

## L'AZIONE DEL TERZO TRASPORTATO.

*di Maura Frascina*

**Sommario:** 1. PREMESSA, 2. RIFLESSI PRATICI DELL'OPERATIVITÀ DELLA CONVEZIONE TERZI TRASPORTATI NEL PROCESSO LIQUIDATIVO (C.T.T.), *a. il fine, b. ambito di applicazione, c. il massimale minimo di legge, d. richiesta di rimborso*, 3. CASO GIURISPRUDENZIALE. IL TRASPORTATO A TITOLO DI CORTESIA SU UN VEICOLO RUBATO CHE IGNORA IL CARATTERE ILLEGALE DELLA CIRCOLAZIONE. CASS. CIV. SEZ. III, 23 OTTOBRE 2012, N. 18159.

### **1. Premessa**

L'azione proposta dal trasportato è regolata dall'art. 141. Il comma 3 di detta norma si limita a dire che l'azione diretta ed avente ad oggetto il risarcimento è esercitata nei confronti dell'assicurazione del vettore senza altre precisazioni come invece fatto nell'art. 149 e con la precisazione che si applicano in quanto compatibili le disposizioni del capo IV nel quale è previsto anche l'art. 144 che è intitolato azione diretta del danneggiato. Sia in forza di tale richiamo, sia in considerazione della mancanza di altre precisazioni presenti invece nell'art. 149, parrebbe doversene dedurre che l'azione del trasportato sia proponibile previa integrazione del contraddittorio con il vettore responsabile del danno.

Piuttosto è da ricordare che le polizze prevedono talora che la garanzia non operi quando il trasporto non sia conforme alle indicazioni della carta di circolazione. In tal caso il trasportato danneggiato dovrebbe poter utilizzare ugualmente l'azione diretta contro l'assicuratore del vettore salvo rivalsa nei confronti di quest'ultimo da parte dell'assicuratore stesso che abbia risarcito il danno ad un soggetto che risulti essere stato trasportato con modalità non conformi a quanto prescritto dalla carta di circolazione, ipotesi che può vedersi ad esempio nel caso di trasporto di un numero di persone superiore a quello consentito dalla carta di circolazione del veicolo.

In ogni caso, non è da sottovalutare il fatto che ritenendosi necessaria nel giudizio promosso dal trasportato l'integrazione del contraddittorio nei confronti del responsabile del danno si potranno avere complicazioni di non poco conto ad esempio nei casi di danni provocati ad un trasportato che sia il figlio minore del conducente su di un veicolo intestato all'altro genitore. L'*impasse* potrebbe risolversi con un'azione giudiziale promossa contro l'assicuratore da uno dei genitori (presumibilmente il

conducente del veicolo) nella sua qualità di legale rappresentante del minore con chiamata in causa dell'altro genitore proprietario del veicolo nella sua qualità di litisconsorte necessario.

Il testo dell'art. 141 impone anche altre considerazioni.

Detta norma precisa infatti che il danno subito dal trasportato è risarcito dall'impresa di assicurazione del veicolo sul quale esso era a bordo a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti e salva l'ipotesi di caso fortuito. Ma il caso fortuito comprende per giurisprudenza costante anche il fatto del terzo per cui la responsabilità dell'assicuratore del vettore è esclusa sia quando il sinistro è dovuto a cause naturali sia quando è dovuto a colpa di altro conducente ed allora se ne dovrebbe dedurre che detto assicuratore risponde nei confronti del trasportato quando vi sia una colpa almeno concorrente sia pur presunta del proprio assicurato e che possa esimersi dal pagamento laddove dimostri l'esistenza del caso fortuito che nel caso di sinistri stradali è in linea di massima la colpa del terzo.

Altro quesito che si può porre è se il trasportato possa convenire in giudizio oltre al proprio vettore ed il suo assicuratore anche il conducente e/o il proprietario del veicolo antagonista ed il rispettivo assicuratore. Il testo della norma pare escludere la possibilità di azione contro l'assicuratore del responsabile tanto più che il comma 3 dell'art. 141 precisa che detto assicuratore del responsabile, o meglio del terzo responsabile, può intervenire nel giudizio e può estromettere l'impresa di assicurazione del veicolo del vettore riconoscendo la responsabilità del proprio assicurato con ciò evidenziando l'intenzione di evitare la pendenza di processi promossi sia contro l'assicuratore del vettore che contro l'assicuratore dell'altro veicolo. Si può comunque osservare che il risarcimento del danno del trasportato può essere limitato in caso di suo comportamento colposo. Infatti, se la condotta del trasportato incide sul nesso causale concorrendo a cagionare il danno, a sensi dell'art. 1227 c.c., il risarcimento verrà diminuito in proporzione alla gravità della colpa come può accadere laddove esso trasportato non utilizzi al momento del sinistro le cinture di sicurezza (Cass. Civ. 11 marzo 2004, n. 4993<sup>1</sup>). Peraltro, posto che il comma 1 dell'art. 1227 c.c. concerne il concorso colposo del danneggiato, esso è configurabile solo nel caso di cooperazione attiva nel fatto colposo del danneggiante ed in applicazione di tale principio la Suprema Corte (Cass. Civ. 7 dicembre 2005, n. 27010<sup>2</sup>) ha escluso la configurabilità di un

---

<sup>1</sup> Nel caso in cui il passeggero di un veicolo, in seguito a sinistro stradale non ascrivibile a colpa del conducente, riporti un danno alla salute a causa dell'omesso uso delle cinture di sicurezza, di tale danno può essere chiamato a rispondere (eventualmente in concorso col danneggiato stesso, ex art. 1127 c.c.) il conducente del veicolo, per avere iniziato la marcia nonostante i passeggeri non avessero le cinture di sicurezza allacciate. In particolare, il conducente di un veicolo è tenuto, in base alle regole della comune diligenza e prudenza, ad esigere che il passeggero indossi la cintura di sicurezza e, in caso di renitenza, anche a rifiutarne il trasporto o sospendere la marcia, ciò a prescindere dall'obbligo a carico di chi deve far uso della detta cintura. Pertanto il conducente è responsabile, in concorso col passeggero, dei danni subiti da quest'ultimo in conseguenza del mancato uso della cintura di sicurezza.

<sup>2</sup> Il comma 1 dell'art. 1227 c.c. concerne il concorso colposo del danneggiato, configurabile solamente in caso di cooperazione attiva nel fatto colposo del danneggiante. (Nell'affermare il suindicato principio la S.C. ha escluso la configurabilità di un concorso colposo del danneggiato nella mera accettazione, da parte del medesimo, del trasporto su autovettura con alla guida conducente in evidente stato di ebbrezza, non assurgendo tale condotta a comportamento materiale di cooperazione incidente nella determinazione dell'evento dannoso). In senso conforme alla prima parte della massima cfr. Cass. Civ. 9 gennaio 2001, n. 240, Giur. it. 2001, 2289. Tale ultima sentenza statuisce quanto segue. Il comma 1 dell'art. 1227 c.c. concerne il concorso colposo del danneggiato nella produzione dell'evento che configura l'inadempimento, quindi la sua cooperazione attiva, mentre nel comma 2 il danno è eziologicamente imputabile al danneggiante, ma le conseguenze dannose dello stesso avrebbero potuto essere impedito o attenuate da un comportamento diligente del danneggiato. Consegu

concorso di colpa del danneggiato solo per la sua mera accettazione del trasporto su veicolo condotto da soggetto in evidente stato di ebbrezza non assurgendo tale sua condotta a comportamento materiale di cooperazione incidente nella determinazione dell'evento dannoso.

## ***2. Riflessi pratici dell'operatività della Convezione terzi trasportati nel processo liquidativo (C.T.T.).***

*a. Il fine.* Lo scopo di questa convenzione – *in vigore dal 1 gennaio 2006* – è regolare la rivalsa che consegue alla gestione del danno del trasportato, effettuata alla stregua dell'art. 141 Cod. ass. In particolare la convenzione riguarda la richiesta di rimborso di quanto risarcito al trasportato fatta dall'impresa assicuratrice del veicolo vettore – “impresa gestonaria” – all'impresa del presunto responsabile – “impresa responsabile”.

*b. Ambito di applicazione.* La C.T.T. è applicabile ai sinistri tra due o più veicoli a motore identificati e assicurati ai sensi del codice delle assicurazioni. La convenzione riguarda i danni alla persona del trasportato (a condizione che il sinistro sia gestito in Italia), nonché alle cose di sua proprietà che costui recava a bordo del veicolo assicurato con l' “impresa gestonaria”.

La C.T.T. non si applica qualora si tratti di sinistri catastrofali, a seguito di accordo con ANIA.

Indipendentemente dal numero dei veicoli protagonisti, per esercitare l'azione di rivalsa *ex* Convezione C.T.T., è necessario che i veicoli vettore e responsabile siano identificati e assicurati.

Quando si parla di sinistro, la Convezione si riferisce anche al caso in cui l'incidente stradale avvenga senza collisione tra mezzi.

La Convenzione può essere attivata anche nell'eventualità in cui il danneggiato abbia avanzato richiesta danni ai sensi dell'art. 148 cod. ass.

Per l'avvio della procedura C.T.T. è sufficiente il ricevimento del modulo di denuncia da cui emerga che un trasportato sul veicolo vettore abbia subito un danno fisico ovvero della richiesta di risarcimento del danno conforme ai contenuti previsti dall'art. 148 cod. ass.

Qualora l'esistenza di un danno alla persona del trasportato non rilevabile dalla denuncia presentata emergesse da documentazione successiva, la C.T.T. è comunque applicabile.

Qualora emerga che il veicolo responsabile del sinistro non sia identificato ovvero assicurato, la Convenzione non è applicabile e l'azione di rivalsa deve essere esercitata nei confronti del Fondo di Garanzia Vittime della Strada (F.G.V.S.), dell'UCI in caso di veicolo straniero<sup>3</sup> ovvero nei confronti dell'impresa non aderente alla C.T.T..

---

che in tema di risarcimento del danno, nel caso di giudizio sull' "an" separato da quello sul "quantum" le circostanze imputabili al danneggiato ed idonee a determinare un suo concorso di colpa vanno dedotte ed esaminate in sede di accertamento generico per quanto attiene sia alla loro esistenza sia al grado della loro efficienza causale, con la conseguenza che, qualora in detto giudizio sia stato escluso il concorso di colpa del danneggiato, ogni questione sul punto non è più proponibile nel successivo giudizio.

<sup>3</sup> Interessante è il caso della sentenza *Cass. Civ., sez. III, 18.05.2012, n. 7932*: nel caso di sinistro stradale avvenuto in Italia e causato da veicolo con targa straniera, le norme che prevedono la legittimazione passiva

E' bene notare che la messa in stato di liquidazione coatta amministrativa (l.c.a.) di un'impresa assicuratrice (vedasi i recenti casi pratici di Progress e Novit) fa decadere automaticamente l'impresa stessa dallo stato di partecipante al Consorzio dal giorno della pubblicazione del decreto ministeriale sulla Gazzetta Ufficiale. In tal caso, nella gestione delle vertenze sorte in seguito alla l.c.a., il F.G.V.S. acquisterà un ruolo fondamentale.

A questo punto verificato l'ambito di applicazione, è necessario la *verifica*, mediante procedure interne, *della copertura assicurativa*. Ciò viene verificato tramite piattaforma ANIA ovvero tramite produzione di idonea documentazione. Trattasi di una procedura tecnica standardizzata, di cui non riporto i dettagli.

*c. Il massimale minimo di legge.* Il limite del massimale minimo di legge citato dall'art. 141 cod. ass. deve intendersi riferito al massimale delle autovetture a prescindere dall'eventualità che il veicolo responsabile del sinistro disponga di un massimale minimo più elevato. In caso di sinistro che coinvolga solo autobus, si fa riferimento al massimale previsto per questa tipologia di veicolo. Nel computo del massimale occorre tenere conto di tutti i danni, il cui pagamento finale graverà sulla responsabile.

*d. Richiesta di rimborso.* La gestionaria, successivamente al risarcimento a favore del trasportato, chiede alla responsabile, il rimborso degli importi liquidati, comprensivi degli importi corrisposti a titolo di assistenza legale, a pena di decadenza.

**3. Caso giurisprudenziale. Il trasportato a titolo di cortesia su un veicolo rubato che ignora il carattere illegale della circolazione. Cass. Civ. sez. III, 23 ottobre 2012, n. 18159.**

**ASSICURAZIONE - RESPONSABILITA' CIVILE AUTOVEICOLI - CIRCOLAZIONE DEL VEICOLO INVITO DOMINO - TERZO TRASPORTATO CONSENZIENTE - AZIONE CONTRO IL F.G.V.S. - ESCLUSIONE.**

*Massima giurisprudenziale.* Nel vigore degli artt. 1, comma 3 e 19, comma 1, legge n. 990/1969 e successive modificazioni, essendo circoscritta l'operatività della garanzia assicurativa, in caso di circolazione del veicolo avvenuta contro la volontà del proprietario, a favore dei soli terzi non trasportati ovvero dei terzi trasportati contro la propria volontà, il terzo trasportato consenziente - ancorché eventualmente inconsapevole del carattere illegale della circolazione del veicolo che ha cagionato il sinistro - non ha azione per il risarcimento dei danni subiti nei confronti del Fondo di Garanzia Vittime della Strada, ma, unicamente, contro il conducente della vettura stessa al momento del sinistro.

---

dell'Uci (art. 125 e 126 del codice delle assicurazioni) sono di applicazione necessaria, ai sensi dell'art. 17 l. 31 maggio 1995 n. 218. Ne consegue che, quand'anche il sinistro abbia coinvolto solo cittadini stranieri tutti della medesima nazionalità, sono regolati dalla legge italiana sia l'accertamento del rispetto delle norme sulla circolazione stradale, sia la sussistenza dei presupposti e dei limiti della responsabilità dell'Uci, in quanto obbligazioni nascenti dalla legge, ai sensi dell'art. 61, ultima parte, della citata legge n. 218 del 1995; restano, invece, soggette alla legge comune di danneggiante e danneggiato, ai sensi dell'art. 62, comma 2, della legge n. 218 del 1995, le questioni relative alla quantificazione del danno. *Non si rinvergono precedenti in termini.*

La Corte di Cassazione, con la sentenza n. 18159 del 23 ottobre 2012, affronta il complesso tema del danno riportato dal trasportato su veicolo di provenienza furtiva, peraltro relativamente a fatti avvenuti nella vigenza della L. n. 990 del 1969 e successive modifiche che, per espressa ricognizione dei Giudici di legittimità, con il vigente apparato normativo avrebbero trovato soluzione opposta.

Il caso. La fattispecie è piuttosto semplice: si tratta di un incidente stradale tra due veicoli, uno dei quali di provenienza furtiva e con targa falsa. Proprio su tale veicolo viaggiava quale trasportata la danneggiata, attrice in primo grado.

La Corte d'Appello riforma la sentenza di primo grado in punto responsabilità, attribuendola in via esclusiva al conducente del veicolo vettore.

L'attrice tenta di annoverare tra i soggetti passivi non solo detto conducente (la cui legittimazione è pacifica), ma altresì, alternativamente, il proprietario del veicolo ed il suo assicuratore ovvero l'Impresa designata dal Fondo di Garanzia delle Vittime della Strada, trovando su entrambi i fronti la risposta fermamente negativa della Cassazione.

L'uso del veicolo contro la volontà del proprietario. La sentenza affronta, seppur incidentalmente, dapprima il tema della circolazione del veicolo proibente domino. Viene quindi ribadito il principio ormai consolidato per cui, una volta dimostrato che la circolazione sia avvenuta «contro la volontà del proprietario» (e non semplicemente «senza la volontà» dello stesso), questi non possa essere ritenuto responsabile e, con lui, non possa essere coinvolto il suo assicuratore.

Per consolidata giurisprudenza, infatti, la responsabilità dell'assicuratore è legittimamente predicabile, quanto alla sua astratta configurabilità e quanto alla sua concreta sussistenza, a condizione che venga affermata la responsabilità dell'assicurato, e cioè del proprietario del veicolo, con le sole deroghe, espressamente previste dalla abrogata L. n. 990 del 1969, del danneggiato non trasportato e del danneggiato trasportato contro la propria volontà.

Il ruolo del Fondo di Garanzia. Affermato, quindi, il principio per cui, nelle ipotesi quale quella in esame, né il proprietario del veicolo, né il suo assicuratore possono essere destinatari dell'azione del trasportato danneggiato, ci si chiede se, in tal modo, si ricada in una ipotesi di veicolo non coperto da assicurazione e, pertanto, possa essere coinvolto il Fondo di Garanzia Vittime della Strada.

Alla risposta affermativa della Corte territoriale si contrappone il rigore interpretativo dei Giudici di legittimità che, sul punto, cassano la sentenza di appello, anche con riferimento all'ipotesi, quale quella di specie, del trasportato che abbia ignorato la provenienza furtiva del veicolo e, quindi, la natura illecita della sua circolazione.

La lettura della norma (art. 1, comma 3, L. n. 990 del 1969 e successive modificazioni), oggi abrogata ma applicabile *ratione temporis*, porta a concludere che solo il trasportato contro la sua volontà goda dei benefici della copertura assicurativa dell'auto trasportante, ancorché rubata. Ad esso non è assimilabile il soggetto che, pur ignorando la provenienza furtiva del mezzo, sia stato trasportato, per sua stessa volontà, a titolo di cortesia. Non solo: la prova dell'eventuale trasporto contro la propria volontà, attenendo ad un elemento costitutivo del diritto azionato, grava sull'attore-trasportato-danneggiato.

La conclusione è conforme, oltre che a numerosi precedenti di legittimità, altresì a quanto recentemente stabilito dalla Corte Costituzionale, che nel novembre del 2010

(Corte Cost. n. 336 del 2010<sup>4</sup>) aveva ritenuto manifestamente inammissibile la questione di legittimità costituzionale delle norme in esame proprio nella parte in cui escludevano il diritto alla copertura assicurativa anche ai trasportati inconsapevoli della circolazione illegale del veicolo.

---

<sup>4</sup> È manifestamente inammissibile la q.l.c. del combinato disposto degli art. 1, comma 3, modificato dal d.l. 23 dicembre 1976 n. 857, conv., con modificazioni, in l. 26 febbraio 1977 n. 39, e 19, comma 1, lett. b), l. 24 dicembre 1969 n. 990, censurato, in riferimento all'art. 3 cost., nella parte in cui non estende il diritto all'indennizzo dei danni subiti dalla circolazione illegale di un veicolo non assicurato, oltre che ai trasportati contro la propria volontà, anche ai trasportati che siano inconsapevoli della circolazione illegale dello stesso veicolo. Premesso che le norme impugnate, sebbene abrogate dal d.lg. n. 209 del 2005, sono applicabili "*ratione temporis*" al caso di specie, il rimettente chiede un intervento additivo non costituzionalmente obbligato in materia rimessa alla discrezionalità del legislatore, in quanto allo scopo di superare la denunciata incostituzionalità, è astrattamente possibile sia l'introduzione di una disposizione che ripristini il testo originario della norma impugnata, con la soppressione dell'aggiunta ("limitatamente alla garanzia per i danni causati ai terzi non trasportati o trasportati contro la propria volontà") disposta dall'art. 1 d.l. n. 857 del 1976, conv., con modificazioni, in l. n. 39 del 1977, sia la previsione di una disposizione analoga all'art. 283 d.lg. n. 209 del 2005, mediante l'inserimento, fra i destinatari della garanzia assicurativa, anche dei trasportati inconsapevoli della circolazione illegale del mezzo (ord. n. 406 del 2008). Sulla inammissibilità nel caso in cui la richiesta di pronuncia additiva non rappresenta una soluzione costituzionalmente obbligata cfr., *ex plurimis*, ordd. nn. 80 del 2009, 379, 333 del 2008, 276 del 2009, 250, 257 e 271 del 2010.