



# **CONSIGLIO SUPERIORE DELLA MAGISTRATURA**

**UFFICIO DEI REFERENTI PER LA FORMAZIONE DECENTRATA DEI MAGISTRATI  
DEL DISTRETTO DELLA CORTE DI APPELLO DI TRENTO**

## **IL NUOVO CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE**

**(D. Lgs. 7 settembre 2005, n. 205)**

### **Le procedure di risarcimento del danno**

(Bolzano, 31 maggio 2007)

Dott. Aldo GIULIANI  
Giudice del Tribunale di Trento

## SOMMARIO

<b>1. Azione diretta del danneggiato nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile. ...</b>	<b>3</b>
<b>2. Procedura di risarcimento diretto.....</b>	<b>7</b>
<b>3. Risarcimento del terzo trasportato.....</b>	<b>12</b>
<b>4. Pluralità di danneggiati e litisconsorzio necessario.....</b>	<b>18</b>

## **1. Azione diretta del danneggiato nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile.**

Per ragioni di sintesi espositiva, la presente trattazione non riguarderà il sistema di indennizzo che prevede l'intervento del Fondo di Garanzia per le vittime della strada, vale a dire i casi in cui (art. 283 del codice delle assicurazioni private):

- a) il sinistro sia stato cagionato da veicolo o natante non identificato;
- b) il veicolo o natante non risulti coperto da assicurazione;
- c) il veicolo o natante risulti assicurato presso un'impresa che al momento del sinistro si trovi in stato di liquidazione coatta o vi venga posta successivamente;
- d) il veicolo sia posto in circolazione *prohibente domino*.

Gli artt. 141 e 143-150 del codice delle assicurazioni private nonché il regolamento di cui al d.P.R. 18/07/2006, n. 254 (in G.U. 28/08/2006, n. 199), disciplinano il procedimento stragiudiziale e giudiziale di liquidazione dell'indennizzo. Si tratta del settore in cui si registrano le novità più significative.

La legge introduce infatti tre sistemi diversi:

- a) la procedura di risarcimento diretto (artt. 145, comma 2, 149-150 e regolamento di cui al d.P.R. 18/07/2006, n. 254);
- b) la procedura di risarcimento del terzo trasportato (art. 141);
- c) la procedura attuale, con la quale la vittima può chiedere il risarcimento all'assicuratore del responsabile (artt. 144, 145, comma 1, e 148).

Il sistema sinora conosciuto, che prevedeva l'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore del responsabile (art. 18 ss., L. 990/1969), costituisce attualmente un'ipotesi applicabile solo qualora non sussistano i presupposti delle altre due procedure (speciali).

In sintesi, il procedimento ordinario si applica:

- 1) nei sinistri diversi da quelli in cui sono coinvolti esclusivamente due veicoli a motore identificati, assicurati per la r.c.a. e immatricolati in Italia, a prescindere dal tipo e dalla natura dei danni, esclusi comunque i danni subiti dal terzo trasportato;

2) nei sinistri coinvolgenti esclusivamente due veicoli a motore identificati, assicurati per la r.c.a. e immatricolati in Italia, per i danni alla persona di non lieve entità (I.P. superiore al 9%), subiti da chiunque ad esclusione del terzo trasportato, e/o per i danni alle cose diversi dai danni al veicolo e dai danni alle cose trasportate di proprietà dell'assicurato o del conducente o del terzo trasportato (è discusso se il sistema ordinario debba applicarsi anche nel caso di danni alla persona di lieve entità subiti dal conducente corresponsabile: vedi *infra*).

Le modifiche introdotte dalla riforma a proposito del sistema ordinario riguardano principalmente il termine il cui decorso costituisce **condizione di proponibilità** dell'azione (anche nei confronti del responsabile civile, secondo consolidato orientamento giurisprudenziale). L'art. 22, L. 990/1969, stabiliva che l'azione diretta potesse proporsi solo dopo la decorrenza di sessanta giorni dalla richiesta di risarcimento. L'art. 145 del codice diversifica invece questo termine, che rimane di sessanta giorni per i danni a cose e viene elevato a novanta giorni per i danni alla persona. Ciò probabilmente per allineare il termine a quello previsto dall'art. 3, L. 39/1977 (così come modificato dalla L. 57/2001), il quale imponeva all'assicuratore di proporre al danneggiato congrua offerta per il risarcimento del danno, ovvero di comunicare i motivi per cui non riteneva di formulare l'offerta, entro novanta giorni dalla ricezione della richiesta documentazione, ove si trattasse di danni alla persona. Il fatto che l'art. 22, L. 990/1969, prevedesse invece un unico termine di sessanta giorni per la proponibilità dell'azione aveva portato parte della dottrina e della giurisprudenza a considerare le due norme autonome e non interferenti, scindendo il piano della proponibilità della domanda da quello della messa in mora (così Cass. 05/07/2004, n. 12293). Deve precisarsi che lo *spatium deliberandi* per la formulazione dell'offerta nel caso di richiesta di risarcimento di danni a cose continua a rimanere ridotto a trenta giorni qualora il modulo di denuncia sia stato sottoscritto da tutti i conducenti coinvolti nel sinistro (art. 148, comma 1, terzo periodo), restando peraltro inalterato anche in questa ipotesi il termine di sessanta giorni per la proponibilità della domanda giudiziale (art. 145, comma 1).

L'art. 148 del codice disciplina dettagliatamente **le modalità ed i contenuti** della richiesta di risarcimento, riproducendo, con talune modifiche, l'art. 3, L. 39/1977, come successivamente modificato. La novità rilevante introdotta dal codice, ai fini che qui interessano, riguarda l'onere del danneggiato, durante la pendenza del termine di novanta giorni per la formulazione dell'offerta in caso di danno alla persona, di sottoporsi agli accertamenti strettamente necessari alla valutazione del danno da parte dell'impresa: qualora il danneggiato si rifiutasse, il termine costituente lo *spatium deliberandi* rimane sospeso, ai sensi del comma 3. Viene riprodotta anche la norma che

sostanzialmente prevede la sospensione dei termini per la formulazione dell'offerta qualora, entro trenta giorni dalla ricezione della richiesta di risarcimento incompleta, l'impresa chieda le necessarie integrazioni, con nuova decorrenza dei termini medesimi dalla data di ricezione dei dati o dei documenti integrativi (comma 5).

L'art. 145, comma 1, subordina la proponibilità dell'azione all'osservanza delle modalità e dei contenuti della richiesta di risarcimento previsti dall'art. 148. Ciò significa che la richiesta del danneggiato dovrà conformarsi a tali requisiti anche ai fini della proponibilità della domanda giudiziale, mentre nel vigore della precedente disciplina, non stabilendo l'art. 22, L. 990/1969, quali fossero gli elementi che la richiesta doveva contenere per essere ritenuta completa, si era affermato un indirizzo giurisprudenziale secondo cui al danneggiato non incombeva alcun onere di indicazione analitica dei danni e della somma richiesta, ben potendo il contenuto della raccomandata limitarsi a far riferimento esclusivamente ad un sinistro delle cui conseguenze l'assicuratore dovesse rispondere *ex lege*, onde porlo in condizione di accertare che il relativo rischio fosse stato effettivamente assicurato presso di lui (Cass. 31/05/2005, n. 11601).

Deve di conseguenza concludersi che la sospensione di cui ai commi 3 e 5 dell'art. 148 operi anche ai fini della proponibilità della domanda giudiziale, con la conseguenza che il danneggiato il quale si rifiuti di essere sottoposto a visita medico-legale da parte di fiduciari dell'impresa, ovvero che non aderisca alla richiesta di integrazione, non potrà proporre l'azione risarcitoria. A quest'ultimo proposito va peraltro osservato che **la norma di cui al comma 5 subordina l'effetto sospensivo ivi previsto ad una tempestiva richiesta di integrazione da parte dell'impresa, cosicché qualora essa rimanga inerte per trenta giorni dopo la ricezione della richiesta di risarcimento, non potrà invocarne l'incompletezza al fine di contestare la proponibilità della domanda giudiziale, una volta decorsi i termini di sessanta o novanta giorni di cui all'art. 145; inoltre, qualora l'impresa, pur a fronte di una richiesta incompleta, formuli un'offerta di risarcimento senza chiedere alcuna integrazione di dati o documenti, potrà desumersi *per facta concludentia* che abbia rinunciato ad avvalersi dell'effetto sospensivo dei termini di proponibilità dell'azione.**

Alla luce di quanto sopra osservato, assume particolare rilievo la previsione del comma 2 dell'art. 148, secondo la quale, nel caso di sinistri che abbiano causato lesioni personali, dev'essere allegata anche "*attestazione medica comprovante l'avvenuta guarigione con o senza postumi permanenti*". In assenza di tale certificato, il termine di novanta giorni può essere sospeso dalla tempestiva richiesta di integrazione da parte della compagnia, ai sensi del comma 5, cosicché il danneggiato

non potrà proporre l'azione diretta né richiedere la provvisoria di cui all'art. 147, che presuppone la pendenza del giudizio di primo grado: evenienza che, per l'irragionevole compressione del diritto di difesa del danneggiato, getta ombre sulla legittimità costituzionale della norma, ove si consideri che specie nei casi più gravi la c.d. "stabilizzazione" dei postumi permanenti può richiedere il trascorrere di mesi ed anche di anni dall'accadimento del sinistro, e che durante il decorso di gravi malattie conseguenti alle lesioni subite nel sinistro possono frequentemente verificarsi circostanze produttive dello stato di bisogno del danneggiato (si pensi alla necessità di cure e ricoveri costosi *aut similia* ...).

La disciplina sopra delineata in tema di modalità e contenuti della richiesta di risarcimento e di condizione di proponibilità della domanda vale anche per gli altri due sistemi di liquidazione dei danni, salve le minime differenze dettate per adeguare la procedura alle particolarità dei sistemi medesimi (vedi *infra*).

## 2. Procedura di risarcimento diretto.

Gli artt. 149-150 del codice e il regolamento di cui al d.P.R. 18/07/2006, n. 254, disciplinano il sistema del c.d. “indennizzo diretto” (o “*procedura di risarcimento diretto*”, come recita la rubrica dell’art. 149), che è un’assoluta novità. In virtù di essa, l’impresa che assicura la responsabilità civile della vittima indennizzerà quest’ultima, salvo rivalsa nei confronti dell’assicuratore del responsabile. La regolazione contabile dei rapporti interni tra le assicurazioni avviene mediante una **stanza di compensazione**, organizzata e gestita sulla base di convenzioni, a norma dell’art. 13 del citato regolamento. Sulla base dell’unica disposizione di diritto transitorio dedicata chiaramente all’applicazione intertemporale delle novità introdotte dal codice, il sistema del risarcimento diretto -ivi comprese le norme di natura processuale che lo caratterizzano- si applica ai sinistri verificatisi a partire dal 1° febbraio 2007, ai sensi dell’art. 15 del regolamento.

Il risarcimento diretto dovrebbe, secondo gli auspici del legislatore delegato, incidere sui problemi strutturali del sistema r.c.a., frenando l’incontenibile e costante crescita dei premi assicurativi ed accorciando i tempi e le procedure di liquidazione del danno, con vantaggi per i danneggiati e per le imprese di assicurazione.

La norma attribuisce all’assicuratore del veicolo utilizzato dal danneggiato la qualità di **mandatario ex lege** dell’assicuratore del responsabile, con tutti gli obblighi e gli oneri conseguenti.

La procedura di risarcimento diretto non trova applicazione in tutti i casi. Il suo ambito di applicazione è il seguente:

1) sinistri tra due veicoli a motore identificati, assicurati per la r.c.a. e immatricolati in Italia: sono dunque esclusi, oltre ai sinistri coinvolgenti veicoli immatricolati all’estero, non assicurati o non identificati (casi nei quali sarebbe difficoltosa l’operatività della rivalsa mediante stanza di compensazione), quelli coinvolgenti uno o due veicoli a motore ed uno o più veicoli di altro tipo (ad es: velocipedi) o pedoni ovvero coinvolgenti più di due veicoli a motore (si veda peraltro l’art. 1, lett. *d*), del regolamento, dove si precisa che il sinistro dev’essere avvenuto “... *senza coinvolgimento di altri veicoli responsabili*”, ciò che -oltre ad introdurre nel lessico normativo una sorta di antropomorfizzazione dei veicoli a motore, alla quale non è estraneo nemmeno il codice, che parla “... *dell’impresa di assicurazione del veicolo responsabile*”: art. 149, comma 3-

lascerebbe intendere che, qualora vi sia il coinvolgimento di tre o più veicoli a motore, di cui non più di due siano “*responsabili*”, la procedura di risarcimento diretto sia applicabile);

2) danni al veicolo, senza alcun limite;

3) danni a cose trasportate, se di proprietà dell'assicurato o del conducente: sono dunque esclusi sia altri danni a cose (ad es: danni a manufatti esterni, come edifici, *guard rail* ecc...) sia danni a cose trasportate di proprietà di terzi (ad es., di proprietà del terzo trasportato -che sia persona diversa dal proprietario del veicolo-, il quale dovrà ricorrere alla procedura prevista dall'art. 141: vedi art. 149, comma 2);

4) danni alla persona, solo se subiti dal conducente non responsabile (non rileva se proprietario o meno del veicolo) e se contenuti nel limite dei danni di lieve entità ex art. 139 (I.P. pari o inferiore al 9%): sono dunque esclusi tutti i danni alla persona di non lieve entità, da chiunque subiti, nonché i danni alla persona di lieve entità subiti da persone diverse dal conducente, come il trasportato (in tal caso non rileva, a differenza che per i danni a cose, che questi sia in ipotesi anche il proprietario del veicolo), il quale dovrà ricorrere alla procedura prevista dall'art. 141 (vedi art. 149, comma 2, e art. 3, comma 2, del regolamento). A proposito della limitazione dell'ambito di applicazione ai danni alla persona di lieve entità, deve ritenersi che essa comprenda anche i danni patrimoniali causati da lesioni che abbiano determinato danni alla persona di tale natura, senza alcun limite quantitativo, non essendo concepibile che lo stesso danneggiato debba ricorrere a diverse procedure (in ipotesi: quella di risarcimento diretto per il danno biologico e quella ordinaria per il danno patrimoniale) al fine di ottenere la liquidazione dei danni causati dallo stesso sinistro.

I commi 3-5 dell'art. 149 e gli artt. 5-7 del regolamento disciplinano i modi ed i tempi della procedura stragiudiziale di risarcimento diretto, che non differiscono di molto da quelli della procedura ordinaria, salvo la previsione che in caso di accettazione dell'offerta la quietanza liberatoria del danneggiato è “*valida*” (*recte*: efficace) anche nei confronti del responsabile del sinistro e della sua impresa di assicurazione (art. 149, comma 4). Anche i termini per la proponibilità dell'azione diretta sono i medesimi (sessanta o novanta giorni -a seconda dei danni a cose od a persona- dalla richiesta di risarcimento, inviata per conoscenza anche all'impresa di assicurazione dell'altro veicolo coinvolto: art. 145, comma 2).



Il comma 6 dell'art. 149 prevede l'azione diretta del danneggiato **nei soli confronti** della propria impresa di assicurazione, "... *in caso di comunicazione dei motivi che impediscono il risarcimento diretto ovvero nel caso di mancata comunicazione di offerta o di diniego di offerta entro i termini previsti dall'art. 148 o di mancato accordo*". L'art. 11 del regolamento stabilisce inoltre che, nel caso in cui il sinistro non rientri nell'ambito del sistema di risarcimento diretto (ad es., perché sono coinvolti più di due veicoli a motore o perché il conducente ha subito un danno alla salute di non lieve entità), l'impresa ne debba informare il danneggiato entro trenta giorni dalla ricezione della richiesta di risarcimento diretto (comma 1) e debba altresì trasmettere la richiesta all'impresa del responsabile, ove questa sia nota in base agli elementi in suo possesso (comma 2); in tal caso, i termini previsti dagli artt. 145 e 148 del codice (quind'anche ai fini della proponibilità dell'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile) inizieranno a decorrere dalla ricezione di tale trasmissione (comma 3): deve peraltro ritenersi che il danneggiato, a fronte della determinazione della sua impresa circa l'estraneità del sinistro al sistema di risarcimento diretto, non sia vincolato ad essa, con conseguente onere di agire esclusivamente nei confronti dell'impresa del responsabile ex art. 144, ma conservi la facoltà di esperire l'azione ex art. 149, chiedendo il giudiziale accertamento della ricomprensione del sinistro nel sistema del risarcimento diretto: invero, la comunicazione dell'impresa di cui al citato art. 11, comma 1, appartiene al novero delle comunicazioni delle ragioni impeditive del risarcimento diretto, che, come detto, legittimano il danneggiato all'azione "... *nei soli confronti della propria impresa di assicurazione*", ex art. 149, comma 6.

La medesima norma consente di chiarire quale sia la sorte dell'eventuale azione esercitata dal danneggiato contro l'assicuratore del responsabile, ancorché il sinistro rientri nell'ambito di applicazione del sistema del risarcimento diretto: essa indica chiaramente nell'assicuratore del danneggiato l'unico legittimato passivo dell'azione diretta (salvo l'intervento volontario dell'assicuratore del conducente del veicolo antagonista, il quale riconosca la responsabilità del suo assicurato), pertanto la diversa azione esercitata ai sensi dell'art. 144, in applicazione del sistema ordinario di risarcimento, dovrà essere rigettata per difetto di legittimazione passiva dell'impresa convenuta.

E' controverso se la procedura di risarcimento diretto sia esperibile anche se il conducente é corresponsabile del sinistro ovvero, al contrario, solo se sussista la responsabilità esclusiva del conducente del veicolo antagonista. La lettera dell'art. 149 sembra a tutta prima confermare la seconda soluzione: si veda ad esempio il comma 2, secondo periodo, laddove la norma estende la

procedura di risarcimento diretto anche al danno alla persona subito dal “... *conducente non responsabile*”. Una simile interpretazione è tuttavia contraria alla *ratio* della riforma, che intende semplificare e snellire le procedure di liquidazione, poiché il nuovo sistema sarebbe escluso nella maggior parte dei sinistri stradali con scontro tra veicoli, dove la corresponsabilità è addirittura presunta *ex lege* (art. 2054, secondo comma, c.c.), con conseguente vanificazione dello scopo perseguito dal legislatore delegato. Un elemento interpretativo di chiaro segno contrario si trae dall’art. 150, che, nel rinviare al successivo regolamento la disciplina di alcuni rilevanti aspetti del sistema di risarcimento diretto, prevede che in esso siano stabiliti (lett. a) “... *i criteri di determinazione del grado di responsabilità delle parti anche per la definizione dei rapporti interni tra le imprese di assicurazione*”: previsione che è stata attuata mediante l’adozione di un’apposita tabella, *sub* allegato A al regolamento, recante i “*criteri di determinazione del grado di responsabilità*”, e che contempla espressamente casi di responsabilità esclusiva e di responsabilità concorrente, su base casistica. E’ evidente che se nel sistema del risarcimento diretto la determinazione del grado di responsabilità delle parti è considerata rilevante “*anche*” per la definizione dei rapporti interni tra le imprese di assicurazione, ciò implica la sua preliminare rilevanza nella procedura di liquidazione del danno a favore del danneggiato (che è il presupposto di siffatta definizione), al quale l’impresa non potrà dunque negare il risarcimento diretto sulla base della sua mera corresponsabilità nella causazione del sinistro, dovendosi di contro fare applicazione dei criteri di ripartizione delle responsabilità stabiliti nel regolamento.

Sorge a questo punto il problema dell’efficacia dei predetti criteri di determinazione del grado di responsabilità, stabiliti nel regolamento emanato ai sensi dell’art. 150. Ritengo che essi siano vincolanti per le imprese di assicurazione sia nella fase di liquidazione stragiudiziale sia nella fase di definizione dei loro rapporti interni, ma che non abbiano uguale efficacia nel giudizio promosso dal danneggiato con l’azione diretta contro il proprio assicuratore, nel senso che il giudice, pur potendo utilizzare tali criteri anche ai fini della formazione del proprio convincimento, dovrà comunque riferirsi solo alla fattispecie concreta ed interpretare liberamente le norme in tema di circolazione stradale ad essa applicabili, senza essere vincolato ai principi ed agli schemi contenuti nel regolamento.

Altro problema interpretativo, questa volta di natura processuale, riguarda la necessità del litisconsorzio del responsabile nel giudizio promosso con l’azione diretta prevista dagli artt. 145, comma 2, e 149. Analogamente a quanto ritenuto a proposito dell’azione diretta del terzo trasportato ex art. 141 (vedi *infra*), al quesito va data una risposta negativa. La partecipazione al

giudizio del responsabile finirebbe per vanificare anche in questo caso la *ratio* della riforma, poiché non si potrebbe negare al medesimo la facoltà di chiamare in garanzia (impropria) il proprio assicuratore, verificandosi così quella situazione che il legislatore ha inteso evitare con il sistema di risarcimento diretto: intenzione rivelata anche in questa materia dalla previsione dell'intervento volontario dell'assicuratore del responsabile, il quale riconosca la responsabilità del proprio assicurato, con estromissione dell'altra impresa (art. 149, comma 6, secondo periodo). Peraltro, così come nell'ipotesi del risarcimento del terzo trasportato non ricorre la *ratio* della necessità del litisconsorzio del responsabile -*ratio* che risiede nell'esigenza di accertare la responsabilità del sinistro anche nei confronti del responsabile, onde consentire l'eventuale azione di rivalsa dell'impresa convenuta con l'azione diretta-, anche nella materia in esame la medesima esigenza non appare sussistere, poiché da un lato l'assicuratore del responsabile non è legittimato passivo dell'azione diretta, e d'altro lato l'assicuratore del danneggiato non è titolare dell'azione di rivalsa nei confronti del responsabile, ma solo nei confronti del suo assicuratore, attraverso il meccanismo della stanza di compensazione.

Problema ulteriore è quello relativo all'ammissibilità del cumulo dell'azione diretta del danneggiato contro il proprio assicuratore e dell'azione *ex lege aquilia* contro il responsabile. Le conseguenze negative sulla realizzazione delle finalità del sistema di risarcimento diretto sono le stesse (chiamata in garanzia impropria dell'assicuratore del responsabile). Nulla tuttavia consente di affermare che il codice delle assicurazioni abbia privato il danneggiato del diritto di agire nei confronti del responsabile ex artt. 2043-2059, c.c.; una conclusione diversa si presterebbe peraltro a seri dubbi di legittimità costituzionale, per difetto di delega. Ritengo di conseguenza che in questa materia il cumulo delle domande, anche *ab origine*, sia inevitabile, non essendo rinvenibile nel sistema del risarcimento diretto, a differenza di quanto accade nel sistema del risarcimento del terzo trasportato ex art. 141 (che consente una soluzione diversa: vedi *infra*), una condizione di (temporanea) improponibilità della domanda del danneggiato contro il responsabile sino alla definizione del giudizio contro il suo assicuratore, poiché quest'ultimo giudizio ha ad oggetto anche l'accertamento della responsabilità -esclusiva o concorrente- del conducente dell'altro veicolo ed ha il medesimo *petitum* della domanda svolta *ex lege aquilia*, sicché il danneggiato non ritrae alcun vantaggio (in qualche modo compensativo dell'improponibilità del cumulo) dalla privazione della facoltà di esercitare contestualmente entrambe le domande, correndo in caso contrario il rischio della disparità di giudicati.

### 3. Risarcimento del terzo trasportato.

Sino ad ora, la tutela risarcitoria del terzo trasportato sul veicolo coinvolto nel sinistro (a qualunque titolo: di cortesia, gratuito, oneroso) era caratterizzata da una disciplina di favore per il medesimo sia per l'ampia platea dei soggetti destinatari -quantomeno in potenza- dell'azione di danno sia per la particolare levità degli oneri probatori gravanti sul danneggiato.

Sulla base del diritto vivente, frutto dell'evoluzione della giurisprudenza di legittimità, tale disciplina era la seguente:

A) nel caso di danno subito senza scontro di veicoli, il trasportato poteva agire **in solido** contro:

- 1) il conducente del veicolo sul quale era a bordo, avvalendosi della presunzione di responsabilità ex art. 2054, primo comma, c.c., ovvero (in alternativa od in concorso) della presunzione di responsabilità del vettore ex art. 1681 c.c., in costanza di un contratto di trasporto;
- 2) il proprietario non conducente, avvalendosi del disposto dell'art. 2054, terzo comma;
- 3) l'assicuratore della r.c.a., con l'azione diretta ex art. 18, L. 990/1969;

B) nel caso di scontro di veicoli, il trasportato poteva agire in solido **anche** nei confronti del conducente del veicolo antagonista, parimenti avvalendosi della presunzione di responsabilità ex art. 2054, primo comma, c.c. (e di quella di cui al terzo comma, nell'ipotesi di conducente non proprietario), e del suo assicuratore della r.c.a. ex art. 18, *cit.*, invocando nei confronti di ciascuno di essi [ivi compresi i soggetti indicati sopra, *sub* nn. 1), 2) e 3)] il vincolo della solidarietà passiva derivante dalla presunzione di pari responsabilità dei conducenti ex art. 2054, secondo comma, c.c.

Il codice delle assicurazioni private ha inciso sulla disciplina prevedendo, nell'art. 141, una procedura di liquidazione dei danni subiti dal terzo trasportato del tutto nuova.

In sintesi, il meccanismo previsto dalla norma è il seguente:

- a) il terzo danneggiato domanda il risarcimento all'assicuratore del vettore;
- b) l'assicuratore del vettore è tenuto al pagamento dell'indennizzo, nei limiti del massimale minimo di legge, salvo recuperare l'importo pagato nei confronti dell'assicuratore del responsabile;

- c) il trasportato non può agire nei confronti dell'assicuratore del veicolo antagonista, se non per il maggior danno, quando il massimale dell'assicuratore del vettore sia incapiente e quello dell'assicuratore del responsabile sia superiore al minimo di legge.

Questo meccanismo è fondato su alcune disposizioni che, nelle intenzioni del legislatore, dovrebbero agevolare l'attuazione e garantire in ogni caso il risarcimento al trasportato, sollevandolo dal rischio di subire le conseguenze negative del reciproco scarico di responsabilità tra conducenti e rispettivi assicuratori, cui si assiste di sovente nelle controversie del tipo in esame.

A questo fine, il comma 1 dell'art. 141 stabilisce che il danno è risarcito dall'assicurazione del vettore “... a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro...” e “... salva l'ipotesi del caso fortuito”; il comma 3 dispone inoltre che “... l'azione diretta avente ad oggetto il risarcimento è esercitata nei confronti dell'impresa di assicurazione del veicolo sul quale il danneggiato era a bordo al momento del sinistro...”.

Nei rapporti tra terzo trasportato ed assicuratore del vettore, il risarcimento è di conseguenza sempre dovuto dal secondo al primo, nei limiti del massimale minimo di legge, sulla base del mero nesso di causalità tra la circolazione del veicolo assicurato e l'evento lesivo, senza che rilevi, al fine di scindere il nesso causale, l'eventuale responsabilità esclusiva (e tantomeno concorrente) del conducente del veicolo antagonista, qualora si versi in un'ipotesi di scontro tra veicoli.

In altri termini, l'assicuratore del vettore, destinatario della richiesta del trasportato di risarcimento dei danni nei limiti del massimale minimo di legge, non solo non potrà opporre a costui la concorrente responsabilità di un terzo (ciò che -com'è noto- non esclude la solidarietà tra corresponsabili), ma non potrà neppure opporgli la prova liberatoria ex art. 2054, c.c., dimostrando che il conducente del veicolo assicurato ha fatto tutto il possibile per evitare il danno (primo comma) o che la responsabilità è esclusivamente del conducente del veicolo antagonista (secondo comma), rilevando invece la prova positiva, incidente sul nesso causale, dell'esistenza del caso fortuito, comprensivo del fatto del terzo (diverso dal conducente del veicolo antagonista, la cui responsabilità non può essere oggetto di accertamento) o dello stesso danneggiato, fermo rimanendo che l'eventuale concorso del fatto colposo di quest'ultimo opererà sul diverso piano della determinazione del *quantum debeatur*, ai sensi degli artt. 1227 e 2056, c.c.

Ciò non significa che la responsabilità del conducente del veicolo a bordo del quale si trovava il trasportato al momento del sinistro sia stata trasformata in **responsabilità oggettiva**. Il sistema delineato dall'art. 141 risponde -come si è accennato- alla *ratio* di assicurare comunque al terzo trasportato il risarcimento nei limiti del massimale minimo di legge, qualora il danno sia stato causato dalla circolazione dei veicoli coinvolti nel sinistro, senza gravare il danneggiato dell'onere di provare la responsabilità del conducente o dei conducenti, ancorché sulla base di presunzioni legali di colpa, suscettibili pur sempre di essere superate dalla prova contraria, e senza esporlo a defatiganti *scaricabarile* tra gli affermati (cor)responsabili. Non si tratta, tuttavia, di un sistema risarcitorio *no fault*. Il meccanismo congegnato per attuare la *ratio* di cui sopra prescinde solo nel rapporto tra il terzo trasportato e l'assicuratore del vettore dall'accertamento in concreto della responsabilità dei conducenti, presupponendone in ogni caso l'esistenza in astratto (poiché, una volta escluso il caso fortuito, non possono darsi che tre possibilità: colpa esclusiva del vettore, colpa esclusiva del conducente del veicolo antagonista o colpa concorrente di entrambi), sicché l'elemento soggettivo riemerge senza alcuna immutazione, quale criterio di imputazione concreta della responsabilità, nei diversi rapporti che, secondo la nuova disciplina, possono scaturire dal risarcimento del danno eseguito dall'assicuratore del vettore: azione del trasportato nei confronti dell'assicuratore del responsabile per ottenere il maggior danno, nel caso di incapienza del massimale minimo (art. 141, comma 1, in fine); azione di rivalsa dell'impresa che ha effettuato il pagamento nei confronti dell'assicuratore del responsabile (art. 141, comma 4).

Ci si è chiesti se l'art. 141 abbia inciso anche -ed in qual misura- sull'azione risarcitoria spettante al terzo trasportato contro il responsabile, in base alle norme in tema di illecito extracontrattuale o di trasporto. Al problema si affianca quello -squisitamente processuale- della necessità del litisconsorzio nei confronti del responsabile nel giudizio promosso dal terzo trasportato con l'azione diretta contro l'assicuratore del vettore.

Partendo dall'ultimo quesito, la soluzione non può a mio parere che essere negativa. In prima approssimazione, depone in tal senso un dato letterale: l'azione diretta del terzo trasportato contro l'assicuratore del vettore è disciplinata dall'art. 141, comma 3, il quale non richiama espressamente l'art. 144, comma 3 (norma che, riproducendo in sostanza l'art. 23, L. 990/1969, prevede il litisconsorzio necessario del responsabile nel giudizio promosso dal danneggiato con l'azione diretta). E' ben vero che il medesimo art. 141, nel comma 3 (terzo periodo), rinvia genericamente alle disposizioni del capo IV del titolo X del codice (tra le quali rientra l'art. 144), previo scrutinio di compatibilità, ma ad un più approfondito esame emerge che tale regola processuale, e la *ratio* ad

essa sottesa, sono per l'appunto incompatibili con il nuovo sistema di risarcimento diretto a favore del terzo trasportato, come sopra tratteggiato. Invero, si suole condivisibilmente affermare che nel giudizio promosso dal danneggiato con l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore del responsabile, costui deve partecipare necessariamente al processo -in deroga alla regola della facoltatività del litisconsorzio nei casi di connessione ex art. 108 c.p.c. (nozione alla quale appartiene la connessione tra cause promosse contro i debitori solidali della medesima prestazione)- perché l'accertamento sull'*an debeatur* faccia stato anche nei suoi confronti, onde consentire all'assicuratore, nei casi previsti dalla legge, di agire in rivalsa avvalendosi del giudicato così formatosi [cfr. sul punto, *e pluribus*, Cass. 28/05/2007, n. 12376, in mot: "*il litisconsorzio necessario serve ad assicurare che l'uno e l'altro accertamento possano essere opposti dall'assicuratore anche al responsabile, al fine di eventuali rivalse o pretese che il contratto assicurativo possa giustificare nei confronti del medesimo a favore dell'assicuratore (si veda, in termini, Cass. n. 26041 del 2005)*]. Ma trova spiegazione anche nella circostanza che l'accertamento della responsabilità ai sensi dell'art. 2054, terzo comma, deve avvenire anche nel contraddittorio del responsabile, che è la parte del rapporto di responsabilità (illecito aquiliano) da accertarsi"]. E' agevole di contro osservare che nel giudizio promosso dal terzo trasportato con l'azione diretta ex art. 141, comma 3, non si rinviene la stessa esigenza, poiché tale giudizio non avrà ad oggetto la responsabilità del vettore (il risarcimento è dovuto, come detto, "*... a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro*": art. 141, comma 1); non solo, ma ammettendo il litisconsorzio necessario del (presunto) responsabile non potrà privarsi costui della facoltà di difendersi nel merito, negando la propria responsabilità ed allegando eventualmente quella (esclusiva o concorrente) dell'altro conducente, con connessa facoltà di chiamarlo in giudizio e conseguente insorgenza nel chiamato dell'interesse a chiamare a sua volta in causa, in garanzia impropria, il proprio assicuratore (in ipotesi diverso dall'assicuratore del vettore): venendosi così a creare quella situazione che il legislatore, nell'adottare la procedura di risarcimento del terzo trasportato, ha inteso evitare, a preminente beneficio del danneggiato.

Le considerazioni da ultimo esposte permettono di affrontare da un avanzato punto di partenza anche il primo quesito, attinente alle azioni risarcitorie del terzo trasportato contro il/i responsabile/i del sinistro. E' fuor di dubbio che il codice delle assicurazioni private non ha eliminato il diritto del danneggiato di chiedere il risarcimento del danno nei confronti del responsabile, secondo la disciplina propria del titolo dell'obbligazione risarcitoria (fatto illecito extracontrattuale o contratto di trasporto). Nulla vieta al trasportato, quindi, di agire solo contro il responsabile od i corresponsabili, per ottenere esclusivamente da costoro il risarcimento dei danni subiti, ancorché si

tratti di un caso di scuola (ma si noti che in questa ipotesi il responsabile potrà chiamare in garanzia impropria il proprio assicuratore, che ovviamente può essere diverso dall'assicuratore del vettore, sicché il sistema di risarcimento del terzo trasportato delineato dal codice delle assicurazioni potrebbe risultare del tutto aggirato). Più complessa è l'eventualità del cumulo dell'azione diretta contro l'assicuratore e dell'azione contro il responsabile, cui d'ordinario si assiste nella quotidiana pratica giudiziaria. In tal caso ritengo che, una volta esercitata dal terzo trasportato l'azione diretta ex art. 141, comma 3, avvalendosi, nei limiti del massimale minimo di legge, della procedura di liquidazione che prescinde dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro, il cumulo non sia ammissibile, derivandone l'improponibilità dell'azione contro il responsabile sino alla definizione del giudizio promosso con l'azione diretta contro l'assicuratore del vettore. Questa soluzione trova indiretta conferma nel disposto del comma 3, secondo periodo, dell'art. 141, alla cui stregua *“l'impresa di assicurazione del responsabile civile può intervenire nel giudizio e può estromettere l'impresa di assicurazione del veicolo, riconoscendo la responsabilità del proprio assicurato”*: norma che, da un lato, ribadisce l'estraneità dell'accertamento sull'*an debeat* (che l'assicuratore interveniente non deve contestare) rispetto al *thema decidendum* del giudizio promosso con l'azione diretta ex art. 141, e dalla quale si desume, d'altro lato, che il legislatore ha inteso evitare la contemporanea pendenza di processi sia nei confronti dell'assicuratore del vettore che nei confronti dell'assicuratore dell'antagonista, ciò che invece accadrebbe *de plano* qualora si consentisse la contemporanea pendenza della domanda risarcitoria contro il conducente del veicolo antagonista, a cui, come rilevato sopra, non potrebbe negarsi il diritto di chiamare in causa il proprio assicuratore. Deve di conseguenza concludersi che l'azione contro il responsabile, nell'ipotesi in esame, sia temporaneamente improponibile sino alla definizione del giudizio promosso ex art. 141, comma 3, all'esito del quale ben potrà il terzo trasportato chiedere al responsabile il risarcimento del maggior danno rispetto all'importo del minimale pagato dall'assicuratore del vettore, eventualmente cumulando la domanda con l'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile (o del corresponsabile), ex art. 141, comma 1 (in questo senso vedi, in dottrina, ALBERTO, in *Commentario al codice delle assicurazioni*, a cura di M. Bin, Cedam, 2006, pag. 413: *“L'art. 141 del Codice ha in pratica previsto una condizione di procedibilità nei confronti degli altri coobbligati solidali: il terzo trasportato prima di agire nei loro confronti, deve avere esperito infruttuosamente l'azione verso l'assicuratore del veicolo nel quale si trovava al momento del sinistro”*).

Quanto da ultimo esposto necessita di un'importante precisazione: la temporanea improponibilità dell'azione contro il responsabile (od i corresponsabili) del sinistro è rinvenibile nel sistema solo se



l'azione diretta esercitata dal terzo trasportato contro l'assicuratore del vettore sia riconducibile al modello di cui all'art. 141, ed in particolare qualora sia contenuta entro il massimale minimo di legge: qualora ciò non si verifichi (si pensi a fattispecie di gravi danni alla salute, oppure di danni conseguenti al decesso del trasportato, ovvero ancora di ingentissimi danni patrimoniali), l'azione esercitata contro l'assicuratore, volta ad ottenere il pagamento del massimale effettivamente concordato (in ipotesi superiore a quello minimo di legge), va qualificata come un'ordinaria azione diretta ai sensi dell'art. 144 (ex art. 18, L. 990/1969), con necessità del litisconsorzio nei confronti del responsabile, senza preclusioni all'accertamento dell'*an debeat* e con facoltà incondizionata di cumulare *ab origine* le azioni fondate sul rapporto obbligatorio e quelle fondate sull'assicurazione r.c.a., invocando il vincolo di responsabilità solidale.

Ci si può a questo punto domandare se lo scopo prefigurato dal legislatore con l'introduzione del nuovo sistema di risarcimento del terzo trasportato sia stato effettivamente realizzato, o se invece la tutela complessivamente apprestata dall'ordinamento a favore di costui risulti deteriore rispetto alla situazione antecedente alla riforma. In generale ritengo che a fronte della diminuzione dei rimedi giudiziali contemporaneamente esperibili dal terzo trasportato si ponga un meccanismo di liquidazione del danno obiettivamente rapido, improntato a ragionevolezza nella scelta dell'impresa tenuta al risarcimento ed idoneo ad agevolare l'assolvimento degli oneri di allegazione e di prova incumbenti, anche nella fase stragiudiziale, sul danneggiato. Notevoli perplessità sorgono tuttavia nelle ipotesi, ora meno frequenti che nel passato ma di indubbia rilevanza sociale, in cui i danni subiti dal terzo trasportato siano di entità tale da superare il massimale minimo di legge: la previsione del risarcimento del maggior danno ad opera dell'assicuratore del responsabile, ove il massimale relativo al medesimo sia superiore a quello minimo (art. 141, comma 1, in fine), non è del tutto soddisfacente, poiché dal nuovo sistema sembra derivare che, in caso di corresponsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro con copertura assicurativa relativa a ciascuno di essi pari al massimale minimo di legge, il trasportato non potrà conseguire che un solo massimale, pur in presenza del vincolo di solidarietà tra i corresponsabili, mentre in precedenza ben avrebbe potuto esigere da ciascun assicuratore l'intero massimale, ove necessario per risarcire il danno (ad es: accertato un danno pari a cento causato da entrambi i conducenti e dato un massimale minimo di cinquanta a copertura di ciascun veicolo, il danneggiato poteva conseguire cinquanta da ciascun assicuratore), a meno di non ritenere che, in simili casi, sia comunque possibile esperire l'ordinaria azione diretta ai sensi dell'art. 144.

#### 4. Pluralità di danneggiati e litisconsorzio necessario.

L'art. 140 del codice riproduce sostanzialmente, nei primi tre commi, le disposizioni già contenute nell'art. 27, L. 990/1969. La fattispecie regolata è quella in cui vi sia una pluralità di danneggiati da un unico sinistro ed il risarcimento del danno complessivamente dovuto dal responsabile superi il massimale coperto dall'assicurazione. Viene confermato il principio della *par condicio* tra i danneggiati, cosicché in caso di incapienza del massimale i diritti dei singoli danneggiati nei confronti dell'assicuratore sono proporzionalmente ridotti sino alla concorrenza delle somme assicurate (comma 1). E' opportuno precisare che, in presenza di un'unica vittima fisica del sinistro con una pluralità di danneggiati (l'esempio di scuola è quello del decesso della vittima che lasci una pluralità di prossimi congiunti), la S.C. ha da tempo superato la tesi dell'unicità del massimale, optando per l'autonomia della posizione di ogni singolo congiunto, fermo restando il tetto del massimale c.d. "*catastrofale*" (in pratica: i congiunti della vittima si ripartiscono tra loro il massimale stabilito per ogni sinistro, invece del massimale per singola persona danneggiata).

I commi 2-3 riproducono il secondo comma dell'art. 27, *cit.*, confermando l'obbligo per l'assicuratore di ricercare ed identificare con la normale diligenza tutti i soggetti che potrebbero aver subito un danno in conseguenza del sinistro; assolto tale obbligo, l'assicuratore che abbia pagato ai danneggiati richiedenti una somma superiore a quella loro spettante *pro quota*, è posto al riparo dalla successiva emersione di altri danneggiati, ai quali dovrà pagare solo quanto residui del massimale, salvo il diritto di costoro di ripetere dagli altri danneggiati le somme indebitamente percepite. Ovviamente, nel caso di negligente ricerca degli altri danneggiati, l'assicuratore che abbia pagato in eccesso non sarà liberato e dovrà versare la quota spettante agli esclusi anche oltre il limite del massimale, residuando probabilmente il suo diritto di agire con la *condictio indebiti* nei confronti dei danneggiati che abbiano ricevuto somme superiori alle loro quote.

La novità è contenuta nel comma 4, che, usando una terminologia giuridica palesemente incerta, stabilisce che "*nei giudizi promossi fra l'impresa di assicurazione e le persone danneggiate sussiste litisconsorzio necessario, applicandosi l'art. 102 del codice di procedura civile*" (la norma prosegue prevedendo la facoltà per l'assicuratore di liberarsi dalla sua obbligazione mediante un deposito liberatorio, nei limiti del massimale). Il litisconsorzio necessario (che in passato era sostenuto solo da una parte della dottrina e della giurisprudenza di merito, prevalendo la tesi dell'ammissibilità della chiamata su istanza dell'assicuratore ex art. 106 c.p.c. o della chiamata

*iussu iudicis* ex art. 107 c.p.c., qualora ci si fosse avveduti della probabile incapacità del massimale) ha l'evidente scopo di rendere opponibile a tutti i danneggiati la liquidazione fatta in favore dell'attore (o degli attori), salvaguardando il principio della ripartizione proporzionale del massimale.

La soluzione accolta dal legislatore è foriera di gravi inconvenienti sotto il profilo processuale: invero, qualsiasi sentenza emessa a contraddittorio non integro sarà *inutiliter data*, qualora emergessero dopo la sua pronuncia altri danneggiati, con rilevabilità del vizio anche d'ufficio in ogni stato e grado del processo: si pensi agli effetti di tale emersione in appello, con declaratoria di nullità della sentenza e rimessione della causa al primo giudice, ex art. 354 c.p.c. Un ulteriore effetto riguarderà il possibile spostamento della **competenza per valore** se, com'è prevedibile, i chiamati in causa non rimarranno inerti, ma avanzeranno a loro volta domanda di risarcimento (sempre che essa sia proponibile per decorso dello *spatium deliberandi*), che si sommerà a quella originaria agli effetti di cui all'art. 10 c.p.c., determinando nella maggioranza dei casi la competenza del tribunale in luogo di quella (per materia e valore, ex art. 7, secondo comma, c.p.c.) del **giudice di pace**. Inoltre, l'ampliamento soggettivo conseguente al litisconsorzio necessario rischia di stravolgere lo stesso intento di semplificazione perseguito dal legislatore con la procedura di indennizzo diretto e di risarcimento del terzo trasportato, poiché avverrà che al giudizio partecipino anche il responsabile dell'illecito e la compagnia dell'altro veicolo coinvolto. Infine, si osserva che il litisconsorzio necessario è previsto dal legislatore, almeno in base alla lettera del comma 4 in esame, in tutti i giudizi nascenti da sinistri con pluralità di danneggiati, anche se non sussista alcun problema di incapacità del massimale, apparendo così uno strumento sproporzionato rispetto al fine perseguito, salva la possibilità di una diversa interpretazione fondata per l'appunto sulla *ratio* della disposizione, rivelata dalla rubrica dell'articolo, dove la "*pluralità dei danneggiati*" ed il "*supero del massimale*" sembrano costituire un'endiadi.

In definitiva, si è passati da un sistema che prevedeva la facoltà per l'assicuratore, quale "*soggetto che più di altri è in condizione di conoscere se esistano più danneggiati, l'entità delle loro pretese e la compatibilità di queste con il massimale complessivo*" (così Cass. 11925/1993 e Cass. 1831/1988), di chiamare in causa tutti i danneggiati, ad un sistema nel quale è necessario che tutti i danneggiati siano presenti in giudizio, che è concetto completamente diverso. Ove poi si consideri che, nonostante l'ordine del giudice ex art. 102 c.p.c. di integrare il contraddittorio sia dato a tutte le parti, l'unico interessato ad attivarsi in tal senso è l'attore, si giunge alla paradossale conclusione secondo cui il codice delle assicurazioni ha trasformato "... *una facoltà dell'assicuratore in un*

*onere per il danneggiato?"* (così CIPRIANI, *Una nuova ipotesi di litisconsorzio necessario: gli incidenti stradali con pluralità di danneggiati"*, in *Foro it.*, 2007, I, 1264).

La disposizione di cui all'art. 140, comma 4, ha evidente natura processuale. In assenza di una diversa disciplina transitoria, dovrebbe valere il principio secondo cui le norme processuali si applicano immediatamente anche nelle controversie pendenti al momento della loro entrata in vigore. Di conseguenza, nei giudizi pendenti alla data del 1° gennaio 2006 (di entrata in vigore del codice delle assicurazioni) dovrebbe ordinarsi l'integrazione del contraddittorio nei confronti di tutti i danneggiati nel medesimo sinistro, salvo che non si ritenga di limitare l'ambito di applicazione del litisconsorzio necessario ai soli casi di (probabile) incapacità del massimale (vedi *supra*). Questa conclusione va comunque temperata alla luce del principio *tempus regit actum*, secondo il quale la validità degli atti processuali deve essere valutata con riguardo alle norme vigenti al momento del loro compimento anziché a quelle posteriori sopravvenute: cosicché la sentenza pronunciata (*i.e.* venuta a giuridica esistenza) a contraddittorio non integro anteriormente al 1° gennaio 2006 non può considerarsi invalida ed *inutiliter data* a seguito della successiva entrata in vigore della norma che ha introdotto il litisconsorzio necessario fra tutti i danneggiati e l'assicurazione, con conseguente inapplicabilità dell'art. 354 c.p.c. in appello. Ovviamente, quanto appena esposto presuppone la **natura innovativa** della norma, poiché qualora se ne ritenesse la portata **interpretativa** (sulla base della prospettazione, ad opera di una parte della dottrina e della giurisprudenza di merito, della necessità del litisconsorzio anche nel vigore della disciplina anteriore) non potrebbe negarsi la sua applicazione nei riguardi di tutte le sentenze pronunciate a contraddittorio non integro, a prescindere dalla loro data, salvo il giudicato nel frattempo eventualmente formatosi.