espresso dalla corte di merito, secondo il quale il veicolo in fila nel traffico, durante la marcia, non può essere considerato in condizione statica, ha rilevato che “l'uso della cintura di sicurezza si esplica anche durante una 'breve sosta' nell'ambito di una coda di veicoli, essendo diretto a prevenire il rischio di tamponamento”. Secondo la Suprema Corte quando il veicolo è in coda lungo la direttrice di marcia, a causa del traffico o per altro motivo, “si realizza una situazione analoga a quella che si verifica in presenza di un semaforo indicante luce rossa: la 'sosta', in queste ipotesi, non esprime una condizione di stasi, ma semplicemente un momentaneo arresto dovuto a contingenze o ad esigenze di sicurezza della circolazione”. Questa condizione di temporaneità dell'arresto della marcia conferma che trattasi di circolazione, non di sosta.

⁸Cass. civ. 8 marzo 2017, n. 5808, in *Arch. Giur.*, 2017.

⁹Cass. civ. 11 marzo 2004, n. 4993 in *Foro it.*, 2004, I, 3129 (m), con nota di S. DI PAOLA, *Il concorso di colpa del danneggiato e gli obblighi di «protezione» del danneggiante: alla ricerca di una nuova identità?*; in *Resp. civ.*, 2004, 711, con nota di V. FRONGIA, *Responsabilità del conducente per le lesioni riportate dal trasportato a causa del mancato utilizzo delle cinture di sicurezza*. Il predetto principio era stato già espresso in sede penale, in ordine al rilievo causale dato dall'inosservanza dell'obbligo di usare le cinture di sicurezza imposto dal codice della strada al soggetto trasportato; in tal senso Cass. Pen. 27 ottobre 1992, Socchi, in *Foro it.*, Rep. 1993, voce *Omicidio e lesioni personali colpose*, n. 38.

¹⁰In *Arch. circolaz.*, 2008, 143 e in *Foro it.*, Rep., 2008, voce *Danni civili*, n. 174.



menti di protezione di cui si tratta da parte del passeggero¹¹, con conseguente riduzione

¹¹ In ordine all'applicazione del 1° comma dell'art. 1227 c.c. in caso di mancato utilizzo delle cinture di sicurezza del passeggero, si erano, da tempo, espressi i giudici di merito: Trib. Ascoli Piceno, 5 marzo 2002, *Foro it.*, Rep. 2002, voce *Responsabilità civile*, n. 218; Trib. Cassino, 15 giugno 2000, *id.*, Rep. 2001, voce *Circolazione stradale*, n. 288; Trib. Udine, 15 aprile 1998, *id.*, Rep. 1999, voce *Danni civili*, n. 304; Trib. Roma, 18 marzo 1997, *id.*, Rep. 1997, voce *cit.*, n. 113, annotata da E. SANTOLINI, *Morte del congiunto non percettore di reddito e danno patrimoniale dei familiari superstiti*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1997, 338; Trib. Como, 9 gennaio 1995, *Foro it.*, Rep. 1995, voce *Circolazione stradale*, n. 227, annotata da U. BIONDI, *Mancato uso delle cinture di sicurezza e concorso di colpa del danneggiato*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1995, 536; Giud. Pace Catanzaro 4 ottobre 2000, *Foro it.*, 2001, I, 2111; Giud. Pace Roma, 25 gennaio 2000, *id.*, Rep. 2000, voce *cit.*, n. 263; Giud. Pace Bologna 6 dicembre 1999, *ibid.*, n. 264; Giud. Pace Brescia 12 luglio 1999, *id.*, Rep. 1999, voce *cit.*, n. 286;). In dottrina *ex plurimis* sul concorso di colpa in generale: C. M. BIANCA, *Inadempimento delle obbligazioni*, in *Commentario al codice civile Scialoja e Branca*, Bologna-Roma, 1979, sub. art. 1227, 409; F. D. BUSNELLI, S. PATTI, *Danno e responsabilità civile*, Torino, 2013; G. CATTANEO, *Il concorso di colpa del danneggiato*, in *Riv. dir. civ.*, 1967, 467; N. DI PRISCO, *Concorso di colpa e responsabilità civile*, Napoli, 1973; S. PUGLIATTI, *Autoresponsabilità*, voce *Enc. Dir.*, IV, Milano, 1959, 463. Sul concorso di colpa connesso al mancato utilizzo delle cinture di sicurezza si veda in dottrina: G. B. AGRIZZI, *Le cinture di sicurezza ed il 2° comma dell'art. 2697 c.c.*, in *Arch. circolaz.*, 2000, 643; V. AMENDOLAGINE, *Brevi considerazioni in tema di sistemi di ritenuta*, nota a Giud. pace Viterbo 1 ottobre 2003, *Arch. circolaz.*, 2004, 19 L. AVIGLIANO (a cura di), *Concorso di colpa per mancato utilizzo delle cinture di sicurezza*, *Ventiquattrore avvocato*, 2013, fasc. 12, 46; A. P. BENEDETTI, *Cinture di sicurezza e ambulanza: un caso di (mancato) concorso del danneggiato*, nota a Cass. 18 settembre 2008, n. 23851, in *Danno e resp.*, 2009, 405; G. DE PIAZZI, *Mancato uso delle cinture di sicurezza ed esclusione del risarcimento del danno*, nota a Cass. civ. 13 febbraio 2018, n. 3418 (ord.), in *Arch. circolaz.*, 2018, 514; S. DROGHETTI, *Responsabilità civile da sinistro stradale e mancato uso delle cinture di sicurezza da parte del trasportato*, nota a Cass. civ. 2 marzo 2007, n. 4954, in *La responsabilità civile*, 2009, 410; D. FORNARO, *Ancora qualche considerazione sui sistemi di ritenuta e diritti fondamentali della persona*, nota a Giud. pace Viterbo 1° ottobre 2003, in *Arch. circolaz.*, 2006, 362; A. GRECO, *Mancato uso delle cinture di sicurezza da parte del trasportato e concorso di colpa del conducente*, nota a Cass. 11 marzo 2004, n. 4993, in *La responsabilità civile*, 2004, 125; S. MASTROIANNI, *Le conseguenze dell'omesso utilizzo della cintura di sicurezza da parte del trasportato*, in *Studium iuris*, 2013, 429; V. VOZZA, *Allacciate le cinture di sicurezza! – Una inversione di marcia nel concorso di colpa tra conducente e trasportato*, nota ad App. Venezia 7 maggio 2012, in *Danno e resp.*, 2013, 773. In dottrina sulla buona fede e correttezza in generale si veda *ex multis*: G. ALPA, *Corso di diritto contrattuale*, Padova 2006, p. 101 e ss.; ID., *Istituzioni di diritto privato*, Torino, 1997, 176 e ss., 1115 e ss.; L. BARASSI, *Teoria generale delle obbligazioni*, III, Milano 1948, 789; E. BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, I, Milano 1953, 63; C. M. BIANCA, *Diritto civile, Il contratto*, vol. III, Milano, 1996, p. 393; ID., *La nozione di buona fede quale regola di comportamento contrattuale*, in *Riv. dir. civ.*, 1983, I, 86; L. BIGLIAZZI GERI, U. BRECCIA, F. D. BUSNELLI, U. NATOLI, *Diritto civile, Obbligazioni e contratti*, Vol. III, Torino 2003, p. 69 e 151 e ss.; L. BIGLIAZZI GERI, *Buona fede nel diritto civile*, in *Dig. It.*, sez. civ., IV, Torino, 1988, 176; A. DI MAJO, *Delle obbligazioni in generale*, in *Commentario Scialoja – Branca*, Bologna-Roma, 1990, sub. art. 1175, p. 338; M. FRANZONI, *Buona fede*, voce de *Enciclopedia giuridica Treccani*, in diritto online 2013; F. GALGANO, *Diritto civile e commerciale, Le obbligazioni e contratti*, Vol. II, Padova, 1993, p. 485 e ss.; F. GAZZONI, *Manuale di diritto privato*, Napoli, 2003, 548; R. MICCIO, *Delle obbligazioni in generale*, in *Commentario Utet*, Torino 1966, 50; U. NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, I, in *Tratt. di dir. civ. e comm.* diretto da A. Cicu e F. Messineo, 1974, 11; ID., *L'attuazione del rapporto obbligatorio e la valutazione del comportamento delle parti secondo correttezza*, in *Banca borsa tit. cred.*, 1961, I, 157; G. PANZA, *Scritti vari di diritto civile*, Bari, 1993, p. 339 e ss.; S. ROMANO, *Buona fede (dir. priv.)*, voce *Enciclopedia del diritto*, Milano, 1959,



del diritto di questo ultimo al risarcimento del danno¹². Il principio di diritto espresso nel 2004, richiamato nella motivazione della pronuncia in esame, poneva l'accento sulla sicurezza e, dunque, l'obbligo suddetto, strettamente connesso alla messa in circolazione dell'autoveicolo in condizioni di sicurezza (e tale non è la circolazione senza che il trasportato abbia allacciato le cinture di sicurezza), è ricollegabile all'azione o omissione non solo del trasportato, ma anche del conducente, che prima di iniziare o proseguire la marcia deve controllare che essa avvenga in conformità delle normali norme di prudenza e sicurezza. Sussiste in capo al conducente ed al trasportato un'ipotesi di cooperazione nel fatto colposo, cioè di cooperazione nell'azione produttiva dell'evento (diversa da quella in cui distinti fatti colposi convergono autonomamente nella produzione dell'evento), posto che fra costoro si è formato il consenso alla circolazione medesima con consapevole partecipazione di ciascuno alla condotta colposa dell'altro ed accettazione dei relativi rischi. Alla luce di quanto detto, salvo l'eventuale responsabilità verso terzi ex art. 2054, il conducente del veicolo deve risarcire, secondo la normativa generale degli art. 2043, 2056, 1227 c.c., anche il pregiudizio all'integrità fisica che il trasportato abbia subito in conseguenza dell'incidente, posto che il comportamento dello stesso, nell'ambito dell'indicata cooperazione, non può valere ad interrompere il nesso causale fra la condotta del conducente ed il danno, né ad integrare un valido consenso alla lesione ricevuta, vertendosi in materia di diritti indisponibili. Nella fattispecie esaminata dalla Suprema Corte nel 2004, confermando la sentenza di merito ed, avendo accertato che il mancato uso delle cinture di sicurezza aveva avuto un'efficienza causale nella produzione dell'evento dannoso subito dal trasportato pari al cinquanta per cento, aveva ritenuto

p.; S. TROIANO, *Ragionevolezza (diritto privato)*, voce *Enciclopedia del diritto*, Annali VI, Milano, 2013, 763 ss.

¹² Tale riduzione, proporzionale del danno in ragione dell'entità percentuale dell'efficienza causale del soggetto danneggiato, nella responsabilità extracontrattuale, si applica non soltanto nei confronti di questo ultimo, che reclama il risarcimento del pregiudizio direttamente patito e al cui verificarsi ha contribuito la sua condotta, ma anche nei confronti dei congiunti, che, in relazione agli effetti riflessi che l'evento di danno subito proietta su di essi, agiscono per ottenere il risarcimento dei danni subiti *iure proprio*, così come stabilito da Cass. civ. 23 ottobre 2014, n. 22514, in *Foro it.*, 2014, voce *Danni civili*, n. 124. Nella fattispecie esaminata dalla Suprema Corte nella predetta pronuncia, una minorenni danneggiata aveva concorso a cagionare il danno e, confermando il principio già espresso dalla corte di merito, è stata applicata la riduzione del risarcimento, in proporzione alla colpa della ragazza, anche al risarcimento spettante ai genitori a titolo di danno da lesione del rapporto familiare e di danno morale. La Corte è pervenuta a tale conclusione non solo in applicazione dell'art. 2048 c.c., e dunque del principio per cui del fatto illecito del minore erano tenuti a rispondere i genitori, ma anche dell'art. 1227, 1° comma, c.c.. In tal senso anche Cass. civ. 12 aprile 2017, n. 9349, in *Arch. circolaz.*, 2017, 723; Cass. civ. 26 aprile 2017, n. 10220, *ibidem*, 722; Cass. civ. 17 febbraio 2017, n. 4208, *Guida al dir.*, 2017, fasc. 14, 58, con nota di P. PIRRUCCIO.



il trenta per cento del concorso di colpa del trasportato e il venti per cento del concorso del conducente.

Tale principio, anteriormente alla pronuncia della Suprema Corte del 2004, era stato elaborato solo dalla giurisprudenza di merito, che ascriveva al trasportato un concorso di colpa pari al venti per cento, attribuendo la restante parte (vale a dire il restante ottanta per cento) nella misura del settanta per cento al conducente sulla cui autovettura la vittima viaggiava e nella misura del trenta per cento all'altro guidatore responsabile del sinistro, con la precisazione che il primo era da ritenersi responsabile non solo per non aver rispettato il codice della strada (nella specie il segnale di precedenza ed una velocità non moderata), ma perché non fece rispettare alla trasportata l'obbligo di indossare la cintura¹³.

Tuttavia, la giurisprudenza di legittimità, in altra fattispecie¹⁴ (passeggero che abbia accettato di essere trasportato su un'autovettura con conducente in evidente stato di ebrezza), ha ritenuto che il comportamento del danneggiato, vale a dire la mera accettazione del trasporto su suddetto autoveicolo, non fosse configurabile quale comportamento materiale di cooperazione all'incidente né di determinazione dell'evento dannoso. Infatti, sempre secondo il ragionamento della Suprema Corte, è configurabile il concorso colposo ai sensi dell'art. 1227, 1° comma c.c., solo nei casi in cui sussiste una cooperazione attiva del danneggiato nel fatto colposo del danneggiante.

4. – La sicurezza, dunque, è il principio ispiratore della *ratio decidendi* della Suprema Corte¹⁵, anche in altre circostanze, come nella fattispecie in cui il conducente di un ciclomotore con a bordo tre persone, di cui uno minore d'età (in violazione dell'art. 170 C.d.S.), abbia subito un incidente. Sussiste in capo sia al conducente, sia ai trasportati un'ipotesi di cooperazione colposa nella condotta causativa del fatto – evento dannoso, in quanto l'azione o l'omissione non solo del conducente (il quale prima di iniziare o proseguire la marcia deve controllare che questa avvenga in conformità delle normali norme di prudenza e sicurezza), ma anche del trasportato (il quale ha accettato i rischi della circolazione), hanno contribuito

¹³ Pret. Milano 23 gennaio 1991, in *Foro it.*, 1991, II, 258: è la prima volta che viene affermata la corresponsabilità del conducente per non aver fatto utilizzare al soggetto trasportato gli strumenti di protezione. Si tratta di omicidio colposo per la morte di una terza trasportata senza le cinture di sicurezza. Il giudice di merito ha ritenuto entrambi i conducenti delle due vetture, venute in collisione a causa della forte velocità in un incrocio, responsabili di omicidio colposo.

¹⁴ Cass. civ. 7 dicembre 2005, n. 27010, in *Danno e resp.*, 2006, 1199, con nota di A. P. BENEDETTI, *Guidatore ebreo e concorso di colpa del trasportato-danneggiato*.

¹⁵ Cass. civ. 13 maggio 2011, n. 10526, in *Giust. civ.*, 2013, I, 792, richiamata nella motivazione della sentenza in commento.



alla causazione del danno. Pertanto, in caso di danni al trasportato medesimo, sebbene la condotta di quest'ultimo non sia idonea di per sé ad escludere la responsabilità del conducente, né a costituire valido consenso alla lesione ricevuta (vertendosi in materia di diritti indisponibili), può costituire nondimeno un contributo colposo alla verifica del danno, la cui quantificazione in misura percentuale è rimessa all'accertamento del giudice di merito, insindacabile in sede di legittimità.

Ai sensi dell'art. 1227, 1° comma, c.c., la condotta omissiva del danneggiato si pone come causa (esclusiva o concorrente) del danno non solo quando l'obbligo di impedire l'evento è specificamente individuato da una norma, ma anche quando è genericamente riconducibile alla diligenza.

Sulla responsabilità per omissione, si sono espresse le Sezioni Unite¹⁶ che, interpretando estensivamente l'art. 1227, comma 2°, hanno stabilito che, il concorso omissivo colposo del danneggiato non può mai andare oltre l'obbligo di risarcire un danno "ulteriore" che lo stesso avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza. Il medesimo orientamento era stato già seguito da giurisprudenza precedente¹⁷, che aveva escluso il diritto al risarcimento del danno, qualora la vittima del fatto illecito non avesse omesso di rimuovere tempestivamente una situazione pericolosa creata dal danneggiante, operando, ai sensi dell'art. 1227 c.c., il concorso del fatto colposo del danneggiante (nonostante la situazione pericolosa fosse stata aggravata da ulteriori elementi causali). In particolare il caso al vaglio della Suprema Corte riguardava un'impresa appaltatrice dei lavori di costruzione di una autostrada, la quale aveva omesso di smaltire i materiali di risulta accumulatisi nel corso dei lavori, determinando l'ostruzione dei canali di scolo delle acque reflue a protezione di una linea ferroviaria, con la conseguenza che l'acqua piovana, non trovando una via di deflusso, aveva provocato una frana sui binari e l'interruzione del traffico ferroviario; la Suprema Corte confermava la sentenza di merito, la quale aveva escluso una corresponsabilità del gestore la rete ferroviaria, per non avere tempestivamente ripristinato i canali di scolo.

La sentenza in epigrafe è conforme, altresì, all'orientamento delle Sezioni Unite¹⁸, la

¹⁶ Cass. civ., sez. un., 21 novembre 2011, n. 24406, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2012, I, 431, con nota di V. BACHELET, *Concorso colposo del danneggiato: il quasi inestricabile intreccio tra la causalità e la colpa e l'irruzione sul campo della solidarietà*.

¹⁷ Cass. civ. 30 settembre 2008, n. 24320, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2009, I, 390, con nota di A. SALOMONI, *Sul fatto colposo del danneggiato e sul danno evitabile di cui 1° e 2° comma art. 1227 c.c.*

¹⁸ Cass. civ., sez. un., 1° luglio 2002, n. 9556, in *Foro it.*, 2002, I, 3060, con nota di A. PALMIERI, *Risarcimento del danno morale per la compromissione di un intenso legame affettivo con la vittima di lesioni personali*; annotata anche da M. ROSSETTI, *Il danno non patrimoniale da morte o lesioni del congiunto*, in *Dir. e giustizia*, 2002, fasc. 34, 21.



quale aveva composto la divergenza di indirizzi insorta nella giurisprudenza di legittimità a seguito di Cass. 23 aprile 1998, n. 4186¹⁹, offrendo una soluzione poi seguita anche da altre pronunce successive dei giudici di legittimità²⁰.

Va tuttavia segnalato che sempre la giurisprudenza di merito ha alcune volte rinvenuto nell'omissione del soggetto trasportato l'unica causa del danno dallo stesso subito, anche in applicazione dell'art. 41 c.p.²¹, mentre in almeno un'occasione si è ritenuto che la circostanza *de qua* non avesse, al contrario, alcun rilievo²². Occasionalmente la giurisprudenza precisa che non solo il mancato uso delle cinture potrebbe non incidere sul danno subito dal passeggero, ma che addirittura il loro impiego può in alcuni casi produrre le lesioni che la vittima riporta²³, al fine di evitare ogni automatismo fra il mancato utilizzo dei sistemi di protezione *de quibus* e l'applicazione dell'art. 1227, 1° comma, c.c.; ma si tratta, in tale ultima ipotesi, di argomentazioni ricostruttive antecedenti all'imposizione dell'utilizzo delle cinture di sicurezza²⁴.

¹⁹ In *Foro it.*, Rep. 1998, voce *Danni civili*, n. 136.

²⁰ Cass. civ. 16 maggio 2003, n. 7629, in *Arch. circolaz.*, 2003, 1074; Cass. civ. 14 maggio 2003, n. 7379, in *Foro it.*, Rep. 2003, voce *Danni civili*, n. 246; Cass. civ. 26 febbraio 2003, n. 2888, in *Arch. circolaz.*, 2003, 564; sulla categoria dei danni riflessi o da rimbalzo anche Cass. civ. 31 maggio 2003, nn. 8827 e 8828, in *Foro it.*, 2003, I, 2272, con nota di E. NAVARRETTA, *Danni non patrimoniali: il dogma infranto e il nuovo diritto vivente*; annotata anche da F. D. BUSNELLI, *Chiaroscuri d'estate. La Corte di cassazione e il danno alla persona*; G. PONZANELLI, *Ricomposizione dell'universo non patrimoniale: le scelte della Corte di cassazione*, e A. PROCIDA MIRABELLI DI LAURO, *L'art. 2059 c.c. va in paradiso*, tutti in *Danno e resp.*, 2003, 831 ss., ed altresì da P. CENDON, *Anche se gli amanti si perdono l'amore non si perderà. Impressioni di prima lettura su Cass. 8828/03*, in *Riv. critica dir. privato*, 2003, 385 ss.; e da E. BARGELLI, *Danno non patrimoniale ed interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c.c.*, in *Resp. civ.*, 2003, 685 ss.; per altri commenti si veda C. CASTRONOVO, *Il danno alla persona fra essere e avere*, in *Danno e resp.*, 2004, 237 ss.; P. CENDON, *La disciplina dei danni non patrimoniali dopo Cass. 8828/03*, in *Persona e danno*, a cura di P. Cendon, Milano, 2004, 541 ss.; G. PONZANELLI, *Le tre voci di danno non patrimoniale: problemi e prospettive*, in *Danno e resp.*, 2004, 5 ss.

²¹ Giud. Pace Cefalù 29 maggio 1999, in *Foro it.*, Rep. 1999, voce *cit.*, n. 285, e Trib. Crema 8 luglio 1997, *id.*, Rep. 1998, voce *cit.*, n. 217.

²² Pret. Catania 13 agosto 1997, *id.*, Rep. 1997, voce *cit.*, n. 226; ma anche G.B. AGRIZZI, *Irrilevanza ai fini della responsabilità del fatto illecito delle violazioni da parte del danneggiato di norme a lui dirette e finalizzate esclusivamente alla sua incolumità*, in *Arch. circolaz.*, 1996, 3. Tuttavia, in una recente giurisprudenza di merito il mancato utilizzo di cinture di sicurezza può essere invocato ai fini di ridurre la misura del risarcimento solo ove sia provato che quell'uso avrebbe ridotto, o addirittura eliminato in radice, il danno cfr. App. Firenze 19 gennaio 2017, *id.*, 2017, 735.

²³ Giud. Pace Cesena 28 novembre 1996, *Foro it.*, Rep. 1997, voce *cit.*, n. 248; ma anche C. ROMANO, *Considerazioni su un caso di lesività mortale da cinture di sicurezza*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1989, 563.

²⁴ In dottrina: A. ABRUGIATI, *Brevi note in materia di cinture di sicurezza*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1990, 23 ss.; E. COLOMBINI, *Cinture di sicurezza e risarcimento danni*, in *Arch. circolaz.*, 1998, 545; G. CRISCUOLI, «Cinture di sicurezza» e responsabilità civile: un confronto ed una prospettiva per l'art.



5. – Il principio di causalità materiale come descritto dall'articolo 41, c.p.p., e dall'articolo 1227, comma 1, c.c., viene altresì utilizzato dalla giurisprudenza per stabilire se in presenza di fatti imputabili a più persone, coevi o succedutisi nel tempo, debba essere riconosciuta a tutti un'efficacia causativa del danno, ovvero se debba attribuirsi il rango di causa efficiente esclusiva ad uno solo dei fatti imputabili, ovvero riveli l'inesistenza, negli altri fatti, del valore di concausa. Nel primo caso, vale a dire il riconoscimento collettivo dell'efficacia causativa, si verifica quando tutti abbiano determinato una situazione tale che, senza l'uno o l'altro di essi, l'evento non si sarebbe verificato; nel secondo caso, vale a dire attribuzione della causa esclusiva ad uno solo, si ha quando lo stesso, inserendosi quale causa sopravvenuta nella serie causale, interrompa il nesso eziologico tra l'evento dannoso e gli altri fatti; infine nel terzo caso, vale a dire quando il medesimo, esaurendo sin dall'origine e per forza propria la serie causale, li releghi al livello di occasioni estranee²⁵.

Le argomentazioni della Suprema Corte inducono a collocare la fattispecie nell'ambito della colpa omissiva, perché al guidatore del mezzo viene addebitato di non aver provveduto ad assicurarsi che il trasportato abbia allacciato le cinture di sicurezza o, in alternativa, di non aver arrestato la marcia a seguito dell'eventuale rifiuto del passeggero²⁶ con la precisazione, tuttavia, che il caso concreto sembra riguardare un'ipotesi non di vera e propria responsabilità per omissione, bensì di responsabilità omissiva impro-

1227, 1° comma, c.c., in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1977, 504; R. SAPIA, *Casco, cinture e sistemi di protezione: a tutela di che cosa?*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1996, 92; con particolare riguardo ai problemi di onere della prova (che la decisione evoca incidentalmente nella parte della motivazione dedicata alla c.t.u.): G. B. AGRIZZI, *Le cinture di sicurezza ed il 2° comma dell'art. 2697 c.c.*, in *Arch. circolaz.*, 2000, 643; A. PALMIERI, *Avvinti in un insolito destino: cinture di sicurezza e risarcimento del danno alla persona*, in *Danno e resp.*, 1997, 379; M. ROSSETTI, *Omesso uso delle cinture di sicurezza e colpa del danneggiato*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1997, 358; F. VAGLIO, *Omesso uso delle cinture di sicurezza*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1998, 1024.

²⁵ Cass. civ. 4 gennaio 2017, n. 92, in *Foro it.*, Rep. 2017, voce *Responsabilità civile*, n. 96; Cass. civ. 12 settembre 2005, n. 18094, in *Danno e resp.*, 2006, 518, con nota di M. CAPECCHI, *Responsabilità civile e interruzione del nesso causale*.

²⁶ Sulla colpa omissiva in generale: G. ALPA, *Il problema dell'atipicità dell'illecito*, Napoli, 1979, 127 ss.; ID., *Trattato di diritto civile. IV. La responsabilità civile*, Milano, 1999, 259 ss.; M. BUSSANI, *La colpa soggettiva*, Padova, 1991, 38 ss.; F. CAFAGGI, *Profili della colpa relazionale*, Padova, 1996, 259 ss.; G. CRICENTI, *Il problema della colpa omissiva*, Padova, 2002; M. FRANZONI, *Dei fatti illeciti*, in *Commentario Scialoja-Branca*, Roma-Bologna, 1993, 151 ss.; C. MAIORCA, *I fondamenti della responsabilità civile*, Milano, 1990, 390 ss.; ID., *Colpa civile (teoria gen.)*, voce dell'*Enciclopedia del diritto*, Milano, 1960, VII, 582 ss. e 602 ss.; P. G. MONATERI, *Manuale della responsabilità civile*, Torino, 1999, 68 ss.; R. SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità civile*, voce del *Novissimo digesto*, Torino, 1968, XV, 268 ss.; P. TRIMARCHI, *Illecito (dir. priv.)*, voce dell'*Enciclopedia del diritto*, Milano, 1970, XX, 99 ss.; G. VISINTINI, *I fatti illeciti. II. La colpa in rapporto agli altri criteri di imputazione della responsabilità*, Padova, 1990, 20 ss.



pria, perché il pregiudizio subito dal terzo deriva dallo svolgimento di una precedente attività (nella specie, un'attività di per sé pericolosa, quale quella inerente la circolazione stradale), senza l'adozione delle dovute cautele, quindi una responsabilità che non è indipendente dalla condotta del soggetto sul quale viene fatto gravare l'obbligo di agire.

Tuttavia la giurisprudenza²⁷ non recepisce la cennata distinzione e rimane compito dell'interprete operare il distinguo nel momento in cui affronta i vari problemi connessi alla colpa omissiva, fra i quali quello (che a rigore riguarda solo la responsabilità omissiva propria) inerente il principio di tipicità che regola la *culpa in omittendo*; principio che, comunque, la giurisprudenza mette almeno in parte in crisi nel momento in cui stabilisce che la fonte dell'obbligo la cui violazione dà origine all'addebito è da individuarsi non solo nella legge, ma anche nel fatto di aver determinato uno stato di pericolo per il diritto altrui²⁸.

Infine, a prescindere dalla lettura in termini di colpa omissiva della decisione, la stessa va comunque segnalata anche per il modo con il quale viene decisa la fattispecie concreta sottoposta all'esame dei giudici, i quali procedono ad una ripartizione della parte di danno derivante dalla negligente condotta di guida del conducente (da un lato) e dal mancato uso delle cinture di sicurezza da parte del soggetto trasportato (dall'altro), procedendo poi ad un'ulteriore suddivisione della seconda parte di danno fra il guidatore del mezzo ed il passeggero²⁹.

Prima della riforma che ha imposto l'utilizzo delle cinture di sicurezza, il predetto obbligo era equiparato, in giurisprudenza, all'obbligo del casco ai fini del riconoscimen-

²⁷ Una sola eccezione: Trib. Vibo Valentia-Tropea 9 luglio 2001, in *Foro it.*, Rep. 2001, voce *Responsabilità civile*, n. 364, e in *Danno e resp.*, 2001, 970, con nota di F. AGNINO, *Responsabilità della banca per danno al cliente*, ma in tale sentenza si faceva riferimento alla specifica ipotesi di responsabilità omissiva concernente gli istituti di credito.

²⁸ Per varie decisioni in tal senso, N. MAZZIA, «*Furto*» di neonato e responsabilità civile dell'ospedale, in *Foro it.*, 1988, I, 1629 ss., nel «rapporto negoziale o di altra natura» sussistente fra danneggiante e danneggiato, ad esempio, Cass. civ. 25 settembre 1998, n. 9590, *id.*, Rep. 1999, voce *cit.*, n. 173; nello «specifico rapporto intercorrente fra il titolare dell'interesse leso e l'autore della lesione», ad esempio, Cass. civ. 28 ottobre 1978, n. 4934, *id.*, Rep., 1979, voce *cit.*, n. 67; Cass. civ. 6 dicembre 1972, n. 3529, *id.*, Rep. 1973, voce *cit.*, n. 76; 27 novembre 1972, n. 3462, *ibid.*, n. 78; ovvero in un'occasione, con evocazione della categoria del contatto sociale, in un «rapporto di cortesia»; Cass. civ. 14 gennaio 1971, n. 66, *id.*, 1971, I, 2656.

²⁹ Per ulteriori riferimenti sul punto: C. RUPERTO, *La giurisprudenza sul codice civile, coordinata con la giurisprudenza, libro IV, Delle obbligazioni*, Milano 2012, 548; B. TASSONE, *Mancato uso delle cinture di sicurezza, colpa omissiva del conducente e «apportioning of liability»*, in *Danno e resp.*, 2004, 724; mentre per una più ampia ricognizione della giurisprudenza che pone problemi di ripartizione di responsabilità, ID., *Pluralità di coautori del fatto illecito e ruolo della colpa*, in *La colpa nella responsabilità civile contrattuale ed extracontrattuale*, in *Trattato diretto da Cendon*, Torino.



to di un concorso di colpa per il passeggero che non ha osservato tali obblighi³⁰, tuttavia la Corte Costituzionale³¹, chiamata a decidere in ordine alla illegittimità costituzionale per la violazione dell'obbligo dell'utilizzo del casco, ha ritenuto che “[è] manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 171 decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, nella parte in cui non prevede l'esenzione dall'obbligo di indossare il casco per coloro che risultino affetti da patologie che ne impediscano l'uso, in relazione a quanto invece stabilito dall'art. 172 stesso decreto legislativo con riguardo all'analogo obbligo relativo alle cinture di sicurezza, in riferimento all'art. 3 Cost.”, in quanto nella specie si trattava di fattispecie non omogenee e che le ragioni poste alla base dell'obbligo del casco protettivo, rispetto a quelle relative alle cinture di sicurezza, sarebbero «del tutto diverse»³².

Il concorso di colpa, dunque, riferito all'art. 1227 c.c. è stato variamente interpretato dalla giurisprudenza sia in relazione al primo comma, sia in relazione al secondo comma. In questo ultimo senso il danneggiato ha il dovere di attivarsi, secondo l'ordinaria diligenza, per evitare il danno; tale dovere deve essere inteso come sforzo di evitare il danno attraverso un'agevole attività personale o mediante un sacrificio economico relativamente lieve; non sono comprese nell'ambito dell'ordinaria diligenza quelle attività che siano gravose o eccezionali o comunque tali da comportare notevoli rischi o rilevanti sacrifici; ne consegue che, in generale, l'obbligo di cooperazione del creditore, al fine di evitare l'aggravarsi del danno, nell'ambito dell'ordinaria diligenza, può riguardare solo quelle attività che non siano gravose, eccezionali o tali da comportare notevoli rischi e sacrifici per il creditore, secondo una valutazione riservata al giudice di merito e sottratta al sindacato di legittimità ove sorretta da congrua motivazione³³.

³⁰ Giud. Pace Catanzaro 4 ottobre 2000 e 19 luglio 2000, *Foro it.*, 2001, I, 2111.

³¹ Corte Cost. 06 novembre 2001, n. 348 (ord.), in *Foro it.*, 2002, parte I, 303; per la manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale della l. 143/89, che ha introdotto l'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza, perché tale obbligo non tange né il fondamentale diritto alla salute né l'inviolabilità della libertà personale, ma risponde solo a criteri di esclusiva scelta del legislatore di salvaguardare, per quanto possibile, in via preventiva la persona del guidatore e del passeggero dalle conseguenze traumatiche dei sinistri stradali, si veda Pret. Torino 30 ottobre 1995, *id.*, Rep. 1996, voce *cit.*, n. 109.

³² La questione di legittimità costituzionale degli art. 1, 2 e 3 l. 11 gennaio 1986 n. 3, sull'uso obbligatorio del casco protettivo per gli utenti di motocicli e ciclomotori, nella parte in cui comportano disparità di trattamento, in quanto obbligano solo i minorenni ad indossare il casco quando siano alla guida di ciclomotori, mentre esonerano i maggiorenni pur in presenza di un rischio sostanzialmente identico, e obbligano irragionevolmente chiunque guidi, anche in ambito urbano, un motoveicolo oltre i cinquanta cc. ad indossare il casco, è stata dichiarata infondata da Corte Cost. 16 maggio 1994, n. 180, *Foro it.*, 1994, I, 1634, e manifestamente infondata da Corte Cost. 6 marzo 1995, n. 84 (ord.), *id.*, Rep. 1995, voce *cit.*, n. 121.

³³ Cass. civ. 11 marzo 2016, n. 4865, in *Danno e resp.*, 2016, 591, con nota di V. CARBONE, *L'evoluzione*



In tema di risarcimento del danno, l'ipotesi del fatto colposo del creditore che abbia concorso al verificarsi dell'evento dannoso, di cui al 1 comma dell'art. 1227 c.c., va distinta da quella disciplinata dal 2 comma medesima norma. Questa ultima, infatti è riferibile ad un contegno dello stesso danneggiato che abbia prodotto il solo aggravamento del danno senza contribuire alla sua causazione. Le differenze sono le seguenti: nel primo caso il giudice deve procedere d'ufficio all'indagine in ordine al concorso di colpa del danneggiato, qualora risultino prospettati gli elementi di fatto dai quali sia ricavabile la colpa concorrente, sul piano causale; nella seconda tale situazione deve formare oggetto di un'eccezione in senso stretto, in quanto il dedotto comportamento del creditore costituisce un autonomo dovere giuridico, posto a suo carico dalla legge quale espressione dell'obbligo di comportarsi secondo buona fede³⁴.

La giurisprudenza considera la buona fede nell'alveo della solidarietà sociale, ne enuncia il contenuto ma non offre un criterio di concretizzazione del contenuto³⁵. In linea di principio, attraverso la costituzionalizzazione della buona fede, quest'ultima si rafforza, nel senso che la regola formale, cristallizzata in generale nella pattuizione, incontra un limite in ordine alle situazioni giuridiche attive e passive, nelle regole sostanziali di attuazione del principio di giustizia sociale. Questa idea è solitamente espressa con la formula per cui ciascun contraente deve salvaguardare l'interesse altrui, con il limite, però, dell'apprezzabile sacrificio dell'interesse proprio. In questo senso, infatti, occorre tenere presente quanto la Suprema Corte³⁶ ha affermato circa il problema del bilanciamento tra valori diversi ma costituzionalmente rilevanti: la lettura in chiave di solidarietà costituzionale della buona fede opera “*nei limiti di compatibilità di pari grado e dignità*”, ma non ha mai effettuato alcun giudizio di bilanciamento³⁷.

del danno «evitabile» nei rapporti civili e in quelli amministrativi. Sul principio di ordinaria diligenza ex art. 1227 c.c. in sede amministrativa “non è possibile addossare al debitore i danni che il creditore avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza”, T.a.r. Lazio 8 gennaio 2016, n. 188, in Foro amm., 2016, 156.

³⁴ Cass. civ. 25 maggio 2010, n. 12714, in *Foro it.*, Rep. 2010, voce *Danni civili*, n. 226.

³⁵ G. GIACOBBE, *Le nuove frontiere della giurisprudenza*, Milano, 2001, p. 657 ss.; sul rapporto tra art. 2 Cost. ed art. 1175 c.c. si veda G. ALPA, *Pretese del creditore e normativa di correttezza*, nota a Trib. Bologna 21 luglio 1970, in *Riv. dir. comm.*, 1971, II, 277 ss.; S. RODOTÀ, *Le fonti di integrazione del contratto*, Milano 1965, 162.

³⁶ Cass. civ. 13 gennaio 1993, n. 343, in *Corriere giur.*, 1993, 834, con nota di G. RENNA, *Responsabilità della banca per inosservanza delle cautele imposte alle aziende di credito*; in *Dir. banc.*, 1993, I, 399, con nota di B. INZITARI, *Concessione abusiva di credito: irregolarità del fido, false informazioni e danni conseguenti alla lesione dell'autonomia contrattuale*; in *Giur. it.*, 1993, I, 1, 2129, con nota di G. SICCHIERO, *Appunti sul fondamento costituzionale di buona fede*; in *Resp. civ.*, 1993, 808, con nota di C. AMATO, *Prolungata giacenza dei titoli presenti all'incasso e colpa in omettendo della banca trattaria*.

³⁷ Per una disamina dei rapporti tra solidarietà e danno ingiusto, E. NAVARRETTA, *Bilanciamento di interessi costituzionali e regole civilistiche*, in *Riv. crit. dir. priv.*, 1998, 625 ss.



Secondo autorevole dottrina³⁸ il richiamo al principio di solidarietà tende oggi a diventare “una sorta di chiave di lettura dell’intero ordinamento” per recuperare la crisi della sistematicità in un’ottica diversa e meno formalistica, ovvero resta una “formula in bianco...non sufficientemente determinata”³⁹, in quanto un tentativo dottrinario di dare al precepto di buona fede il contenuto dei principi generali dell’ordinamento o dei principi costituzionali non ha sortito alcun tangibile risultato.

Pertanto, il richiamo al criterio della solidarietà sociale della buona fede non sarebbe servito a raggiungere lo scopo di dirimere la controversia, infatti la sentenza in commento ha solo richiamato il principio di correttezza, quale clausola generale, focalizzando la propria attenzione sul rapporto tra il comportamento illecito (mancato utilizzo delle cinture di sicurezza), contrario a norme imperative, il concorso di colpa del danneggiato e del conducente e la normale diligenza⁴⁰.

Tuttavia, nella valutazione del principio enunciato nella motivazione della sentenza in commento vi è un richiamo “alla consolidata giurisprudenza di questa Corte, secondo la quale, qualora la messa in circolazione di un veicolo in condizioni di insicurezza è ricollegabile oltre che all’azione o all’omissione del conducente, il quale deve controllare, prima di iniziare o proseguire la marcia, che questa avvenga in conformità delle normali norme di prudenza e sicurezza anche al fatto del trasportato, che ha accettato i rischi della circolazione, si verifica un’ipotesi di cooperazione colposa dei predetti nella condotta causativa dell’evento dannoso”. Pertanto il richiamo alla “messa in circolazione di un veicolo in condizioni di insicurezza”, per l’imputazione della responsabilità in capo al conducente, ed alla “prudenza e sicurezza”, per la cooperazione del danneggiato e del

³⁸N. LIPARI, «Spirito di liberalità» e «spirito di solidarietà», in *Riv. Trim. Dir. e Proc. Civ.*, 1997, 13-14.

³⁹C. M. BIANCA, *Diritto civile, Il contratto*, vol. III, Milano, 2000, 503.

⁴⁰Il rapporto tra art. 1227, comma 1° ed art. 2 Cost. era stato già elaborato nella sentenza della Cass. civ. 26 maggio 2014, n. 11698, in *Arch. circolaz.*, 2014, 706, in cui viene enunciato il principio secondo il quale “l’esposizione volontaria ad un rischio, o, comunque, la consapevolezza di porsi in una situazione da cui consegue la probabilità che si produca a proprio danno un evento pregiudizievole, è idonea ad integrare una corresponsabilità del danneggiato e a ridurre, proporzionalmente, la responsabilità del danneggiante, in quanto viene a costituire un antecedente causale necessario del verificarsi dell’evento, ai sensi dell’art. 1227, 1° comma, c.c., e, a livello costituzionale, risponde al principio di solidarietà sociale di cui all’art. 2 Cost. avuto riguardo alle esigenze di allocazione dei rischi (riferibili, nella specie, all’ambito della circolazione stradale) secondo una finalità comune di prevenzione, nonché al correlato obbligo di ciascuno di essere responsabile delle conseguenze dei propri atti”. La fattispecie al vaglio della Suprema Corte riguardava un passeggero che aveva partecipato ad una gara automobilistica clandestina; in applicazione dell’anzidetto principio, la Suprema Corte, aveva ritenuto sussistente il concorso di colpa del danneggiato per aver partecipato come passeggero alla predetta gara, confermando la sentenza di merito.



conducente nella causazione del danno, sembrano richiamare la *ratio legis* dell'obbligo delle cinture di sicurezza, vale a dire la sicurezza⁴¹, sia mediante la prevenzione dei rischi (come nel primo caso) sia mediante l'applicazione di un criterio sanzionatorio (la cooperazione alla causazione del danno e di conseguenza la riduzione in percentuale del risarcimento) in capo al conducente.

Pertanto, la sanzione amministrativa in caso di violazione dell'obbligo delle cinture di sicurezza, ex art. 172 C.d.S., come sopra richiamata, resta in capo a colui che non ha ottemperato al predetto obbligo, non anche al conducente del veicolo. Se dovessimo applicare il medesimo principio al conducente, non titolare della violazione, lo stesso sarebbe esonerato dal concorso di colpa nel caso in cui il danneggiato non abbia allacciato le cinture.

6. – Nella giurisprudenza della Suprema Corte il veicolo in circolazione è considerato come se fosse “*un'arma*”, secondo un'interpretazione estensiva di circolazione stradale⁴².

In questa ottica il conducente deve applicare l'ordinaria diligenza (vale a dire la diligenza del buon padre di famiglia) nella messa in circolazione del veicolo, in modo tale che lo stesso non arrechi danni a terzi. Tuttavia, occorre fare una distinzione: se il conducente è un soggetto privato, la diligenza è quella dell'uomo medio, ex art. 1176, 1° comma, c.c., se, diversamente, è un professionista-imprenditore, la diligenza dovrà essere valutata con riguardo alla natura dell'attività, ex art. 1176, 2° comma, c.c.⁴³, ad esempio quella del vettore. Con particolare riferimento alla responsabilità di questo ultimo per i danni subiti dal viaggiatore durante il viaggio, l'art. 1681 c.c. pone una presunzione di

⁴¹ Sul punto vale quanto richiamato alla nota n. 2.

⁴² Tale interpretazione si colloca nel solco già tracciato dalle sezioni unite, secondo cui nel concetto di circolazione (ai fini dell'applicabilità della disciplina sull'assicurazione obbligatoria r.c.a.), rientrano tutte le operazioni che il veicolo è destinato a compiere con le sue proprie modalità: Cass. civ., sez. un., 29 aprile 2015, n. 8620, in *Foro it.*, 2015, I, 2354, con nota di richiami di R. PARDOLESI; ma anche S. ARGINE, *Le sezioni unite e il concetto di circolazione stradale: luci ed ombre interpretative*, in *Resp. civ. e prev.*, 2016, 214. Per la giurisprudenza europea sulla nozione di circolazione stradale, Corte Giust. 20 dicembre 2017, causa C-334/16, <www.curia.europa.eu>; 28 novembre 2017, causa C-514/16, in *Foro it.*, 2018, IV, 100; 4 settembre 2014, causa C-162/13, *id.*, *Rep.* 2014, voce *Unione europea*, n. 1845.

⁴³ L. BIGLIAZZI GERI, U. BRECCIA, F. D. BUSNELLI, U. NATOLI, *Diritto civile, Le obbligazioni e i contratti*, III, Torino 2003, p. 86: la “diligenza” è principio che trae origine dal diritto romano, ed ha il significato di “attenzione e ponderazione”; S. RODOTÀ, voce *Diligenza*, *Enc. Dir.* XII, Milano 1964, 539; per la distinzione tra diligenza ordinaria e professionale F. GALGANO, *Diritto civile e commerciale*, vol. II, 1, Padova, 1994, p. 36.



responsabilità a carico del vettore, il quale deve provare di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno, mentre sarà onere probatorio del danneggiato dimostrare il nesso di causalità tra il danno e il trasporto⁴⁴.

Se inquadrato in questo ordine di idee, il concorso di colpa del conducente per il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza del terzo trasportato assume una rilevanza diversa a seconda che il veicolo sia privato o sia del servizio di trasporto di persone, dovendosi applicare nel primo caso la diligenza ordinaria, mentre nel secondo caso la diligenza professionale. E dunque solo in questa ultima ipotesi rileverebbe il principio espresso dalla Suprema Corte nella sentenza in commento con l'applicazione del comma 1°, dell'art. 1227 c.c., mentre nella prima ipotesi troverebbe applicazione il minor rigore previsto dall'art. 1227, comma 2°.

Il trasporto privato, tuttavia, può essere gratuito o di cortesia (amichevole) e rientra tra le prestazioni gratuite di fare, per le quali è applicabile il principio di responsabilità attenuata⁴⁵, in virtù del generale richiamo all'art. 414 codice della navigazione, che prevede un minor rigore nella qualificazione della responsabilità del vettore. Questo ultimo,

⁴⁴ In ordine al concetto di danno subito "durante il viaggio" la giurisprudenza di legittimità ha chiarito che "In tema di responsabilità del vettore per danni alle persone trasportate ai sensi dell'art. 1681 cod. civ., sebbene si devono considerare come avvenuti durante il viaggio anche i sinistri che colpiscono il viaggiatore verificatisi durante le operazioni preparatorie ed accessorie del trasporto o durante le fermate, è pur sempre richiesto un nesso causale tra evento dannoso e viaggio e, quindi, tra evento dannoso e veicolo di locomozione, che del viaggio costituisce il mezzo. Ne consegue che, per operazioni accessorie o preparatorie al trasporto, possono intendersi – a titolo esemplificativo – la salita o la discesa dal mezzo, il carico dei bagagli, l'obliterazione del titolo di viaggio che avvenga sul veicolo, l'apertura e la chiusura delle porte o dei finestrini, lo spostamento all'interno del mezzo, la sistemazione ai posti, ma non la discesa sulla scala d'accesso alla stazione metropolitana": Cass. civ. 17 luglio 2003, n. 11198, in *Danno e resp.*, 2003, 1187, con nota di A. GIORDO, *Operazioni accessorie al trasporto e responsabilità del vettore*; altresì in *Dir. trasp.*, 519, con nota di M. BADAGLIACCA, *In ordine all'ambito temporale ed agli oneri probatori nel trasporto di persone ex art. 1681 c.c.*. Sussiste, dunque, detta presunzione di responsabilità anche quando il danno si verifichi nel momento di sosta del veicolo, sempreché il vettore non provi che il fatto dannoso sia da attribuire al comportamento di un terzo. In particolare, Cass. civ. 25 febbraio 2009, n. 4482, in *Foro it., Rep.*, 2009, voce *Trasporto*, n. 27 stabilisce che "In tema di trasporto di persone, la presunzione di responsabilità, che l'art. 1681 c.c. pone a carico del vettore, in ordine ai sinistri che colpiscono la persona durante il viaggio, opera quando sia provato il nesso causale tra il sinistro al viaggiatore e l'attività del vettore, tale presunzione, può considerarsi ugualmente fornita quando il fatto che ha determinato l'evento non poteva essere impedito da alcuna delle misure di prevenzione che il vettore era obbligato a porre in atto".

⁴⁵ Per una trattazione sul rapporto tra prestazioni gratuite di fare e responsabilità, si veda M. GAZZARA, *Prestazioni gratuite di fare e responsabilità attenuata*, *Il Foro napoletano, Quaderni*, 24, Napoli 2018, il quale partendo da una ricostruzione della fattispecie, attraverso un'analisi delle forme tipiche di negozi gratuiti, evidenzia l'estensione del principio di responsabilità attenuata alle fattispecie gratuite atipiche, tra le quali rientra il trasporto amichevole. Per una trattazione generale sul deposito e comodato gratuito: U. MAJELLO, *Custodia e deposito*, Napoli, 1958.



infatti, risponde per sé e per i suoi dipendenti o preposti soltanto se il danneggiato riesce a dimostrarne il dolo o la colpa grave⁴⁶, il che equivale a dire che il vettore non è imputabile per colpa lieve (diversamente da quanto previsto in via generale dall'art. 2043 c.c.). Il trasporto amichevole o di cortesia, (come ad esempio dare un passaggio in auto ad un amico), dunque, pur nascendo da un accordo tra le parti, non impone lo stesso rigore nell'esecuzione del trasporto oneroso⁴⁷ o del trasporto gratuito⁴⁸.

La giurisprudenza, invece, al problema di una più efficace tutela del danneggiato anche nel trasporto amichevole, ha ritenuto di rispondere mercé l'applicazione delle presunzioni *ex art. 2054 c.c.*, a partire dal *revirement* del 1998⁴⁹, cui si è sostanzialmente uniformata la successiva giurisprudenza di legittimità⁵⁰ e di merito⁵¹.

⁴⁶ La giurisprudenza immediatamente successiva all'entrata in vigore del codice civile, in assenza della figura del trasporto gratuito, presente nel codice del commercio abrogato, aveva proposto un'applicazione analogica dell'art. 414 cod. nav. al trasporto terrestre a titolo amichevole, Cass. civ. 29 marzo 1950, n. 848, in *Foro it.*, 1950, I, 1010; Cass. civ. 16 aprile 1951, n. 933, in *Giur. it.*, 1952, I, 1, 290. Anche parte della dottrina aveva sostenuto l'applicazione analogica a tale principio: A. ASQUINI, *Massime non consolidate in tema di responsabilità nel trasporto di persone*, in *Riv. dir. comm.*, 1952, II, 14 e ss.; ID., *Trasporto* (in genere), in *Noviss. Dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 567; A. FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, Napoli, 1977, 118 e ss.; S. ROMANO, *Il trasporto di cortesia*, in *Studi in onore di L. Mossa*, III, 311; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, II ed., in *Tratt. Bessone*, vol. XVI, Torino, 2006, 63; G. ROMANELLI – G. SILINGARDI, *Trasporto. I) Terrestre*, in *Enc. giur. Treccani*, Roma, 1994; O. SENISE, *In tema di trasporto amichevole o di cortesia*, in *Foro it.*, 1955, IV, 256; L. TULLIO, *Il Trasporto*, in *I contratti*, in *Diritto civile*, diretto da N. Lipari e U. Rescigno e coordinato da A. Zoppini, III, 3 Milano, 2009, 226 ss.

⁴⁷ Tuttavia, parte della dottrina non ravvisa tale equiparazione, assoggettando la responsabilità nascente dal trasporto amichevole nell'alveo dell'art. 2043 c.c., non essendo applicabili le norme sul contratto: R. SACCO G. DE NOVA, *Il contratto*, in *Tratt. dir. civ.* diretto da Sacco, II, 3 Torino, 2004, 17. In dottrina, l'inquadramento sistematico della responsabilità del vettore a titolo cortese sembra essere prevalentemente quello della responsabilità da inadempimento e se pur si volesse mantenere la distinzione con quella del vettore a titolo gratuito (che si configurerebbe come *stricto sensu* contrattuale) la conseguenza sarebbe l'applicabilità alla prima della regola generale di cui all'art. 1218 c.c. e alla seconda dell'art. 1681 c.c.: D. PERETTI-GRIVA, *Sul trasporto amichevole o di cortesia*, in *Riv. dir. comm.*, 1948, II, 114.

⁴⁸ La distinzione tra trasporto gratuito e amichevole, sia in dottrina (S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, in *Trattato dir. civ.* diretto da A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni, P. Schlesinger, XXVI, t. 1, Milano, 2007, 238 ss.; S. ZUNARELLI-C. ALVISI, *Del trasporto*, in *Comm. al cod. civ.* diretto da A. Scialoja, G. Branca, F. Galgano, Bologna, 2014, 103) sia in giurisprudenza (Cass. civ. 5 marzo 1990, n. 1700, in *Giur. it.*, 1990, I, 1, 1586) si fonda sulla sussistenza necessaria di un interesse suscettibile di valutazione economica. Tuttavia, tale distinzione non è da tutti riconosciuta in dottrina: G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Contratti commerciali*, in *Tratt. dir. comm.* diretto da Galgano, XVI, Padova, 1991, 735 ss. Nella giurisprudenza precedente (alla massima richiamata) vigeva il principio per cui rientrava nel trasporto gratuito (Cass. civ. 5 luglio 1989, n. 3223, in *Vita not.*, 1989, 1206) anche l'interesse al mero godimento dell'altrui compagnia, purché tale interesse abbia condizionato l'assunzione dell'obbligo di trasportare.

⁴⁹ Cass. civ. 26 ottobre 1998 n. 10629, in *Foro it.*, I, 3309, con nota di F. DI CIOMMO, *Circolazione di veicoli e danno al trasportato: le nuove frontiere della presunzione di responsabilità*, la quale ha stabilito



7. – Credo che possa essere condivisa la tesi per cui la *ratio* prevalente del regime attenuato di responsabilità per i danni scaturenti dalle prestazioni di cortesia debba essere individuata, non diversamente che per le prestazioni gratuite nei contratti tipici, nella (normale) occasionalità del servizio reso, nella non professionalità del prestatore oltre che, ovviamente, nella insussistenza di un interesse patrimoniale (seppur indiretto e mediato) in capo a quest'ultimo⁵².

La fattispecie esaminata dalla sentenza rientra nel più generale alveo della responsabilità per inadempimento nelle obbligazioni, al quale sarà applicabile un regime di responsabilità attenuata, il cui fondamento trova la sua matrice nel principio romano⁵³ dell'*utilitas contrahentium*⁵⁴, certamente ispiratore di molte delle disposizioni del vigen-

che le presunzioni ex art. 2054 c.c. si applicano in favore del trasportato a tutte le fattispecie di trasporto, senza distinzione tra trasporto gratuito e trasporto amichevole.

⁵⁰ Cass. civ. 21 maggio 2014, n. 11270, in *Arch. Circolaz.*, 2014, 715; Cass. civ. 23 giugno 2009, n. 14644; ma *contra*, nel senso dell'applicazione dell'art. 2043 c.c., cfr. Cass. civ. 8 ottobre 2009, n. 21389.

⁵¹ Trib. Lecce 16 febbraio 2013, in *Corr. merito*, 2013, 610; App. Venezia 7 maggio 2012, n. 1036, cit., con nota di V. VOZZA, *Allacciate le cinture di sicurezza!*, cit.

⁵² Così M. GAZZARA, *Prestazioni gratuite*, cit., 57.

⁵³ In particolare, la responsabilità contrattuale nel periodo classico romano era bipartita: vi era solo il dolo e la *diligentia*, soprattutto per gli obblighi di custodia, laddove la stessa "*esprime l'obbligo che incombe a molti contraenti di esercitare un'attività positiva*". La *culpa* come criterio di imputazione della responsabilità è di origine giustiziana ed in parte va a ricomprendere anche tutti i casi che nel periodo classico erano riconducibili alla custodia. Nel *Corpus Iuris* vi sono due classificazioni della colpa (*culpa levis* e *culpa lata*) e della diligenza *diligentia diligentis patris familias* e *diligentia quam suis*) V. ARANGIO RUIZ, *Istituzioni di Diritto Romano*, Napoli, 1989, 384 e 385. Pertanto, secondo quanto riportato da ULPiano (D. 50.17.23) la responsabilità era tripartita: dolo, colpa e custodia. In particolare la parte che non ricavava alcun vantaggio patrimoniale dall'esecuzione del contratto viene trattata con minor rigore di quella che, invece, ne trae un profitto, pertanto qualora l'*obligatio* fosse sorta nell'esclusivo interesse del creditore, come nel deposito, il debitore avrebbe risposto soltanto per inadempimento doloso; se fosse sorta nell'interesse di entrambe le parti, il debitore avrebbe risposto sia per colpa (intesa come negligenza imprudenza e imperizia) che per dolo; infine, se l'obbligazione fosse sorta nell'esclusivo interesse del debitore, come nel comodato, il medesimo avrebbe risposto, oltre che per dolo e colpa, anche per custodia e dunque gli sarebbe stato imputato anche il perimento dovuto a cause estranee a meno che esse non potessero qualificarsi come caso fortuito o forza maggiore (C. PELLOSO, *Custodia, receptum e responsabilità contrattuale*, consultabile al sito www.academia.edu, ed ivi ampi riferimenti bibliografici).

⁵⁴ L. GAROFALO, *Gratuità e responsabilità contrattuale*, in *Scambio e gratuità. Confini e contenuti dell'area contrattuale*, a cura di L. Garofalo, Padova, 2011, 34 ss.; L. MAGANZANI, *Il criterio dell' 'utilitas contrahentium' e il suo superamento nell'età del giusnaturalismo*, in 'Fides Humanitas Ius'. *Studi in onore di L. Labruna*, V, Napoli, 2007, 3087 e ss.; P. MOROZZO DELLA ROCCA, *Gratuità, liberalità e solidarietà. Contributo allo studio della prestazione non onerosa*, Milano, 1998; G. NEGRI, voce *Deposito nel diritto romano, medievale e moderno*, in *Dig. disc. priv. – Sez. civ.*, V, Torino, 1989, 219 ss. G. SANTUCCI, 'Utilitas contrahentium'. *Note minime su una 'regula' che 'cacciata dalla porta rientrò dalla finestra'*, in *Modelli teorici e metodologici nella storia del diritto privato*, a cura di R. Fiori, III, Napoli, 2008, 310 e ss.; S. TAFARO, *Regula e ius antiquum in D. 50.17.23. Ricerche sulla responsabilità contrattuale*, I, Bari, 1984,

JUS CIVILE



te codice civile⁵⁵. In buona sostanza, qualora l'obbligazione e la successiva prestazione siano ad esclusivo vantaggio di una sola delle parti, e non sussista una contropartita economica, si giustifica una minore forza del vincolo e una valutazione più benevola del comportamento solutorio posto in essere.

Alla luce di quanto esposto il rigore della responsabilità in capo al conducente per il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza da parte del passeggero deve essere attenuato nel caso di trasporto amichevole, posto che tale fattispecie rispetta i seguenti caratteri: occasionalità del servizio, non professionalità del conducente, ed insussistenza di un interesse patrimoniale in capo allo stesso.

specie 311 e ss., ID., *Criteri di imputazione della responsabilità contrattuale e 'bona fides': brevi riflessioni sulle fonti romane e sul codice civile italiano*, in *Studi in onore di A. Biscardi*, VI, Milano, 1989, 311 ss; M. TALAMANCA, voce *Colpa. Colpa civile (dir. rom. e interm.)*, in *Enc. dir.*, VII, Milano, 1960, 519 ss.

⁵⁵ Da cui L. MOSCO, *Onerosità e gratuità degli atti giuridici*, cit., 6, ritiene che sussista un ripristino del criterio vigente nel diritto romano nel nostro ordinamento.