

Il sinistro stradale **1.**

di *Chiara Pia Follieri*

SOMMARIO

1. La nozione di sinistro stradale. – 2. Il veicolo; la dinamica; il luogo. – 3. La circolazione stradale. – 4. I soggetti coinvolti nel sinistro stradale: a) il conducente del veicolo; b) il pedone; c) il trasportato; c1) il trasporto di cortesia; c2) Il risarcimento del trasportato nel codice delle assicurazioni (rinvio); c3) Colpa del trasportato e uso delle cinture.

La nozione di sinistro stradale **1.**

La Convenzione di Vienna del 1968 definiva il concetto di incidente stradale come un evento in cui rimangono coinvolti veicoli, esseri umani o animali fermi o in movimento e dal quale derivino lesioni a cose, animali, o a persone.

L'esegesi legislativa, giurisprudenziale e dottrinale ha ampliato tale nozione definendo il sinistro stradale come quell'avvenimento inatteso che determina un danno più o meno grave o turba un andamento previsto nella circolazione.

In questo sintagma rientra, sicuramente, la nozione di responsabilità civile, poiché il nostro ordinamento prevede all'art. 2054 c.c. un'ipotesi di responsabilità aquiliana derivante dalla circolazione dei veicoli.

NORMATIVA

Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno [2056 ss.] prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno [2947²].

Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli.

Il proprietario del veicolo, o, in sua vece, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio, è responsabile in solido col conducente, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.

In ogni caso le persone indicate dai commi precedenti sono responsabili dei danni derivati da vizi di costruzione o da difetto di manutenzione del veicolo

(art. 2054 c.c.).

Tale evento dannoso è determinato dall'inadeguata condotta, intesa come azione od omissione, posta in essere da una o più persone, le quali alla guida di veicoli o come pedoni, creano turbativa alla normale circolazione stradale tanto da provocare più o meno gravemente lesioni a persone e animali o danni alle cose.

Il sinistro stradale, quindi, inteso come illecito civile, non è tipizzato dal legislatore, per cui sarà il Giudice, caso per caso, a stabilire se una determinata fattispecie viola il principio del *neminem laedere*, generalmente previsto dall'art. 2043 c.c.

Pertanto, i fatti riconducibili a tale tipo di illecito sono potenzialmente illimitati, purché riconducibili ad un comportamento umano, che come detto, può essere commissivo, se l'autore dell'illecito assuma una condotta attiva, o omissivo, se l'autore del fatto lesivo ed antigiuridico ometta di porre in essere quanto è espressamente richiesto da una norma legislativa.

Oltre alla condotta e al danno ingiusto, tra gli elementi oggettivi di questa fattispecie, è, altresì, rilevante il nesso di causalità tra il comportamento ed il danno, nel senso che senza il comportamento posto in essere il danno non si sarebbe prodotto. Ovviamente l'evento lesivo deve essere una conseguenza immediata e diretta, come previsto dall'art. 1223 c.c., del comportamento tenuto dall'agente, in base al criterio della causalità adeguata, che circoscrive la responsabilità alle condotte causative che risultino idonee a determinare l'effetto sulla base dell'*id quod plerumque accidit*, e cioè quelle condotte che, sulla base della comune esperienza, possono effettivamente cagionare, con un ragionevole grado di probabilità, danni del tipo di quelli denunciati.

Ai fini dell'individuazione del responsabile si annoverano tra gli elementi soggettivi: l'imputabilità del soggetto, il dolo e la colpa. Ciò fa sì che sarà responsabile del sinistro chi, in base ad un criterio di imputazione, rinvenibile nella colpevolezza, nella custodia, nella proprietà, nella preposizione o nella tipologia delle attività poste in essere, avrà commesso l'evento *contra ius et non iure*¹.

Nell'ambito della circolazione stradale il sinistro stradale avrà luogo sulla strada, o sulle sue pertinenze, ovvero in quell'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

Uno dei principi ispiratori del Codice della Strada, secondo la nuova formulazione dell'art. 1, introdotta dal D.Lgs. 15 gennaio 2002, n. 9, afferma che

¹ C. SALVI, *La responsabilità civile*, II ed., Milano, 2005.

la sicurezza delle persone nella circolazione stradale rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

Le norme ed i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi:

- a) di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare;
- b) di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio;
- c) di ottimizzare la fluidità della circolazione.

Questi principi hanno le finalità di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali e vengono perseguiti, in relazione agli obiettivi e agli indirizzi della Commissione Europea, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che definisce il piano nazionale per la sicurezza stradale.

In seguito all'emanazione della legge n. 102/2006, che all'art. 3 (abrogato dall'art. 53, legge n. 69/2009) estendeva il rito del lavoro alle cause relative al risarcimento dei danni per morte o lesioni, conseguenti ad incidenti stradali, si sono palesate nuove letture interpretative della nozione di sinistro stradale, che hanno ridisegnato tale concetto, in particolare, soffermandosi sulla questione se rientrino in questa nozione le cause relative al risarcimento dei danni provocati dalle insidie stradali.

Nell'incertezza della legge sono state proposte due letture diametralmente opposte. Secondo una parte della dottrina, anche le cause relative ai danni subiti a seguito di insidia stradale dovevano essere proposte secondo il rito del lavoro, per un diverso ordine di motivi.

Il primo motivo è che la nozione di incidente stradale non richiama la circolazione, come nell'art. 7 c.p.c. che parla di «*danno prodotto dalla circolazione dei veicoli e natanti*»

NORMATIVA

Il Giudice di Pace è competente per le cause relative a beni mobili di valore non superiore euro 5.000,00 quando dalla legge non sono attribuite alla competenza di altro Giudice.

Il Giudice di Pace è altresì competente per le cause di risarcimento del danno prodotto dalla circolazione di veicoli e di natanti, purché il valore della controversia non superi euro 20.000,00.

È competente qualunque ne sia il valore:

1. per le cause relative ad apposizione di termini ed osservanza delle distanze stabilite dalla legge, dai regolamenti o dagli usi riguardo al piantamento degli alberi e delle siepi;
2. per le cause relative alla misura ed alle modalità d'uso dei servizi di condominio di case;
3. per le cause relative a rapporti tra proprietari o detentori di immobili adibiti a civile abitazione in materia di immissioni di fumo o di calore, esalazioni, rumori, scuotimenti e simili propagazioni che superino la normale tollerabilità;

3-*bis*. per le cause relative agli interessi o accessori da ritardato pagamento di prestazioni previdenziali o assistenziali

(art. 7 c.p.c.);

il secondo motivo è che il legislatore ha usato il concetto di sinistro stradale per ricomprendere qualsiasi ipotesi di fattispecie dannosa che tragga origine dalla strada;

il terzo motivo è che il sintagma incidente stradale è un'espressione atecnica e pregiuridica e, pertanto, designa qualunque accadimento improvviso ed imprevisto avvenuto sulla sede stradale;

il quarto motivo è che la *ratio* della legge, che ammetteva il rito del lavoro in questa materia, era quella di accelerare i tempi del risarcimento in favore di chi avesse patito lesioni personali o subito la morte, a prescindere che la causa fosse uno scontro tra veicoli o un'insidia².

Tuttavia, sempre secondo questa dottrina, il rito del lavoro non si applicava ai danni subiti dal pedone a causa di un'insidia stradale, in quanto la teleologia della legge si ricollegava all'allarme sociale dei danni provocati dai veicoli; di conseguenza i presupposti causali erano che il danno fosse derivato dall'uso della strada e che alla produzione dell'evento avesse concorso l'uso di un veicolo di qualsiasi tipo.

Per altra ricostruzione potrebbe essere utile la distinzione tra una c.d. *insidia simplex* ed una *insidia qualificata*³.

È da intendersi *insidia simplex*, quella particolare tipologia di pericolo che non derivi da un collegamento diretto, materiale, con l'atto di circolazione dell'autoveicolo ma si verifichi, in via residuale, in tutte quelle ipotesi in cui la circolazione è esclusa come ad esempio si può verificare nel caso in cui cada un ramo di un albero posto sul ciglio di una strada ad ornamento della stessa. In casi di tal genere è, comunque, configurabile una insidia seppur non legata al concetto di circolazione e, pertanto, la stessa e da considerarsi *simplex*, seguendo processualmente le regole generali sulla competenza per valore⁴. D'altra parte, è pur vero che in ipotesi simili, la competenza per valore del Giudice di Pace si restringe atteso che non c'è un contatto materiale tra l'auto e il bene-strada inteso come strumento idoneo a consentire la circolazione stradale né può ri-

² Su questo argomento si legga l'articolo «La nozione di incidente stradale», nella legge n. 102/2006 su *Lex e Formazione*.

³ A. MAIETTA, *La tutela dei diritti*, a cura di G. CASSANO, tomo II, Padova, 2008.

⁴ Si veda L. D'APOLLO, *Il danno da insidia stradale*, Torino, 2009, p. 96 ss.

condursi il camminare al concetto di circolazione stradale, trattandosi, piuttosto, di un danno verificatosi durante la circolazione, intesa in senso ampio, ma non a causa e per effetto della medesima.

L'**insidia stradale** è, invece, **qualificata** quando esiste un *quid pluris* che si somma alla imprevedibilità e non visibilità, rappresentato dal contatto e dal nesso materiale tra l'auto che circola e la carreggiata non idonea.

«Casi tipici sono quelli di una buca presente sul manto stradale, ricolma d'acqua, che provoca danni meccanici o alla carrozzeria, o dei detriti sulla strada che provocano l'uscita di un'auto dalla carreggiata, o di una strada priva di barriere protettive laterali a presidio di inondazioni della carreggiata, o ancora della presenza di ghiaccio sulla medesima. In questi ed altri casi simili, il danno subito dall'utente avviene non solo durante la circolazione ma anche a causa e per effetto della stessa, come diretta conseguenza del movimento dell'auto. In tale contesto, la competenza del Giudice di Pace sarà quella ordinaria»⁵.

Secondo un'altra interpretazione esegetica, invece, il sintagma sinistro stradale si sovrappone perfettamente a quello di circolazione di veicoli in quanto, altrimenti, non vi sarebbero stati sicuri termini di riferimento per la individuazione delle controversie soggette al rito. Secondo questa tesi, nella nozione di sinistro stradale devono essere considerati⁶:

- a) il veicolo coinvolto;
- b) la dinamica;
- c) il luogo.

Più semplicemente si può affermare che nel sinistro stradale il giudizio di responsabilità non può prescindere dal concreto accertamento delle modalità dell'evento e, dunque, le conseguenze dell'incidente vengono attribuite a seconda che la condotta del conducente abbia contribuito o meno nella causazione del sinistro posto in essere dalla circolazione stradale, su strada pubblica, di un veicolo. Pertanto sarà il Giudice, caso per caso, a valutare se l'evento dannoso verificatosi possa ricondursi alla nozione di sinistro stradale.

Il veicolo; la dinamica; il luogo 2.

Per definire in maniera esaustiva il sinistro stradale è necessario soffermarsi sulla nozione di veicolo, sulle possibili dinamiche per cui è sorto e sul luogo ove si possa verificare tale evento lesivo.

Per veicolo deve intendersi qualsiasi tipo di macchina guidata dall'uomo

⁵ Ancora, L. D'APOLLO, *Il danno da insidia stradale*, cit., p. 96 ss.

⁶ Ancora, «La nozione di incidente stradale» nella legge n. 102/2006 su *Lex e Formazione*.

che sia potenzialmente idonea a circolare liberamente su strada pubblica o su strada ad essa equiparata e la cui locomozione sia assicurata o mediante apposito organo di movimento, o a seguito di trazione animale, o a seguito dell'azione diretta dell'uomo.

L'art 47 C.d.S. classifica i vari tipi di veicoli:

NORMATIVA

I veicoli si classificano, ai fini del presente codice, come segue:

- a) veicoli a braccia;
- b) veicoli a trazione animale;
- c) velocipedi;
- d) slitte;
- e) ciclomotori;
- f) motoveicoli;
- g) autoveicoli;
- h) filoveicoli;
- l) rimorchi;
- l) macchine agricole;
- m) macchine operatrici;
- n) veicoli con caratteristiche atipiche

(art. 47 C.d.S.).

Non rientrano, pertanto, nella nozione i veicoli circolanti su rotaie e sono anche escluse, le macchine per uso di bambini (automobiline a pedali, biciclette, tricicli, monopattini, carrozzine per trasporto di infanti o di invalidi, anche se asservite da motore, le cui caratteristiche non superino i limiti stabiliti in sede regolamentare) e quelle a braccia di piccole dimensioni (cestelli a ruote della spesa o carriole); tutti questi ultimi mezzi, infatti, non sono funzionalmente e strutturalmente concepiti e costruiti per circolare sulle carreggiate, tanto che ad essi è consentito di utilizzare liberamente e senza alcuna limitazione la parte di strada, come ad esempio il marciapiede o la banchina, riservata ai pedoni.

Ovviamente il discorso cambia se il sinistro stradale avviene tra una delle voci su classificate dall'art 47 C.d.S. come veicolo e uno di questi ultimi esempi.

Anche gli sci non rientrano nella categoria dei veicoli, tant'è che nel caso di eventuali incidenti sulle piste che vedano coinvolti degli sciatori trova applicazione la regola generale prevista dall'art. 2043 c.c.

Sono esclusi anche i veicoli privi di motore, la nave o l'aeromobile, anche se talvolta gli aerei e gli elicotteri possono trovarsi ad usufruire di strade per atterrare o per decollare.

GIURISPRUDENZA

Nel caso in cui una bicicletta è condotta a mano non può parlarsi di “scontro tra veicoli” e, quindi, non trova applicazione la presunzione di colpa prevista dal comma 2 dell’art. 2054 c.c., perché il pedone che conduca a mano la bicicletta non può essere considerato “conducente” di questa (Cass., Sez. III, 7 gennaio 1991, n. 57, in *Arch. giur. circolaz.*, 1991, p. 305).

Nel concetto di dinamica, nel corso della quale si è sviluppato il sinistro, rientra la nozione di circolazione stradale, di cui si tratterà ampiamente nel paragrafo successivo.

Ad ogni modo, nella maggior parte dei casi, il sinistro stradale si verifica quando più utenti della strada intersecano le loro traiettorie e determinano un conflitto di spazi fisici. Alcune volte però il sinistro può coinvolgere un solo utente della strada, solitamente un veicolo che o attua uno sbandamento oppure urta contro un ostacolo fisso, come il cordolo stradale, un albero, il *guard-rail*, ecc. Particolarmente importante, per inquadrare la dinamica è riconoscere e definire il tipo di sinistro verificatosi.

Generalmente le direzioni di marcia tenute dai veicoli coinvolti nel sinistro determinano le traiettorie lungo le quali avviene il loro spostamento dopo l’urto. Tenuto conto di tali traiettorie, si distinguono due tipi di urti: quello centrato, in cui la direzione della forza impressa dal veicolo urtante passa per il baricentro del veicolo urtato, determinando la traslazione del veicolo colpito, e quello eccentrico, in cui la detta direzione non interessa il baricentro, comportando, invece, una rotazione.

In base a tale definizione generale, i sinistri si possono così suddividere:

– urto frontale centrato: i veicoli coinvolti nell’urto hanno un senso di marcia opposto e si scontrano frontalmente. Le traiettorie sono parallele e l’asse mediano dei due veicoli è molto vicino o coincide. In seguito all’urto i due veicoli coinvolti nel sinistro rimbalzeranno all’indietro tendenzialmente senza compiere rotazioni. La velocità e la massa dei veicoli ne influenzano il comportamento dopo l’urto;

– urto frontale eccentrico: anche in questo caso le traiettorie sono parallele, ma l’asse mediano non coincide tanto da determinare, a causa dell’urto, la rotazione dei mezzi;

– collisione laterale o latero frontale: i veicoli hanno direzioni di marcia ortogonali tra loro e la collisione avviene tra la parte anteriore di uno e la parte laterale dell’altro. Questo tipo di sinistro si suddivide a sua volta in:

a) urto centrato laterale, quando l'azione di uno dei veicoli interessa il baricentro del veicolo urtato, causandone la traslazione lungo la direzione dell'urto;

b) urto laterale eccentrico, quando l'azione di uno dei veicoli si svolge lungo un asse che non coinvolge il baricentro del secondo veicolo, determinando variazioni di traiettoria dei due veicoli, con maggiore o minore incidenza del movimento, in base alla velocità e alla massa;

– **tamponamento o urto da tergo**: i veicoli mantengono la stessa direzione di marcia e l'urto, avviene tra la parte anteriore del veicolo che segue quella posteriore di quello che precede.

Si suddivide in:

a) urto centrato su linee coincidenti, nel caso di tamponamento che determina l'avanzamento del veicolo che precede, senza variazioni di traiettoria;

b) urto eccentrico su linee parallele, quando il veicolo che precede avanza ed effettua una rotazione, dipendente dalla velocità e massa del veicolo urtante;

– collisione di striscio: ogni qualvolta le manovre evasive dei conducenti determinano cambiamenti di traiettoria tali da portare i veicoli ad urtarsi appunto "di striscio", partendo da angolature delle traiettorie che avrebbero condotto allo scontro o alla collisione laterale o ancora al tamponamento;

– investimento: si tratta dell'urto tra un veicolo ed un pedone o un animale; lo stesso termine è utilizzato quando un veicolo a quattro ruote urta frontalmente, lateralmente o da tergo un veicolo a due ruote.

GIURISPRUDENZA

È scontro qualsiasi urto o collisione che avvenga tra due veicoli, anche se uno fermo e l'altro è in movimento; pertanto in tale ipotesi è applicabile la presunzione di colpa concorrente stabilita dall'art. 2054, comma 2, c.c.

(Cass., Sez. I, 15 ottobre 1997, n. 10110, in *Mass. Giur. it.*, 1997).

Con riferimento al luogo in cui è avvenuto il sinistro stradale vi è una perfetta sovrapposibilità tra l'art. 2054 c.c., l'elaborazione giurisprudenziale avvenuta e l'emanazione della legge n. 990/1969 e della legge n. 102/2006. Pertanto, oltre alla definizione prevista dall'art. 2, comma 1, C.d.S., che definisce la strada come l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali, si è ampliato tale concetto anche alle aree private, purché aperte al traffico ad un numero indeterminato di persone, ancorché l'accesso sia consentito solo in presenza di un particolare permesso.

Questo perché la natura di strada dipende non tanto dalla sua formale definizione, quanto dalle caratteristiche sostanziali del suo uso, come l'utilizzazione attuale e costante da parte di utenti indiscriminati, l'inserimento nella rete viaria, l'essenzialità per il collegamento con luoghi di generale interesse quali frazioni, chiese, cimiteri, ospedali, ecc.

Il comma 2 del su citato articolo classifica le strade, in base alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nelle seguenti tipologie: autostrade; strade extraurbane principali; strade extraurbane secondarie; strade urbane di scorrimento; strade urbane di quartiere; strade urbane di quartiere.

GIURISPRUDENZA

Ai fini della definizione di strada è rilevante, ai sensi dell'art. 2, comma 1, del nuovo C.d.S., la destinazione di una determinata superficie ad uso pubblico e non la titolarità pubblica o privata della proprietà. È, pertanto, l'uso pubblico a giustificare, per evidenti ragioni di ordine e sicurezza collettiva, la soggezione delle aree alle norme del codice della strada. Ciò è confermato dall'ultimo inciso del comma 6 dell'art. 2, ai sensi del quale anche le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali, nonostante la strada vicinale sia per definizione, secondo l'art. 3, comma 1, n. 52, stesso codice, di proprietà privata, anche in caso di destinazione ad uso pubblico (Cass., Sez. II, 25 giugno 2008, n. 17350, in *Mass. Giur. it.*, 2008).

In caso di sinistro stradale avvenuto su via pubblica (nella specie comunale), l'esistenza di un divieto di transito sulla stessa non ne elimina il carattere di strada pubblica, con la conseguenza che dei danni prodotti dalla circolazione di un veicolo, per quanto vietata, rispondono il conducente ed il proprietario ai sensi dell'art. 2054, comma 3, c.c., nonché l'assicurazione obbligatoria, giusta il disposto della legge n. 990/1969

(Cass., Sez. III, 29 ottobre 2001, n. 13393, in *Mass. Giur. it.*, 2001).

La parificazione tra le aree pubbliche, intese come strade, e le altre aree, attualmente equiparate, è frutto della possibilità che i veicoli ed i soggetti possano usufruire illimitatamente e indiscriminatamente di esse.

Inizialmente il criterio distintivo era la demanialità dell'area, mentre attualmente il principio preso come riferimento è la modalità dell'utilizzo dell'area ovvero la sua concreta destinazione al transito abituale di un numero indeterminato di persone che usufruiscono dell'area *uti cives* e non *uti singuli*⁷.

⁷ D. MARINELLI-V. TOCCHIO, *Il sinistro stradale*, Napoli, 2010.

La circolazione stradale **3.**

Quanto alla nozione di circolazione stradale la giurisprudenza ha progressivamente ampliato tale concetto comprendendo, oltre all'ipotesi dei veicoli in movimento, anche i casi di danno verificatisi mentre il veicolo si trova in posizione di sosta. In particolare è stata ritenuta irrilevante la circostanza che il veicolo sia in marcia o in sosta, in luoghi ove si svolga il traffico veicolare su strade pubbliche o private, affermando che la retromarcia di un grosso veicolo, anche se effettuata in area privata, deve essere compiuta con quelle precauzioni che attengono alla situazione di pericolo correlata alla manovra, ispezionando il percorso e accertandosi che nessun ostacolo possa frapporsi nello spostamento.

Quindi la circolazione comprende, oltre alla più nota fase del movimento, anche la fase di sosta e di fermata del veicolo, dell'animale e del pedone, essendo anche questi episodi della circolazione, che rappresentano semplicemente la temporanea sospensione di questa.

In base all'art. 157 C.d.S. si intende per fermata la temporanea sospensione della marcia, pur se in area ove non sia ammessa la sosta, per consentire la salita o la discesa delle persone, o per altre esigenze di brevissima durata, non causando intralcio alla circolazione; per sosta, invece, si intende la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità del conducente di allontanarsi.

Nell'ampio concetto di circolazione stradale sono ricomprese altresì la posizione di arresto del veicolo sul quale sia in atto il compimento e le operazioni prodromiche alla messa in marcia e quelle della partenza. Pertanto è possibile essere risarciti per il danno provocato dal terzo trasportato che apra o chiuda lo sportello del veicolo fermo.

GIURISPRUDENZA

Ai fini dell'applicabilità delle disposizioni del Codice della Strada per "circolazione" deve intendersi non solo il movimento, ma anche la sosta e la fermata dei veicoli sulla sede stradale (Cass., Sez. II, 25 giugno 2007, n. 14656, in *Arch. giur. circolaz.*, 2007, 10, p. 1019).

In caso di danno provocato ad un motociclista sopraggiungente dal terzo che, trasportato su di un'autovettura arrestata sulla pubblica via, abbia aperto lo sportello senza prestare la dovuta attenzione, sussiste la responsabilità del predetto, ex art. 2043 c.c., nonché quella del proprietario e del conducente dell'autovettura, per la presunzione stabilita dall'art. 2054 c.c., atteso che nell'ampio concetto di circolazione stradale deve ritenersi compresa anche la situazione di arresto o di sosta di un veicolo su strada o area pubblica di pertinenza della stessa; tale responsabilità si configura come solidale, stante l'imputabilità dell'unico evento dannoso alla con-

dotta causalmente efficiente dei predetti soggetti, a nulla rilevando la diversità di titolo delle singole responsabilità

(Cass., Sez. II, 6 giugno 2002, n. 8216, in *Arch. giur. circolaz.*, 2003, p. 439).

Nell'ampia nozione di circolazione stradale sono compresi non soltanto i veicoli in moto, ma anche quelli in sosta momentanea su strada o altra area pubblica; pertanto sussiste la presunzione di responsabilità sancita dall'art. 2054 c.c., ogni qualvolta il conducente non adotti tutti gli accorgimenti necessari ad evitare danni ai terzi; come nel caso in cui occupi una zona in divieto di fermata, ponendo in essere una situazione di pericolo

(Giudice di Pace Perugia 28 maggio 1996, in *Banche Dati Giuridiche, Info, Utet*, 1996).

Il parcheggio, invece, non è incluso nel concetto di circolazione, poiché si ha quando il veicolo è temporaneamente escluso dalla circolazione, in quanto il luogo dove è posteggiato è una zona non aperta al traffico o comunque non destinata alla circolazione e normativamente preposta a tal fine⁸.

GIURISPRUDENZA

Il danneggiamento di un immobile a causa dell'incendio di un'autovettura parcheggiata in prossimità dello stesso, fatta eccezione per l'ipotesi in cui venga individuato un particolare e specifico nesso eziologico tra un determinato avvenimento della circolazione stradale e l'incendio, non può considerarsi un evento prodotto da detta circolazione

(Cass., Sez. III, 18 aprile 2000, n. 5032, in *Mass. Giur. it.*, 2000).

Nel sinistro stradale il danno arrecato deve essere una conseguenza immediata e diretta, normale e prevedibile, del fatto cagionato dal veicolo in circolazione; deve esserci un preciso nesso eziologico, tale da attribuire la responsabilità dell'incidente al comportamento del conducente tenuto durante la circolazione.

Pertanto, il rapporto di causalità può essere interrotto per il verificarsi di un fatto che faccia venir meno l'imputabilità dell'incidente al soggetto che era alla guida del veicolo, come ad esempio, la condotta imprevedibile ed anormale del pedone, di cui si parlerà meglio innanzi.

⁸ Ancora, D. MARINELLI-V. TOCCHIO, *Il sinistro stradale*, cit., p. 11 ss.

GIURISPRUDENZA

In materia di responsabilità civile da sinistri derivanti dalla circolazione stradale, in caso di investimento di pedone, la responsabilità del conducente è esclusa quando risulti provato che non vi era da parte di quest'ultimo alcuna possibilità di prevenire l'evento, situazione questa ricorrente allorché il pedone tenga una condotta imprevedibile ed anormale, sicché l'automobilista si trovi nell'oggettiva impossibilità di avvistarlo e comunque di osservarne tempestivamente i movimenti

(Cass., Sez. III, 29 settembre 2006, n. 21249, in *Arch. giur. circolaz.*, 2007, 6, p. 660).

La responsabilità è strettamente connessa alla circolazione del veicolo perché il nesso di causalità sussiste quando il danno è consequenziale alla circolazione del mezzo. Tali puntualizzazioni sono in effetti coerenti alla *ratio* della norma, che risiede nella rilevanza statistica del rischio creato con l'immissione del veicolo nella circolazione. Si spiega così anche l'esclusione, dalla sfera dell'art. 2054 c.c. e la conseguente applicazione dell'art. 2043 c.c., per i veicoli con guida su rotaie, la cui circolazione è considerata fonte di un rischio minore rispetto a quelli previsti dall'art. 47 C.d.S.

Non è il rischio, peraltro, il criterio per l'imputazione della responsabilità: l'art. 2054 prevede invero l'adattamento, al fenomeno peculiare della circolazione stradale, dei criteri operanti in tema di attività pericolose e di danno da cose, previsto dall'art. 2050 c.c., individuati in quelle attività continuative, la cui pericolosità è accertata tramite una valutazione *ex ante*, diretta cioè ad accertare se una determinata attività ha, al momento del suo esercizio, una rilevante probabilità di cagionare danno.

Ovviamente il rapporto eziologico cambia in base al tipo di sinistro verificatosi. Ad esempio è *in re ipsa* qualora vi sia stata una collisione o un urto frontale centrato, quindi è strettamente connesso alle modalità del sinistro.

Nel caso in cui vi siano una pluralità di condotte, essendovi più soggetti, a cui è ascrivibile il sinistro, si ritiene che a tutte deve riconoscersi pari valore nella causazione dell'incidente, anche se queste, prese da sole, non sarebbero state sufficienti a cagionare l'evento dannoso. Ma qualora vi sia una causa sopravvenuta che possa da sola produrre l'evento, questa diviene l'unica causa da cui far discendere il sinistro, per cui ai soggetti non è più ascrivibile la condotta *de qua*⁹.

Il nesso causale tra la circolazione e il danno viene meno, a prescindere dal-

⁹ Ancora, D. MARINELLI-V. TOCCHIO, *Il sinistro stradale*, cit., p. 13 ss.

le situazioni su evidenziate, solo in presenza del caso fortuito o della forza maggiore, situazioni molto rare caratterizzate dall'eccezionalità e inevitabilità. Infatti il legislatore, nell'introdurre l'art. 141, D.Lgs. n. 209/2005, ha accolto una nozione restrittiva di caso fortuito, escludendo che nella fattispecie di sinistro stradale in esso prevista, tale categoria giuridica non ricomprenda il fatto del terzo.

Alla presenza di queste situazioni interruttive del rapporto eziologico, l'onere probatorio ricade sull'agente, il conducente, che dovrà dimostrare, al fine di essere esonerato dalla responsabilità, che l'evento dannoso è conseguenza di un fatto imprevedibile ed inevitabile.

In tale senso il caso fortuito è inteso in senso oggettivo, come fattore estraneo alla sfera di custodia dell'agente, causalmente autonomo e con caratteri di imprevedibilità ed eccezionalità. Quindi, oggettivizzando il fortuito, che comprende quella triade della forza maggiore, del fatto del terzo e della colpa della vittima, sono rilevanti quei fattori provenienti dall'esterno, che hanno inciso in modo determinante, ancorché mediato dal ruolo attivo del veicolo, nel processo causativo del sinistro.

La rilevanza del caso fortuito attiene pertanto al profilo causale, in quanto suscettibile di una valutazione che consente di ricondurre all'elemento esterno, anziché alla circolazione del veicolo, che ne è la fonte immediata.

GIURISPRUDENZA

In tema di risarcimento danni derivanti dalla circolazione stradale, il caso fortuito, al pari della colpa del danneggiato o del terzo e della forza maggiore, qualora rappresenti l'unica causa che abbia determinato l'evento dannoso, fa venir meno la presunzione di colpa prevista dall'art. 2054 c.c., in quanto non si può rispondere per colpa extracontrattuale di un fatto non previsto che, secondo la comune esperienza e il normale svolgersi degli eventi, non sia neppure prevedibile. La prova del fortuito può essere fornita dal danneggiante anche a mezzo di presunzioni purché gravi, precise e concordanti

(Cass., Sez. III, 6 giugno 2006, n. 13268, in *Mass. Giur. it.*, 2006).

Da un punto di vista casistico, la giurisprudenza ha, a titolo esemplificativo, ritenuto riconducibile a queste fattispecie interruttive del nesso causale: il malore improvviso non riconducibile ad alcuna patologia diagnosticata nel conducente, le intemperie improvvise, la perdita del controllo del veicolo a causa di una macchia d'olio.