REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

SEZIONI UNITE CIVILE

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Dott. VIRGILIO Biagio - Primo Presidente f.f. -

Dott. MANNA Felice - Presidente di Sez. -

Dott. DI VIRGILIO Rosa Maria - Consigliere -

Dott. GRECO Antonio - Consigliere -

Dott. BISOGNI Giacinto - Consigliere -

Dott. SCODITTI Enrico - Consigliere -

Dott. DORONZO Adriana - Consigliere -

Dott. SESTINI Danilo - Rel. Consigliere -

Dott. RUBINO Lina - Consigliere -

ha pronunciato la seguente:

SENTENZA

sul ricorso 35567-2018 proposto da:

(OMISSIS) CARLO, elettivamente domiciliato in ROMA, VIA (OMISSIS) 8, presso lo studio dell'avvocato ERCOLE (OMISSIS), che lo rappresenta e difende unitamente all'avvocato MARCELLO (OMISSIS);

-ricorrente-

contro

UNIPOLSAI ASSICURAZIONI S.P.A., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, elettivamente domiciliata in ROMA, (OMISSIS) 23, presso lo studio dell'avvocati STEFANO (OMISSIS) e MAURIZIO (OMISSIS), che la rappresentano e difendono;

-controricorrente-

avverso la sentenza n. 3717/2018 della CORTE D'APPELLO di MILANO, depositata il 31/07/2018.

Udita la relazione della causa svolta nella pubblica udienza del 13/09/2022 dal Consigliere Dott. DANILO SESTINI;

udito il Pubblico Ministero, in persona del Sostituto Procuratore Generale, Dott. RITA SANLORENZO, che ha concluso per il rigetto del ricorso;

uditi gli avvocati ERCOLE (OMISSIS), MARCELLO (OMISSIS) e MAURIZIO (OMISSIS).

FATTI DI CAUSA

Carlo (OMISSIS) e i figli Renzo e Giovanna (OMISSIS) agirono *ex art*. 141 del Codice delle assicurazioni private (D. Lgs. n. 209/2005) per il risarcimento dei danni patiti per il decesso di Ernesta (OMISSIS) (moglie del primo e madre degli altri due), avvenuto a seguito di un incidente stradale verificatosi mentre la stessa si trovava trasportata a bordo dell'autovettura di proprietà di Carlo (OMISSIS) e condotta dallo stesso, che era sbandata e uscita di strada.

Gli attori convennero in giudizio la Milano Assicurazioni s.p.a. (poi UnipolSai Assicurazioni s.p.a.), che assicurava la responsabilità civile del veicolo del (OMISSIS), chiedendo, in favore del medesimo (OMISSIS), il risarcimento del danno dallo stesso subito iure proprio per la perdita della relazione con la defunta e, altresì, in favore di tutti gli attori, il risarcimento, *iure hereditatis*, del danno non patrimoniale patito dalla (OMISSIS).

Il Tribunale di Milano condannò la società convenuta al risarcimento del danno subito *iure proprio* da Carlo (OMISSIS) (liquidandolo in 180.000,00 euro, tenuto conto del concorso di colpa della vittima per il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza); rigettò, invece, la domanda di risarcimento del danno richiesto *iure hereditatis*, rilevando che la morte della (OMISSIS) era sopravvenuta a brevissima distanza di tempo dal sinistro.

La UnipolSai impugnò la sentenza contestando l'applicabilità dell'art. 141 C.d.A. e, a monte, la risarcibilità del danno in favore del conducente responsabile del sinistro.

La Corte di Appello ha accolto il gravame rilevando che:

il Tribunale aveva «disposto il risarcimento per la perdita del rapporto coniugale in favore del conducente responsabile dell'incidente», senza tener conto che «il conducente è escluso, dall'art. 129, da ogni procedura di risarcimento disciplinata dal Codice delle assicurazioni»;

«nel caso in esame la responsabilità del conducente Carlo (OMISSIS) [era] conclamata e risulta [va] pacificamente dai documenti prodotti dalle parti, principalmente dal rapporto della Polizia Giudiziaria, dal quale emerge[va] che il (OMISSIS) [aveva] ammesso di aver perso improvvisamente il controllo dell'autovettura […], andando a sbattere violentemente contro il guard-rail e cagionando così la morte della propria moglie, trasportata sull'auto da lui guidata»;

«in secondo luogo», il Tribunale non aveva tenuto conto della natura eccezionale della norma contenuta nell'art. 141 CdA (la cui ratio «è quella di agevolare il terzo trasportato, il quale ha diritto di essere indennizzato dall'assicuratore del vettore, senza dover svolgere dispendiose ricerche per stabilire a quale dei conducenti coinvolti ed in quale misura la responsabilità è addebitabile»), che «non può trovare applicazione nelle ipotesi di sinistri verificatisi senza il coinvolgimento di altri veicoli diversi da quello del vettore», come nel caso di specie, in cui il veicolo coinvolto era «soltanto quello guidato dal (OMISSIS)» e non era «ipotizzabile la responsabilità di altri conducenti e quindi

di altre assicurazioni», risultando pertanto escluso il presupposto dell'azione, «ossia la pluralità di assicuratori che devono rispondere dello stesso sinistro a titolo di RCA».

Ha proposto ricorso per cassazione Carlo (OMISSIS), affidandosi a cinque motivi.

Ha resistito, con controricorso, la UnipolSai Assicurazioni s.p.a..

All'esito della pubblica udienza del 28.9.2021, la Terza Sezione Civile della Corte ha emesso ordinanza interlocutoria n. 40885/21 con cui ha rimesso il ricorso al Primo Presidente per l'eventuale assegnazione alle Sezioni Unite.

Fissata l'odierna udienza pubblica , il P.M. ha rassegnato conclusioni scritte con cui ha richiesto il rigetto del ricorso.

La UnipolSai ha depositato memoria (altre memorie erano state depositate, da entrambe le parti, in vista della p.u. del 28.9.2021).

Il difensore della controricorrente ha formulato istanza per la discussione orale, *ex art*. 23, comma 8 bis D.L. n. 137/2020 convertito con l. n. 176 del 2020.

RAGIONI DELLA DECISIONE

I MOTIVI DI RICORSO

1. Il primo motivo denuncia «violazione e falsa applicazione dell'art. 141 CdA, nella parte in cui la Corte ha negato l'applicazione della norma in relazione a fattispecie di sinistro automobilistico verificatosi con il coinvolgimento di veicolo non identificato, ponendosi in contrasto con recente giurisprudenza della Corte di legittimità (Ord. n. 16477/2017), che ne ha invece confermato l'applicazione indipendentemente dal numero e dall'identificazione dei veicoli coinvolti».

1.1. Il (OMISSIS) evidenzia che, alla luce del richiamato precedente di legittimità, la speciale forma di tutela prevista dall'art. 141 CdA non richiede la necessaria presenza di almeno due veicoli, atteso che «la formula normativa presuppone soltanto la sussistenza di un sinistro, e di un danno subito dal terzo trasportato, che non sia dovuto a caso fortuito, ma non esige affatto, per la integrazione della sua fattispecie, che lo stesso si sia verificato a seguito di uno scontro tra due o più automezzi»; aggiunge che, anche a fronte della giurisprudenza della CGUE, «la vittima trasportata ha […] sempre e comunque diritto al risarcimento integrale del danno, quale che ne sia la veste e la qualità, non derivando particolari problemi dal fatto che il danneggiato sia al contempo proprietario del veicolo».

2. Col secondo motivo, viene dedotta «violazione e falsa applicazione dell'art. 141 CdA per avere la Corte d'Appello interpretato la norma in senso difforme ai principi espressi dalla Corte di legittimità e dal diritto dell'Unione Europea in materia di prevalenza della qualità di vittima-avente diritto al risarcimento su quella di assicurato- responsabile».

2.1. Richiamate le Direttive del Consiglio dell'Unione Europea del 30.12.1983(n. 84/5/CEE) e del 14.5.1990 (n. 90/232/CEE) , nonché le sentenze della CGUE 30.6.2005, C-537/03, Candolin e 1.12.2011, C - 442/10, Churcill Insurance Company, il ricorrente illustra il contenuto dell'ordinanza n. 1269/1218 di questa Corte, evidenziando come la stessa abbia affermato che, nel sistema del diritto dell'Unione Europea, la qualità di vittima- avente diritto al risarcimento prevale su quella di assicurato-responsabile, con la conseguenza che, allorché tali qualità si concentrino sulla medesima persona, la prima prevale sulla seconda e deve pertanto riconoscersi all'assicurato il diritto ad essere

risarcito dalla compagnia assicuratrice alla stregua di qualsiasi altro passeggero vittima dell'incidente; da ciò conseguendo che nei confronti dell'assicurato proprietario non può essere esercitata l'azione di regresso allorché egli sia anche passeggero-vittima del sinistro, posto che altrimenti gli verrebbe tolto per effetto del regresso quanto da lui conseguito per effetto del risarcimento; tanto premesso, rileva che «tali condivisibili argomentazioni sono idonee e sufficienti a delegittimare l'aprioristica pretermissione del diritto al risarcimento in favore del danneggiato congiunto della trasportata deceduta, che agisca ai sensi dell'art. 141 CdA, sol per il fatto d'essere conducente mero, senza che la sua responsabilità sia stata compiutamente accertata in conseguenza di espressa e specifica domanda di accertamento formulata - laddove ritenuta ammissibile - nello stesso o in separato giudizio di rivalsa/regresso».

3. Col terzo motivo, il (OMISSIS) denuncia «violazione dell'art. 99 c.p.c. per violazione della domanda e dell'art. 112 c.p.c. per mancanza di corrispondenza tra il chiesto e il pronunciato; *error in procedendo*; vizio di ultrapetizione-extrapetizione, per avere la Corte statuito sulla responsabilità in assenza di alcuna domanda di accertamento della stessa, nonché, violazione e falsa applicazione dell'art. 1227 c.c. in relazione al contenuto degli artt. 2054 e 2055 c.c. e dell'art. 141 CdA, per avere la Corte di Appello negato l'applicazione di quest'ultimo conseguentemente ad un giudizio di responsabilità in fattispecie nella quale è escluso l'accertamento, in mancanza di espressa azione di rivalsa/regresso verso il responsabile civile coobbligato solidale da parte dell'assicurazione convenuta».

3.1. Premesso che la domanda di risarcimento proposta dai (OMISSIS) era «dichiaratamente fondata sull'art. 141 Codice delle Assicurazioni», il ricorrente deduce che la UnipolSai aveva eccepito l'inammissibilità, per carenza di legittimazione, della domanda di risarcimento *iure proprio* e l'infondatezza di quella avanzata *iure hereditatis* e, in via subordinata la riduzione del *quantum*, senza tuttavia formulare «alcuna domanda di accertamento della responsabilità nella causazione del sinistro, essendosi al riguardo espressamente riservata di agire in rivalsa e/o regresso nei confronti del responsabile civile»; tanto rilevato, assume che deve «escludersi che l'assicurazione potesse formulare eccezione di riduzione ai sensi dell'art. 1227 co. 1 c.c. e tantomeno ammettersi che la Corte d'Appello potesse esaminare d'ufficio l'incidenza causale del comportamento del creditore»; aggiunge che «ancorché la responsabilità del conducente fosse stata dedotta come mera difesa, l'indagine officiosa dell'incidenza causale del comportamento colposo del conducente, seppur teoricamente ammissibile ai sensi dell'art. 1227 c.c., benché preclusa in quanto applicabile unicamente nel rapporto fra danneggiante e danneggiato in riferimento ad un'obbligazione *ex delicto*, restava in ogni caso preclusa per diretta conseguenza del contenuto normativo dell'art. 2055 c.c., poiché l'assicuratrice non ha agito in regresso verso condebitrice solidale»; evidenzia comunque che, «a monte», si pone la «radicale preclusione derivante dall'art. 141 CdA, che prescinde dall'accertamento della responsabilità»;

di talché, «che quella dell'assicurazione fosse un'eccezione o che fosse una mera difesa l'effetto non cambia: il giudice non può procedere ad alcuna delibazione sulla colpa del danneggiato-conducente allorché la domanda principale è basata su uno schema (quello dell'art. 141 CdA), che prescinde dall'accertamento della responsabilità dei conducenti»;

conclude che, «affinché la Corte d'Appello potesse esprimere un giudizio sulla responsabilità del conducente del veicolo coinvolto nel sinistro, era necessario che l'assicurazione convenuta avesse chiamato in garanzia il conducente, per far valere l'esclusiva o concorrente responsabilità nella causazione del sinistro e per sentirlo condannare a manlevarla pro quota di quanto dovuto al danneggiato, formula[nd]o all'uopo specifica domanda di accertamento nei confronti del soggetto che la stessa aveva indicato come civilmente responsabile».

4. Il quarto motivo denuncia «violazione e falsa applicazione 141 CdA nella parte in cui la Corte di Appello ha espresso giudizio sulla responsabilità del conducente del veicolo coinvolto nel sinistro», e ciò benché lo schema dell'art. 141 CdA escluda «qualsivoglia valutazione sulla condotta di guida di qualsivoglia conducente».

5. Col quinto motivo , il (OMISSIS) lamenta «violazione e falsa applicazione dell'art. 129 CdA, per avere la Corte di Appello:

a) fatto applicazione di norma che dispone l'esclusione del diritto al risarcimento per titolo di responsabilità a fattispecie di risarcimento che prescinde dalla responsabilità;

b) fatto applicazione di norma che presuppone accertamento di responsabilità a fattispecie che prescinde dall'accertamento di responsabilità;

c) derivato dalla norma effetto preclusivo al risarcimento nei confronti del conducente mero».

5.1. Assume il ricorrente che «il vizio denunciato consiste nell'aver sussunto la fattispecie concreta entro una norma non pertinente, perché, rettamente individuata ed interpretata, si riferisce ad altro; nonché nell'erronea deduzione delle conseguenze derivanti dalla sua applicazione»; e ciò in quanto «l'art. 129 CdA riferisce di esclusione dei benefici derivanti dal contratto di assicurazione (risarcimento) al conducente del veicolo responsabile del sinistro, mentre l'art. 141 CdA riferisce di diritto al risarcimento … a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro».

L'ORDINANZA INTERLOCUTORIA E I

TERMINI DEL SUPPOSTO CONTRASTO

6. L'ordinanza interlocutoria n. 40885/2021 ha rilevato che il ricorso pone la questione della «applicabilità dell'art. 141 cod. ass. (anche) in caso di sinistro nel quale non risultino coinvolti veicoli diversi da quello sul quale viaggiava la persona trasportata deceduta», evidenziando l'esistenza di un contrasto interno alla giurisprudenza della Terza Sezione civile e - « comunque » - di una questione di massima di particolare importanza tale da giustificare l'intervento delle Sezioni Unite.

Il contrasto è stato individuato fra un primo orientamento affermato da Cass. n. 16477/2017 e uno successivo espresso da Cass. . 25033/2019 e da Cass. n. 17963/2021.

6.1. La prima pronuncia (ord. n. 16477 /2017) - relativa ad una vicenda in cui l'attore aveva riportato lesioni mentre viaggiava come trasportato a bordo della propria vettura, condotta al momento dalla sorella, a seguito dello scontro con un veicolo rimasto sconosciuto- ha formulato il seguente principio di diritto: «la persona trasportata su un veicolo a motore, che abbia subito danni in conseguenza di un sinistro stradale, può invocare la responsabilità dell'assicuratore del vettore, ai sensi dell'art. 141 cod. ass., anche se il sinistro sia determinato da uno scontro in cui sia rimasto coinvolto un veicolo non assicurato o non identificato».

La Corte ha dichiarato di privilegiare una « interpretazione costituzionalmente orientata della norma, in cui si prescinde, per la legittimazione ad esercitare l'azione diretta, dalla ripartizione delle responsabilità tra i conducenti dei veicoli, e, a monte, dalla stessa identificazione del secondo veicolo e del civilmente responsabile, per privilegiare, in ogni ipotesi di danno ad un trasportato su vettura per motivi che esulano dal fortuito, la possibilità in favore di questi di poter esercitare l'azione diretta contro la compagnia di assicurazione del vettore»; ha aggiunto (a pag. 10) che, «a ben guardare, la

formula normativa presuppone soltanto la sussistenza di un sinistro, e di un danno subito dal terzo trasportato, che non sia dovuto a caso fortuito, ma non esige affatto, per l'integrazione della sua fattispecie, che lo stesso si sia verificato a seguito di uno scontro tra due o più automezzi. Data questa lettura la necessità che esista un secondo veicolo assicurato scolora sullo sfondo».

6.2. La seconda pronuncia (sent. n. 25033/2019), che ha escluso l'azione diretta del terzo trasportato a bordo di un motoveicolo che aveva subito una brusca caduta al suolo, risulta così massimata: «ai sensi dell'art. 141 del d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209, la persona trasportata può avvalersi dell'azione diretta nei confronti dell'impresa di assicurazioni del veicolo sul quale viaggiava al momento del sinistro soltanto se in quest'ultimo siano rimasti coinvolti, pur in mancanza di un urto materiale, ulteriori veicoli».

La Corte ha ritenuto che «il coinvolgimento di (almeno) due veicoli sia il presupposto per l'operatività della norma, non richiedendosi, invece, necessariamente la loro collisione, essendo, così, la stessa destinata ad operare anche con riferimento a quella vasta tipologia di sinistri rispetto ai quali non vi è spazio per l'applicazione dell'art. 2054, comma 2) cod. civ.» (come nell'ipotesi «in cui il mezzo tagli la strada ad un altro ed il conducente di quest'ultimo, per evitare la collisione, esca fuori strada, cagionando danni al trasportato», oppure nel «caso di un mezzo che si immetta in autostrada contromano, costringendo gli altri veicoli a manovre improvvise ad alta velocità con conseguente impatto contro il guard-rail»).

Ha spiegato la Corte che depongono in tal senso sia un argomento letterale (ossia il fatto che l'art. 141, comma 1 cod. ass. consenta l'esercizio dell'azione diretta "a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro") che un argomento di natura teleologica (essendo la norma finalizzata a non ritardare il risarcimento al trasportato per la necessità di individuare le responsabilità nel caso in cui il sinistro coinvolga due o più veicoli e, quindi, a soddisfare un'esigenza che non ricorre quando il veicolo coinvolto sia solo quello in cui viaggiava il danneggiato).

6.3. La pronuncia più recente (sent. n. 17963/2021) è stata così massimata: «in tema di risarcimento danni da circolazione di veicoli, l'art.141 del d.lgs. n. 209 del 2005, che consente al terzo trasportato di agire nei confronti dell'assicuratore del proprio vettore sulla base della mera allegazione e prova del danno e del nesso causale, "a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro", introduce una tutela rafforzata del danneggiato trasportato al quale può essere opposto il solo "caso fortuito", da identificarsi, non già con la condotta colposa del conducente dell'altro veicolo coinvolto, ma con l'incidenza di fattori naturali e umani estranei alla sua circolazione; ne consegue che tale norma non trova applicazione nel diverso caso in cui nel sinistro risulti coinvolto il solo veicolo del vettore del trasportato, essendo in tale ipotesi applicabile l'art. 144 c. ass. che consente al trasportato danneggiato di agire con azione diretta contro l'assicuratore del proprio veicolo, chiamando in causa anche il responsabile civile e, secondo quanto stabilito dall'art. 2054, comma 1, c.c., con onere probatorio a proprio carico equivalente a quello previsto dal citato art. 141, spettando al vettore la prova liberatoria "di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno", che è previsione sostanzialmente corrispondente all'esimente del caso fortuito».

La Corte (che, nel caso, ha escluso il ricorso all'azione diretta in favore del passeggero trasportato a bordo di una vettura che era uscita di strada a seguito della perdita di controllo da parte del conducente ha evidenziato - fra l'altro - che «l'esigenza di tutela rafforzata» del trasportato posta alla base dell'art. 141 cod. ass. «emerge solo in presenza di una pluralità di veicoli coinvolti nel sinistro perché solo in questo caso acquista significato la possibilità di agire nei confronti dell'assicurazione del vettore «a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei veicoli coinvolti nel sinistro», salvo il limite del «sinistro cagionato da caso fortuito», mentre «nel caso di sinistro nel quale risulta coinvolto solo

il veicolo del vettore del trasportato l'esigenza di tutela rafforzata non emerge perché gli oneri probatori di danneggiato e responsabile sono di portata equivalente a quelli previsti dall'art. 141», dato che, ai sensi dell'art. 2054, comma 1, cod. civ. il danneggiato ha il solo onere di provare il danno ed il nesso di causalità, alla stregua di quanto previsto dall'art. 141, mentre spetta al vettore provare «di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno», che è previsione equivalente all'esimente del caso fortuito previsto dall'art. 141».

Ha concluso che l' «azione spettante al trasportato, per il danno cagionato dalla circolazione del veicolo in mancanza di altri veicoli coinvolti nel sinistro, è dunque quella generale prevista dall'art. 144 nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile».

7. La lettura delle pronunce richiamate dall'ordinanza interlocutoria non evidenzia il dedotto contrasto interpretativo in termini netti ed univoci.

Invero, un siffatto contrasto fra la pronuncia più remota e le due successive non è apprezzabile sulla base dei principi di diritto espressi, dato che anche Cass. n. 16477/2017 sembra riconoscere la necessità del coinvolgimento di almeno due veicoli, ancorché uno di essi sia risultato non assicurato o non identificato, e soltanto in un passaggio della motivazione (quello a pag. 10) afferma che la norma non esige che il danno si sia verificato «a seguito di uno scontro tra due o più automezzi» e che «la necessità che esista un secondo veicolo assicurato scolora sullo sfondo».

Va tuttavia considerato che la circostanza che "scolora" sullo sfondo non è propriamente che vi sia o meno un secondo veicolo, ma che questo sia assicurato (in coerenza con il tenore del principio di diritto formulato a pag. 11) e - per altro verso - che l'ordinanza non esclude chiaramente che sia comunque necessario, se non lo scontro, almeno il coinvolgimento di un altro mezzo; anzi, svolge - di seguito - considerazioni che parrebbero deporre in tal senso, laddove afferma che il trasportato ha diritto «ad ottenere prontamente il risarcimento, agendo nei confronti del soggetto a lui comunque noto (la compagnia di assicurazioni del veicolo sul quale è trasportato), senza dover né attendere l'accertamento delle relative responsabilità, né tanto meno dover procedere alle ricerche della compagnia assicuratrice del veicolo investitore», aggiungendo che «questa previsione è idonea a coprire una vasta serie di situazioni, in cui il legislatore ha ritenuto prevalente l'interesse del trasportato ad una pronta tutela (scontro con un veicolo che non si ferma e che quindi è necessario ricercare per risalire ai dati della compagnia di assicurazioni, che rimane non identificato, che è privo di assicurazione)».

E non va sottaciuto che la stessa Cass. n. 25033/2019 (che, come si è visto, ha affermato la necessità che nel sinistro siano coinvolti almeno due veicoli, «pur in mancanza di un urto materiale») richiama fra i precedenti conformi proprio Cass. n. 16477/2017, leggendo il passaggio in cui si reputa non necessario uno "scontro" come affermativo della sufficienza del coinvolgimento di un altro mezzo.

Sulla questione rimessa a queste Sezioni Unite (individuata nell'applicabilità, o meno, dell'art. 141 cod. ass. anche in caso di sinistro nel quale non risultano coinvolti veicoli diversi da quello sul quale viaggiava il passeggero danneggiato) sussiste piuttosto una diversità di "accenti" in seno alle pronunce richiamate, determinata anche dalle specificità dei casi trattati; il che vale sicuramente a configurare gli estremi di una questione di massima di particolare importanza (come, peraltro, ritenuto dalla stessa ordinanza interlocutoria, che ha rimesso gli atti al Primo Presidente anche sotto tale profilo).

NON PREDICABILITA' DEL RISARCIMENTO DEL DANNO

IN FAVORE DEL RESPONSABILE UNICO DEL SINISTRO

8. Come si è visto, la decisione impugnata è basata su due distinte *rationes decidendi*, ossia sul preliminare rilievo che il (OMISSIS), quale conducente del veicolo e accertato unico responsabile del sinistro, non può godere dei vantaggi dell'assicurazione (ex art. 129 cod. ass.) e sull'ulteriore rilievo («in secondo luogo») che la norma eccezionale di cui all'art. 141 cod. ass. non può trovare applicazione in caso di sinistro verificatosi senza il coinvolgimento di veicoli diversi da quello del vettore; il tutto sulla premessa dell'accertamento - in fatto - che «nel caso in esame il veicolo coinvolto è soltanto quello guidato dal (OMISSIS) e non è ipotizzabile la responsabilità di altri conducenti», considerato che il (OMISSIS) ha «ammesso di aver perso improvvisamente il controllo dell'autovettura sul tratto autostradale […], andando a sbattere violentemente contro il guard-rail e cagionando così la morte della propria moglie, trasportata sull'auto da lui guidata».

Delle due *rationes* - entrambe impugnate dal ricorrente - riveste natura preliminare e assorbente (in linea con l'ordine seguito dalla Corte territoriale) quella relativa alla stessa configurabilità della tutela assicurativa in favore del conducente responsabile del sinistro, che rimanda, in termini più generali, alla possibilità che il responsabile di un illecito possa ottenere il risarcimento del danno che si è "autoprodotto" (tale, nello specifico, è il danno patito in proprio dal Rizzi per la perdita della relazione con la moglie deceduta nel sinistro che egli stesso ha provocato).

La previsione dell'art. 129 cod. ass. (secondo cui «non è considerato terzo e non ha diritto ai benefici derivanti dal contratto di assicurazione obbligatoria il solo conducente del veicolo responsabile del sinistro») costituisce corollario del principio generale, sotteso all'intera materia della responsabilità civile, che esclude in radice che l'autore dell'illecito possa conseguire il risarcimento del danno che egli stesso si è provocato, ossia che possa considerarsi danno risarcibile quello che taluno procura a sé stesso (cfr. Cass. n. 27544/2017, Cass.n. 6988/2003 e Cass. n. 3957/1994); principio 'scolpito' nella norma cardine dell'art. 2043 c.c., che prevede che il danno ingiusto sia provocato "ad altri" e onera del risarcimento l'autore del danno, inteso come soggetto necessariamente diverso dal danneggiato ; principio, infine, ribadito dall'art. 12, comma 1, della Direttiva 2009/103/CEdel 16.9.2009.

Tanto premesso e rilevato che - come esattamente evidenziato dal P.M. - l'accertamento della Corte di merito circa l'esclusiva responsabilità del (OMISSIS) nella determinazione del sinistro non è stato specificamente censurato, deve ritenersi che la pretesa risarcitoria coltivata dall'odierno ricorrente difetti del necessario e ineludibile presupposto della sua astratta risarcibilità.

Né può ritenersi che il (OMISSIS) possa superare tale radicale impedimento "soggettivo" invocando l'applicabilità della tutela prevista dall'art. 141 cod. ass. in favore del trasportato, assimilando pertanto la sua posizione a quella della vittima primaria; e ciò sull'implicito presupposto che il prossimo congiunto del trasportato deceduto possa far valere, per conseguire il risarcimento del danno patito in proprio, l'azione che sarebbe spettata al predetto trasportato nei confronti dell'assicuratore del vettore, giovandosi altresì della possibilità di prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro; un assunto siffatto è del tutto inaccettabile, in quanto pretermette il dato fondamentale dell'essere stato l'attore autore esclusivo dell'illecito; il che - come detto - esclude in radice la predicabilità della sua pretesa risarcitoria.

Tanto basta per ritenere in fondate le censure che contestano la ritenuta insussistenza della copertura assicurativa del danno lamentato dal (OMISSIS) e per confermare, pertanto, l'esito del l'integrale rigetto della richiesta risarcitoria cui è pervenuta la sentenza impugnata , con assorbimento di ogni altro profilo di censura.

9. Passando ora al tema che ha indotto la Terza Sezione civile ad investire le Sezioni Unite della questione dell'ambito operativo dell'art. 141 cod. ass., ritiene il Collegio che ne sia comunque

opportuno l'esame, in quanto sia l'ordinanza interlocutoria che la relazione svolta dall'Ufficio del Massimario e del Ruolo della Corte hanno evidenziato l'esistenza di rilevanti dubbi interpretativi, tali da configurare - quanto meno - una questione di massima di particolare importanza; e anche il Procuratore Generale ha evidenziato, nella sua requisitoria, diversi profili problematici, richiedendo espressamente a queste Sezioni Unite di dare continuità a taluni degli indirizzi emersi nella giurisprudenza di legittimità.

L'ART. 141 COD. ASS.

10. Così recita l'art. 141 cod. ass. («risarcimento del terzo trasportato»):

«1. Salva l'ipotesi di sinistro cagionato da caso fortuito, il danno subito dal terzo trasportato è risarcito dall'impresa di assicurazione del veicolo sul quale era a bordo al momento del sinistro entro il massimale minimo di legge, fermo restando quanto previsto all'articolo 140, a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro, fermo il diritto al risarcimento dell'eventuale maggior danno nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile, se il veicolo di quest'ultimo è coperto per un massimale superiore a quello minimo.

2. Per ottenere il risarcimento il terzo trasportato promuove nei confronti dell'impresa di assicurazione del veicolo sul quale era a bordo al momento del sinistro la procedura di risarcimento prevista dall'articolo 148.

3. 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 termini di cui all'articolo 145.

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. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del capo IV.

4. L'impresa di assicurazione che ha effettuato il pagamento ha diritto di rivalsa nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile nei limiti ed alle condizioni previste dall'articolo 150».

10.1. L'art. 141 cod. ass. ha introdotto nell'ordinamento un'azione diretta in favore del terzo trasportato da esercitarsi nei confronti dell'assicuratore del vettore (tranne che nell'ipotesi di sinistro cagionato da caso fortuito), che è così strutturata:

il terzo trasportato promuove la procedura di risarcimento prevista dall'articolo 148 «nei confronti dell'impresa di assicurazione del veicolo sul quale era a bordo al momento del sinistro» ed esercita «l'azione diretta » nei confronti della medesima impresa « nei termini di cui all'articolo 145»;

il danno viene risarcito dall'assicuratrice del vettore «a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro»;

il risarcimento è liquidato «entro il massimale minimo di legge» e «fermo restando quanto previsto all'articolo 140» (che pone il criterio della riduzione proporzionale per il caso di pluralità di danneggiati e di supero del massimale);

è fatto comunque salvo, in favore del danneggiato, «il diritto al risarcimento dell'eventuale maggior danno nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile, se il veicolo di quest'ultimo è coperto per un massimale superiore a quello minimo»;

l'impresa di assicurazione del responsabile civile può intervenire nel giudizio e può estromettere (*rectius*: può chiedere che venga estromessa) l'impresa di assicurazione del veicolo, riconoscendo la responsabilità del proprio assicurato;

l'impresa di assicurazione che ha effettuato il pagamento ha diritto di rivalsa nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile.

10.2. Come emerge chiaramente dal complesso delle anzidette disposizioni, il "meccanismo" risarcitorio fa perno sul coinvolgimento, in prima battuta, dell'impresa assicuratrice del vettore, che procede alla liquidazione del risarcimento nei limiti del massimale minimo di legge e a prescindere dall'accertamento delle responsabilità dei conducenti coinvolti; solo in seconda battuta è prevista la possibilità, per l'impresa che ha proceduto al pagamento, di agire in rivalsa nei confronti dell'impresa assicuratrice del responsabile civile (ed è in tale sede che si dovrà procedere all'accertamento delle responsabilità dei conducenti coinvolti); meramente eventuale è l'intervento dell'assicuratrice del responsabile civile nel giudizio conseguente all'esercizio dell'azione diretta, con riconoscimento della responsabilità del proprio assicurato ed estromissione dell'assicuratore del vettore; parimenti eventuale è l'ulteriore azione del danneggiato per il risarcimento del possibile maggior danno (eccedente il massimale minimo di legge) nei confronti dell'impresa del responsabile civile coperto da un massimale superiore a quello minimo.

11. E' noto che la disciplina è stata oggetto di interventi della Corte costituzionale, che ha ritenuto manifestamente inammissibili i dubbi di costituzionalità sollevati da più parti (sull'assunto che, prevedendo l'azione diretta del trasportato verso la compagnia assicuratrice del vettore, il legislatore avrebbe escluso il trasportato dalla possibilità di agire nei confronti del vero responsabile del danno), affermando che i giudici rimettenti non avevano «adempiuto l'obbligo di ricercare un'interpretazione costituzionalmente orientata delle norme impugnate, nel senso cioè che esse si limitino a rafforzare la posizione del trasportato, considerato soggetto debole, legittimandolo ad agire direttamente nei confronti della compagnia assicuratrice del veicolo, senza peraltro togliergli la possibilità di fare valere i diritti derivanti dal rapporto obbligatorio nato dalla responsabilità civile dell'autore del fatto dannoso» e rilevando che «tale interpretazione delle norme impugnate avrebbe consentito di superare i prospettati dubbi di costituzionalità» (Corte Cost. n. 205/2008; conforme Corte Cost. n. 440/2008; cfr. anche Corte Cost. n. 191/2009).

Una tale lettura consente di ritenere assodato che la previsione dell'art. 141 cod. ass. non esaurisce la tutela del terzo trasportato, ma costituisce uno strumento eventuale e alternativo rispetto alle tradizionali azioni già previste dall'ordinamento in favore del passeggero danneggiato, ossia l'azione *ex artt*. 2043 e 2054 c.c. - concorrente con quella ex art. 1681 c.c. nel caso di trasporto avvenuto in base a titolo contrattuale (cfr. Cass. n. 10629/1998 e succ. conf.) - e quella prevista dall'art. 144 cod. ass. (già riconosciuta dall'art. 18 l. n. 990/1969) nei confronti dell'impresa assicuratrice del responsabile civile.

12. Lo scopo della norma è dunque quello di agevolare la posizione del trasportato vittima di un sinistro stradale; scopo che il legislatore ha inteso conseguire con due strumenti:

a) assegnare alla vittima un debitore certo e facilmente individuabile;

b) ridurre ulteriormente, rispetto alla presunzione già prevista dall'art. 2054, comma primo, c.c., l'onere della prova gravante sul danneggiato, da intendersi limitata al fatto di essere stato trasportato a bordo del veicolo e alla natura ed entità dei danni patiti in conseguenza del sinistro, con impossibilità per il vettore (o il suo assicuratore) di liberarsi semplicemente dimostrando la responsabilità di un altro conducente.

A fronte di queste agevolazioni, la legge ha previsto come "contropartita" il contenimento dell'obbligazione dell'assicuratore del vettore entro il massimale di legge, quand'anche il contratto fosse stato stipulato per un massimale maggiore o con massimale illimitato.

L'ordinamento accorda dunque al trasportato la scelta: - o ricorrere all'azione ex art. 141 cod. ass., giovandosi dell'alleggerimento dell'onere probatorio, ma esponendosi al rischio di insufficienza del massimale di legge e alla necessità di proporre una successiva domanda di risarcimento dell'eventuale maggior danno nei confronti dell'assicuratrice del responsabile civile che sia coperto da un massimale superiore a quello minimo; -oppure proporre l'ordinaria azione diretta *ex art*. 144 cod. ass., beneficiando del massimale di polizza invece che di quello legale, ma esponendosi al rischio che l'assicuratore del vettore riesca a dimostrare l'esclusiva responsabilità d'un terzo nella causazione del sinistro; e in ogni caso, anche se agisca nei confronti degli assicuratori di tutti i conducenti coinvolti, dovendo sopportare l'allungamento dei tempi processuali conseguente alla necessità di accertamento delle responsabilità.

12.1. Va comunque ricordato che il giudice di merito, nel qualificare la domanda ai sensi dell'art. 141 cod. ass. piuttosto che ai sensi dell'art. 144 cod. ass., non potrà limitarsi a considerare la qualificazione ad essa data dalla parte attrice o le norme da essa richiamate, ma dovrà valutare nel loro complesso i fatti posti a fondamento della domanda e le ragioni giuridiche spese per illustrarli.

Inoltre, a tutela del generale principio di conservazione degli effetti degli atti giudiziari e di ragionevole durata dei processi, l'accertata insussistenza dei presupposti richiesti dall'art. 141 cod. ass. (ad es., per quanto si dirà, per il coinvolgimento di un solo veicolo nella causazione del sinistro) non potrà condurre al rigetto della domanda, se questa presenti comunque tutti i presupposti di fatto e di diritto richiesti dagli artt. 2054 c.c. o 144 cod. ass., e non risulti che l'attore abbia espressamente rifiutato di avvalersi di tali strumenti, quanto meno in via subordinata.

IL PRINCIPIO "*VULNERATUS ANTE OMNIA REFICIENDUS*"

13. Va chiarito che, in relazione alla questione sottoposta all'esame delle Sezioni Unite, risulta privo di specifica rilevanza il richiamo al principio di matrice euro-unitaria "*vulneratus ante omnia reficiendus*", pure spesso invocato, sia in dottrina che in ambito giurisprudenziale (cfr. Cass. n. 16181/2015 e Cass. n. 16477/2017) a proposito dell'azione diretta *ex art*. 141 cod. ass..

E' noto che tale principio è stato elaborato con riguardo alla giurisprudenza comunitaria (segnatamente, CGUE 30.6.2005, C - 537/2003, Candolin; CGUE 19.4.2007, C - 356/05, Farrell; CGUE 1.12.2011, C-442/2010, Churchill Insurance Company) sviluppatasi in relazione alle direttive concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile conseguente a circolazione stradale (direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE e 90/232/CEE e direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/26/CE e 2005/14/CE, successivamente codificate dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2009/103/CE).

Una siffatta giurisprudenza si è preoccupata di sostenere la necessità che la copertura assicurativa garantisca ampia ed effettiva tutela risarcitoria al passeggero coinvolto in un sinistro stradale; al

riguardo, ha affermato - fra l'altro - che l'obiettivo della normativa comunitaria «consiste nel garantire che l'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli debba consentire a tutti i passeggeri vittime di un incidente causato da un veicolo di essere risarciti» e che, conseguentemente, le norme interne dei singoli Stati «non possono privare le dette disposizioni del loro effetto utile», ad esempio negando al passeggero il diritto al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli o limitando tale diritto «in misura sproporzionata, esclusivamente sulla base della corresponsabilità del passeggero stesso nella realizzazione del danno», risultando peraltro «irrilevante il fatto che il passeggero interessato sia il proprietario del veicolo il conducente del quale abbia causato l'incidente», giacché «la posizione giuridica del proprietario che si trovava a bordo del medesimo al momento del sinistro, non come conducente, bensì come passeggero» dev'essere «assimilata a quella di qualsiasi altro passeggero vittima dell'incidente» (sentenza Candolin); ha precisato altresì che le norme comunitarie che disciplinano l'assicurazione obbligatoria della r.c. auto devono essere interpretate nel senso che «ostano a una normativa nazionale la quale produca l'effetto di escludere in modo automatico l'obbligo in capo all'assicuratore di risarcire la vittima di un incidente stradale qualora tale incidente sia stato causato da un conducente non assicurato dalla polizza assicurativa e detta vittima, passeggero del veicolo al momento dell'incidente, fosse assicurata per la guida di tale veicolo e avesse dato a tale conducente il permesso di guidarlo», a nulla rilevando che essa sapesse o meno che la persona da lei autorizzata a guidare il veicolo non era assicurata (sentenza Churchill).

Il principio " *vulneratus ante omnia reficiendus* " (che evidentemente non può essere invocato - come pretende il (OMISSIS) - dal conducente responsabile del sinistro per l'ovvia ragione che questi è il *vulnerans* e non il *vulneratus*) vale, dunque, a sintetizzare la scelta della normativa e della giurisprudenza euro-unitarie di accedere ad una nozione lata di passeggero (tale da ricomprendere anche il proprietario che, al momento del sinistro, si trovi a bordo del mezzo in qualità di trasportato) e di risolvere l'eventuale conflitto fra la posizione di passeggero/vittima del sinistro e quella di assicurato/responsabile che si vengano a cumulare nello stesso soggetto privilegiando la qualità di vittima - avente diritto al risarcimento; e ciò al fine di impedire che le normative nazionali privino del loro effetto utile quella euro - unitaria volta a garantire il risarcimento a tutti i passeggeri danneggiati in un incidente stradale.

Tanto rilevato, deve ritenersi che il principio in questione sia solo latamente pertinente (quale espressi one di un indubbio *favor victimae*) alla questione rimessa alle Sezioni Unite, che non attiene all'individuazione dei soggetti da risarcire e non postula la necessità di delimitare l'area dei passeggeri aventi diritto alla copertura assicurativa, ma concerne il diverso profilo dello strumento utilizzabile per conseguire una tutela risarcitoria che è pacificamente presupposta; la questione non investe dunque l'*an* della tutela risarcitoria, bensì il *quo* modo, ossia la possibilità per il trasportato danneggiato di agire in ogni caso, sempre e comunque, mediante l'azione ex art. 141 cod. ass., anche in ipotesi di sinistro che abbia visto coinvolto il solo veicolo del vettore.

Va dunque escluso che il richiamo a tale principio possa risultare decisivo ai fini ermeneutici, onde individuare le condizioni di accessibilità all'azione diretta di cui all'art. 141 cod. ass. e, in particolare, ai fini della soluzione della questione in esame, che -come detto- non mette in discussione il diritto al risarcimento del trasportato danneggiato, ma attiene esclusivamente all'individuazione delle modalità per pervenire alla liquidazione del risarcimento nel caso in cui nel sinistro non siano coinvolti due o più veicoli (se l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore del vettore oppure quella di cui all'art. 144 cod. ass., anch'essa diretta, ma nei confronti dell'assicuratore del responsabile civile, salve sempre quelle ordinarie previste dal codice civile).

LA SOLUZIONE DELLA QUESTIONE RIMESSA

14. Può, a questo punto, darsi risposta alla specifica questione rimessa alle Sezioni Unite: ossia se il sistema delineato dall'art. 141 cod. ass. presupponga che nel sinistro siano coinvolti almeno due veicoli o se l'azione diretta possa essere esercitata anche nel caso che nel sinistro sia coinvolto il solo veicolo a bordo del quale si trovava il passeggero danneggiato.

Ritiene il Collegio che la seconda possibilità debba essere esclusa e che l'azione diretta richieda necessariamente il coinvolgimento di almeno due veicoli.

E ciò alla luce di una interpretazione dell'art. 141 che - come prescritto dall'art. 12 preleggi - deve tener conto del significato proprio delle parole secondo la connessione di esse e della intenzione del legislatore (che, desunta dal dato letterale, vale -a sua volta- a "illuminarlo" e a definirne la portata), nell'ambito di una lettura che abbia presente la complessiva struttura dell'articolo e che colga la logica interna e l'interdipendenza fra le sue disposizioni.

14.1. Va evidenziato, in primo luogo, il dato letterale ineludibile costituito dall'espressione «a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro», ove l'utilizzo del plurale non consente di dubitare che il legislatore abbia avuto presente unicamente l'ipotesi del sinistro avvenuto fra due o più veicoli, senza prendere in considerazione l'ipotesi dell'incidente che abbia visto veicolo coinvolto un solo mezzo.

Ciò rilevato, deve escludersi che tale dato letterale sia superabile sul piano interpretativo, sì da poter ritenere che la disciplina, pur riferita letteralmente ad almeno due mezzi, possa trovare applicazione anche in caso di unico veicolo.

14.2. Come si è visto, l'intero "meccanismo" disegnato dall'art. 141 cod. ass. è basato sulla presenza necessaria di almeno due imprese assicuratrici, quella del vettore e quella del responsabile civile, la prima delle quali provvede (salva l'ipotesi di sinistro cagionato da caso fortuito) ad erogare il risarcimento al trasportato danneggiato, sulla base di un accertamento circoscritto all'esistenza e all'entità del danno causalmente correlato al sinistro, salvo poi rivalersi nei confronti della diversa compagnia assicuratrice del responsabile (o corresponsabile) civile, previo accertamento delle responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti (fatta salva, peraltro, la possibilità dell'assicuratore del responsabile civile, che riconosca la responsabilità del proprio assicurato, di intervenire nel giudizio e di chiedere l'estromissione dell'assicuratrice del vettore).

L'interazione fra l'assicuratore che anticipa il risarcimento e quello destinato a sopportarne il peso definitivo a seguito della rivalsa del primo presuppone necessariamente una duplicità di enti assicurativi che non può aversi, per definizione, quando nel sinistro sia coinvolto un solo veicolo, nel qual caso l'assi curatore è unico (ossia quello del vettore possibile responsabile civile): rispetto ad esso non avrebbe ragion d'essere la duplicazione delle fasi (quella preliminare di accertamento del danno causalmente correlato all'incidente e quella successiva di accertamento della responsabilità) che comporterebbe un inutile dispendio di attività giudiziali oltre ad una inversione illogica del normale ordine delle questioni da decidere.

L'applicazione dell'art. 141 cod. ass. in caso di unico veicolo coinvolto comporterebbe pertanto la necessità di sostenere una lettura "abrogativa" della norma, che metta del tutto in ombra sia il dato letterale del riferimento a due enti assicurativi, sia – soprattutto - l'intero meccanismo dell'anticipazione/rivalsa che (come spiegato al punto 10.2) costituisce lo strumento attraverso cui il legislatore ha inteso realizzare un ragionevole bilanciamento fra l'esigenza di agevolare il terzo trasportato nel conseguimento del risarcimento e quella di far gravare il peso definitivo di tale risarcimento sul garante del conducente responsabile.

Non appare dunque condivisibile l'assunto secondo cui il riferimento contenuto nell'art. 141 cod. ass. a due diversi enti assicurativi andrebbe letto come semplicemente descrittivo della normalità dei casi (assunto che trova un aggancio in un passaggi o di Cass. n. 16477/2017, a pag. 9, che non concerne tuttavia l'ipotesi del sinistro coinvolgente un unico mezzo, bensì quella in cui, oltre al veicolo vettore, sia «coinvolto un veicolo non identificato o non coperto da copertura assicurativa»); invero, l'estensione dell'azione diretta del trasportato nei confronti dell'assicuratore del vettore all'ipotesi di sinistro coinvolgente un unico veicolo potrebbe avvenire solo a costo di una inammissibile pretermissione di plurimi dati letterali e - soprattutto- della logica interna al l o strumento ideato dal legislatore per soddisfare l'esigenza di tutela rafforzata del trasportato danneggiato.

14.3. Deve pertanto concludersi che il riconoscimento dell'azione ex art. 141 cod. ass. a favore del trasportato nell'unico veicolo coinvolto nel sinistro comporterebbe una forzatura del dato letterale che non risulterebbe giustificata, sul piano logico-sistematico, da ragioni di tutela rafforzata del danneggiato (a differenza di quanto avviene nell'ipotesi di coinvolgimento di due o più veicoli) e si tradurrebbe in una sostanziale lettura abrogativa del meccanismo di anticipazione/rivalsa ideato dal legislatore.

15. Quanto si è detto finora sulle finalità e sui presupposti di operatività dell'art. 141 cod. ass. consente di confermare quanto affermato da Cass. n. 25033/2019 in punto di non necessità di uno scontro materiale fra i veicoli e di sufficienza del mero coinvolgimento nel sinistro di almeno due di essi, come nel caso di condotta irregolare di un mezzo (che, ad es., tagli la strada o si immetta contromano) che costringa il conducente di un altro mezzo ad una manovra di emergenza da cui derivi un danno ai passeggeri.

Ciò che rileva è il fatto che venga in gioco la possibile responsabilità di almeno due conducenti e, quindi, di almeno due enti assicurativi, determinandosi pertanto le condizioni per attuare quel meccanismo di anticipazione (del risarcimento al trasportato) da parte dell'impresa assicuratrice del vettore e della successiva rivalsa nei confronti dell'assicuratore del responsabile che - come si è detto - costituisce lo strumento mediante il quale il legislatore ha inteso rafforzare la tutela del danneggiato.

16. In linea con quanto affermato al punto precedente , deve ritenersi altresì che l'art. 141 cod. ass. possa operare anche nel caso in cui uno dei veicoli coinvolti non venga identificato o risulti privo di copertura assicurativa, come già ritenuto da Cass. n. 16477/2017 e come ribadito da Cass. n. 14255/2020, che ha espresso il principio secondo cui «l'impresa di assicurazione che abbia risarcito, ai sensi dell'art. 141, comma 1, del d.lgs. n. 209 del 2005, il terzo trasportato a bordo del veicolo da essa assicurato ha diritto di rivalsa nei confronti dell'impresa assicuratrice del responsabile civile, nei limiti e alle condizioni previste dall'art. 150 d.lgs. citato; nel caso in cui il veicolo del responsabile civile non risulti coperto da assicurazione, la rivalsa può essere esercitata contro l'impresa designata dal Fondo di garanzia per le vittime della strada, nei limiti quantitativi stabiliti dall'art. 283, commi 2 e 4, del d.lgs. n. 209 del 2005».

Anche in questa ipotesi ricorre, infatti, quella duplicità degli enti assicurativi (quello del vettore e quello designato dal F.G.V.S.) che consente l'operatività del meccanismo di anticipazione/rivalsa delineato dall'art. 141 cod. ass. e, con esso, la possibilità di riconoscere tutela rafforzata al trasportato danneggiato.

17. Per completezza di esame e per dare seguito a una espressa sollecitazione del P.G. (a pagg. 4 e 5 della requisitoria scritta), deve rimarcarsi che l'art. 141 cod. ass. (recante la rubrica "risarcimento del terzo trasportato") disciplina un'azione di carattere eccezionale che non è suscettibile di applicazione analogica a casi non espressamente previsti; essa si applica pertanto in favore del solo trasportato danneggiato e non può essere estesa ai danni subiti *iure proprio* dai congiunti del trasportato deceduto

in conseguenza del sinistro. In tal senso si è espressa Cass. n. 14388/2019 (anche con richiamo a Cass. n. 3729/2019), che ha escluso che «la norma si presti ad una interpretazione estensiva o ad un'applicazione analogica a casi diversi da quello espressamente previsto (danno subito in conseguenza del sinistro dal terzo trasportato) e segnatamente a quello [… di] danni subiti iure proprio dai prossimi congiunti del terzo trasportato, deceduto in conseguenza del sinistro».

Va infatti considerato che, per quanto trovi causa nella morte del trasportato, il danno conseguente alla perdita del rapporto parentale è danno "proprio" del congiunto e che rispetto a quest'ultimo non appaiono sussistere (e, comunque, il legislatore non le ha considerate tali) le esigenze di tutela rafforzata del trasportato poste a fondamento della disciplina dell'art. 141 cod. ass..

A diversa conclusione può giungersi, invece, per il danno (terminale e/o catastrofale) eventualmente subito dallo stesso trasportato a causa del sinistro, a seguito del quale sia poi deceduto e di cui i congiunti richiedano il risarcimento *iure hereditatis*.

In tal caso, infatti, il danno, ancorché reclamato dagli eredi, è pur sempre maturato in capo al trasportato e la norma eccezionale dell'art. 141 cod. ass. può trovare applicazione senza necessità di ricorrere ad una (non consentita) interpretazione analogica.

LA SALVEZZA DELL'IPOTESI DI SINISTRO

CAGIONATO DA CASO FORTUITO

18. L'esame della previsione dell'art. 141 cod. ass. non può prescindere da una presa di posizione sulla questione della portata dell'incipit del primo comma, che fa espressamente «salva l'ipotesi di sinistro cagionato da caso fortuito», escludendo in radice l'operatività dell'azione diretta del trasportato laddove ricorrano, per l'appunto, gli estremi del caso fortuito.

Si tratta, in effetti, di un tema centrale, che non rimane "esterno" rispetto alla restante disciplina dell'azione diretta, ma è suscettibile di incidere sulla stessa ricostruzione del sistema in funzione della necessità di coordinare la lettura dell'incipit con quella del successivo inciso «a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro».

18.1. Al riguardo, la giurisprudenza della Terza Sezione civile di questa Corte ha espresso due orientamenti contrastanti: il primo include nel caso fortuito la responsabilità esclusiva del conducente del veicolo antagonista a quello del vettore; il secondo esclude recisamente tale possibilità e sostiene che il fortuito si identifica con l'incidenza di fattori naturali e umani estranei alla circolazione.

18.1.1. Invero, Cass. n. 4147/2019 (seguita da Cass. n. 14388/2019, non massimata) ha ritenuto che la nozione di caso fortuito adottata dall'art. 141 cod. ass. non sia diversa da quella consolidata in altri settori del diritto e ha affermato che il caso fortuito, inteso nel suo significato giuridico, aggiunge al le cause naturali «le condotte umane -compresa quella del danneggiato - cui l'autonomia e l'imprevedibilità conferiscano appunto il ruolo di causa "assorbente", ovvero che elide il nesso causale con gli elementi antecedenti»;

tanto premesso, ha escluso che il concetto di caso fortuito «sia "tradotto" e ridotto più avanti nel comma, con l'inciso "a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro», nel senso di escludere rilevanza alla condotta del conducente del veicolo antagonista a quello del vettore;

ha assunto, infatti, che tale inciso «non si riferisce, a ben guardare, al contenuto di un concetto di diritto sostanziale come è il caso fortuito», bensì «a un profilo processuale, l'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro» e ha aggiunto che l'accertamento relativo al profilo sostanziale precede giuridicamente e logicamente quello del profilo processuale;

tanto premesso, ha affermato che nel giudizio ex art. 141 cod. ass., l'assicuratore del vettore è onerato della prova del fortuito, ossia che il sinistro abbia avuto causa esclusiva in un evento naturale o nella condotta dell'altro conducente o nella condotta del trasportato, e che soltanto ove tale prova fallisca ed emerga una situazione di corresponsabilità, si dovrà procedere alla liquidazione del danno al trasportato a prescindere dall'accertamento della responsabilità (o del grado di responsabilità) dei conducenti;

in altri termini, ha sostenuto che « l'art. 141 cod. ass. […] richiede che il vettore sia almeno corresponsabile del sinistro quale presupposto della condanna risarcitoria del suo assicuratore;

una volta accertato l'*an* della responsabilità del vettore, non occorre accertare quale sia la misura della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti, dovendo comunque l'assicuratore del vettore risarcire in toto il trasportato, salva eventuale rivalsa verso l'assicuratore di altro corresponsabile o di altri corresponsabili della causazione del sinistro».

18.1.2. Per contro, in dichiarato dissenso rispetto a tale ricostruzione, Cass. n. 17963/2021 ha sostenuto che il «caso fortuito […], in un giudizio in cui si prescinde dall'accertamento delle responsabilità nel sinistro, deve logicamente essere nozione distinta dalla condotta colposa del conducente dell'altro veicolo coinvolto e deve pertanto coincidere con i fattori naturali ed i fattori umani estranei alla circolazione di altro veicolo»; e ciò in quanto «l'azione prevista dall'art. 141 non introduce un giudizio sulla responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro» (tale esito essendo configurabile «solo nel caso in cui l'impresa di assicurazione del responsabile civile, intervenendo nel giudizio estrometta l'impresa di assicurazione del veicolo, riconoscendo la responsabilità del proprio assicurato»); ha rimarcato che «l'art. 141 delimita il giudizio di responsabilità alla mancanza di fortuito» e aggiunge che «estenderlo invece alla mancanza (o concorrenza) di responsabilità del veicolo antagonista significherebbe limitare l'azione del trasportato ai soli casi di responsabilità esclusiva o concorrente del vettore con la conseguenza che l'art. 141 nulla aggiungerebbe alla comune azione ai sensi degli artt. 2054, comma 2, 2055 cod. civ. e 144 cod. assicurazioni».

18.2. Ritiene il Collegio che il primo orientamento non possa essere condiviso.

Invero, a prescindere da ogni considerazione sulla esatta nozione giuridica di caso fortuito e sulla sua omogeneità nell'ambito dell'ordinamento, deve considerarsi che è la stessa disposizione del 1° comma dell'art. 141 cod. ass. - letta nel suo complesso e alla luce della *ratio* che la sostiene - che porta ad escludere che la nozione di caso fortuito ivi evocata possa essere estesa fino a comportare un preliminare accertamento sulla assenza di corresponsabilità del vettore.

L'incipit «salva l'ipotesi di sinistro cagionato da caso fortuito» non può che essere letto in correlazione con l'inciso «a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei veicoli coinvolti nel sinistro» e una siffatta lettura (che dev'essere necessariamente coordinata, a meno di non voler postulare una insanabile contraddizione interna fra l'incipit e l'inciso e di non voler arbitrariamente dare preminenza alla prima delle due espressioni) evidenzia come il legislatore abbia inteso escludere, in prima battuta, ogni accertamento concernente la colpa dei conducenti, che è riservato alla fase di rivalsa e che non può pertanto essere recuperato nell'ambito della salvezza del caso fortuito; il che risulta coerente con la finalità della norma di impedire che il risarcimento del danno subito dal

passeggero venga ritardato dalla necessità di compiere accertamenti sulla responsabilità del sinistro (rimessi all'eventuale fase successiva).

Deve pertanto ritenersi che - come sostenuto da Cass. 17963/2021 - nel la cornice del giudizio configurato dall'art. 141, 1° co. cod. ass., in cui si prescinde dall'accertamento delle responsabilità del sinistro, il caso fortuito che vale ad esimere l'assicuratore del vettore dal risarcimento in favore del trasportato è nozione distinta dalla condotta colposa del conducente dell'altro veicolo coinvolto e deve intendersi circoscritto alle cause naturali e ai danni causati da condotte umane indipendenti dalla circolazione di altri veicoli.

I PRINCIPI DI DIRITTO

19. Tanto premesso e considerato, possono essere formulati i seguenti principi di diritto:

"*l'azione diretta prevista dall'art. 141 cod. ass. in favore del terzo trasportato è aggiuntiva rispetto alle altre azioni previste dall'ordinamento e mira ad assicurare al danneggiato una tutela rafforzata, consentendogli di agire nei confronti dell'assicuratore del vettore e di ottenere il risarcimento del danno a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti, fatta salva la sola ipotesi di sinistro causato da caso fortuito*";

"la tutela rafforzata riconosciuta dall'art. 141 cod. ass. al traportato danneggiato presuppone che nel sinistro siano rimasti coinvolti almeno due veicoli, pur non essendo necessario che si sia verificato uno scontro materiale fra gli stessi, e si realizza mediante l'anticipazione del risarcimento da parte dell'assicuratore del vettore e la possibilità di successiva rivalsa di quest'ultimo nei confronti dell'impresa assicuratrice del responsabile civile";

"nel caso in cui nel sinistro sia stato coinvolto un unico veicolo, l'azione diretta che compete al trasportato danneggiato è esclusivamente quella prevista dall'art. 144 cod. ass., da esercita confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile".

20. Gli evidenziati contrasti interpretativi (refluenti, in parte, anche sulla prima *ratio* espressa dalla sentenza impugnata) giustificano la compensazione delle spese di lite.

21. Sussistono le condizioni per l'applicazione dell'art. 13, comma 1 quater del D.P.R. n. 115/2002 (nei termini di cui a Cass., S.U. n. 4315/2020).

P.Q.M.

La Corte rigetta il ricorso e compensa le spese di lite.

Ai sensi dell'art. 13 comma 1-quater del D.P.R. n. 115 del 2002, dà atto della sussistenza dei presupposti processuali per il versamento, da parte del ricorrente, dell'ulteriore importo a titolo di contributo unificato pari a quello dovuto per il ricorso, a norma del comma 1-bis dello stesso articolo 13, se dovuto.

Roma, 13.9.2022.

Depositato in Cancelleria il 30 novembre 2022.