



PROCURA GENERALE
della Corte di cassazione

Sezioni Unite civili
Udienza del 13 settembre 2022
Ricorso R.G. 35567/18; n. 1 del Ruolo
Rel. Cons. Sestini

**Conclusioni del P.M. ex art. 23, comma 8-bis, decreto legge n. 137 del
2020, inserito dalla legge di conversione n. 176 del 2020**

Il sostituto procuratore generale

Letti gli atti;

premesso che per la compiuta esposizione del fatto e della vicenda processuale l'Ufficio rinvia alla pronuncia e al contenuto dei documenti di parte in atti, limitandosi qui al rilievo dei soli elementi del fatto e del processo e agli argomenti di diritto che la Procura generale ritiene necessari per formulare le proprie conclusioni;

osserva

A seguito dell'ordinanza interlocutoria 40885/21 della Terza sezione civile, viene all'esame delle Sezioni Unite la questione dell'ambito di operatività dell'art. 141 codice delle assicurazioni, norma oggetto di dibattito sin dalla sua entrata in vigore.

Per individuare in modo esatto il *thema decidendum*, occorre partire dalla domanda (ancora) oggetto di contenzioso: è quella di risarcimento dei danni subiti *iure proprio* da X, proprietario e conducente dell'auto sulla quale viaggiava la propria moglie Y, deceduta a seguito del sinistro automobilistico occorso il 1°

novembre 2010; il Tribunale di Milano aveva accolto tale domanda e viceversa respinto quella *iure haereditario* proposta dallo stesso X e dai figli T e Z; la Corte di appello di Milano, con la sentenza qui impugnata da X, ha accolto il gravame di Milano Ass.ni s.p.a., poi UnipolSai Ass.ni s.p.a., e respinto la domanda di risarcimento dei danni *iure proprio* avanzata da X.

La decisione della Corte d'appello di Milano si fonda sui seguenti argomenti: - l'art. 141 cod. ass. è inapplicabile al caso in esame in quanto il X era il conducente responsabile del sinistro e "*il conducente è escluso, dall'art. 129, da ogni procedura di risarcimento disciplinata dal codice delle assicurazioni*"; - l'art. 141 è altresì una norma "*eccezionale*", che "*non può trovare applicazione nelle ipotesi di sinistri verificatisi senza il coinvolgimento di altri veicoli diversi da quello del vettore*", come appunto nel caso di specie, dove è risultato accertato in fatto che "*il veicolo coinvolto è soltanto quello guidato dal X e non è ipotizzabile la responsabilità di altri conducenti e quindi di altre assicurazioni*" (vedi pagg. 5-6 della gravata sentenza).

Il contrasto interpretativo, evidenziato nell'ordinanza interlocutoria 40885/21, riguarda questo ultimo aspetto: ad una giurisprudenza che ritiene non necessario il coinvolgimento di almeno di due veicoli ai fini dell'operatività dell'art. 141 cod. ass. (Cass. 16477/17), si contrappone un più recente indirizzo che invece reputa necessario tale coinvolgimento (Cass. 25033/19 e 17963/21).

Tuttavia, come detto, l'altro argomento speso dalla Corte d'appello di Milano è che nel caso in esame l'art. 141 cod. ass. non era invocabile da X essendo egli il conducente responsabile del sinistro. Vi era, dunque, anche un impedimento "*soggettivo*" all'operatività dell'art. 141 cod. ass., oltre quello "*oggettivo*" per l'assenza di altro veicolo coinvolto.

Ora, questo impedimento "*soggettivo*" appare dirimente, né sembrano configurabili dubbi sul fatto che il conducente responsabile non possa invocare la tutela di cui all'art. 141 cod. ass., che spetta espressamente al "*terzo trasportato*": sotto il profilo ontologico è impossibile confondere il "*conducente*" col "*terzo*

trasportato” ed inoltre l’art. 129 comma 1 cod. ass., come giustamente rileva la Corte d’appello di Milano, è chiaro nell’affermare che “*Non è considerato terzo e non ha diritto ai benefici derivanti dal contratto di assicurazione obbligatoria il solo conducente del veicolo responsabile del sinistro*”.

Né si rinvencono nella giurisprudenza nazionale arresti che propongano questa innaturale identificazione tra “conducente” e “terzo trasportato”, la quale nemmeno può trarre spunto dal principio di matrice eurounitaria secondo cui “*vulneratus ante omnia reficiendus*”: tale principio, emergente dalla cd. Sesta direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio (Dir. 2009/103/CE sull’assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli, riconducente ad un’unità la disciplina contenuta in precedenti direttive sul tema) e dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia UE (CGUE 1 dicembre 2011 in causa C-442/10 *Churchill*, CGUE 19 aprile 2007 in causa C-356/05 *Farrell*, CGUE 30 giugno 2005 in causa C-537/03 *Candolin*), sta solo a significare che il “*terzo trasportato*” deve essere risarcito pur se egli sia il proprietario-assicurato del veicolo nel quale viaggiava come passeggero; è sempre tale ultima qualifica quella che legittima la sua pretesa risarcitoria (vedi le norme della citata Direttiva 2009/103/CE e le richiamate sentenze della Corte di Lussemburgo).

Nella specie, peraltro, vi è di più.

Il presupposto dell’azione spiegata da X per il risarcimento dei danni *iure proprio* è che l’art. 141 cod. ass. sia invocabile anche dagli stretti congiunti del terzo trasportato per i danni (da perdita del rapporto parentela, etc.) da essi subiti a fronte del sinistro coinvolgente il loro congiunto.

Ebbene, questa estensione, ammessa in primo grado dal Tribunale di Milano e poi come visto negata dalla Corte d’appello di Milano sul rilievo che il X era il conducente responsabile del sinistro, non trova fondamento nell’art. 141 cod. ass.: tale norma prevede, infatti, un’azione speciale spettante al “terzo trasportato” e a nessun altro. Solo il terzo trasportato è ammesso ad invocare la tutela risarcitoria direttamente nei confronti dell’“*impresa di assicurazione del veicolo sul quale era*

a bordo al momento del sinistro, a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro ... ”.

Si tratta di una tutela ulteriore riconosciuta al terzo trasportato, che si aggiunge a quella ordinaria di cui agli art. 2054 c.c. e 144 cod. ass. La giurisprudenza, anche costituzionale, è chiara in questi sensi (vedi Corte cost. 205/08, 440/08 e 180/09). E, proprio in quanto tutela ulteriore, riconosciuta ad una specifica categoria di soggetti, la relativa disciplina non può che essere considerata di natura eccezionale, come tale di stretta interpretazione ed insuscettibile di applicazione analogica.

La conseguenza è l'inoperatività dell'art. 141 cod. ass. in favore degli stretti congiunti del terzo trasportato vittima del sinistro i quali invochino i danni subiti *iure proprio*: perché costoro sono soggetti diversi dal terzo trasportato ed agiscono appunto per i danni propri.

Questa è la conclusione cui è giunta la giurisprudenza di legittimità allorché si è occupata della questione specifica dell'applicabilità dell'art. 141 cod. ass. per i danni *iure proprio* subiti dagli stretti congiunti del terzo trasportato. Ci si riferisce a Cass. 14388/19, non massimata, che in motivazione enuncia i seguenti principi: “5.2. *Ciò premesso, è da escludere anzitutto che la lettera della legge consenta l'estensione del suo campo di applicazione a danneggiati diversi dal terzo trasportato: oltre al significato proprio del termine, appare non superabile il ripetuto riferimento al «veicolo a bordo del quale (il danneggiato) si trovava al momento del sinistro». Ma è anche da escludere che la norma sia suscettibile di applicazione analogica. La portata certamente innovativa della norma - ancorché apprezzabile, come detto, non con riferimento al fondamento della responsabilità, ma sul piano degli oneri di allegazione e prova gravanti sul soggetto (il terzo trasportato) cui è attribuito il potere di azione diretta ai fini del risarcimento del danno - conferisce alla stessa carattere eccezionale, che osta ad una sua applicazione analogica a casi non espressamente previsti. In tal senso si è del resto già espressa questa Corte rilevando, secondo indirizzo cui si intende qui dare continuità, che l'estensione della tutela del terzo trasportato ad ipotesi non*

specificamente previste ed a favore di soggetti non espressamente contemplati, appare difficilmente predicabile in via di analogia, ai sensi dell'art. 14 prel., in quanto l'art. 141 cod. ass. prevede una regola risarcitoria che prescinde dall'accertamento della colpa e, per ciò, di carattere eccezionale, con conseguente preclusione all'applicabilità in via analogica (Cass. 08/02/2019, n. 3729).”.

Si chiede alle Sezioni Unite di dare continuità a tale indirizzo, che, d’altro canto, non appare contrastato da soluzioni di segno diverso nella giurisprudenza di legittimità.

Già queste considerazioni appaiono assorbenti ed idonee a giustificare la conferma della sentenza gravata, con rigetto del ricorso per cassazione spiegato da X, rivolto anche conto la *ratio decidendi* fondata sull’art. 129 cod. ass. e sull’assunto che il X era il conducente responsabile del sinistro (vedi in particolare il quarto e il quinto motivo, ma anche il secondo e il terzo motivo investono in parte tale aspetto).

Il contenuto dell’ordinanza interlocutoria 40885/21 e la disposta rimessione alle Sezioni Unite impongono, tuttavia, di prendere posizione anche sull’altra *ratio decidendi* che ha condotto la Corte d’appello a rigettare la domanda avanzata *iure proprio* da X: ossia l’inapplicabilità dell’art. 141 cod. ass. qualora nel sinistro sia coinvolto solo un veicolo.

Si è detto dei due orientamenti contrapposti (da un lato Cass. 16477/17, dall’altro Cass. 25033/19 e Cass. 17963/21).

Ebbene, come già ritenuto da questo Ufficio con le conclusioni rese in vista della pubblica udienza del 28 settembre 2021 (all’esito della quale il collegio della Terza sezione ha poi emesso l’ordinanza interlocutoria 40885/21), appare condivisibile l’orientamento più recente.

Il testo dell’art. 141 cod. ass. appare chiaro: l’azione del terzo trasportato nei confronti dell’impresa assicuratrice del veicolo dove viaggiava viene consentita “.... a prescindere dall’accertamento della responsabilità dei veicoli coinvolti nel sinistro, fermo il diritto al risarcimento dell’eventuale maggior danno nei confronti dell’impresa di assicurazione del responsabile civile” (comma 1); “... 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 ” (comma 3); “L'impresa di assicurazione che ha effettuato il pagamento ha diritto di rivalsa nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile” (comma 4).

L'intero articolo, dunque, fa riferimento all'ipotesi ordinaria dell'incidente tra (almeno) due veicoli, ove vengono in gioco più responsabili e più imprese assicuratrici (almeno due), quella del veicolo dove viaggia il trasportato che subisce l'azione (comma 1) e quella del responsabile civile che può intervenire in giudizio (comma 3) o successivamente essere chiamata in rivalsa (comma 4).

D'altronde, il trasportato viene indicato come “terzo”, espressione che sottende che vi sono (almeno) altri due soggetti coinvolti nel sinistro, i conducenti.

Questi sono gli argomenti, condivisibili, che si leggono nelle citate pronunzie propugnanti l'interpretazione restrittiva qui sostenuta (vedi, con le relative differenze, Cass. 25033/19 e Cass. 17963/21).

Coinvolgimento di più veicoli non significa necessariamente collisione tra gli stessi, che è l'ipotesi prevista dall'art. 2054 comma 2 c.c., ma significa che almeno due veicoli siano stati protagonisti dell'evento, ad esempio perché uno ha tagliato la strada e l'altro per evitarlo ha perso il controllo con le relative conseguenze dannose. In questi casi, non infrequenti, si rientra nell'ambito di operatività dell'art. 2054 comma 1 c.c. e in tutta evidenza anche tale fattispecie è assoggettata alla disciplina della RCA e del codice delle assicurazioni. Non occorre che uno dei veicoli sia identificato, ma deve esservi prova che almeno due siano i veicoli coinvolti pur in difetto di scontro (vedi sul punto Cass. 25033/19).

L'art. 141 cod. ass., dunque, postulando solo il coinvolgimento e non lo scontro di veicoli (pur se uno di essi non identificati), ha una portata più ampia di quella che vi sarebbe se occorresse sempre una collisione. E questa portata più ampia è posta in favore del terzo trasportato.

Per contro, qualora si ritenesse che l'art. 141 cod. ass. riguardi anche l'ipotesi del coinvolgimento di un solo veicolo, quello su cui viaggia il trasportato danneggiato, la conseguenza sarebbe un forte ridimensionamento dell'ambito operativo della norma, la quale finirebbe per essere una sostanziale riproduzione dell'azione ordinaria spettante a qualunque danneggiato ai sensi dell'art. 2054 comma 1 c.c. e spettante in particolare ai trasportati ai sensi dell'art. 122 comma 2 cod. ass. (tale norma include espressamente i trasportati, a prescindere dal titolo del trasporto, tra i soggetti coperti dall'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli).

In effetti, a mente dell'art. 2054 comma 1 c.c., il vettore è civilmente responsabile nei confronti del trasportato *“se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno”* (pressoché analoga formula è contenuta nell'art. 1681 c.c., relativo alla responsabilità contrattuale del vettore: *“se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno”*). Il trasportato, in virtù dell'art. 2054 comma 1 c.c. (ma anche dell'art. 1681 c.c.), ha solo l'onere di provare il danno e il nesso di causalità, che è la stessa cosa che deve provare in forza dell'art. 141 cod. ass.: la prova del *“caso fortuito”*, che preclude l'azione ex art. 141 cod. ass., coincide con la *“prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno”*. Ed allora, in questa ottica l'art. 141 cod. ass. diventa un mero ed inutile duplicato dell'art. 144 cod. ass., il quale già legittima l'azione del terzo trasportato nei confronti del proprio vettore responsabile civile ai sensi dell'art. 2054 comma 1 c.c. (oltre che, contrattualmente, ai sensi dell'art. 1681 c.c.).

L'art. 141 cod. ass. deve, invece, avere un senso, tanto più che esso viene espressamente indicato, dalla giurisprudenza sia costituzionale che di legittimità (vedi, per la prima, Corte cost. 440/08 e Corte cost. 180/09 e, per la seconda, Cass. 16181/15 e Cass. 17963/21), come una norma che appresta una *“tutela aggiuntiva”* e *“rafforzata”* rispetto quella già prevista dagli artt. 2054 c.c. e 144 cod. ass.

E questa tutela aggiuntiva e rafforzata è appunto rappresentata, premesso che la norma opera in presenza di più veicoli coinvolti, dal fatto che in tale ipotesi si

consente l'azione contro il vettore senza che occorra accertarne la responsabilità e anzi pur ove sia responsabile l'altro (*"a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro"*). Si tratta questa di una notevole agevolazione, che tuttavia, per quanto detto, ha un senso solo se vi sia un altro soggetto responsabile contro cui si può evitare di agire, in quanto altrimenti sarebbe già esperibile l'azione ordinaria di cui all'art. 144 cod. ass.

E il vantaggio che si riceve, di ottenere tutela risarcitoria contro il vettore e relativa impresa assicuratrice senza dover accertare la responsabilità del primo, viene compensato dalla riduzione della misura del risarcimento ottenibile *"entro il massimale minimo di legge"*, che ben potrebbe essere inferiore al massimale contrattuale; il tutto ferma la possibilità di ottenere l'eventuale maggior danno subito *"nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile, se il veicolo di quest'ultimo è coperto per un massimale superiore a quello minimo"* (art. 141 comma 1 cod. ass.).

Questa "contropartita", da un lato azione facilitata diretta contro il vettore e relativa impresa assicuratrice, dall'altro risarcimento limitato al *"massimale minimo di legge"*, costituisce l'elemento caratterizzante dello strumento ex art. 141 cod. ass. Che lo rende diverso e speciale rispetto a quello ordinario di cui all'art. 144 cod. ass, dove non vi è il limite legale di copertura stabilito dall'art. 141, visto che il danneggiato può agire *"entro i limiti delle somme per le quali è stata stipulata l'assicurazione"* (art. 144 comma 1).

In definitiva, la peculiarità dell'art. 141 cod. ass. sta nel fatto che il terzo trasportato, in presenza di un sinistro con più veicoli coinvolti, riceve la tutela aggiuntiva e rafforzata di un'azione esperibile contro una sola parte, il vettore e il suo assicuratore, nella quale egli non deve provare la responsabilità di detta parte. E il costo di questa tutela aggiuntiva e rafforzata è rappresentato dal risarcimento limitato al *"massimale minimo di legge"*.

Il sistema torna, tutto è ricondotto a razionalità. L'art. 144 cod. ass. ha il suo generale ambito di operatività e l'art. 141 ne ha uno specifico (si rinvia sul punto ai rilievi di Cass. 17963/21, parr. 3.1 e 3.2).

Si aggiunga che il ricorrente invoca l'applicabilità dell'art. 141 cod. ass. sostenendo che nella specie fosse coinvolto nel sinistro anche un veicolo non identificato, che provocò lo sbandamento poi produttivo del danno. Ed invece, come detto, è risultato accertato in fatto che *“il veicolo coinvolto è soltanto quello guidato dal X e non è ipotizzabile la responsabilità di altri conducenti e quindi di altre assicurazioni”* (vedi pagg. 5-6 della gravata sentenza). Questo accertamento in fatto non è censurabile in sede di legittimità né, per la verità, è stato specificamente censurato, visto che il X nel primo motivo deduce la violazione e falsa applicazione dell'art. 141 cod. ass., non muove effettive censure alle valutazioni di merito compiute dalla corte territoriale.

Da qui la reiezione del primo motivo.

Così come del secondo e del terzo motivo nella parte in cui essi riguardano l'ambito “oggettivo” di operatività dell'art. 141 cod. ass.

Per queste ragioni, il rappresentante della Procura Generale

Chiede

che le Sezioni Unite della Corte di cassazione respingano il ricorso.

Roma, 14 luglio 2022

Il sostituto procuratore generale
(dott. Alessandro Pepe)