



MASSIMO GAZZARA

Professore associato di Diritto Privato – Università di Foggia

BREVI NOTE IN TEMA DI RISARCIBILITÀ DEL DANNO SUBITO DAL PROPRIETARIO DI UN VEICOLO CIRCOLANTE SPROVVISTO DI ASSICURAZIONE

SOMMARIO: 1. La risarcibilità del danno subito dal veicolo circolante sprovvisto di assicurazione. Impostazione del problema. – 2. La circolazione illegale come antecedente causale del sinistro e del danno derivazione. – 3. Il risarcimento del conducente che abbia subito lesioni e la posizione dei terzi trasportati. – 4. La questione della prova della consapevolezza della circolazione senza assicurazione.

1. – Il fenomeno della circolazione di veicoli sprovvisti di regolare copertura assicurativa ha già da diversi anni assunto nel nostro paese dimensioni oggettivamente preoccupanti (si stima che in valore assoluto si tratti di circa tre milioni di mezzi) tale da indurre di recente il legislatore ad una modifica legislativa allo scopo di rendere più efficaci i controlli con l'ausilio di nuove tecnologie¹.

Il costo di questa circolazione abusiva si scarica indirettamente sugli automobilisti virtuosi, i quali finiscono col subire un accantonamento forzoso di una parte del premio corrisposto all'atto della conclusione del contratto, destinato ad alimentare il Fondo Garanzia vittime della strada con un prelievo del 2,5% circa, percentuale che si prevede possa a breve rivelarsi non più bastevole per effetto del combinato disposto della riduzione dell'ammontare complessivo dei premi raccolti (in ragione della riduzione dei costi delle polizze) e della costante crescita dell'ammontare dei risarcimenti, cui non poco contribuisce anche una Giurisprudenza (ormai prevalentemente onoraria) tendenzialmente sensibile alla tutela dei danneggiati.

Se, tuttavia, il rapporto tra soggetto danneggiato dalla condotta di guida di un condu-

¹ Cfr. il comma 4 *ter* dell'art. 193 C.d.s., introdotto con la legge 12 novembre 2011, n. 183.

JUS CIVILE



cente un veicolo non assicurato – o non identificato, o assicurato con Imprese poste in liquidazione coatta amministrativa, secondo le ipotesi di cui all’art. 283 cod. Ass. – e Fondo Garanzia Vittime della strada è stato scandagliato in ogni suo aspetto sia in dottrina che in giurisprudenza, con il contributo dei più alti gradi di giurisdizione, è rimasto singolarmente nell’ombra nella prassi pretoria, fatta eccezione per qualche sporadica pronuncia di merito, e sostanzialmente negletto in dottrina, un problema che a parere di chi scrive avrebbe meritato ben altra attenzione, non fosse altro che per i suoi rilevanti portati di ordine pratico applicativo.

Alludo alla questione della risarcibilità del danno subito dal proprietario di una vettura circolante sprovvista di copertura assicurativa, ovvero dal conducente o dal trasportato sulla medesima, purché, in questi ultimi due casi, consapevole della circostanza della mancanza di copertura.

Il fenomeno, benché ovviamente ben noto già a partire dall’introduzione della legge 990 del 1969, è stato ulteriormente evidenziato per effetto della introduzione, nell’ambito del codice delle assicurazioni, della procedura di c.d. risarcimento diretto.

Si tratta, come è a tutti noto, della facoltà concessa al danneggiato di agire, ricorrendo le condizioni previste dall’art. 149 Cod. ass., per il risarcimento direttamente nei confronti della propria Compagnia assicurativa; è altrettanto noto che la Corte Costituzionale, nonostante la lettera della norma², ha ritenuto di abbracciare l’interpretazione che qualifica come facoltativo il ricorso alla procedura di risarcimento diretto, conservando comunque il danneggiato la possibilità di rivolgere le proprie pretese nei confronti del presunto responsabile e della Società assicurativa di quest’ultimo³.

Nella prassi, la scelta per la procedura di indennizzo diretto è stata preferita dalla maggioranza degli assicurati danneggiati ed è stata “sposata” dalle stesse Compagnie le quali, per effetto di un accordo interno tra loro intercorso (la Convenzione tra assicuratori per il risarcimento diretto, meglio nota con l’acronimo di C.A.R.D.), finiscono con l’affidare la gestione della lite all’impresa che assicura il veicolo attoreo, anche quando convenuta in giudizio non sia la Compagnia dell’attore ma quella del responsabile⁴.

² Che utilizza l’inequivoco termine “*devono*” rivolgere la richiesta di risarcimento all’impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto relativo al veicolo utilizzato.

³ Corte Cost., 19 giugno 2009, n. 180, in *Giur. it.*, 2010, 1, 60, con nota di A. LUBERTI, *Un de profundis per l’indennizzo diretto?*

⁴ Più di una riserva può esprimersi sulla correttezza e sull’efficacia del meccanismo attraverso il quale la delega alla gestione della lite si realizza, e cioè tramite un mandato che un stesso gruppo di Compagnie operanti nel territorio nazionale, in pratica tutte quelle che aderiscono alla c.d. Card, si conferiscono l’un

JUS CIVILE



È divenuto assai frequente che, quasi a giustificarsi di avere scelto la via alternativa della procedura *ex art. 144 cod. ass.*, l'attore proprietario di veicolo non assicurato (ben conscio di non avere nulla da temere nell'esplicitare questa sua condizione, posto che nella maggioranza dei casi il Giudice di pace ben si guarderà dal riferire la circostanza alle competenti autorità) dichiara espressamente in atti di aver convenuto la Compagnia del presunto responsabile civile non disponendo di una propria Compagnia verso la quale rivolgere le proprie pretese.

Il quesito a cui le presenti note intendono dare risposta è se questa prassi, ampiamente consolidata, di accogliere senza riserve la domanda attorea (tutte quante le volte sia ovviamente riconosciuta una responsabilità esclusiva o concorrente del veicolo antagonista nella causazione del sinistro) sia meritevole di essere condivisa, o se non sia viceversa possibile, in adesione al ragionamento seguito da qualche isolata pronuncia di merito⁵, porre legittimamente in dubbio il diritto da parte del proprietario o del conducente consapevole di un veicolo non assicurato a richiedere il risarcimento per i danni subiti e ad ottenerne il ristoro avvalendosi di un sistema le cui regole si siano consapevolmente e deliberatamente violate.

Un sistema ad ampia diffusione e ad intensa ricaduta sociale che ne ha fatto, assieme a quello di protezione contro gli infortuni sul lavoro, uno dei due pilastri sui quali si è fondata la rete di sicurezza sociale contro gli eventi avversi di più frequente accadimento; sistema non a caso improntato, già 50 anni orsono, alla logica dell'obbligatorietà. Obbligatorietà che opera peraltro in senso biunivoco, sia a carico del proprietario del mezzo che a carico delle Compagnie cui è imposto *ex lege* l'obbligo di contrarre.

Gli oneri economici sono interamente a carico della collettività degli assicurati e costituiscono una voce tutt'altro che irrilevante dei bilanci familiari specie ove si consideri che, secondo una recente statistica, l'Italia sarebbe il Paese in Europa con il più alto numero di veicoli per abitante.

Tale è l'impatto socio economico dei costi assicurativi in un sistema di assicurazione obbligatoria che al fine di mitigarlo vengono persino compressi interessi di primario rilievo costituzionale; non a caso la Consulta, in una pronuncia di qualche anno orsono, nell'affermare la legittimità costituzionale del metodo tabellare di quantificazione del danno biologico previsto per i sinistri stradali dall'art. 139 cod. ass., ebbe a sostenere che

l'altra, essendosi ormai consolidata la prassi giurisprudenziale di rigettare l'intervento in causa della Compagnia mandataria (quella cioè che garantisce la vettura attorea), con conseguente estromissione di quest'ultima dal giudizio.

⁵ Trib. Napoli 17 giugno 2019, n. 6182, inedita.

JUS CIVILE



*in un sistema di assicurazione obbligatoria della r.c. l'interesse risarcitorio del danneggiato deve comunque misurarsi con quello, generale e sociale, degli assicurati ad avere un livello accettabile e sostenibile dei premi assicurativi*⁶.

Nessuno scandalo, dunque, se il principio di integrale riparazione del danno venga ad essere parzialmente sacrificato, risultando la tutela attenuata o incompleta del danneggiato sotto il profilo del quantum in qualche modo compensata dalla sicurezza, sotto il profilo dell'*an*, offerta dall'esistenza di una assicurazione.

2. – Orbene, all'equilibrio sempre instabile e precario di questo delicatissimo sistema di protezione sociale (benché affidato integralmente ad una gestione di stampo privatistico, seppur sottoposta a penetranti controlli da parte dell'organismo pubblico di sorveglianza) la circolazione illegale arreca un doppio vulnus.

Da un lato quando il veicolo non assicurato viene coinvolto in un sinistro in qualità di danneggiante, con lo scarico del costo relativo al risarcimento sul Fondo (fatta salva la facoltà di rivalsa di quest'ultimo nei confronti del responsabile⁷, ove identificato, destinata tuttavia in numerosi casi a rivelarsi del tutto infruttuosa); dall'altro quando il danno subito dal proprietario o dal conducente o dal trasportato sul veicolo sprovvisto di assicurazione viene ad essere risarcito dalla Compagnia dell'altro veicolo coinvolto.

Se nel primo caso meritano prevalenza le ragioni di tutela delle ignare ed incolpevoli vittime (e d'altronde è proprio per assicurare comunque un ristoro alle vittime che l'istituzione del Fondo è stata concepita e realizzata) assai più dubbio è che ciò debba avvenire a beneficio di un soggetto che si è esposto al rischio ed ha subito un danno per effetto di un comportamento illegale.

Che si tratti di un comportamento illegale pare difficile revocarlo in dubbio.

L'art 193 cod. della strada recita testualmente che "I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla re-

⁶ Corte Cost. 16 ottobre 2014, n. 235, in *Danno e resp.*, 2014, 1021, con nota di A. FRIGERIO, *La legittimità costituzionale dell'art. 139 cod. ass. e in Resp. civ. prev.*, 2014, 1834, con nota di C. SCOGNAMIGLIO, *Il danno da micropermanenti: la giurisprudenza della Corte Costituzionale, la funzione della responsabilità civile ed una condivisibile concretizzazione del principio di irrisarcibilità del danno non eccedente il livello della tollerabilità.*

⁷ Va peraltro osservato che la grande maggioranza dei sinistri causati da veicoli non identificati sono in realtà da ascrivere a veicoli non assicurati, costituendo la mancanza di copertura assicurativa una delle cause principali che inducono il responsabile a sottrarsi all'identificazione.

JUS CIVILE



sponsabilità civile verso terzi”. Si prescrive inoltre altresì la sanzione pecuniaria (Comma II) e si prevede (IV comma) che “L’organo accertatore ordina che la circolazione sulla strada del veicolo sia fatta immediatamente cessare e che il veicolo stesso sia in ogni caso prelevato, trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio, individuato in via ordinaria dall’organo accertatore o, in caso di particolari condizioni, concordato con il trasgressore.”.

La circolazione è dunque indiscutibilmente *contra legem* e costituisce l’antecedente logico e fattuale senza il quale il danno lamentato mai avrebbe potuto verificarsi.

È ben consolidata in giurisprudenza l’opinione secondo cui il danneggiato che abbia ommesso l’utilizzo dei prescritti presidi protettivi non spetti il risarcimento dei danni che si sarebbero impediti con il regolare utilizzo dei presidi stessi.

È il caso del motociclista che non utilizzi il casco protettivo o che indossi un casco non omologato⁸, o del conducente o del passeggero di un veicolo che non indossi la cintura di sicurezza, concorrendo in questo secondo caso la responsabilità del trasportato con quella del conducente, tenuto per legge a far rispettare ai passeggeri l’obbligo di far uso delle cinture⁹.

È stato altresì valutato in termini di concorso di colpa il comportamento del trasportato il quale abbia deciso di salire assieme al figlio minore su un ciclomotore guidato da un terzo, con ciò accettando scientemente l’esposizione al pericolo derivante dal viaggiare in condizioni di insicurezza¹⁰.

In realtà, l’inquadramento del comportamento di chi violi consapevolmente una norma imposta dal codice della strada in termini di coefficiente causale (e quindi in termini di concorso) non appare affatto convincente; è facile, infatti, osservare, ad esempio, che il passeggero, vittima di un tamponamento da parte di altra vettura, non avrebbe affatto subito la rottura degli incisivi per effetto dell’urto contro il cruscotto, se avesse fatto regolare uso delle cinture.

La violazione della norma da parte del trasportato costituisce di per sé sola la *conditio*

⁸ Cass. 30 luglio 2019, n. 20558; Cass. 6 maggio 2016, n. 9241, in *Banca dati Pluris*; Cass. 30 dicembre 2010, n. 26568, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2011, 1, 456 ss., con nota di V. CUGNO GARRANO, *Ommesso uso del casco protettivo e corresponsabilità del motociclista vittima del sinistro stradale*.

⁹ Cass. 30 gennaio 2019, n. 2531, in *Jus civile*, con nota di C. LEGGIERI, *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?*; Cass. 27 marzo 2019, n. 8443, in *Banca dati Pluris*.

¹⁰ Cass. 13 maggio 2011, n. 10526, in *Danno e resp.*, 2012, 34, con nota di A.P. BENEDETTI, *Circolazione di un motoveicolo in condizioni insicure e condotta del danneggiato, tra assunzione del rischio e concorso di colpa*.

JUS CIVILE



sine qua non dell'evento dannoso, che certamente non avrebbe potuto verificarsi ove la norma fosse stata regolarmente osservata.

Se, sotto il profilo dell'efficienza materiale, il comportamento del danneggiato può essere valutato come concausa del fatto dannoso assieme al comportamento del responsabile del sinistro, sotto il profilo della causalità giuridica esso si rivela in realtà la causa esclusiva dell'evento lesivo in concreto verificatosi, il quale, nonostante l'illecita condotta altrui, non si sarebbe mai prodotto senza l'omissione del danneggiato.

Analogamente, il proprietario del veicolo non assicurato non avrebbe potuto subire il danno se non avesse posto in circolazione il veicolo nonostante l'espreso divieto di legge.

Né è fondata l'obiezione secondo cui nei casi sopra esaminati l'omissione spiegherebbe diretta efficienza causale sull'evento dannoso, mentre nel caso del sinistro che veda incolpevolmente coinvolto il proprietario di un veicolo non assicurato il fatto sarebbe integralmente riconducibile alla condotta di guida del terzo.

Più volte la Giurisprudenza ha avuto modo di osservare come “il concorso colposo del danneggiato, che comporta *ex art. 1227 c.c.*, comma 1, la conseguente e proporzionale riduzione della responsabilità del danneggiarne è configurabile non solamente in caso di cooperazione attiva del danneggiato nel fatto dannoso posto in essere dal danneggiante ma in tutti i casi in cui il danneggiato si esponga volontariamente ad un rischio superiore alla norma, in violazione di norme giuridiche o di regole comportamentali di prudenza avvertite come vincolanti dalla coscienza sociale del suo tempo, con una condotta (attiva o omissiva che sia) che si inserisca come antecedente causale necessario nel processo causale che culmina con il danno da lui subito. Deve ritenersi, sulla base delle considerazioni che seguono, che anche la mera consapevolezza da parte di un soggetto di porsi in una situazione da cui consegua una più o meno elevata probabilità che si produca a suo danno un evento pregiudizievole – ovvero l'esposizione volontaria al rischio –, a cui non sia collegata alcuna azione o omissione di un comportamento avente un diretto apporto causale rispetto al verificarsi del sinistro, possa integrare una corresponsabilità del danneggiato¹¹.

Ed inoltre che: “Il fatto colposo del danneggiato, rilevante ai sensi dell'art. 1227 c.c., primo comma, può consistere anche in un comportamento antecedente al fatto illecito, purché legato da nesso eziologico con l'evento medesimo”¹².

¹¹ Cass 26 maggio 2014, n. 11698, in *Banca dati Pluris*, fattispecie in cui si verteva su un danno subito da un soggetto che aveva partecipato come passeggero ad una gara automobilistica clandestina.

¹² Cass. 15 marzo 2006, n. 5677, in *Danno e resp.*, 2007, 391, con nota di A.P. BENEDETTI, *Responsabilità della banca per pagamento a soggetto non legittimato*.



La posizione del proprietario di un veicolo circolante illegalmente che invochi il risarcimento del danno subito appare, dunque, immeritevole di tutela alla luce di una lettura complessiva delle norme che regolano la circolazione stradale e in evidente contrasto con i doveri di solidarietà economica e sociale contemplati dall'art. 2 Cost., più volte e sempre più frequentemente evocato in ambito contrattuale ma innervante anche il sistema dell'illecito extracontrattuale.

3. – Per quanto attiene alla posizione del conducente e dei trasportati, valore dirimente assume, a mio modo di vedere, la circostanza della consapevolezza o meno della circolazione illegale del veicolo.

La possibilità di negare un risarcimento ai soggetti trasportati consapevoli della circolazione illegale è peraltro espressamente prevista dall'art. 283, II comma, cod. ass., nel caso di circolazione contro la volontà del proprietario, quindi sostanzialmente in caso di furto del veicolo.

La formulazione della nuova norma appare estremamente significativa al fine di supportare l'analogia qui suggerita tra circolazione su un veicolo marciante *prohibente domino*, e circolazione su veicolo non assicurato.

Nel sistema previgente all'introduzione del Codice delle Assicurazioni, regolato dalla l. 24.12.1969 n. 990, come è noto, dei danni causati dal veicolo rubato rispondeva comunque l'assicurazione del veicolo stesso, pur escludendosi dal novero dei soggetti risarcibili i trasportati che non fossero tali contro la propria volontà.

Il già richiamato art. 283 cod. ass. attualmente in vigore pone invece l'onere risarcitorio a carico del Fondo, come previsto per i danni causati dal veicolo non assicurato, ed estende il diritto al risarcimento ai trasportati consenzienti, purché, per condizione espressa, inconsapevoli della circolazione illegale, consapevolezza la quale era invece da considerarsi irrilevante nel sistema della L. 990/69¹³.

La legittimazione passiva del fondo costituisce dunque un ulteriore elemento di similitudine tra le due fattispecie di circolazione illegale – qualificabile come tale in un caso per violazione di una norma penale e nel secondo caso per violazione di una norma am-

¹³ Cfr. Cass. 23 ottobre 2012, n. 18159, in *Giur. it.*, 2013, 1297 ss.; Corte Cost., 24 novembre 2010, n. 336, in *Banca dati Pluris*, la quale ebbe a dichiarare manifestamente infondata la questione di costituzionalità sollevata in riferimento al diverso trattamento normativo riservato all'ipotesi del danno subito dal terzo trasportato contro la propria volontà e quella del danno subito dal trasportato inconsapevole della illecita circolazione del veicolo a bordo del quale viaggiava.

JUS CIVILE



ministrativa – assimilabili, secondo l'interpretazione qui suggerita, quanto alla posizione dei terzi trasportati, il cui diritto al risarcimento resta condizionato in entrambe le fattispecie alla inconsapevolezza dell'illegalità della circolazione.

4. – Più volte si è posta in giurisprudenza la questione della individuazione della parte su cui gravi l'onere probatorio di dimostrare la consapevolezza o meno del trasportato su veicolo rubato della provenienza illegale del mezzo, ed essa è stata sino ad oggi costantemente risolta nel senso di addebitare tale onere al danneggiato, interpretandosi l'ignoranza dell'illegalità come un fatto costitutivo della fattispecie risarcitoria la cui prova, in conformità al principio di cui all'art. 2697 c.c., è a carico dell'attore.

Analogo problema si propone anche nel caso di circolazione su veicolo privo di copertura, una volta abbracciata l'opzione interpretativa, qui suggerita, secondo cui anche in questa ipotesi il risarcimento dei danni subiti spetti solo al trasportato inconsapevole.

In questo secondo caso, non esistendo una regola scritta che espressamente escluda il conducente o il trasportato su veicolo non assicurato dal diritto al risarcimento del danno, ma pervenendosi a tale risultato in via interpretativa ed analogica, pare più corretto qualificare la consapevolezza della circolazione illegale come fatto impeditivo della pretesa e dunque addebitare il relativo onere probatorio al Fondo garanzia vittime della strada, che potrà assolverlo anche mediante il ricorso a presunzioni.

Presunzione praticamente assoluta nel caso del proprietario il quale, in quanto soggetto tenuto *ex lege* a stipulare il contratto assicurativo, difficilmente potrà eccepire la non conoscenza della mancata copertura, se non nella ipotesi estrema in cui abbia incolpevolmente contratto una polizza falsa.

Presunzione che potrà certamente essere invocata in numerosi casi anche riguardo al conducente, specie se abituale o frequente del veicolo, e/o in rapporti di stretta parentela o familiarità col proprietario.

Presunzione che invece più difficilmente potrà operare nei confronti dei terzi trasportati dai quali non può certamente pretendersi che essi acquisiscano una preventiva informazione circa la regolare copertura assicurativa del veicolo sul quale si trovino, magari occasionalmente, a viaggiare.

In questo caso direi anzi che – seppure dovesse ritenersi, diversamente da quanto qui prospettato, gravare su di essi, analogamente a quanto previsto in caso di circolazione

JUS CIVILE



prohibente domino, la prova dell'ignoranza della circolazione illegale – debba operare a loro vantaggio la presunzione di non conoscenza, spettando dunque, tranne in casi del tutto eccezionali, al Fondo garanzia vittime della strada convenuto in giudizio offrire la prova dello stato di consapevolezza del trasportato.