

## **Profili giuridici del trasporto gratuito e del trasporto di cortesia.**

**di Serafino Ruscica**  
**Consigliere Parlamentare**  
**Ufficio Affari Legali**  
**Senato della Repubblica**

**Sommario.** 1 Trasporto gratuito e trasporto di cortesia. 1.2 Applicabilità dell'art. 2054 c. c. al trasporto di cortesia. 2. Il trasporto con pluralità di vettori: il trasporto cumulativo. 3. Il subtrasporto. 4. Clausole vessatorie ed abusive. 4.1 Inderogabilità della responsabilità del vettore.

### **1 Trasporto gratuito e trasporto di cortesia.**

Il codice civile a differenza del codice della navigazione, che negli artt. 413 e 947 c. nav. dichiara espressamente applicabile anche al trasporto gratuito di persone la disciplina dettata rispettivamente in tema di responsabilità del vettore marittimo ed aereo, non disciplina espressamente il trasporto gratuito e trasporto amichevole o di cortesia.

Un orientamento nella giurisprudenza distinse nettamente le due figure di trasporto affermando la natura extracontrattuale del trasporto di cortesia, che non darebbe luogo a vincoli giuridici e resterebbe soggetto alle regole dell'art. 2043 c. c. con conseguente onere della prova a carico del danneggiato <sup>1</sup>.

In dottrina si è teorizzata l'applicazione analogica al trasporto di cortesia delle norme del codice della navigazione sul trasporto amichevole. La soluzione proposta non avrebbe riscontrato molto successo in quanto l'art. 414 c. nav. non è principio suscettibile di applicazione analogica all'intera categoria delle prestazioni di cortesia <sup>2</sup>.

Un altro orientamento accolto in origine dalla Suprema Corte <sup>3</sup> portò ad estendere al trasporto amichevole la disciplina dell'art. 1681 c. c. sul

---

<sup>1</sup> Cass. 13.10.1951, n. 2635, *FI*, 1951, I, c. 833.

<sup>2</sup> Alibrandi A., 2001, *Il trasporto di cortesia*, in *RGCT*, 539.

<sup>3</sup> Cass. 29.3.1950, n. 848, *FI*, 1950, I, c. 101.

presupposto che non esistesse alcuna differenza col trasporto gratuito<sup>4</sup>.

L'opinione prevalente è che il trasporto di cortesia non produca vincoli giuridici, ma si mantenga nell'alveo di quei rapporti che si manifestano nella vita sociale quale espressione di amicizia o benevolenza nei confini delineati da regole non giuridiche<sup>5</sup>.

Al trasporto amichevole o di cortesia, che, a differenza del trasporto gratuito il quale corrisponde ad un interesse essenzialmente economico del vettore, è privo dell'elemento negoziale, atteso che il trasporto viene offerto e concesso per amicizia, condiscendenza, mero spirito di liberalità ovvero per altro nobile sentimento, non è applicabile la presunzione di responsabilità di cui all'art. 1681 c.c. - che dall'ultimo comma del citato articolo è invece estesa al trasporto gratuito - poiché manca un obbligo contrattuale, con la conseguenza che la responsabilità di colui che effettua il trasporto è di natura extracontrattuale ed è regolata quindi dall'art. 2043 c. c., anche con riferimento all'onere della prova in ordine alla responsabilità del vettore. (Nell'affermare il suddetto principio la suprema corte ha ritenuto corretta la decisione dei giudici di merito i quali avevano affermato ricorrere l'ipotesi del trasporto amichevole o di cortesia in una fattispecie in cui il conducente di un'auto aveva chiesto a due persone di accompagnarlo al fine di non percorrere, da solo e di notte, una strada poco sicura)<sup>6</sup>.

In mancanza di una norma specifica che disciplini questi rapporti, non può non ritenersi applicabile *in primis* l'art. 2043 c. c. Elemento discretivo tra le due forme di trasporto viene individuato nella possibilità, nel contratto di trasporto gratuito, che il vettore soddisfi un proprio interesse mediato, anche di natura non patrimoniale idoneo a determinare il sorgere dell'obbligazione a norma dell'art. 1174 c.c., mentre il trasporto amichevole si concretizza in un mero rapporto di fatto, come tale non idoneo a produrre l'insorgere del vincolo contrattuale.

Tra gli esempi riportati più di frequente in dottrina ricorre il caso del venditore di autoveicoli che, a titolo di prova trasporti un eventuale acquirente sull'autovettura, dell'albergatore che offra ai propri clienti il trasporto su un proprio automezzo<sup>7</sup>.

E' ravvisabile un contratto di trasporto gratuito qualora l'impresa, in vista del soddisfacimento di un proprio interesse (anche mediato purché giuridicamente rilevante) assuma, nei confronti di altri soggetti, l'obbligo di trasferirli da un luogo ad un altro, ancorché si avvalga di mezzi presi a noleggio o dell'opera di uno o più subvettori (nella specie, la Cassazione aveva qualificato come vettore contrattuale una società di *engineering* che aveva predisposto ed organizzato il viaggio di alcuni professionisti esterni mediante il noleggio del mezzo ed aveva affidato al noleggiatore la determinazione del piano di volo e la sua esecuzione)<sup>8</sup>.

Secondo una parte della giurisprudenza, che tende ad interpretare

<sup>4</sup> Mirabelli G., 1991, *Dei singoli contratti*, Utet, Torino, 487, 1991.

<sup>5</sup> V. amplius, S. Ruscica, *Il contratto di trasporto stradale di persone*, in F. Morandi (a cura di), *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, vol. XVII, Trasporto, Utet, 2004, 497 ss.

<sup>6</sup> Cass. 08.03.1990, n. 1700, GCM, 1990, 3.

<sup>7</sup> ALIBRANDI A., *op. cit.*, 541.

<sup>8</sup> Cass. n. 1855 del 1989, GCT, 1989, 571.

estensivamente la figura del contratto di trasporto.

Rientra nel trasporto gratuito quello effettuato dall'imprenditore che conduca i propri dipendenti sul luogo di lavoro<sup>9</sup>.

L'interesse del vettore all'esecuzione del trasporto gratuito, può consistere anche nell'interesse non economico all'altrui compagnia condizionante positivamente l'assunzione dell'obbligo di trasportare<sup>10</sup>.

Sussiste trasporto (contrattuale) a titolo gratuito, e non mero trasporto di cortesia, quando il vettore abbia un interesse al trasporto. Pertanto, nel caso di una gita turistica in automobile con amici e congiunti, il trasporto deve ritenersi gratuito (e quindi contrattuale), e non di mera cortesia, quando il danneggiato dimostri, anche in via presuntiva ex art. 2727 c.c., che il vettore non avrebbe effettuato la gita se non avesse avuto la compagnia dei trasportati.<sup>11</sup>

Tuttavia non si tratta di trasporto gratuito, ma tipicamente amichevole, nel caso di trasporto tra fidanzati in gita estiva<sup>12</sup>.

La giurisprudenza distingue il trasporto gratuito dal comodato di autoveicolo senza alcun corrispettivo.

Si ha comodato gratuito di autoveicolo quando si consegna il proprio automezzo ad una determinata persona che si obbliga restituirlo dopo l'uso fattone per il periodo stabilito<sup>13</sup>.

In tema di danni conseguenti alla circolazione di veicoli, è ravvisabile l'ipotesi del trasporto di cortesia o amicizia in assenza di prove dell'esistenza di un contratto di trasporto anche gratuito rispondente ad un interesse giuridicamente rilevante del vettore.<sup>14</sup>

Mentre una giurisprudenza<sup>15</sup> più sensibile alla tutela dei valori di cui all'art. 2 Cost. ha di recente affermato che nel contratto di trasporto di persone ma altresì nel trasporto gratuito e in quello di cortesia, la posizione di garanzia non si esaurisce nel trasporto a destinazione della persona trasportata se questa sia un minore non in grado di tutelare autonomamente i propri beni e in particolare la sua incolumità personale. La cessazione di tale posizione, avviene con il raggiungimento di una situazione di sicurezza che può aversi o con l'arrivo a destinazione in ambiente protetto o con la consegna dell'incapace a persona idonea a proseguire nell'attività di tutela della sua incolumità.

## 1.2 Applicabilità dell'art. 2054 c. c. al trasporto di cortesia.

La questione ha acquisito notevole attualità a seguito del *revirement* della Cassazione con cui, superandosi il precedente orientamento, si è ammesso il trasportato di cortesia a beneficiare delle presunzioni previste dall'art.

<sup>9</sup> Cass. 27.3.1987 n. 2994, *MGI*, 1987.

<sup>10</sup> Cass. 5.7.1989 n. 3223, *VN*, 1989, 1206.

<sup>11</sup> Trib. Napoli, 25.10.1997, *RGCT*, 1998, 726.

<sup>12</sup> App. Perugia, 28.5.1991, *AGCSS*, 1991, 758.

<sup>13</sup> Giud. pace Perugia, 27.1.1999, *RGU*, 1999, 803.

<sup>14</sup> Trib. Perugia, 18.7.1992, *AGCS*, 1993, 41.

<sup>15</sup> Cass. pen. sez. IV, 08.10.03, n. 1484, *DT* 2005, 1109.

2054 c. c. nel caso di trasporto con veicoli a motore senza guida di rotaie<sup>16</sup>. Il trasportato, indipendentemente dal titolo del trasporto, può invocare i primi commi della disposizione citata (che prevedono la presunzione di colpa del conducente di un veicolo senza guida di rotaie e, nel caso di scontro tra veicoli, la presunzione di eguale colpa di ciascuno dei conducenti), per far valere la responsabilità extracontrattuale del conducente del veicolo, ed il terzo comma per far valere quella solidale del proprietario, che può liberarsi solo provando che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà ovvero che il conducente aveva fatto tutto il possibile per evitare il danno<sup>17</sup>.

Tuttavia prima della svolta operata dalla Cassazione, la giurisprudenza di merito, precorrendo i tempi, aveva esteso l'applicabilità dell'art. 2054 c. c. al trasportato di cortesia<sup>18</sup>. L'orientamento precedente<sup>19</sup> aveva stabilito che in caso di scontro tra i veicoli la persona trasportata a titolo di cortesia non potesse avvalersi per ottenere il risarcimento del danno extracontrattuale nei confronti del proprio vettore delle presunzioni dettate dall'art. 2054, commi 1 e 2, c.c., mentre tale risarcimento essa poteva ottenere valendosi della presunzione di responsabilità di cui al citato art. 2054, comma 1, c.c. nei confronti del proprietario e del conducente l'altro veicolo, salva l'azione di regresso di questi ultimi nei confronti del primo conducente ex art. 2055 c.c. secondo le rispettive colpe, ove abbiano risarcito per intero il danno<sup>20</sup>. Oppure ancora si era affermato che in tema di trasporto di cortesia, non possa trovare applicazione la presunzione di colpa prevista dall'art. 2054 c. c., né di responsabilità del vettore prevista dall'art. 1681 c. c., bensì solo l'art. 2043 c. c., con la conseguenza che sia l'attività lesiva del diritto altrui, sia il nesso di causalità tra la condotta e l'evento, devono essere provati dal danneggiato<sup>21</sup>. Si faceva leva su una serie di argomentazioni. Si riteneva contraria al senso di giustizia la presunzione di colpa di cui all'art. 2054 c. c., a carico di chi usa cortesia consentendo ad altri di beneficiare del trasporto sulla propria vettura.

Nel trasporto di cortesia, poiché non valgono le presunzioni di cui all'art. 2054 c. c., il proprietario del veicolo non è solidalmente responsabile dei danni subiti dal trasportato, pur essendosi in concreto accertata la colpa del conducente. Pertanto, ai fini dell'affermazione della responsabilità del proprietario del veicolo, è necessaria la prova da parte del trasportato

<sup>16</sup> Cass. sez. III, 26.10.1998, n. 10629, *DT*, 1999, 236; in *RGCT*, 1998, 965; in *GC*, 1998, I, 2716; in *FI*, 1998, I, 3107, in *DM*, 1999, 721, in *DR*, 1999, 36; in *RCP*, 1999, 92; in *GD*, n. 45, 68.

<sup>17</sup> Cass. 18.05.1999 n. 4801 in *GD* n. 32, 61; Trib. Lecco 19.12.1999, *GMil*, 2000, 375; Cass. 21.1.2000 n. 681, *GCM*; 2000 115; Trib. Cassino 15.06.2000, n. 417, *RGCT*, 1, 2001, 79; Giud. pace Perugia 8.7.2000, *RGCT*, 2001, 105; Cass. 21.3.2001 n. 4022, *MGI*, 2001. Tribunale Bari, sez. III, 6 ottobre 2007, n. 2272, in *Giur. merito* 2008, 4, 1032, con nota di Vernizzi.

<sup>18</sup> Trib. Roma, 15.12.1994, *AGCSS*, 1995, 845; Trib. Roma, 19.01.1995, *RGCT*, 1995, 183.

<sup>19</sup> Fra le tante, v. Trib. Brindisi 20.1.1989, *AGC*, 1989, 487.

<sup>20</sup> Cass. 17.01.1997, n. 471, *GCM*, 1997, 82, Trib. Roma, 25.02.1997 *RGCT*, 1997, 336.

<sup>21</sup> App. Lecce, 26.05.1993, *AGCSS*, 1993, 797; Trib. Firenze, 8.04.1993, *AGCSS*, 1994, 135.

danneggiato che il proprietario medesimo abbia, con un suo comportamento colposo, in concreto causato o concorso a causare l'evento dannoso<sup>22</sup>.

Posto che l'art. 1 della l. n. 990 del 1969 sull'assicurazione obbligatoria (prevedendo, al comma 2, che l'assicurazione deve comprendere anche la responsabilità per i danni alla persona causati ai trasportati qualunque sia il titolo in base al quale è effettuato il trasporto) si riferisce tanto al caso in cui detta responsabilità venga invocata a titolo extracontrattuale, per violazione del "*neminem laedere*", quanto al caso in cui venga fatta valere a titolo contrattuale ex art. 1681 c. c., le presunzioni contenute nell'art. 2054 c.c. possono essere invocate anche dal trasportato a titolo di cortesia<sup>23</sup>.

Il trasportato a titolo di cortesia partecipa ai vantaggi (*commoda*) del trasporto, mentre può valutare i rischi insiti nel farsi trasportare da un altro.

La presunzione di colpa prevista dall'art. 2054 c.c. non trova applicazione in favore della persona trasportata sul veicolo per mera cortesia, la quale, come ogni persona a qualsiasi titolo trasportata, non può, rispetto all'autore del danno, assimilarsi ai terzi estranei alla circolazione, ed è in grado di valutare preventivamente ogni possibile rischio cui può trovarsi esposta, anche in considerazione delle qualità del conducente cui si affida<sup>24</sup>. Anzi, con un ragionamento analogo a quello elaborato dalla dottrina penalistica in tema di accettazione del rischio di lesioni nell'attività sportiva (art. 50 c. p.), si è giunti ad escludere qualunque responsabilità del conducente per le lesioni che potrebbe riportare il trasportato di cortesia che accetta il rischio dell'altrui imperizia<sup>25</sup>.

In senso contrario si è osservato che allora con analogo ragionamento dovrebbe concludersi che un pedone che attraversa una strada particolarmente trafficata, valuta ed accetta il rischio di essere investito escludendosi a suo favore la presunzione di colpa del conducente del veicolo investitore<sup>26</sup>.

Si è parimenti considerata l'esigenza di tutelare più incisivamente coloro che, non viaggiando sul veicolo, trovano maggiori difficoltà nel provare la colpa del conducente e nel conseguire il dovuto risarcimento.

Infine, nonostante la legge 26.2.1977, n. 39, abbia esteso l'obbligo assicurativo ai trasportati "qualunque sia il titolo in base al quale il trasporto è effettuato", ricomprendendo in tale ampia previsione il trasportato di cortesia, la giurisprudenza ha ritenuto che l'ampliamento della copertura assicurativa non comportasse il venire meno dell'esclusione della presunzione di cui all'art. 2054 c. c.<sup>27</sup>

Il nuovo orientamento affermatosi a partire da Cass. 26.10.1998, n. 10629, ha definitivamente superato le argomentazioni suesposte. Si è considerata la non estraneità del trasportato alla circolazione, e quindi

<sup>22</sup> Trib. Nocera Inferiore, 28 gennaio 1998, *AGCSS*, 1998, 1137.

<sup>23</sup> Giud. pace Pozzuoli, 11 giugno 1997, *DR*, 1999, 40. *Contra*, Cass. 3.03.1998, n. 2331, *DR*, 1998, 817.

<sup>24</sup> App. Lecce, 6.11.2000, *AGCSS*, 2002, 486.

<sup>25</sup> Mirabelli G., op. cit. 487; Per esempio qualora il danneggiato fosse a conoscenza del fatto che il veicolo era condotto da persona priva di patente di guida, Trib. Lodi, 31.10.1987, *AGCSS*, 1988, 320.

<sup>26</sup> Cass. 26.10.1998, n. 10629, *DT*, 1999, 236.

<sup>27</sup> Cass. 3.3.1995 n. 2471, *MGI*, 1995; Cass. 19.3.1997, *DR*, 1997, Cass. 3.3.1998 n. 2331, *RGCT*, 1998, 762.

parificato, di fatto, il trasportato a titolo di cortesia con il trasportato a titolo oneroso o gratuito. Infatti, mentre questi può invocare nei confronti del conducente la presunzione di colpa di cui all'art. 1861 c. c., anche per via dell'estensione al trasporto gratuito operata dal terzo comma dell'art. 1861 c.c., il trasportato di cortesia potrebbe agire ex art. 2054 c. c., che prevede per il conducente un'analoga prova liberatoria. Inoltre, si è considerato il fatto che l'art. 2054 c. c. non fa alcuna distinzione tra chi rispetto alla circolazione del veicolo sia terzo e chi vi partecipi, limitandosi quest'ultimo a stabilire che il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno.

D'altra parte, secondo la Suprema Corte, il ricorso a presunzioni legali o forme di responsabilità oggettiva è sempre più spesso giustificato dal rango dell'interesse della vittima dell'illecito in tal caso il primario diritto alla salute di cui all'art. 32 Cost.<sup>28</sup>

L'esigenza di garantire il risarcimento del danneggiato, si pone pertanto su un piano prioritario rispetto a quella dell'apprezzamento sociale di un atto di cortesia.

Si sono inoltre considerati i vantaggi derivanti dall'eliminazione di una palese disparità di trattamento tra il trasportato di cortesia che avesse riportato danni a seguito dello scontro tra veicoli, e che era comunque in condizione di invocare ex art. 2054 c. c. la responsabilità presunta dell'altro conducente e del proprietario del veicolo antagonista; ed il trasportato sempre di cortesia che, se avesse subito danni a seguito di un incidente in cui non fosse rimasto coinvolto un altro mezzo, sarebbe restato privo di tutela nei confronti del conducente, del quale non fosse in condizione di provare la colpa ai sensi dell'art. 2043 c. c.

Più di recente la giurisprudenza è esteso l'applicabilità dell'art. 2054 c.c. al trasportato a qualunque titolo anche sul mezzo pubblico.

In tema di risarcimento del danno subito dall'utente del servizio di pubblico trasporto poiché i principi generali contenuti nell'art. 2054 c.c. sono applicabili a tutti i soggetti che ricevono danni dalla circolazione dei veicoli, qualunque sia il titolo del trasporto, di cortesia ovvero contrattuale (oneroso o gratuito), con l'azione prevista dall'art. 1681 c.c. può concorrere quella extracontrattuale di cui all'art. 2054 c.c.<sup>29</sup>.

Pertanto l'art. 2054 c.c. esprime, in ciascuno dei commi che lo compongono, principi di carattere generale applicabili a tutti i soggetti che da tale circolazione comunque ricevano danni e, quindi, anche ai trasportati, quale che sia il titolo del trasporto, di cortesia ovvero contrattuale, oneroso o gratuito. Da ciò consegue che il trasportato, indipendentemente dal titolo del trasporto, può invocare i primi due commi della disposizione citata per far valere la responsabilità extracontrattuale del conducente ed il comma 3 per far valere quella solidale del proprietario che può liberarsi solo provando che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà ovvero che il conducente aveva fatto tutto il possibile per evitare il danno. Ai fini dell'affermazione della responsabilità solidale del proprietario, ai sensi del citato comma 3 dell'art. 2054, è irrilevante che quella del conducente sia

<sup>28</sup> Cass. 26.10.1998, n. 10629, cit.

<sup>29</sup> Giud. pace Napoli, 25.03.1999, AGCSS, 1999, 518.

riconosciuta in via presuntiva, ai sensi dei primi due commi dell'art. 2054, ovvero sulla base di un accertamento in concreto della colpa, ai sensi dell'art. 2043 c. c., giacché l'estensione della responsabilità al proprietario mira a soddisfare l'esigenza di carattere generale di garantire il risarcimento del danno al danneggiato<sup>30</sup>.

## **2. Il trasporto con pluralità di vettori: il trasporto cumulativo.**

E' frequente nella prassi commerciale la stipulazione di un contratto di trasporto con più vettori. L'art. 1682 c. c. stabilisce che ciascun vettore risponde nell'ambito del proprio percorso con una disciplina derogatoria rispetto alla regola della responsabilità solidale tipica delle obbligazioni indivisibili (art. 1317 c. c.). Il fondamento di tale disciplina è individuato nel fatto che il viaggiatore può sempre controllare il modo in cui viene data esecuzione al contratto, a differenza del contratto di trasporto di cose per il quale vale la opposta regola della solidarietà (art. 1700 c. c.), essendo difficile per il danneggiato stabilire quale vettore si sia reso inadempiente.

E' fatta comunque salva l'azione di regresso spettante al vettore (ex art. 1700c.c.) chiamato a rispondere di un fatto non proprio e la responsabilità del vettore per il risarcimento integrale qualora risulti che l'evento dannoso sia avvenuto durante il percorso dello stesso<sup>31</sup>.

Secondo un orientamento dottrinale accolto in passato dalla Suprema Corte<sup>32</sup> il contratto di trasporto cumulativo si può perfezionare con la proposta del viaggiatore diretta a più vettori e la successiva accettazione, volta per volta di costoro, manifestata ex art. 1327 c. c., mediante inizio di esecuzione<sup>33</sup>. Secondo altra dottrina al contrario, in tale caso il primo vettore stipulerebbe il contratto in proprio ed agirebbe quale mandatario degli altri per i successivi contratti<sup>34</sup>.

Si è comunque al di fuori dell'ipotesi del subcontratto perché il vettore iniziale non assume l'intera prestazione a proprio carico<sup>35</sup>.

Resta ferma l'applicabilità dell'art. 1682 c.c. qualora si configuri, secondo quanto normalmente accade, un contratto di trasporto cumulativo.

## **3. Il subtrasporto.**

Il vettore può eseguire o fare eseguire il trasporto assumendone in ogni caso il rischio relativo. La giurisprudenza ipotizza altresì il subcontratto di trasporto<sup>36</sup>.

<sup>30</sup> Cass. civ. sez. III, 22.08.07, n. 17848, in *G. civ. Mass.* 2007, 7-8. Cass. civ. sez. III, 31.10.05 n. 21115, in *Giust. civ. Mass.* 2005, 7/8.

<sup>31</sup> Grigoli M., 1984, *Il trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da Rescigno, XI, Utet, Torino, 750.

<sup>32</sup> Cass. 10.6.1991 n. 6557, in *GC*, 1992; I; 125.

<sup>33</sup> GAZZONI F., 2001, *Manuale di diritto privato*, Esi, Napoli, 1142.

<sup>34</sup> ASQUINI A., 1973, *Trasporto di persone (contratto di)*, in *NovissDI*, XIX, 616.

<sup>35</sup> GAZZONI F., *op. cit.*, 1142.

<sup>36</sup> Cass. 26.4.1995, n. 4620, *GI*, 1997, I, 1, 1002; Cass. 7.5.1999, n. 4593, *DM*, 2001, 1377.

Non rientra nella figura del trasporto cumulativo di persone agli effetti della responsabilità prevista dall'art. 1682 c.c., l'ipotesi in cui il vettore iniziale assuma in nome proprio di fronte al viaggiatore, l'obbligo di provvedere all'intero trasporto facendolo eseguire da altri vettori; anche in tale ipotesi si attua, in un certo senso la cooperazione tra più vettori successivi, ma non sussiste per il viaggiatore, una pluralità di vettori, in quanto, nei confronti di esso, si obbliga soltanto il vettore iniziale, il quale agisce come imprenditore che affida ad altri vettori l'adempimento di parte dell'obbligazione da esso assunta, con la conseguenza che nessun vincolo si crea tra i vettori successivi ed il viaggiatore che ha stipulato un unico contratto di trasporto con il vettore iniziale, i cui rapporti con i vettori successivi restano del tutto estranei al viaggiatore. In tal caso il vettore iniziale, che ha agito come imprenditore, è unico responsabile dei danni arrecati al viaggiatore, anche se non sono stati causati dai propri dipendenti, bensì dai vettori successivi su percorsi loro affidati, ed i subvettori, che provvedono al trasporto mediante la propria autonoma organizzazione, restano obbligati soltanto al vettore iniziale.

Per cui mentre nel trasporto cumulativo più vettori più vettori si obbligano con un unico contratto, mediante manifestazione di volontà negoziale, contestuale o successiva, purché diretta ad inserirsi nel rapporto contrattuale già costituito, si verte in ipotesi di subtrasporto quando il vettore, esegue con i propri mezzi soltanto una parte del contratto, avvalendosi, quanto al resto dell'opera di un altro vettore con il quale conclude un contratto di subtrasporto, non istituendosi alcun rapporto con il vettore del subtrasporto.

#### **4. Clausole vessatorie ed abusive.**

L'applicazione della disciplina prevista dal codice civile a tutela del contraente debole nei contratti per adesione (artt. 1341 e 1342 c.c. ed artt. 1469 *bis* e ss.) trova scarsa applicazione nel contratto di trasporto di cose dal momento che il più delle volte si tratta di contratti bilateralmente d'impresa, nel senso che la figura di mittente è assunta da soggetti che spediscono merci di propria produzione o distribuzione<sup>37</sup>. Quanto al trasporto di persone si nota che solo in pochi casi il viaggiatore può considerarsi consumatore secondo la definizione dell'art. 1469 *bis*, comma secondo, c. c., mentre nel caso di trasporto giustificato da motivi di lavoro. La connessione con l'attività professionale eventualmente svolta esclude la riconoscibilità dello *status* di consumatore<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> TULLIO L., 1995, *Condizioni generali di contratto e clausole vessatorie nella contrattualistica dei trasporti* in *DT*, 728; BIANCA C. M. e BUSNELLI F. D., 1999, *Commentario al capo XIV bis del Codice civile: dei contratti del consumatore*, Cedam, Padova; BIANCA C. M., 2000, *Diritto Civile, Il contratto*, Giuffrè, Milano, 373 ss.

<sup>38</sup> TULLIO L., *op. cit.*, 730.



Ai fini dell'applicabilità della disciplina sulle clausole abusive<sup>39</sup>, per definire la nozione di consumatore che abbia agito "per scopi estranei all'attività imprenditoriale o professionale eventualmente svolta", occorre basare l'indagine non già sull'utilizzazione del bene o del servizio costituente oggetto del contratto, bensì sull'utilizzazione del contratto stesso, per verificare se rientri nel quadro dell'attività anzidetta la conclusione del genere di quello in esame. Pertanto, è consumatore lo scultore che stipuli un contratto di trasporto per trasferire una sua opera d'arte<sup>40</sup>.

Va anche osservato che l'art. 1469 *ter* c. c. esclude dall'applicazione della disciplina delle clausole abusive le condizioni generali che abbiano natura regolamentare.

Tuttavia, si esclude che l'approvazione amministrativa delle condizioni generali di trasporto nel caso di pubblici concessionari di servizi di linea (art. 1679 c. c.) conferisca natura regolamentare alle clausole contrattuali che resterebbero assoggettate al controllo di abusività previsto dagli artt. 1469 *bis* c. c. e ss. Altrettanto è a dirsi per le condizioni generali dei contratti di viaggio turistico, anch'esse approvate dall'autorità amministrativa<sup>41</sup>.

La giurisprudenza ha di recente escluso che l'approvazione ministeriale del regolamento disciplinante le condizioni di trasporto abbia rilievo per la valutazione dell'abusività delle clausole in esso contenute<sup>42</sup>.

Restano escluse dall'applicazione degli artt. 1341 1342 e 1469 *bis* c. c., le condizioni generali del trasporto ferroviario di cose o persone che sono contenute in un testo che ha valore di legge ed è inderogabile<sup>43</sup>.

Residua tuttavia il rimedio della inibitoria collettiva previsto dall'art. 1469 *sexies* c.c.

La giurisprudenza riconosce i giusti motivi d'urgenza, in presenza dei quali può essere accordata la tutela inibitoria cautelare quando le clausole abusive investano, diritti o interessi della persona aventi rilevanza primaria: non riveste tale rilevanza il diritto dei viaggiatori al rispetto dell'orario ferroviario<sup>44</sup>.

Deve essere inibita l'utilizzazione della clausola, contenuta nelle condizioni generali di un contratto di trasporto marittimo, che preveda: l'esonero di responsabilità del vettore in una serie di ipotesi di danno alla persona o alle cose da questa trasportate, salvo che il passeggero non provi che il danno

---

<sup>39</sup> Si fa presente che la disciplina consumieristica è oggi confluita nel d. g. n. 206/06 (codice del consumo). La giurisprudenza nelle prime pronunce ha sottolineato come i pacchetti turistici "tutto compreso" devono essere annoverati non già tra i contratti di viaggio, come tali tutelati dagli artt. 82-86 del d.lg. n. 206/06 (codice del consumo), bensì tra quelli di agenzia (o intermediazione di viaggio), e come tali regolati dagli artt. 13 e 15 della convenzione di Bruxelles del 23/04/70 (resa esecutiva in Italia dalla l. n. 1084/77), in tutti i casi in cui il pacchetto "all inclusive" (o meno) offerto al turista non sia eseguito direttamente ma appaltato ad altri agenti; in tutte le altre ipotesi troveranno applicazione i sopra richiamati articoli del codice del consumo. Giudice di pace Pozzuoli, 9.04.08, n. 613, *D & G* 2008.

<sup>40</sup> Trib. Roma, 20.10.1999, *DT*, 2001, 173.

<sup>41</sup> TULLIO L., *op. cit.*, 733.

<sup>42</sup> Trib. Palermo, 22.10.1997, *RGCT*, 2000, 778.

<sup>43</sup> TULLIO L., *op. cit.*, 728.

<sup>44</sup> Trib. Roma 28.5.1997, *FI*, 1997, I, 2291.

sia derivato da causa imputabile al vettore; l'esonero da responsabilità del vettore per modifiche improvvisate di itinerari ed orari, o la soppressione della partenza di una nave dovute a motivi tecnici, o quella che preveda come foro esclusivo per ogni controversia nascente dal contratto, quello del luogo ove ha sede il vettore <sup>45</sup>.

Lo stesso dicasi per quelle clausole mediante le quali il vettore inverte a carico di quest'ultimo la presunzione di colpa prevista dal codice della navigazione per le ipotesi di danno a cose o persone nel corso del trasporto <sup>46</sup>.

Oppure quelle che prevedano che in caso di recesso del consumatore, l'organizzazione può trattenere, a titolo di corrispettivo per l'esercizio di tale facoltà, le somme già percepite, laddove non sia previsto che, in caso di recesso dell'organizzatore, quest'ultimo, versi il doppio delle somme corrisposte al consumatore <sup>47</sup>.

Sussistono i giusti motivi d'urgenza ex art. 1469 *sexies*, comma secondo, c. c. qualora le clausole abusive riguardino un contratto come il trasporto marittimo di persone che ha per oggetto l'esercizio di un diritto fondamentale della persona come la libertà di movimento, e quando esse hanno una potenziale diffusività connessa alla situazione strutturale di un mercato in cui l'offerta del servizio avviene in un regime di monopolio ancorché parziale <sup>48</sup>.

#### **4.1 Inderogabilità della responsabilità del vettore.**

Il secondo comma dell'art. 1681 c. c. prevede l'inderogabilità *in peius* del regime di responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono il viaggiatore.

Da ultimo<sup>49</sup> si è ribadito come, la presunzione di responsabilità che la disposizione dell'art. 1681 c.c. pone a carico del vettore per i danni riportati dal trasportato, è esclusa dalla prova che il vettore ha adempiuto all'obbligo di adottare tutte le misure idonee ad evitare il danno. Tale prova, peraltro, può anche indirettamente derivare dalla rigorosa prova della esclusiva responsabilità del fatto del terzo. (Nella specie la S.C. ha confermato la sentenza di merito con la quale era stata rigettata l'azione nei confronti del conducente e della proprietaria dell'autoveicolo su cui si trovavano gli attori, per i danni riportati nello scontro con altra autovettura, essendo rimato accertato che il sinistro era stato provocato esclusivamente dalla imprudente condotta di guida del conducente di quest'ultima). Tra l'altro si è ancora di recente<sup>50</sup> ribadito che la configurazione della responsabilità del vettore richiede apposita indagine sull'adozione, da parte dello stesso, delle cautele necessarie al compimento del trasporto ed è vero, dunque, che la prova liberatoria necessaria al vettore è diversa dalla prova che sarebbe

<sup>45</sup> Trib. Palermo, 3.2.1999, *FI*, 1999, I, 2085.

<sup>46</sup> Trib. Palermo, 8.3.1999, *DR*, 1999, 683.

<sup>47</sup> Trib. Palermo, 2.6.1998, *FI*, 1999, I, 358.

<sup>48</sup> Trib. Palermo, 22.10.1997, *GI*, 1998, 1608.

<sup>49</sup> *Cass.*, sez. III, 19.05.08, n. 12694 in *G. civ. M.* 2008, 5.

<sup>50</sup> *Cass. civ.*, sez. III, 7.04.08, n. 8964 in *GD* 2008, 31 83.

richiesta al conducente e al proprietario del veicolo coinvolto in un sinistro stradale per vincere la presunzione di colpa prevista dall'art. 2054 c.c.

Pertanto la presunzione di responsabilità del vettore per danni alla incolumità delle persone trasportate può concorrere con quella personale del viaggiatore che in ogni caso è tenuto a vigilare, secondo la normale prudenza ed esperienza, circa la propria incolumità, ma anche essere superata dall'accertamento, oltre che della forza maggiore o del fatto del terzo, che il fatto dannoso è ascrivibile come causa unica ed esclusiva a fatto del viaggiatore, la cui imprudenza o imperizia non avrebbe potuto essere salvaguardata dalle cautele apposte dal vettore/organizzatore del viaggio<sup>51</sup>.

Sempre riguardo alla inapplicabilità dell'art. 1681 c.c. si segnala l'opinione della giurisprudenza secondo cui in tema di contratto di viaggio turistico - disciplinato dalla l. 27 dicembre 1977 n. 1084, di ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale sui contratti di viaggio (Ccv) sottoscritta a Bruxelles il 23 aprile 1970 - la legge non prevede una ipotesi di responsabilità oggettiva in capo all'organizzatore del viaggio che affidi a terzi l'esecuzione di servizi, ma una responsabilità per colpa anche lieve, rispetto alla quale la prova liberatoria che l'organizzatore deve fornire consiste nel dimostrare di essersi comportato con diligenza nella scelta del soggetto cui ha affidato l'esecuzione del servizio. Ne consegue che va esclusa la responsabilità dell'organizzatore per i danni subiti nel corso del viaggio dai propri clienti, qualora i fatti si siano svolti in modo tale da doversi ritenere che, se la scelta fosse ricaduta su un diverso esecutore del servizio, il danno si sarebbe verificato ugualmente (nella specie, la Suprema Corte ha rigettato il ricorso avverso la sentenza che aveva escluso la responsabilità dell'organizzatore di un viaggio per i danni subiti da un gruppo di turisti, trasportati sull'autobus messo a disposizione dall'organizzazione, condotto dall'autista da questa prescelto, a causa dell'incidente stradale provocato dalla colpa esclusiva del conducente dell'autovettura dalla quale essi erano stati violentemente investiti)<sup>52</sup>. Sempre sui rapporti intercorrenti tra il vettore e l'organizzazione turistica si segnala l'opinione secondo cui nell'ipotesi in cui il consumatore convenga in giudizio l'organizzazione e/o il venditore di un pacchetto turistico per il risarcimento del danno subito in occasione della fruizione del pacchetto stesso, il giudice non può respingere la domanda sul presupposto che la responsabilità del lamentato danno debba essere ascritta al vettore del quale i convenuti si sono avvalsi, atteso che l'organizzazione o il venditore del pacchetto turistico che si avvale di altri prestatori di servizi è comunque tenuto a risarcire il danno sofferto dal consumatore, salvo il diritto di rivalersi nei loro confronti<sup>53</sup>.

La norma in questione va messa in relazione alla disposizione dell'art. 1229 comma 2, c. c, ove viene sancita la nullità di tutte le clausole limitative delle responsabilità in caso di violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico, rientrando certamente in quest'ultimo ambito le

<sup>51</sup> Trib. Firenze, 08.10.07 in *D. M.* 2008, 2, 594.

<sup>52</sup> Cass. civile, sez. III, 27.06.07, n. 14837, in *Giust. civ.* 2008, 6 1511.

<sup>53</sup> Cass. civile sez. III, 29.02.08, n. 5531, in *D&G* 2008.

norme che tutelano l'integrità della persona <sup>54</sup>.

Tuttavia si ammette che siano possibili modifiche, anche *in peius*, del regime di responsabilità del vettore per perdita<sup>55</sup> o avaria del bagaglio<sup>56</sup> o nei limiti generali ammessi dall'art. 1229 comma 1 c. c. <sup>57</sup>.

Allo stesso modo, deve intendersi derogabile dalle fonti la disciplina della responsabilità del vettore per la mancata esecuzione del trasporto o per il ritardo nella riconsegna del passeggero a destinazione.

Occorre, tuttavia, dare conto che autorevole dottrina <sup>58</sup>, ha concluso per la contemporanea sussistenza e la relativa compatibilità in favore del destinatario di una cosa da trasportare giunta in condizioni di avaria dell'azione per la riduzione del corrispettivo con quella per risarcimento del danno.

Tale dottrina prende le mosse dall'indagine circa la natura dell'obbligazione nascente dal contratto di trasporto e, in particolare, dal quesito se quest'ultima consista in un'obbligazione di mezzi ovvero di risultato.

Nell'ottica della predetta verifica, rilievo assumerebbe l'art. 1686 c.c. disciplinante la materia degli impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto per causa non imputabile al vettore, laddove, nel suo comma 3, dispone che "Il vettore ha diritto al rimborso delle spese. Se il trasporto è stato iniziato egli ha diritto anche al pagamento del prezzo in proporzione del percorso compiuto, salvo che l'interruzione del trasporto sia dovuta alla perdita totale delle cose derivante da caso fortuito".

Per la citata dottrina dall'esegesi della predetta norma si potrebbe concludere che l'obbligazione è di risultato. Dal citato articolo, infatti, si ricaverebbero, da un lato, la "regola generale" che se dall'attività del trasporto non deriva alcuna utilità per il destinatario come nell'ipotesi di perdita totale delle cose da trasportare derivante da caso fortuito nulla è dovuto e, dall'altro, la relativa "eccezione" che se dall'attività del vettore si ricava una qualche utilità come nell'ipotesi in cui la cosa è stata trasportata solo per una parte del percorso previsto allora il corrispettivo del trasporto è dovuto esclusivamente in relazione alla tratta effettuata.

La medesima dottrina continua rilevando che, in effetti, manca una

---

<sup>54</sup> MASTANDREA G., 1994, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Cedam, Padova, 78.

<sup>55</sup> Il viaggiatore che intenda ottenere dall'organizzatore del viaggio il risarcimento del danno patrimoniale conseguente alla perdita del bagaglio di viaggio è tenuto a fornire la prova dell'effettivo valore sia del contenitore che del contenuto del medesimo non potendo questo essere desunto da documenti afferenti ad acquisti effettuati al rientro in sede al fine di ripristinare quanto perduto. *Giudice di pace Rovereto, 10.01.07, in Dir. trasporti 2008, 1 257.*

<sup>56</sup> La società assicuratrice, che abbia assicurato un contratto di trasporto, legittimamente si surroga, ex art. 1916 c. c., nei diritti del destinatario verso il vettore quando la merce sia stata danneggiata, o smarrita o sottratta, ed essa abbia corrisposto a chi spetta il relativo indennizzo (nella specie, direttamente al terzo danneggiato, a norma dell'art. 1917, comma 2, c.c.). *Tribunale Salerno, sez. I, 24 giugno 2008 Redazione Giuffrè 2008.*

<sup>57</sup> IANNUZZI M., 1970, *Del trasporto*, in *Commentario del codice civile*, a cura di Scialoja e Branca, Zanichelli, Bologna - Roma, 106.

<sup>58</sup> S. Busti, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 731-748.

disciplina specifica sulla sorte del corrispettivo del vettore per l'ipotesi di riconsegna della merce in stato di avaria a causa dell'inadempimento colposo di quest'ultimo.

In difetto di regole generali, si potrebbe allora far ricorso ai principi di diritto applicabili per il caso di impossibilità totale o parziale sopravvenuta all'effettuazione di un'obbligazione contenuti negli artt. 1256, 1463 e 1464 c.c. estendendo la portata di questi ultimi anche alle diverse ipotesi di inadempimento colposo del vettore.

La portata della fattispecie dell'ultima di tali norme, riferendosi alla sopravvenuta impossibilità parziale di una prestazione, potrebbe, quindi, essere estesa all'ipotesi di riconsegna della merce in stato di avaria attribuendo, così, rilievo all'aspetto qualitativo e non quantitativo della parzialità.

Se così fosse, stabilendo tale norma, in via alternativa, la risoluzione del contratto o la riduzione del corrispettivo, allora il destinatario ben potrebbe domandare ed ottenere dal vettore una riduzione del prezzo del trasporto. Altra dottrina<sup>59</sup> si è opposta nettamente all'estensione dei predetti principi al caso in esame per la contestata fondatezza dell'asserita equivalenza tra l'impossibilità parziale in senso quantitativo e quella in senso qualitativo e tenuto conto, altresì, della rilevata assenza di una specifica disciplina in proposito, la dottrina in commento è giunta all'ammissibilità dell'azione di riduzione per altra via.

È noto, infatti, che il tipo del contratto di trasporto appartiene al medesimo genus contrattuale del contratto di appalto e del contratto d'opera. Tale comune appartenenza consentirebbe, quindi, nell'eventuale ipotesi di lacune normative nella disciplina del contratto di trasporto l'applicazione della disciplina emergente da tali contratti e, in particolare, con riferimento al contratto di appalto, del disposto di cui all'art. 1668 c.c. concernente il contenuto della garanzia per difetti dell'opera. Tale articolo prevede che "Il committente può chiedere che la difformità o i vizi dell'opera siano eliminati a spese dell'appaltatore oppure che il prezzo sia proporzionalmente diminuito, salvo il risarcimento del danno nel caso di colpa dell'appaltatore".

Volendo allora tracciare un parallelo tra la difformità o vizio dell'opera e l'avaria alla cosa trasportata occorsa durante il trasporto per colpa del vettore, se ne potrebbe concludere che, in virtù dell'applicazione analogica al contratto di trasporto della succitata norma, anche nell'ultima ipotesi il destinatario ha diritto ad una riduzione del corrispettivo. Quest'ultima, dunque, avrebbe la funzione di riequilibrio del sinallagma contrattuale compromesso dall'inadempimento del vettore al di là di ogni questione di risarcimento di eventuali danni, rimessa alla normativa sul *receptum*, la quale, per tale profilo, appare sicuramente speciale rispetto a quella generale per i danni patiti dal destinatario.

La dottrina citata conclude, quindi, per la piena ammissibilità dell'azione per la riduzione del corrispettivo aggiungendo, in conclusione, il rilievo che essa differisce da quella risarcitoria sotto almeno due profili.

In primis dal punto di vista funzionale, non essendo, infatti, concepita per

---

<sup>59</sup> F. Delfini, *Dell'impossibilità sopravvenuta*, in Comm. cod. civ., (art. 1463-1466), Milano, 2003, 33 ss.

risarcire i danni in nessuna delle sue due componenti, di danno emergente e di lucro cessante.

Secondariamente la prima è esercitabile dal destinatario anche in difetto dall'avveramento di un danno che, al contrario, è un presupposto ineliminabile della seconda.

Orbene, la motivazione logica della tesi da ultimo esposta appare, ad un primo esame, fondata. Da un lato, infatti, sembra condivisibile la conclusione dell'inesistibilità della portata delle regole generali dettate dal codice civile a presidio dei casi di impossibilità totale o parziale sopravvenuta per una causa non imputabile al debitore all'adempimento di un'obbligazione e di una prestazione contrattuale contenuti negli artt. 1256, 1463 e 1464 c.c. anche alle diverse ipotesi in inadempimento colposo del vettore.

E ciò per la presenza nell'ultima fattispecie della colpa espressamente esclusa nella prima nonché per la difficoltà logica a tracciare un'equiparazione concettuale tra una prestazione divenuta impossibile e la consegna al destinatario di una cosa in stato di avaria laddove, in tale ultimo caso, la prestazione contrattuale, seppur in maniera imperfetta, appare realizzata.

Dall'altro lato, l'applicazione, in via analogica, della disciplina dettata per il contratto di appalto al contratto di trasporto appare compatibile con i requisiti posti dal comma 2 dell'art. 12 delle disposizioni sulla legge in generale laddove è previsto che "Se una controversia non può essere decisa con una precisa disposizione, si ha riguardo alle disposizioni che regolano casi simili o materie analoghe; se il caso rimane ancora dubbio, si decide secondo i principi generali dell'ordinamento giuridico dello Stato".

Stante, infatti, l'appartenenza ad un medesimo genus dei tipi contrattuali dell'appalto e del trasporto, non pare passibile di critica l'applicazione della predetta norma.

La tesi da ultimo esposta, tuttavia, è stata da ultimo criticata<sup>60</sup> tanto dal punto di vista strettamente giuridico quanto da quello delle sue conseguenze.

In relazione al primo profilo si potrebbe, infatti, obiettare che non è del tutto preciso il tracciato parallelo tra l'ipotesi della riconsegna della cosa oggetto di trasporto in stato di avaria di cui al contratto di trasporto e quella della difformità o vizio dell'opera di cui al contratto di appalto.

L'obbligazione principale del contratto di appalto consiste, infatti, nel compimento dell'opera così come quella del contratto di trasporto nella riconsegna a destino la cosa trasportata.

Ancorché sia corretta la conclusione che il vettore accanto all'obbligazione principale di trasportare e di riconsegnare a destino la cosa da trasportare assume anche quella, ancillare alla prima, di custodirla, tuttavia, nell'ipotesi di avaria alla cosa il vettore non sarebbe inadempiente all'obbligazione

---

60 A. Facco, *Brevi note sul contratto di trasporto terrestre: individuazione del vettore, responsabilità, decadenza e disciplina applicabile*, in *Resp. civ. e prev.* 2008, 9, 1896.

principale che risulterebbe in effetti regolarmente eseguita con la consegna della cosa al destinatario ma solo a quella ancillare e quindi a tale inadempimento non si potrebbe attribuire il medesimo rilievo con l'applicazione delle stesse conseguenze previsto per l'inadempimento dell'obbligazione principale.

Si aggiunga, inoltre, che la norma di cui all'art. 1668 c.c. appare una norma che detta una disciplina speciale rispetto alla regola generale di cui all'art. 1453 c.c.

Se la disciplina dei vizi dell'opera è così particolare da necessitare una norma speciale, quest'ultima non si potrebbe proprio a cagione della sua specialità estendere, in via analogica, alla differente fattispecie dell'avaria alla cosa trasportata.

***Serafino Ruscica***