

IL DANNO DA NON CIRCOLAZIONE DI VEICOLI

Di Giorgio RISPOLI

SOMMARIO: 1. La tematica. – 2. L'evoluzione giurisprudenziale. – 3. L'applicazione dell'art. 2054 c.c. nello spazio. – 4. Profili critici e ricostruttivi: dal danno da circolazione al danno da non circolazione. – 5. Considerazioni conclusive.

1. La tematica.

I paradossi sono smagliature di assurdità nel tessuto della nostra conoscenza: dapprima ci fanno dubitare delle nostre convinzioni, ma poi ci spingono a ridefinire le nozioni acquisite.

Orbene può sembrare un evidente paradosso l'applicazione – frequente nella teoria e nella pratica – degli istituti relativi alla responsabilità da circolazione dei veicoli (art. 2054 c.c. e disciplina della cd. r.c. auto) a fattispecie lesive che invece esulano dalla nozione di circolazione¹ nell'accezione di tale termine propria del linguaggio comune.

Si pensi al sinistro in parte cagionato da un'automobile in sosta vietata idonea ad occultare la visuale della sede stradale, ai danni a terzi provocati dall'incendio causato dal guasto al sistema elettrico di un veicolo parcheggiato, alle conseguenze lesive del rogo di un'autocisterna ferma contenente liquido infiammabile.

Il presente contributo si propone di analizzare le principali ricostruzioni giurisprudenziali e dottrinali sul punto, evidenziarne le criticità e proporre soluzioni volte ad un diverso inquadramento classificatorio di siffatte circostanze, cui consegue una differente impostazione disciplinare della fattispecie.

2. L'evoluzione giurisprudenziale.

Alcune recenti decisioni della Cassazione consolidano l'orientamento che considera circolante l'auto in sosta ai fini dell'applicazione della disciplina della r.c. auto².

¹ In argomento GALLONE, *Il danno derivante dalla circolazione di veicoli e il danno derivante dai veicoli in circolazione*, in *Giur. It.*, 1998, 6, 1122 ss.; GIAZZI, *Incendio di veicoli in sosta e danno a terzi: quale forma di responsabilità?*, in *Danno e Resp.*, 2005, 8-9, 846 ss.; MICALI, *Assicurazione tenuta a risarcire il danno causato dall'incendio del veicolo in sosta*, in *Guida al Dir.*, 2010, 13, 56 ss.; LOCHE, *La responsabilità dell'assicuratore per i danni causati dall'incendio di veicolo in sosta*, in *Resp. Civ. Prev.*, 2010, 6, 1308 ss.

² Si vd., *ex multis*, Cass. 14 febbraio 2012 n. 2092, in *Mass. Giur. It.*, 2012; Cass. 13 luglio 2011 n. 15392, in *Guida al Dir.*, 2011, 45, 60; Cass. 20 luglio 2010 n. 16895, in *Dir. e Giust.*, 2010, con nota di RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA - 2012

Secondo la Suprema Corte la sosta di un veicolo a motore su area pubblica o ad essa equiparata integrerebbe – ai sensi e per gli effetti dell’art. 2054 c.c. e della L. n. 990/1969 – gli estremi della fattispecie circolazione del veicolo.

Di conseguenza anche l’assicuratore risponderebbe dei danni derivati a terzi dall’incendio del predetto veicolo.

Ciò indipendentemente dal lasso di tempo intercorso fra l’inizio della sosta e l’insorgere dell’incendio³.

In particolare la giurisprudenza precisa che l’ultimo comma dell’art. 2054 c.c. non consentirebbe al proprietario – ed agli altri soggetti indicati nei commi precedenti fra cui il conducente – di sottrarsi alla responsabilità per i danni derivati dalla circolazione (intesa nell’accezione unitaria di movimento e sosta) da vizi di manutenzione o difetti di costruzione.

Questo perché in assenza di tali vizi non sarebbe ipotizzabile che un veicolo a motore prenda spontaneamente fuoco dopo essere stato arrestato.

Sicché anche la responsabilità per danni da vizio di costruzione o difetto di manutenzione del veicolo costituirebbe oggetto dell’assicurazione obbligatoria ai sensi dell’art. 122 del D. lgs. 209/2005 ove relativa ad eventi dannosi verificatisi durante la circolazione – *ivi* compresa la sosta – sulle pubbliche vie o aree equiparate⁴.

Il proprietario di un veicolo a motore non risponderebbe – in virtù dell’art. 2051 c.c. – dei danni causati dal propagarsi dell’incendio del proprio autoveicolo solamente in presenza di caso fortuito, sussistente ad esempio allorché una vettura risulti data dolosamente alle fiamme da un terzo durante la sosta⁵.

VILLA; Giud. Pace Palermo 25 maggio 2010, in *Arch. Giur. Circ. Sin.*, 2010, per cui «Nel caso di scontro tra veicoli il giudice può rilevare anche d’ufficio il concorso di colpa del danneggiato se risultano prospettati gli elementi di fatto dai quali sia ricavabile la colpa concorrente del medesimo. (Nella fattispecie poiché il veicolo del danneggiato era parcheggiato in sosta in doppia fila, il giudice *a quo* ha dichiarato la colpa concorrente del danneggiato stesso nella misura del 40%)»; Per Giud. Pace Taranto 11 luglio 2007, in *Resp. Civ. Prev.*, 2008, 1, 214, con nota di SELLA, «È ricollegabile alla nozione di circolazione stradale *ex art.* 2054 c.c. l’incendio sprigionatosi da un veicolo in sosta sulla pubblica via, per fatto non doloso di terzi, con conseguente esperibilità dell’azione diretta del danneggiato nei confronti della compagnia di assicurazioni del veicolo incendiatosi, attesa altresì la finalità essenziale del contratto assicurativo che deve prevedere l’assunzione di tutti i rischi prodotti o producibili dal bene assicurato nell’ambito della tutela contrattuale».

³ Così Cass. 5 agosto 2004 n. 14998, in *Giust. Civ.*, 2005, 9, I, 2092.

⁴ In tal senso Cass. 11 febbraio 2010 n. 3108, in *Foro It.*, 2010, 7-8, I, 2109, per cui «La sosta di un veicolo a motore su un’area pubblica o ad essa equiparata integra, ai sensi e per gli effetti dell’art. 2054 c.c. e dell’art. 1 l. n. 990 del 1969 (ed ora dell’art. 122 d.lg. n. 209 del 2005), anch’essa gli estremi della fattispecie circolazione, con la conseguenza che dei danni derivati a terzi dall’incendio del veicolo in sosta sulle pubbliche vie o sulle aree equiparate risponde anche l’assicuratore, salvo che sia intervenuta una causa autonoma, *ivi* compreso il caso fortuito, che abbia determinato l’evento dannoso. (Nella specie la S.C. ha ritenuto risarcibili da parte dell’assicuratore i danni cagionati da un incendio propagatosi da un autotreno parcheggiato in sosta immediatamente dopo il manifestarsi di alcune avarie al motore)».

⁵ Cfr., *ex pluribus*, Cass. 17 gennaio 2008 n. 859, in *Mass. Giur. It.*, 2008; Cass. 19 dicembre 2006 n. 27168, in *Mass. Giust. Civ.*, 2006, 12, secondo cui «In tema di danno cagionato da cose in custodia è indispensabile, per l’affermazione di responsabilità del custode, che sia accertata la sussistenza di un nesso di causalità tra la cosa ed il danno patito dal terzo, dovendo, a tal fine, ricorrere la duplice condizione che il fatto costituisca un antecedente necessario dell’evento, nel senso che quest’ultimo rientri tra le conseguenze normali ed ordinarie di esso, e che l’antecedente medesimo non sia poi neutralizzato, sul piano causale, dalla sopravvenienza di circostanze da sole idonee a determinare l’evento. Ne consegue che anche nell’ipotesi in cui il custode non abbia attuato, sulla cosa nella sua disponibilità, tutte le precauzioni astrattamente idonee ad evitarne la responsabilità, la causa efficiente sopravvenuta che del caso fortuito presenti i requisiti propri dell’eccezionalità e dell’oggettiva imprevedibilità e che da sola sia

Ciò in quanto la condotta del terzo di doloso appiccamento del fuoco ad automobile regolarmente parcheggiata sarebbe infatti imprevedibile ed inevitabile in base ad una condotta normalmente diligente che prescinda dal ricorso all'impiego di mezzi straordinari⁶, integrando un rischio generico della vita di relazione, idoneo ad interrompere il nesso di causalità⁷.

Tali decisioni si inscrivono in quel più ampio filone volto a considerare il fenomeno circolatorio in senso ampio, comprensivo anche del veicolo che si sia messo spontaneamente in moto per una qualsiasi causa⁸ (ad es. la tenuta difettosa dei freni).

Corollario di siffatta visione è poi la presunzione di colpa del veicolo in sosta vietata, idoneo a cagionare danni a terzi anche in assenza di collisione⁹.

Occorre rilevare come anche la Corte Costituzionale ha riconosciuto che la disciplina della circolazione deve naturalmente riguardare non soltanto il movimento dei veicoli ma anche la loro fermata o sosta¹⁰.

Questo perché anche il veicolo fermo è idoneo ad alterare o ostacolare il movimento degli altri utenti della strada.

3. L'applicazione dell'art. 2054 c.c. nello spazio.

L'analisi della menzionata giurisprudenza non può peraltro prescindere dalla specificazione della nozione di area equiparata a quella pubblica atteso che la giurisprudenza pone l'elemento spaziale fra i presupposti per l'applicazione delle regole di responsabilità da circolazione di veicoli.

Occorre peraltro rilevare che manca nell'art. 2054 c.c. un'indicazione relativa al luogo in cui si svolge la circolazione stradale.

Il dato testuale dell'art. 2054 c.c. parrebbe tuttavia riprodurre il contenuto dell'art. 120 del previgente codice della strada (R.D. 1740/1933).

Tale norma, sebbene destinata a disciplinare la circolazione sulle aree pubbliche aveva comunque riguardo al carattere pubblico della circolazione medesima e non già al luogo di svolgimento della stessa.

A tal proposito fin dai primi anni trenta la Cassazione ha precisato come non vi fosse motivo di distinguere fra aree pubbliche e private in considerazione del pubblico interesse alla tutela dell'incolumità dei pedoni e dei veicoli¹¹.

idonea a provocare l'evento, interrompe il nesso eziologico e produce gli effetti liberatori, pur quando essa si concreti nel fatto del terzo o dello stesso danneggiato»; Cass. 21 ottobre 2005 n. 20539, in *Mass. Giur. It.*, 2005.

⁶ Si vd. Cass. 20 febbraio 2006 n. 3651, in *Riv. Giur. Circ. Trasp.*, 2006, 4, per cui «La p.a., quale ente proprietario gestore di una strada pubblica, risponde ex art. 2051 c.c. dei danni subiti dagli utenti per difetto di manutenzione della sede stradale e delle relative pertinenze salvo dimostrare di essersi comportata diligentemente adottando - in relazione alla natura della cosa e alle circostanze del caso concreto - tutte le misure idonee a prevenire ed impedire la produzione di danni a terzi».

⁷ Sul punto Cass. 7 ottobre 2008 n. 24755, in *Arch. Giur. Circ. Sin.*, 2009, 2, 137, secondo cui «Il proprietario di un veicolo a motore, dato dolosamente alle fiamme da un terzo durante la sosta, non risponde, in relazione al titolo di responsabilità previsto dall'art. 2051 c.c., dei danni causati dal propagarsi dell'incendio, in quanto la condotta del terzo - ove imprevedibile ed imprevedibile - recide il nesso di causalità tra la proprietà del veicolo ed i danni a terzi».

⁸ Cfr. Cass. 19 maggio 2003 n. 7767, in *Mass. Giust. Civ.*, 2003, 5; Cass. 6 giugno 2002 n. 8216, in *Giust. Civ.*, 2003, I, 734; Giud. Pace Torino 28 marzo 2000, in *Arch. Giur. Circ.*, 2001, 48.

⁹ Si vd. Giud. Pace Torino 14 luglio 1998, in *Giur. merito*, 1999, 21.

¹⁰ In tal senso Corte Cost. 14 aprile 1969 n. 82, in *Giur. It.*, 1969, I, 1219.

¹¹ Così Cass. 26 aprile 1930 n. 1349.

Inoltre la definizione del concetto di luogo in cui si svolge la circolazione è contenuta nella disciplina relativa all'assicurazione obbligatoria per la cd. r.c. auto.

Ed infatti l'art. 1, comma primo, della L.990/1969 prevede che «i veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non sono coperti, secondo le disposizioni della presente legge, dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'art. 2054 c.c.».

Il regolamento di esecuzione della medesima legge (d.p.r. 24 novembre 1970 n. 973) precisa altresì, all'art. 2, comma secondo, «sono equiparate alle strade di uso pubblico tutte le aree, di proprietà pubblica o privata, aperte alla circolazione del pubblico».

La Suprema Corte ha poi sottolineato che detta definizione sarebbe pienamente applicabile sia alla disciplina della responsabilità civile sia a quella del vigente codice della strada¹².

In particolare la Cassazione¹³ ha stabilito – in riferimento alla sanzione prevista dall'art. 193 C. d. S. (circolazione di veicolo privo della copertura assicurativa) – che le *ivi* menzionate aree equiparate a quelle pubbliche coinciderebbero con quelle indicate nell'art. 2 del regolamento di esecuzione della L. 990/1969.

La dottrina ha a tal proposito osservato che il dato letterale dell'art. 2054 c.c. non esprime alcuna limitazione – in ordine al suo ambito applicativo – in relazione al luogo di verificazione del danno¹⁴.

Pertanto ai fini della configurabilità della circolazione ai sensi dell'art. 2054 c.c. sarebbe sufficiente un traffico veicolare o pedonale, anche in un area privata.

Si pensi al cortile di uno stabilimento industriale ove avvengono continue operazioni di carico e scarico merci oppure al parcheggio di un grande centro commerciale, entrambe aree private in cui però si verifica una situazione di pericolosità paragonabile a quella inerente il traffico su strada pubblica o aperta al pubblico.

La giurisprudenza della Cassazione parrebbe propendere per questo filone ermeneutico allorchè esclude l'applicabilità della regola di responsabilità prevista dall'art. 2054 c.c. solo qualora un danno sia stato prodotto in un'area privata in cui non esista nè traffico nè circolazione di veicoli¹⁵.

¹² Lo rileva Cass. 13 febbraio 1998, in *Rass. Avv. Stato*, 1998, I, 3, 104.

¹³ Cfr. Cass. 12 febbraio 1996 n. 1062, in *Arch. Giur. Circ.*, 1996, 748, per cui «Ai fini dell'applicazione della normativa sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore di cui alla l. 24 dicembre 1969 n. 990, è indifferente la natura pubblica o privata dell'area aperta alla circolazione, essendo rilevante soltanto l'uso pubblico della stessa, per tale intendendosi l'apertura dell'area e della strada ad un numero indeterminato di persone e cioè la possibilità giuridicamente lecita di accesso da parte del pubblico. Ne consegue che sussiste l'obbligo assicurativo anche per i veicoli in sosta su area privata aperta al pubblico»; si vd. altresì Pret. Perugia 4 febbraio 1995, in *Rass. giur. umbra*, 1995, 553.

¹⁴ Sul punto GALLONE, *L'ambiente della circolazione veicolare e l'azione diretta*, in *Resp. Civ. Prev.*, 2001, 2, 369 ss.

¹⁵ In tal senso Cass. 26 luglio 1997 n. 7015, in *Mass. Giust. Civ.*, 1997, 1283, secondo cui «Perché sorgano ed operino la presunzione di colpa stabilita dall'art. 2054 c.c. a carico del conducente del veicolo e la conseguente responsabilità del proprietario, è necessario che ricorra il presupposto della circolazione del veicolo su strada pubblica o su strada privata soggetta ad uso pubblico o, comunque, adibita al traffico di pedoni o di veicoli. Pertanto, non è applicabile la presunzione di colpa di cui all'art. 2054 c.c. nel caso in cui non ricorra detto presupposto ed il danno sia stato prodotto in area privata nella quale non esista traffico e circolazione di veicoli»; Trib. Roma 2 aprile 1997, in *Giust. Romana*, 1997, 314.

Di conseguenza ai fini dell'applicazione della disciplina tracciata dall'art. 2054 c.c. è essenziale che sull'area in considerazione possa svolgersi la circolazione di veicoli o di pedoni.

Dovrebbe peraltro determinarsi – nell'ipotesi di movimento su aree private non aperte al pubblico – una situazione paragonabile – quanto a pericolosità – a quella del traffico su strade aperte al pubblico¹⁶.

Sicchè esulerebbero¹⁷ dall'ambito applicativo dell'art. 2054 c.c. soltanto quei luoghi chiusi in cui non avverrebbe una vera e propria circolazione bensì un mero spostamento di veicoli (ad es. aree cortilizie condominiali, autorimesse, fondi agricoli).

La giurisprudenza qualifica peraltro "aree chiuse" anche le zone militari¹⁸.

Si discute peraltro quale sia la disciplina applicabile ai danni che si verificano in tali luoghi chiusi.

Secondo una tesi¹⁹ tale fattispecie rientrerebbe nel paradigma della generale responsabilità aquiliana regolata dall'art. 2043 c.c.

Ulteriore prospettazione ricondurrebbe invece l'ipotesi in esame alla previsione dell'art. 2051 c.c., volta a regolare la responsabilità derivante da cosa in custodia²⁰.

Ciò sul rilievo sopra citato che nei predetti luoghi non si svolgerebbe un traffico veicolare ma soltanto un'attività di spostamento dei veicoli²¹.

Corollario di siffatta impostazione sarebbe inoltre l'inapplicabilità della disciplina della r.c. auto alle fattispecie lesive avvenute in tali luoghi.

Tale assunto è rifiutato da quella parte della dottrina²² che considera comunque lo spostamento alla stregua di una *species* del *genus* circolazione.

Occorre peraltro domandarsi se tale disciplina possa essere ulteriormente integrata (ed in caso di risposta affermativa individuare i criteri suppletivi cui attenersi) nell'ipotesi in cui il movimento foriero dell'evento lesivo abbia luogo in aree private

¹⁶ Cfr. Trib. Milano 26 maggio 1994, in *Riv. Dir. Sport.*, 1995, 649; App. Roma 12 settembre 1979, in *Riv. Giur. Circ. Trasp.*, 1980, 328; Cass. 21 luglio 1976 n. 2881, in *Mass. Giust. Civ.*, 1976, 1223, per cui «Le officine e i garage sarebbero aree sostanzialmente prive di pericolosità, in quanto la limitata circolazione che vi si svolge deriva dal controllo effettuato per il loro accesso sempre comunque motivato». In argomento TRICOLI, *Aree equiparate a strada di uso pubblico e responsabile del danno tra contraddizione e incertezze*, in *Assicuraz.*, 1988, 177.

¹⁷ Cfr., *ex multis*, Trib. Roma 2 aprile 1997, in *Giur. Romana*, 1997, 314; Pret. Eboli 11 dicembre 1989, in *Giur. Merito*, 1990, 719; Trib. Napoli 9 maggio 1980, in *Riv. Giur. Circ.*, 1980, 985.

¹⁸ Lo rileva, per tutti, Cass. 15 febbraio 2011 n. 3681, in *Mass. Giust. civ.*, 2011, 2, 248, per cui «La norma dell'art. 2054 c.c., pur applicandosi alla circolazione di tutti i veicoli senza distinzione di tipologia, non ha la funzione di garantire la circolazione anche in un contesto di esercitazioni a mezzo di veicoli militari compiute in zone riservate e chiuse al traffico di veicoli civili; ne consegue che, ove un appartenente alle Forze Armate sia stato investito da un mezzo militare in un campo interdetto alla circolazione civile, il termine di prescrizione dell'illecito non è quello biennale di cui all'art. 2947, comma 2, c.c., ma è quello quinquennale previsto dal comma 1 del medesimo art. 2947»;

¹⁹ Così, *ex pluribus*, Trib. Cagliari 4 luglio 1998, in *Riv. Giur. Sarda*, 1998, 694; Cass. 3 febbraio 1987 n. 965, in *Mass. Giur. It.*, 1987.

²⁰ Sul punto Trib. Milano 10 novembre 1983, in *Resp. Civ. Prev.*, 1984, 556.

²¹ Lo rileva Cass. 9 febbraio 1998 n. 1321, in *Mass. Giust. Civ.*, 1998, 282, per cui «Per il disposto dell'art. 2 d.P.R. 24 novembre 1970 n. 973, recante il regolamento di esecuzione della l. 24 dicembre 1969 n. 990, sull'assicurazione obbligatoria della R.C.A., le norme sull'assicurazione obbligatoria si estendono ai veicoli circolanti su aree private solo se aperte alla circolazione del pubblico, nelle quali cioè si può circolare anche se sotto specifiche condizioni o per determinate finalità. Non rientrano, pertanto, nel novero di tali aree le autofficine nelle quali l'accesso è consentito ai proprietari dei veicoli per riparazioni, nel cui interno non si svolge un traffico veicolare, ma solo un'attività di spostamento dei veicoli in dipendenza dei lavori».

²² Così GALLONE, *L'ambiente della circolazione veicolare e l'azione diretta*, cit., 375 ss.

chiusa che – ad avviso di parte della dottrina – esulerebbero dall’ambito applicativo dell’art. 2054 c.c. nonché della disciplina della cd. r.c. auto (ad es. cortili condominiali, *garages*, parcheggi sotterranei di centri commerciali o circoli sportivi).

In tal caso sarebbe forse ravvisabile in capo al danneggiante una responsabilità di natura contrattuale e non già meramente extracontrattuale.

Ciò *a fortiori* allorché il danneggiante ed il danneggiato siano entrambi legati alla struttura privata chiusa ove si verifica l’incidente dal medesimo vincolo contrattuale di volta in volta concretamente individuabile (contratto atipico di parcheggio, contratto associativo del circolo sportivo o ricreativo, contitolarità nascente dal condominio negli edifici).

Questo perché la condotta lesiva posta in essere dal danneggiante ben potrebbe sostanziarsi nell’inosservanza di quel generico dovere di correttezza nell’adempimento delle obbligazioni cui – ai sensi dell’art. 1175 c.c. – deve attenersi il titolare di una posizione contrattuale.

Ciò beninteso allorché questi non fornisca la prova liberatoria *ex art.* 1218 c.c. che l’evento si sia verificato per causa a lui non imputabile²³.

È peraltro d’uopo precisare che la responsabilità extracontrattuale si differenzia da quella contrattuale principalmente sotto il profilo dell’allocazione dell’onere della prova e del termine di prescrizione (5 anni dal verificarsi dell’evento lesivo per la responsabilità extracontrattuale, 10 dal verificarsi dell’inadempimento per quella contrattuale).

Orbene mentre sotto il profilo dell’onere probatorio in tema di danno da circolazione di veicoli vi sarebbe comunque piena congruenza fra la regola generale di cui all’art. 1218 c.c. ed il disposto dell’art. 2054 c.c. che deroga alla disciplina dell’art. 2043 c.c. ponendo in capo al danneggiante – e non già al danneggiato – l’onere della prova, dal punto di vista del termine prescrizione invece la qualificazione della responsabilità del conducente come contrattuale avrebbe notevole rilievo pratico.

²³In relazione all’elemento soggettivo nell’ambito dell’area di applicazione dell’art. 2054 c.c., principi presumibilmente traslabili anche in tema di sinistro verificatosi in aree private si vd., fra i pronunciati più recenti Cass. 6 marzo 2012 n. 3448, in *Guida al dir.*, 2012, 17, 40, per cui «In presenza di sinistri conseguenti alla circolazione dei veicoli il giudizio espresso dal giudice del merito in ordine alla dinamica e all’eziologia dell’incidente, ai fini dell’accertamento e della graduazione delle colpe e delle conseguenti responsabilità, involgendo apprezzamenti di elementi di fatto, è incensurabile in sede di legittimità, ove sorretto da motivazione adeguata e immune da vizi logici ed errori di diritto»; Cass. 9 marzo 2012 n. 3704, in *Mass. Giur. It.*, 2012, secondo cui «La presunzione di pari corresponsabilità nella causazione di un sinistro stradale, prevista dall’art. 2054, comma 2, c.c., è applicabile, di regola, soltanto quando tra i veicoli coinvolti vi sia stato un urto. Tuttavia, anche quando manchi una collisione diretta tra veicoli è consentito applicare estensivamente la suddetta norma al fine di graduare il concorso di colpa tra i vari corresponsabili, sempre che sia accertato in concreto il nesso di causalità tra la guida del veicolo non coinvolto e lo scontro». Per Cass. 26 gennaio 2012 n. 1144, in *Mass. Giur. It.*, 2012, «In tema di scontro tra veicoli, la presunzione di uguale concorso di colpa dei conducenti di cui al secondo comma dell’art. 2054 c.c. costituisce criterio di distribuzione della responsabilità che opera sul presupposto - nella specie, insussistente - dell’impossibilità di accertare con indagini specifiche le modalità del sinistro e le rispettive responsabilità, oppure di stabilire con certezza l’incidenza delle singole condotte colpose nella causazione dell’evento, sicché l’utilizzabilità della presunzione postula, l’infruttuoso espletamento dell’attività istruttoria». Cfr. altresì Cass. 6 ottobre 2011 n. 20496, in *Mass. Giur. It.*, 2012, ad avviso della quale «L’art. 2054 non impone di considerare uguale l’apporto causale colposo di ciascuno dei conducenti dei mezzi coinvolti in uno scontro solo perché non sia stato provato che uno dei due abbia fatto tutto il possibile per evitare il danno, ma consente invece che la colpa presunta di uno dei due possa concorrere con quella accertata dell’altro anche con apporto percentuale diverso da quello paritetico».

Ed infatti il danneggiato – nelle circoscritte ipotesi sopra citate – potrebbe avvalersi del termine decennale di prescrizione raddoppiando così il tempo a disposizione per la proposizione delle proprie istanze.

4. I profili critici e ricostruttivi: dal danno da circolazione al danno da non circolazione.

Al fine di ricondurre il fenomeno a sistema sembrerebbe opportuno distinguere fra danno da circolazione e danno da non circolazione di veicoli.

La prima denominazione indicherebbe i danni prodotti dai veicoli come conseguenza della circolazione e sarebbe soggetto alla disciplina delineata all'art. 2054 c.c. nonché alle peculiari regole settoriali proprie della r.c. auto.

La seconda si riferirebbe invece a quelle fattispecie lesive cagionate da veicoli ancorchè prive di un nesso eziologicamente rilevante con il fenomeno circolatorio.

Pertanto in tali ipotesi si applicherebbero le regole di responsabilità inerenti la fattispecie di volta in volta rilevante (ad es. la generale responsabilità aquiliana ex art. 2043 c.c., la responsabilità per l'esercizio di attività pericolose prevista dall'art. 2050 c.c., quella da cose in custodia ai sensi dell'art. 2051 c.c., etc.).

La linea di discriminazione fra le sopra citate regole di responsabilità risiederebbe dunque nell'esatta individuazione della nozione di circolazione.

A tal proposito parrebbe adeguato seguire la definizione del fenomeno circolatorio offerta dall'interpretazione della Corte Costituzionale.

Ad avviso del Giudice delle Leggi²⁴, infatti, la disciplina della circolazione dovrebbe *in re ipsa* riguardare non soltanto il movimento dei veicoli, ma anche la loro fermata o sosta.

Questo perché anche il veicolo fermo – ingombrando la carreggiata – sarebbe idoneo ad interferire nel movimento degli altri veicoli, alterandolo oppure ostacolandolo.

Sul punto la dottrina²⁵ ha precisato come la circolazione stradale si sostanzierebbe in un concetto complesso idoneo ad includere nel proprio novero anche la fermata e l'arresto dei veicoli.

Sicché accanto ad una circolazione «dinamica», coincidente con il movimento veicolare in senso proprio, sarebbe enucleabile una circolazione «statica», inerente la fermata e la sosta dei veicoli²⁶.

La sosta o fermata dei veicoli rientrebbe dunque in un fenomeno di cd. circolazione statica, ove però possa esplicare effetti riflessi in relazione al moto circolatorio di altri veicoli.

In tale ottica sembrerebbe appropriata la sussunzione entro il paradigma normativo dell'art. 2054 c.c. (e la contestuale applicazione della disciplina della r.c.

²⁴ Corte Cost. 14 aprile 1969 n. 82, cit.

²⁵ In argomento GIANNINI-POGLIANI, *L'assicurazione obbligatoria dei veicoli e dei natanti*, Milano, 1994, 10; COLOMBANI, *La sosta è circolazione?*, in *Arch. Giur. Circ.*, 1995, 53; ALIBRANDI, *Sul concetto di circolazione stradale*, in *Arch. Giur. Circ.*, 1991, 641. In giurisprudenza Cfr. Cass. 17 giugno 1993 n. 6750, in *Arch. Giur. Circ.*, 1993, 870; Cass. 18 novembre 1990 n. 11467, in *Riv. Giur. Circ. Trasp.*, 1991, 243.

²⁶ Sul punto GALLONE, *La circolazione dei veicoli*, Milano, 1996, 49.

auto) del sinistro in parte cagionato da un'automobile in sosta vietata idonea ad occultare la visuale della sede stradale.

Detta fattispecie riguarderebbe infatti un danno cagionato dalla circolazione – ancorché statica – di un veicolo.

La differenza fra danno da circolazione e danno da non circolazione emergerebbe invece con maggior nitore in ipotesi d'incendio di un veicolo in sosta.

A tal proposito, infatti, occorrerebbe valutare se sussista o meno una specifica connessione causale fra il predetto incendio ed il fatto della circolazione del veicolo.

Paradigmatica esemplificazione è costituita dall'incendio dell'auto determinato dall'imprudenza del conducente che abbia lasciato scaldare troppo il motore.

In questo caso si applicherebbe dunque l'art. 2054 c.c. nonché la copertura assicurativa obbligatoria perché il predetto incendio presenterebbe una connessione diretta con il moto circolatorio del veicolo.

La medesima disciplina opererebbe in ipotesi di corto circuito dovuto a difetto di costruzione o di manutenzione del veicolo²⁷, stante il disposto del quarto comma dell'art. 2054 c.c.

Tale norma rappresenta peraltro uno dei due casi espressamente previsti di responsabilità oggettiva cd. pura in materia d'illecito civile di natura extracontrattuale²⁸ (l'altro è contemplato dall'art. 2049 c.c. in tema di responsabilità dei padroni e dei committenti²⁹).

²⁷ Sul punto Cass. 29 settembre 2011 n. 19883, in *Mass. Giust. Civ.*, 2011, 9, 1363, per cui «In tema di assicurazione della responsabilità civile da circolazione di veicoli, i soggetti assicurati, per espressa previsione dell'art. 1 l. 24 dicembre 1969 n. 990, sono quelli previsti dall'art. 2054 c.c., tra i quali è incluso il proprietario del veicolo. Poiché, ai sensi dell'art. 2054, comma 4, c.c., il proprietario è responsabile dei danni derivati da vizi di costruzione o da difetto di manutenzione del veicolo, anche questa responsabilità, allorché attenga ad eventi dannosi verificatisi durante la circolazione sulle strade, è coperta dall'assicurazione obbligatoria, di cui all'art. 1 l. 24 dicembre 1969 n. 990, con la conseguenza che per essa risponde anche l'assicuratore. (Nella specie, la S.C. ha ritenuto risarcibili da parte dell'assicuratore i danni correlati alla responsabilità del proprietario di un autocarro per difetto di manutenzione, consistente nell'utilizzo di uno pneumatico vetusto, causa della morte del conducente del veicolo)».

²⁸ Dalla responsabilità oggettiva cd. pura si distinguono i casi di cd. responsabilità aggravata per presunzione di colpa (artt. 2047, 2048, 2050, 2052, 2053 e 2054, comma primo, c.c.) in cui è possibile per il danneggiante offrire una prova liberatoria idonea a vincere la menzionata presunzione legale. In argomento BELLI, *La responsabilità oggettiva*, in *Resp. Civ.*, 2011, 5, 373 ss.; SICA, *Circolazione di veicoli, responsabilità e prova liberatoria*, in *Nuova Giur. Civ. Comm.*, 2007, 2, 218 ss.; GIANNELLI-MAGLIO, *La responsabilità oggettiva*, in *Arch. Giur. Circ. Sin.*, 2003, 5, 363 ss.;

²⁹ Cfr. Cass. 16 marzo 2010 n. 6325, in *Resp. civ. e prev.* 2010, 6, 1273, con nota di DE FAZIO, per cui «I presupposti della responsabilità di cui all'art. 2049 c.c. sono: il rapporto di preposizione, che non richiede necessariamente un vincolo di dipendenza, ma è configurabile anche nel caso di mera collaborazione od ausiliarità del preposto, nel quadro dell'organizzazione e delle finalità dell'impresa gestita dal preponente; l'esercizio di attività d'impresa, ed il fine di lucro. Tale responsabilità prescinde dalla colpa del preponente ed è imputabile anche a titolo oggettivo, avendo come suo presupposto la consapevole accettazione dei rischi insiti in quella particolare scelta imprenditoriale». Cass. 22 marzo 2011 n. 6528, in *Foro it.*, 2011, 7-8, I, 2086, secondo cui «La responsabilità posta dall'art. 2049 c.c. a carico dei padroni e committenti per i danni arrecati dal fatto illecito dei loro domestici e commessi nell'esercizio delle incombenze a cui sono adibiti trova applicazione limitatamente al danno cagionato a un terzo dal fatto illecito del domestico o del commesso, ma non invocabile al fine di ottenere il risarcimento del danno che quest'ultimo abbia, con la sua condotta, procurato al committente oppure a sé stesso».

Ciò in quanto la responsabilità civile è nella fattispecie attribuita sulla base della mera sussistenza del nesso di causalità, ossia prescindendo da qualsiasi valutazione inerente l'elemento soggettivo (dolo o colpa) del soggetto danneggiante.

Dall'ambito applicativo di siffatta previsione normativa parrebbe invece esulare il corto circuito dovuto a mera vetustà del veicolo, ove il conducente si sia rigidamente attenuto alle regole di manutenzione programmata proprie dello stesso.

Questo perché in tal caso l'accadimento non sarebbe ascrivibile né a difetto di manutenzione né a vizio di costruzione e dunque non si applicherebbe l'art. 2054 c.c. (e la disciplina inerente a copertura assicurativa obbligatoria).

Sembrerebbe pertanto da condividere quell'orientamento maggiormente rigoroso ad avviso del quale l'incendio propagatosi a veicoli o a cose sarebbe riconducibile alla circolazione solo in quanto derivante dal suo normale utilizzo, risultando quindi necessario un particolare e specifico nesso di causalità con un determinato evento attinente alla circolazione³⁰ (surriscaldamento eccessivo del motore, con insorgenza di incendio poco dopo lo spegnimento dello stesso, «ritorno di fiamma», etc.).

Differente analisi ricostruttiva ritiene invece che non debba essere ritenuto pertinente alla circolazione soltanto l'incendio doloso³¹.

Ulteriori fattispecie di danno da non circolazione di veicoli sarebbero quelle d'incendio derivante da operazioni di carico e scarico del carburante da autocisterna³², oppure quelle poste in essere mediante il veicolo ma con modalità diverse dalla circolazione e non prevedibili né controllabili dal proprietario o conducente.

Si pensi ai danni causati dalla caduta di un motoveicolo regolarmente parcheggiato urtato da un passante³³ oppure a quelli derivanti dall'incauta e repentina

³⁰ In tal senso Cass. 20 novembre 2003 n. 17626, inedita.

³¹ Cfr. Cass. 5 agosto 2004 n. 14998, in *Danno resp.*, 2005, 844, per cui «La sosta di un veicolo a motore su area pubblica o ad essa equiparata integra, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2054 c.c. e della l. n. 990 del 1969, anch'essa gli estremi della fattispecie "circolazione del veicolo", con la conseguenza che, dei danni derivati a terzi (nella specie, il conduttore di un immobile) dal relativo incendio (non determinato da fatto idoneo ad interrompere il nesso della sua derivazione causale dalla circolazione, degradandola a mera occasione del danno stesso) risponde anche l'assicuratore, indipendentemente dal lasso di tempo intercorso tra l'inizio della sosta e l'insorgere dell'incendio»; Cass. 6 febbraio 2004 n. 23202, in *Arch. giur. circ. sin.*, 2004, 610, e, con riferimento ad ipotesi di incendio di natante ormeggiato, situazione in tutto assimilabile a quella di veicolo in sosta, anche ai fini dell'utilizzabilità dello strumento assicurativo di cui agli artt. 122-155 cod. ass., Cass. 22 maggio 2008, n. 13239, in *Resp. Civ. Prev.*, 2008, 2595, secondo cui «Deve considerarsi evento relativo alla circolazione l'incendio propagatosi da un natante (o da un veicolo) in sosta, con conseguente azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore del natante (o veicolo), a meno che esso non sia stato appiccato dall'azione dolosa dei terzi, da sola sufficiente ad escludere il nesso di causalità tra la circolazione e l'incendio stesso. (Nella specie la S.C. ha cassato con rinvio la sentenza della corte di merito che aveva accertato che l'incendio sviluppatosi sul natante, all'ormeggio nelle acque di un fiume, era stato determinato da un intervento di riparazione e aveva, pertanto, ritenuto che tale incendio si era prodotto per cause del tutto svincolate dalla circolazione del natante, sia pure intesa nella sua più ampia accezione, comprendente anche la fase di sosta)».

³² In tal senso Cass. 9 giugno 1997 n. 5146, in *Mass. Giur. It.*, 1997, per cui «Le operazioni di carico e scarico del carburante costituiscono un'attività non riconducibile alla circolazione stradale e pertanto i danni cagionati durante dette operazioni non rientrano nella previsione dell'art. 2054 c.c., con la conseguente inapplicabilità della copertura assicurativa obbligatoria per la r.c.a.»; App Venezia 3 giugno 1955, in *Mass. Giust. Civ.*, 1955, 1502.

³³ Si vd. PERSEO, *In tema di limite causale della presunzione ex art. 2054 c.c.*, in *Arch. Giur. Circ.*, 1959, 35. Cfr. altresì PERETTI GRIVA, *Presunzione di colpa di fronte a mancanza di collisione di veicoli*, in *Giur. It.*, 1958, I, 921.

apertura di uno sportello posta in essere da un passeggero adulto e pienamente capace d'intendere e volere³⁴.

All'area del danno da non circolazione di veicoli parrebbe ascrivibile anche la fruizione degli stessi in maniera non corrispondente alla loro naturale destinazione³⁵.

È il caso dell'uso dell'automobile come arma impropria (si pensi all'eventualità del cd. ariete, in cui una vettura viene utilizzata al fine di sfondare la vetrina di un negozio in occasione di una rapina oppure delle famigerate autobombe che riportano alla mente episodi di cronaca tristemente noti).

Questo perché in tale ipotesi la modalità di fruizione del veicolo non sarebbe in alcun modo eziologicamente connessa all'usuale moto circolatorio proprio del traffico stradale.

In pratica il danno deriverebbe da un uso strumentale del veicolo per finalità differenti rispetto a quelle per cui normalmente è adibito.

La categoria concettuale del danno da non circolazione di veicoli rappresenterebbe così una sorta di «contenitore neutro» in cui confluirebbero tutte le fattispecie lesive poste in essere mediante un veicolo, ma con modalità differenti dalla sua naturale funzione circolatoria.

In siffatto novero potrebbero altresì rientrare gli eventi lesivi fra veicoli che si verificano in aree chiuse al traffico.

Ed infatti – come in precedenza evidenziato – parte della giurisprudenza esclude l'applicabilità della regola di responsabilità prevista dall'art. 2054 c.c. allorché un danno sia stato prodotto in un'area privata in cui non esista né traffico né circolazione di veicoli.

La categoria concettuale della danno da non circolazione di veicoli si connoterebbe infatti proprio per l'inapplicabilità ad essa della disciplina relativa alla r.c. auto, il cui ambito oggettivo parrebbe invece circoscritto al danno da circolazione di veicoli.

La «neutralità» dello schema emergerebbe invece in relazione alla regola di responsabilità concretamente applicabile in tema di danno da non circolazione di veicoli.

Questa non sarebbe infatti unitaria ma coinciderebbe con la disciplina propria della fattispecie di volta in volta rilevante (ad es. generale responsabilità aquiliana *ex* art. 2043 c.c., responsabilità per l'esercizio di attività pericolose ai sensi dell'art. 2050 c.c., responsabilità da cose in custodia *ex* art. 2051 c.c.).

5. Considerazioni conclusive.

L'evoluzione giurisprudenziale in materia di danno da circolazione di veicoli muove nel senso di un'estensione della tutela del danneggiato che esula dall'interpretazione letterale del dato testuale.

³⁴ Sul punto Cass. 7 maggio 1969 n. 1555, in *Giur. It.*, 1971, I, 329. Contra Cass. 24 luglio 1987 n. 6445, in *Riv. Giur. Circ. Trasp.*, 1988, 100, che ha ritenuto sussistere la responsabilità *ex* art. 2054 c.c. anche in capo al conducente che si sia allontanato dal veicolo in sosta lasciando a bordo un passeggero maggiorenne il quale cagioni un danno con l'apertura della portiera. In argomento FAVINO, *Responsabilità autonoma del passeggero adulto da quella del conducente l'autoveicolo*, in *Riv. Giur. Circ. Trasp.*, 1981, 424; DE LUCA, *Responsabilità civile del conducente per l'improvvisa apertura della portiera di un trasportato*, in *Resp. Civ. Prev.*, 1964, 566.

³⁵ Cft. DE CUPIS, *Dei fatti illeciti*, in *Comm. Cod. Civ.* (a cura di SCIALOJA e BRANCA, Bologna-Roma, 1971, 102.

Ciò in ossequio alla funzione sociale propria del sistema assicurativo nel suo complesso³⁶.

Siffatta evoluzione si iscrive nel più ampio filone – fatto proprio dai formanti sociali nell'attuale momento storico – mirante alla traslazione del rischio per lo svolgimento di un'attività in capo al soggetto economicamente più forte e pertanto maggiormente solvibile³⁷.

In particolare si conferma il *trend* di oggettivazione e socializzazione del rapporto assicurativo – secondo cui la responsabilità risarcitoria sorgerebbe in virtù del mero «contatto» fra il veicolo ed i terzi³⁸ - finalizzato ad una più penetrante tutela dei danneggiati da attività altamente produttive di danno³⁹.

Tuttavia tale tendenza risulta condivisibile nelle finalità, meno nei mezzi.

Una simile interpretazione estensiva ben potrebbe infatti determinare – nel medio periodo – una situazione di crisi del settore assicurativo analoga a quella verificatasi negli Stati Uniti all'inizio degli anni ottanta del secolo scorso, allorché le compagnie non riuscivano a far adeguatamente fronte all'incremento delle pretese risarcitorie dei soggetti assicurati⁴⁰.

Del resto – come asserito da Hayek – non è aumentando le strade che il traffico diminuisce.

Ed infatti la funzione indennitaria e risarcitoria propria del sistema assicurativo dovrebbe esplicarsi nei confronti delle fattispecie che ineriscano la circolazione dei veicoli – finanche alla massima estensione di tale nozione – ma non a quelle che siano da questa avulse.

La menzionata distinzione fra danno da circolazione e danno da non circolazione di veicoli acquisirebbe pertanto rilievo quale linea di discriminazione nell'applicazione pratica della disciplina della cd. r.c. auto.

Alla luce di quanto prospettato si evince dunque come la disciplina del danno da circolazione di veicoli sarebbe più opportuno fosse contenuta entro i binari della logica, prima ancora che della lettera.

³⁶ Di recente anche la Corte di Giustizia UE (Corte giust. Ue, Grande Sezione, 28 aprile 2009, in causa 518/06, inedita), nel decidere sulla conformità della normativa italiana in tema di obbligo di contrarre da parte delle imprese esercenti l'assicurazione obbligatoria della r.c. auto, ha affermato che l'obiettivo della assicurazione obbligatoria, nella prospettiva europea, è proprio quello di fornire protezione sociale alle vittime di incidenti stradali, garantendo loro un adeguato risarcimento.

³⁷ Si vd. LUBERTI, *Il ruolo della responsabilità civile nella nuova frontiera dei concetti giuridici*, in *Arch. Giur. Filippo Serafini*, 2009, 2, 203 ss.; GALGANO, *Le antiche e le nuove frontiere del danno risarcibile*, in *Contr. Impr.*, 2008, 1, 73 ss.; AMBROSELLI, *IV direttiva r.c. auto e tutela dei consumatori: la posizione comune del Consiglio*, in *Dir. Econ. Assicur.*, 1999, 2-3, 319 ss.

³⁸ Cfr. FRANZONI, *Il contatto sociale non vale solo per il medico*, in *Resp. Civ. Prev.*, 2011, 9, 1693 ss.; ROLFI, *Le obbligazioni da contatto sociale nel quadro delle fonti di obbligazione*, in *Giur. Merito*, 2007, 2, 555 ss.

³⁹ In argomento TROIANO (a cura di), *Verso una disciplina europea del contratto di assicurazione*, Milano, 2006, passim.; GAGLIARDI, *Tendenze e prospettive nel moderno diritto del contratto di assicurazione*, in *Danno resp.*, 2010, 653.

⁴⁰ Cfr., anche per riferimenti, MIOTTO, *La linea di confine tra oggetto del contratto di assicurazione e responsabilità dell'assicuratore*, in *Resp. Civ.*, 2012, 3, 207 ss.; GAGLIARDI, *L'interesse generale nel diritto comunitario e l'obbligo a contrarre nella RC auto: una ventata di solidarismo*, in *Riv. Dir. Civ.*, 2011, 1, 97 ss.; FERRARO, *La storia infinita del caso RC auto, tra diritto italiano e diritto comunitario*, in *Dir. Comunit. Scamb. Internaz.*, 2008, 1, 107 ss.; SELLA, *La funzione sociale del contratto di assicurazione R.C. auto*, in *Resp. Civ. Prev.*, 2008, 1, 216 ss.; TURCHETTI, *Le tensioni irrisolte nel mercato RC auto*, in *Econom. Pol. Indust.*, 2005, 3, 25 ss.

