

Civile Ord. Sez. 3 Num. 33675 Anno 2019

Presidente: AMENDOLA ADELAIDE

Relatore: PORRECA PAOLO

Data pubblicazione: 18/12/2019

ORDINANZA INTERLOCUTORIA

sul ricorso, 4821-2018 proposto da:

MOMETTI LAURA, PERESANO ANGELO, PERESANO NICOLA e
PERESANO GIOVANNI impersonati ex lege dai
suepigrafati genitori elettivamente domiciliati in
ROMA, VIA MONTE ZEBIO 9, presso lo studio
dell'avvocato GIORGIO DE ARCANGELIS, rappresentati e
difesi dall'avvocato ALESSANDRO GRACIS;

- ricorrenti -

contro

2019

1651

VITTORIA ASSICURAZIONI SPA in persona
dell'Amministratore Delegato e legale rappresentante
CESARE CALDARELLI, elettivamente domiciliata in ROMA,
VIA L. BISSOLATI 76, presso lo studio dell'avvocato

Corte di Cassazione - copia non ufficiale

TOMMASO SPINELLI GIORDANO, che la rappresenta e
difende unitamente all'avvocato ADRIANA MORELLI;

- **controricorrente** -

nonchè contro

MOMETTI TIZIANA;

- **intimata** -

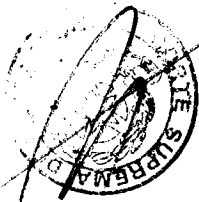
avverso la sentenza n. 4133/2017 della CORTE
D'APPELLO di MILANO, depositata il 28/09/2017;

udita la relazione della causa svolta nella pubblica
udienza del 11/09/2019 dal Consigliere Dott. PAOLO
PORRECA;

udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore
Generale Dott. ANNA MARIA SOLDI che ha concluso in
via preliminare per il rinvio alla Corte di
Giustizia, in subordine rigetto;

udito l'Avvocato ALESSANDRO GRACIS;

udito l'Avvocato PATRIZIA FARINELLI per delega;



FATTI DI CAUSA

Angelo Peresano e Laura Mometti, anche quali genitori e legali rappresentanti di Nicola e Giovanni Peresano, convenivano in giudizio la Vittoria Assicurazioni s.p.a. per ottenere il risarcimento dei danni conseguenti al decesso di Daniele Peresano, figlio minore degli attori, morto a causa dell'investimento, ad opera del veicolo, assicurato con la società evocata in lite, di proprietà della zia della vittima, Tiziana Mometti, soggetto contraddittore in lite, e condotto dal padre di quest'ultima, nonno del deceduto, Ferdinando Mometti.

Il Tribunale, per quanto qui ancora rileva, rigettava la domanda con pronuncia confermata dalla Corte di appello secondo cui l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore non poteva ritenersi esercitabile atteso che l'incidente era occorso mentre il veicolo si spostava in un cortile privato e dunque non in una via pubblica o ad essa equiparata per avervi accesso un numero indeterminato di persone.

Avverso questa decisione ricorrono per cassazione Angelo Peresano e Laura Mometti, anche quali genitori e legali rappresentanti di Nicola e Giovanni Peresano, articolando tre motivi e depositando memoria.

Resiste con controricorso la Vittoria Assicurazioni s.p.a. che ha altresì depositato memoria.

È stata intimata Tiziana Mometti.

RAGIONI DELLA DECISIONE

1. Con il primo motivo si prospetta la nullità della sentenza gravata per omessa relazione del consigliere relatore prima della discussione orale, quale prevista dall'art. 352, quarto comma, cod. proc. civ., e per aver leso i diritti di difesa assicurati e regolati dall'art. 24 Cost. e dall'art. 117, disp. att. cod. proc. civ., atteso che il Collegio di merito avrebbe impedito, nella medesima sede processuale, un'effettiva illustrazione orale del difensore, concedendo a tal fine appena un minuto dopo i dieci minuti circa dall'inizio della stessa così interrotta.



Con il secondo motivo si prospetta la violazione dell'art. 132, n. 4, cod. proc. civ., poiché la Corte di appello avrebbe solo apparentemente motivato con affermazioni tra loro inconciliabili riguardo alla compatibilità dell'interpretazione degli artt. 122 e 144, cod. ass. private, con l'“acquis communautaire” evincibile dalla prima, seconda, terza e quarta direttiva comunitaria sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile, quale interpretato dalla giurisprudenza della Corte di giustizia.

Con il terzo motivo si prospetta la violazione e falsa applicazione degli artt. 122, 144, cod. ass. private, del d.m. attuativo 1° aprile 2008 m. 86, nonché dell'art. 2054, cod. civ., in quanto interpretati dalla Corte di appello senza tener conto, anche in ottica costituzionalmente orientata, dell'interpretazione data dalla giurisprudenza della Corte di giustizia all'“acquis communautaire” già richiamato con la seconda censura.

2. Il terzo motivo di ricorso suggerisce, ad avviso del Collegio, una rimessione alle Sezioni Unite di questa Corte.

Come detto, la giurisprudenza di questa Corte è univoca nell'affermare che la vittima di un sinistro stradale ha azione diretta nei confronti dell'assicuratore del responsabile quando il sinistro sia avvenuto su strade pubbliche o a queste equiparate, per tali ultime intendendosi anche le aree private dove sia consentita la circolazione a un numero indeterminato di persone (Cass., n. 5111 del 2011, cit.).

È stato precisato che il numero indeterminato di persone, che hanno un accesso all'area giuridicamente lecito, deve intendersi sussistente pur se quelle siano appartenenti a una o più categorie specifiche e anche se l'accesso in parola avvenga per finalità peculiari e in particolari condizioni (Cass., 28/06/2018, n. 10717, in fattispecie relativa a un cantiere, cui potevano accedere coloro che vi lavoravano e chi aveva rapporti commerciali con l'impresa).

In ogni caso, nella fattispecie è stato pacificamente accertato che si trattava di un'area cortilizia privata, tra il giardino e la rampa di accesso di un'autorimessa, di un'abitazione privata (pag. 4 della sentenza impugnata).

La ricordata ricostruzione degli applicabili artt. 122 e 144, cod. ass. private, è stata ribadita anche a Sezioni Unite (Cass., Sez. U., n. 8620 del 2015, cit., pag. 22), specificando che la suddetta normativa «nell'individuare l'oggetto dell'assicurazione per la responsabilità civile c.d. "auto", si esprime nel senso di correlare l'obbligo assicurativo all'essere stato il veicolo posto in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a questa equiparate, ma non prevede come presupposto per l'obbligo assicurativo e, quindi, per l'operare della relativa garanzia, che il veicolo sia utilizzato in un certo modo piuttosto che in un altro».

La precisazione è stata fatta nella prospettiva di costruzione ermeneutica del «principio secondo cui nell'ampio concetto di circolazione stradale indicato nell'articolo 2054, cod. civ., è compresa anche la posizione di arresto del veicolo, sia in relazione all'ingombro da esso determinato sugli spazi addetti alla circolazione, sia in relazione alle operazioni eseguite in funzione della partenza o connesse alla fermata, sia ancora con riguardo a tutte le operazioni che il veicolo è destinato a compiere e per il quale esso può circolare nelle strade». Con la conseguenza «che per l'operatività della garanzia per la r.c.a. è necessario il mantenimento da parte del veicolo, nel suo trovarsi sulla strada di uso pubblico o sull'area ad essa parificata, delle caratteristiche che lo rendono tale sotto il profilo concettuale e, quindi, in relazione alle sue funzionalità, sia sotto il profilo logico che sotto quello di eventuali previsioni normative, risultando, invece, indifferente l'uso che in concreto si faccia del veicolo, sempreché esso rientri in quello che secondo le sue caratteristiche il veicolo stesso può avere» (pag. 23; nella specie è stato ricondotto all'art. 2054 cod. civ., e alla disciplina della r.c.a., il sinistro mortale determinato dall'erronea manovra da parte del conducente di un mezzo in sosta, munito di un braccio meccanico di sollevamento, per effetto della quale un cassone metallico, in fase di caricamento, era scivolato travolgendo la vittima).

2.1. Questa nomofilachia potrebbe ritenersi coerente con la giurisprudenza eurounitaria invocata dai ricorrenti ma non scrutinata dalle Sezioni Unite appena menzionate, secondo cui l'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972 (c.d. prima direttiva auto), relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in fatto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, dev'essere interpretato nel senso che rientra nella sua nozione di «circolazione dei veicoli» qualunque uso di un veicolo che sia «conforme alla funzione abituale dello stesso» (Corte di giust., 04/09/2014, causa C-162/13, pag. 10).

E in effetti alla Corte comunitaria era stato domandato se la suddetta norma dell'Unione dovesse essere interpretata nel senso che la nozione di «circolazione dei veicoli» debba comprendere circostanze come «la manovra di un trattore, nel cortile di una casa colonica, per immettere in un fienile il rimorchio ad esso agganciato» (punto 33).

Potrebbe cioè sostenersi, come fatto dalla Corte territoriale e come sostenuto dalla controricorrente, che il precedente sovranazionale sia rivolto a delimitare, ai fini in parola, il concetto di "uso del veicolo" piuttosto che quello dell'area in cui esso viene svolto.

2.2. In senso contrario, però, depone la lettura della motivazione.

Nell'arresto si afferma che:

- la nozione di circolazione, proprio perché oggetto della normativa comunitaria di settore, «non può essere nella disponibilità dei singoli Stati membri», posto che «né l'articolo 1 né l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva né nessun'altra disposizione di questa o delle altre direttive in materia di assicurazione obbligatoria rinvia al diritto degli Stati membri per quanto concerne detta nozione», e «secondo costante giurisprudenza della Corte, dall'imperativo tanto dell'applicazione uniforme del diritto dell'Unione quanto del principio di uguaglianza discende che una disposizione di diritto dell'Unione che non contenga alcun espresso richiamo al diritto degli Stati membri per

la determinazione del suo senso e della sua portata deve di regola essere oggetto, nell'intera Unione europea, di un'interpretazione autonoma e uniforme che tenga conto non solo dei suoi termini, ma anche del suo contesto e della finalità perseguita dalla normativa di cui è parte (v., in tal senso, sentenza Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, punti 19 e 21 nonché giurisprudenza ivi citata)» (punto 42);

- dall'esame del testo multilingue emerge che in alcune versioni (come quella francese e italiana) «si fa riferimento all'obbligo di assicurare la responsabilità civile risultante dalla "circolazione" dei veicoli, lasciando così intendere che tale obbligo assicurativo concerne unicamente gli incidenti avvenuti in un contesto di circolazione su strada» (punto 44), mentre in altre versioni (come quella inglese o tedesca) si discorre dell'obbligo di assicurare la responsabilità civile risultante dall'uso o dal funzionamento del veicolo «a prescindere se tale uso o tale funzionamento intervengano in un contesto di circolazione stradale» (punto 45): con la conseguenza di non poter basare le proprie conclusioni su argomenti meramente letterali, dovendosi far capo alle finalità della normativa in esame;
- la finalità in questione dev'essere individuata non solo alla luce dell'obiettivo della liberalizzazione della circolazione di persone e merci, ma anche della tutela delle vittime d'incidenti causati da autoveicoli (punto 49), come desumibile anche dalla seconda direttiva "auto" 84/5/CEE del Consiglio del 30 dicembre 1983 (artt. 1 e 3), dalla terza direttiva 90/239/CEE del Consiglio del 4 maggio 1990 (art. 1), dalla direttiva 2005/14/CE del Consiglio dell'11 maggio 2005 (art. 2 e 4) (punti 49-55; in tal senso, più di recente, anche Corte di giust., 04/09/2018, C-80/17).

In questa prospettiva, quindi, il precedente eurounitario non è finalizzato solo a individuare quale uso del veicolo sia rilevante ai fini dell'obbligo di responsabilità civile "auto", con quanto ne consegue in termini di disciplina, ma



perimetra lo stesso concetto di circolazione in funzione di quell'uso, piuttosto che affiancare a esso limitazioni spaziali e funzionali di altro genere.

Che questa debba essere la lettura della giurisprudenza sovranazionale risulta confermato da una successiva pronuncia (Corte di giust., grande sezione, 28/11/2017, causa C-514/16), pure evocata in ricorso, nella cui motivazione si offre una lettura – per così dire un'interpretazione "autentica" – del precedente del 2014.

Anche in questo caso si trattava di distinguere tra utilizzo del mezzo come macchina da lavoro o come unità di trasporto, ma l'esclusione dalla disciplina di settore è stata motivata sottolineando che si doveva prescindere dal fatto che l'incidente, occorso a un trattore agricolo, avvenne quando questo era «fermo su una pista sterrata di un'azienda agricola» (punto 25).

La sentenza del 2017 ha evidenziato che secondo il precedente del 2014 «l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva deve essere interpretato nel senso che la sua nozione di "circolazione dei veicoli" non è limitata ad ipotesi di circolazione stradale, vale a dire la circolazione sulla pubblica via, ma che in tale nozione rientra qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso». Sicché «la portata della nozione di "circolazione dei veicoli" non dipende dalle caratteristiche del terreno sul quale l'autoveicolo è utilizzato», posto che «nessuna disposizione delle direttive relative all'assicurazione obbligatoria... pone limiti all'estensione dell'obbligo di assicurazione e della tutela che tale obbligo intende garantire alle vittime degli incidenti causati da autoveicoli, ai casi in cui tali veicoli sono utilizzati su determinati terreni o su determinate strade». «Se ne deduce», conclude la Corte UE, che «rientra nella nozione di "circolazione dei veicoli", ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, di tale direttiva, qualunque uso di un veicolo in quanto mezzo di trasporto» (punti 35-39).

2.3. Né alcunché risulta mutato a seguito dell'adozione della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, i cui testi multilingue riproducono quanto sopra richiamato ai fini in delibazione (art. 3).

Anzi, conferme appaiono evincibili dalla motivazione di Corte di giustizia, 20 dicembre 2017, causa C-334/16, che ha fatto affermazioni del tutto sovrapponibili sia pure in una ipotesi in cui si trattava di lesioni conseguenti a un incidente occorso a un ufficiale dell'esercito spagnolo mentre era a bordo di un veicolo circolante su campo militare e precluso ad altri veicoli (e quindi potenzialmente conforme alle precisazioni di Cass., n. 10717 del 2018 sopra citata).

Nell'arresto della Corte di giustizia si ripete infatti che «l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 dev'essere interpretato nel senso che la nozione di "circolazione dei veicoli" ivi contenuta non è limitata alle ipotesi di circolazione stradale, vale a dire la circolazione sulla pubblica via, ma che in tale nozione rientra qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso...

A tale proposito, la Corte ha precisato che, poiché gli autoveicoli di cui all'articolo 1, punto 1, della prima direttiva, la cui formulazione corrisponde a quella dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, indipendentemente dalle loro caratteristiche, sono destinati a servire abitualmente come mezzi di trasporto, rientra in tale nozione qualunque uso di un veicolo in quanto mezzo di trasporto...

La Corte ha dichiarato, inoltre, che la portata di detta nozione non dipende dalle caratteristiche del terreno sul quale l'autoveicolo è utilizzato...

Nessuna disposizione della direttiva 2009/103, peraltro, pone limiti all'estensione dell'obbligo di assicurazione, e della tutela che tale obbligo intende garantire alle vittime degli incidenti causati da autoveicoli, ai casi in cui tali veicoli sono utilizzati su determinati terreni o su determinate strade...» (punti 28 e seguenti).

Così come ulteriori conferme giungono da Corte di giustizia 20 giugno 2019, causa C-100/18, in una fattispecie di incendio del mezzo in un'autorimessa privata (punto 43).

2.3.1. In relazione, poi, alle obiezioni sollevate nella memoria della controricorrente, secondo cui la norma nazionale non potrebbe essere

disapplicata in una controversia tra privati, quale quella in scrutinio, salva responsabilità dello Stato per violazione della direttiva sovranazionale (evocandosi Corte di giust., grande sezione, 7 agosto 2018, causa C-122/17), può osservarsi che, in coerenza con quanto si sta rilevando, non si tratterebbe di disapplicare una norma primaria nazionale ma di interpretarla, come possibile, in misura conforme all'“acquis”.

2.4. Risulta, pertanto, che la giurisprudenza comunitaria, in termini suscettibili di essere definiti quale “acte clair”, nel ricostruire la portata delle direttive UE, legghi l'obbligo di assicurativo r.c.a. all'utilizzo del veicolo quale mezzo di trasporto a prescindere dal tipo ^{di} accessibilità della strada su ~~in~~ cui avvenga.

In questa cornice va iscritto l'inciso rinvenibile in Cass., 28/04/2017, n. 10513, secondo cui «l'applicazione della disciplina sulla responsabilità civile in materia di circolazione stradale non può essere desunta...da Corte giust. 4 settembre 2014, causa C- 162/13, avente ad oggetto un rinvio pregiudiziale relativo alla direttiva 72/166/CEE. Secondo il giudice eurounitario ai fini dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli rientra nella nozione di “circolazione dei veicoli” contenuta della direttiva qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso... Tale definizione resta limitata all'ambito dell'assicurazione e non incide sulla disciplina nazionale relativa alle regole della responsabilità civile» (pag. 10).

È vero, cioè, che la complessiva disciplina dell'art. 2054, cod. civ., è questione distinta da quella della r.c.a., ma è al contempo vero che quest'ultima, quale necessariamente desumibile dalla normativa comunitaria, si riverbera sull'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore.

2.5. Quanto sopra rende ragione della possibilità di rivisitazione ermeneutica dell'art. 122 del codice delle assicurazioni private, con disapplicazione della norma regolamentare di cui all'art. 3, comma 2, lettera a), del d.m. 1° aprile 2008 n. 86 (cfr., di recente, Cass., 04/06/2019, n. 15198), nel senso che la nozione di circolazione stradale cui l'obbligo

assicurativo e dunque l'assicurazione potrebbero e in tesi dovrebbero intendersi riferiti, debba essere parametrata a ogni uso del veicolo conforme alla sua funzione abituale.

Naturalmente, una tale conclusione è suscettibile di essere apprezzata anche in chiave di analisi economica del diritto, per le ricadute che potrebbe implicare: per un verso prospettiva di un incremento finale dei premi assicurativi, per l'altro di lettura di questi come redistribuzione sociale dei costi dei sinistri, nell'ottica di una più compiuta tutela delle vittime.

2.6. Il Collegio pone quindi alle Sezioni Unite il seguente quesito:

«se l'art. 122 del codice delle assicurazioni private debba interpretarsi, alla luce della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, nel senso che la nozione di circolazione su aree equiparate alle strade di uso pubblico comprenda e sia riferita a quella su ogni spazio in cui il veicolo possa essere utilizzato in modo conforme alla sua funzione abituale».

P.Q.M.

La Corte rimette la causa alle Sezioni Unite.

Così deciso in Roma il giorno 11 settembre 2019.