

Lezione del 17/01/2020
La circolazione dei veicoli

La responsabilità da circolazione dei veicoli è regolata dall'art. 2054 c.c..
Il primo problema che si pone all'interprete è quello di individuare quali sono i veicoli di cui all'art. 2054 c.c..
Partiamo dai veicoli a braccia. L'art. 21 del vecchio codice della strada comprendeva nella nozione di veicoli anche quelli a braccia. Tuttavia la Corte Suprema ha escluso dalla disciplina codicistica la carriola. I veicoli a trazione animale: carrozze, carretti, traini rientrano, qualora circolanti su strada, nella disciplina dell'art. 2054, mentre parrebbe escluso, per rientrare nella previsione dell'art.2052 c.c., l'uso del cavallo montato. Sicuramente ricadono nell'ambito della norma dell'art.2054 c.c. i velocipedi, i ciclomotori e motoveicoli, gli autoveicoli, i filoveicoli, le macchine agricole, i carrelli e i rimorchi, nonché le macchine operatrici, (mentre lo sci non è tra i veicoli che possano essere soggetti alle regole del Codice della Strada, per cui si riporta all'art. 2043 c.c.). Anche le tramvie si sottopongono alle specifiche norme di comportamento dettate dal Codice della Strada.

Occorre poi stabilire il significato del termine “ circolazione”.

La circolazione è il transito di veicoli in spazi giuridicamente qualificati: le strade pubbliche e le aree a queste equiparate, cioè le strade private a traffico intenso. Le soste e le fermate sono fasi della circolazione. Non è invece “circolazione” la competizione sportiva su circuito chiuso (come in pista, go-kart.... o competizioni su strada occasionalmente chiusa al traffico).

Causalità e colpa nella responsabilità da circolazione

Come è noto domina il riferimento alla colpa. Si parla costantemente di concorso di colpa, si cerca di determinare quale era il conducente in colpa, le assicurazioni penalizzano con il sistema dei bonus/malus il conducente in colpa, e premiano quello innocente. Il conducente cerca sempre di mostrare di aver seguito le norme del codice della strada, e quindi di essere perciò esente da colpa. Insomma il riferimento ad uno standard di diligenza costituito dalle norme del codice della strada domina il linguaggio e la pratica.

In una lunga serie di decisioni la Suprema Corte ha costantemente fatto riferimento alla “presunzione di colpa” che sarebbe stabilita dall'art. 2054 c.c. in capo al conducente del veicolo che ha causato il danno.

Occorre considerare le cose in dettaglio.

In tema di “concorso di colpa della vittima” la Suprema Corte ha delineato una serie di criteri per determinare la sussistenza di una colpa esclusiva del danneggiato.

La prudenza richiesta è massima. Infatti incombe al conducente anche l’obbligo di prevedere l’imprudenza altrui (dietro ogni pallone c’è un bimbo che corre, ecc....) Il limite della “colpa” del conducente risiederebbe proprio nel carattere “imprevedibile” della condotta altrui. Effettivamente la diligenza del conducente è il criterio standard che impedisce il sorgere dell’obbligo risarcitorio. Naturalmente nel caso di collisione di veicoli lo standard si applica reciprocamente a tutti i conducenti coinvolti nell’incidente. Molto giustamente la Suprema Corte ha stabilito che quando la situazione di pericolo è di tale evidenza da poter essere agevolmente superata con l’uso della normale diligenza, non deve essere tenuto responsabile dell’incidente chi ha posto in essere la situazione di pericolo.

Agli incidenti stradali si ritiene pacificamente applicabile l’art. 2045 c.c. in tema di Stato di Necessità (ad.esempio incidente cagionato dalla brusca frenata del conducente di un autobus onde evitare un pericolo improvviso cagionato da un terzo; ovvero del sinistro cagionato dal conducente che cercava di evitare un pedone negligente. In questi casi la vittima può agire alternativamente, senza nessuna subordinazione, contro il danneggiante necessitato o contro il terzo).

Per quanto attiene alla costruzione del caso fortuito rilevante occorre notare come la nozione accolta in questo ambito continui a far riferimento alla normale prudenza.

La responsabilità permane quando l’evento in ipotesi fortuito è però prevedibile. Così (lo slittamento su una macchia d’olio esime dalla responsabilità se il trovarsi in quel luogo della macchia d’olio era imprevedibile, mentre l’abbagliamento in ora notturna è considerato prevedibile).

Il sinistro causato da stanchezza fisica, sonno fisiologico, o stato di ubriachezza, non costituisca caso fortuito. Anzi viene sanzionato. Mentre il male improvviso è affrontato sulla base del parametro della sua prevedibilità.

La prova del nesso causale si raggiunge quando il danno è conseguenza della circolazione del veicolo. L’onere relativo incombe, ovviamente, al danneggiato.

Il soggetto responsabile

Il legislatore addossa, genericamente, la responsabilità al conducente, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno, ed in solido, al proprietario, salvo che questo provi che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà (esempio tipico il furto).

Il principio che la responsabilità effettiva debba seguire la disponibilità effettiva del bene è stato finalmente accolto. Si ammette la legittimazione passiva del proprietario (ed altri soggetti equiparati) salva la possibilità per costui di evocare in giudizio con chiamata in garanzia il soggetto che ha la effettiva disponibilità del bene. In questo modo la vittima del danno avrebbe sempre un cointeressato processuale passivamente legittimato nel proprietario, ed altri soggetti equiparati, ma l’effettività potrebbe prevalere sull’apparenza.

Nell’ipotesi di più proprietari del veicolo vi è responsabilità solidale di ciascuno.

La questione fondamentale riguarda la “prova liberatoria” che incombe al proprietario onde sfuggire alla responsabilità in esame. La legge si esprime in termini di circolazione avvenuta contro la sua volontà, quindi il furto esonera il proprietario dalla responsabilità. Infatti la responsabilità non incombe sul proprietario in virtù della semplice qualifica dominicale, ma dipende dal suo potere di impedire la circolazione del veicolo.

Tale dottrina è però molto importante per la perdita della responsabilità del veicolo a titolo contrattuale. In caso di cessione in godimento del veicolo evidentemente la circolazione del veicolo avviene per sua volontà (ipotesi del comodato e della locazione).

La giurisprudenza tratta invece in modo opposto i casi di affidamento del veicolo all'altrui custodia (ad un officina per le riparazioni, o del deposito del veicolo in conto vendita). In tali casi è manifesta la volontà del proprietario di vietare la circolazione del veicolo.

Sarebbe ingiusto far sopportare al proprietario le conseguenze dannose provocate dai meccanici o dal venditore.

Il contratto di posteggio in autorimessa è trattato dalle Corti in modo analogo, poiché si suppone il divieto per chi riceve l'automezzo in garage o in posteggio di utilizzarlo. Responsabile dei danni sarà quindi il gestore della relativa impresa.

L'investimento

Il legislatore italiano ha definito l'investimento come “ contatto fisico tra il veicolo ed una o più persone”.

Abbiamo visto, come gravi sul conducente un obbligo di prevenire le imprudenze altrui, probabili e ragionevolmente prevedibili.

Il conducente può fornire in modo diretto e in modo indiretto la prova di aver mantenuto un comportamento esente da colpa e quindi da responsabilità. In modo diretto dimostrando, appunto, di aver tenuto un comportamento esente da qualsiasi ipotesi di colpa. In modo indiretto attraverso la prova che il comportamento della vittima è stato il fattore causale esclusivo dell'evento dannoso. Occorre comunque che il conducente dimostri di essersi trovato nell'effettiva impossibilità di evitare l'incidente, non bastando (ad es.) la mera dimostrazione dell'attraversamento improvviso della strada.

Si è stabilito che non costituisce colpa concorrente del pedone l'attraversamento della strada al di fuori delle strisce zebra.

Per quanto attiene agli “atteggiamenti incerti” (esitazione sul bordo strada) del pedone si è deciso che essi non valgono ad escludere la responsabilità dell'automobilista : occorre che il pedone abbia manifestato inequivocabilmente la propria intenzione di cedere la precedenza al conducente.

Il conducente è in colpa anche se la strada in ora notturna è scarsamente illuminata, e non gli era possibile notare la presenza del pedone: doveva moderare la sua velocità sulla base dello stato di fatto del percorso. Così anche in caso di strada ghiacciata, o viscida, o forte vento

Lo scontro tra veicoli

Trattandosi dell'ipotesi più comune di sinistro, quella dello scontro è stata ampiamente trattata dalla giurisprudenza. Tale ipotesi è dominata dal 2° comma dell'art. 2054 c.c., con la presunzione di un concorso di responsabilità.

In primo luogo occorre che entrambi i veicoli siano senza guida di rotaie, ed è irrilevante la diversa pericolosità dei mezzi coinvolti nello scontro. Soprattutto è irrilevante che uno dei veicoli sia fermo in sosta, mentre l'altro è in movimento : come sappiamo la sosta fa parte della circolazione.

La tipologia dello scontro ricomprende varie ipotesi.

Il frontale pieno, il frontale eccentrico, la strisciatura laterale tra le fiancate, il tamponamento pieno, il tamponamento eccentrico, la strisciatura laterale in fase di sorpasso, lo scontro a catena, il tamponamento a catena, la carambola, ecc.

La conseguenza pratica della presunzione di pari responsabilità è quella per cui ciascuno deve sopportare la metà del proprio danno, e risarcire la metà del danno patito dall'altro.

Tale regola si applica quando non è possibile accertare con indagini specifiche le modalità del sinistro e le rispettive responsabilità, ovvero stabilire con certezza l'incidenza causale delle rispettive condotte colpose. Lo scontro può non riguardare direttamente due veicoli, ma un veicolo e parte di altri veicoli, ovvero carichi caduti da veicoli.

La Suprema Corte ha statuito che le parti staccate continuano a far parte del veicolo : si applicherà la presunzione prevista dalla norma in esame. (esempio classico : un parafrangente staccato, una ruota, anche il cric posato sull'asfalto...).

Nel caso di carichi caduti la stessa Suprema Corte equipara il lasciar cadere il carico ad un difetto di manutenzione dell'efficienza del veicolo.

Speciale è la disciplina del tamponamento.

La presunzione di colpa a carico del veicolo che precede è superata dalla presunzione de facto di inosservanza della distanza di sicurezza a carico del veicolo che segue. Chiunque deve sempre mantenere una distanza tale da assicurare in ogni

caso l'arresto tempestivo del proprio mezzo onde evitare collisioni.

La condotta del veicolo che precede potrebbe venire sanzionata quando risulti totalmente imprevedibile, o quando risulti di difficile interpretazione : veicolo che inizia a passare il semaforo col giallo, ed all'ultimo decide di arrestarsi, magari in mezzo all'incrocio.

Nel caso di tamponamento a catena tra macchine in sosta l'unico responsabile di tutti i danni è l'ultimo della colonna che per primo ha iniziato il tamponamento. Se lo stesso avviene tra macchine in movimento ciascun conducente è responsabile dei danni risentiti dalla macchina che lo precede, e deve imputare a sé stesso quelli subiti dalla parte anteriore del suo veicolo. Se però il veicolo intermedio è stato proiettato in avanti dal veicolo tamponante allora occorre esaminare se i danni sofferti dalla parte anteriore sono riferibili a tale causa, concorrente od esclusiva. Ciascuno dei conducenti intermedi può inoltre offrire la prova liberatoria di essere stato proiettato contro il veicolo che lo precedeva nella colonna dall'urto impresso dall'ultimo veicolo, provando altresì di non aver avuto alcuna possibilità di manovrare utilmente per evitare il danno.

Come si può vincere la presunzione di responsabilità?

Ancora una volta è lo schema della colpa che agisce quale criterio discrezionale. Troviamo così affermato che la prova della colpa esclusiva di uno dei conducenti impedisce l'operare della presunzione.

Il trasportato

La presunzione di colpa prevista dall'art. 2054 c.c., a carico del proprietario di un veicolo (oltre che a carico del conducente) , non si applica in favore delle persone trasportate. Il trasporto "di cortesia" non dà vita ad alcun vincolo di carattere negoziale tra vettore e persona trasportata.

E' perciò una regola giurisprudenziale ormai acclarata quella per cui, nel trasporto di cortesia, il danneggiato non può far valere, onde ottenere il risarcimento, la causalità e la solidarietà presunta a norma dell'art.2054 c.c., nei confronti del proprio

vettore. Neppure può, evidentemente, farlo nei confronti del proprietario del veicolo sul quale egli è trasportato. Insomma il trasportato può invocare l'art. 2054 c.c. solo nei confronti del proprietario e del conducente dell'altro autoveicolo. Quest'ultimo può, perciò, essere tenuto all'integrale risarcimento del danno a favore del trasportato in base alla presunzione stabilita dell'art.2054, 2° comma c.c.

Pertanto il trasportato potrà ottenere il risarcimento del danno, nel caso di trasporto oneroso o gratuito, in forza di responsabilità contrattuale, e nel caso di trasporto amichevole o di cortesia, in forza di responsabilità extracontrattuale, ai sensi dell'art.2043 c.c. . La legge sull'assicurazione obbligatoria ha imposto la copertura assicurativa del trasportato “ a qualsiasi titolo”.

In caso di trasporto amichevole o di cortesia il proprietario del veicolo non è solidalmente responsabile dei danni subiti dal trasportato, nemmeno se la colpa del conducente, anziché in via presuntiva, risulti accertata in concreto. Ai fini dell'affermazione di tale responsabilità è necessario che il trasportato, dimostri che il proprietario abbia con suo comportamento colposo causato o concorso a causare l'evento dannoso. (ad esempio per mancata necessaria manutenzione del veicolo).