



**UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA**  
**DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI**  
**"M.FANNO"**

**CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA & MANAGEMENT**

**PROVA FINALE**

**"LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE NEL TRASPORTO DI  
PERSONE"**

**RELATORE:**

**CH.MA PROF.SSA ARIANNA FUSARO**

**LAUREANDA: VALENTINA PELUSI**

**MATRICOLA N. 1043536**

**ANNO ACCADEMICO 2015 – 2016**

## INDICE

INTRODUZIONE .....	2
CAPITOLO I: IL CONTRATTO DI TRASPORTO DI PERSONE.....	3
1 – Natura giuridica .....	4
2 – I soggetti.....	5
3 – Trasporto cumulativo, subtrasporto, trasporto multiplo, trasporto cumulativo occasionale .....	7
4 – Trasporto a titolo oneroso, gratuito e di cortesia.....	7
5 – I pubblici servizi di linea.....	8
CAPITOLO II: LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE NEL TRASPORTO TERRESTRE SU STRADA .....	9
1 - Responsabilità del vettore per l'inadempimento e il ritardo.....	9
2 - Responsabilità del vettore per i danni alla persona del viaggiatore: art.1681 cod. civ. ..	10
3 - Responsabilità del vettore e stato di necessità. ....	12
4 - La responsabilità del vettore per il fatto degli ausiliari. ....	13
5 - Il risarcimento del danno. ....	13
6 - Concorso di responsabilità del trasportato e/o del terzo.....	14
7 - La responsabilità del vettore per le cose che il viaggiatore porta con sé (bagaglio).....	15
8 - Le clausole limitative di responsabilità. ....	15
9 - La garanzia verso i trasportati dopo la miniriforma dell'assicurazione obbligatoria r.c. auto. ....	15
CAPITOLO III: ALTRI CASI DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE .....	16
1 - La responsabilità del vettore nel trasporto cumulativo .....	16
2 - La responsabilità del vettore nei trasporti misti .....	17
3 - La responsabilità del subvettore nel subtrasporto .....	17
4 - La responsabilità del vettore nel trasporto amichevole o di cortesia .....	17
5 - Alcuni profili di responsabilità del concessionario dei pubblici servizi di linea .....	18
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI.....	19

## INTRODUZIONE

La disciplina del contratto di trasporto, contenuta negli artt.1678-1702 del cod. civ., è sostanzialmente ricalcata su quella già dettata nel codice di commercio abrogato. Per quanto le norme abbiano una portata generale esse si applicano limitatamente ai trasporti terrestri (per i trasporti marittimi e aerei vige la disciplina particolare contenuta nel codice della navigazione). Il codice, pur lasciando la possibilità alle parti di fissare le modalità e le condizioni del trasporto, si preoccupa di limitare l'autonomia del vettore quando questo eserciti per concessione amministrativa pubblici servizi di linea. Inoltre la legge, per quanto riguarda il trasporto di persone, si preoccupa unicamente della responsabilità del vettore.

Il presente elaborato è diretto ad esplicitare le diverse sfaccettature che può assumere la responsabilità civile del vettore nel trasporto terrestre di persone, analizzando l'applicabilità delle norme del codice civile in specifici casi.

Il lavoro è articolato in cinque capitoli: la prima parte è idonea a mettere a fuoco i temi inerenti al contratto di trasporto in generale, per poi passare ad una trattazione più specifica del contratto di trasporto di persone nel secondo capitolo. Il terzo capitolo, invece, si occupa dell'illustrazione della responsabilità civile, che si suddivide in responsabilità contrattuale ed extracontrattuale.

Quindi, i primi tre capitoli della trattazione sono utili a fornire le linee generali di base su cui si fondano poi i successivi capitoli. Infatti nel quarto e nel quinto capitolo vengono discusse le modalità di applicazione delle norme relative alla responsabilità del vettore nel trasporto terrestre su strada.

## CAPITOLO I: IL CONTRATTO DI TRASPORTO DI PERSONE

È solo con l'entrata in vigore del vigente codice civile che la disciplina del trasporto assume una connotazione di organicità e generalità, ma soprattutto di autonomia; viene appunto regolato per la prima volta il trasporto di persone (che non era trattato nel codice di commercio del 1882): prima dell'entrata in vigore del codice del 1942 la relativa disciplina era desunta dalle norme sulla locazione d'opera, nella quale il trasporto era ricompreso.

Il trasporto terrestre su strada è regolato dalle disposizioni contenute nel Libro Quarto, Titolo III, Capo VIII del codice civile: in particolare gli artt.1678-1680 costituiscono delle disposizioni generali sul contratto di trasporto (sia esso di persone o di cose); gli artt.1681-1682 attengono, specificatamente, al trasporto di persone, sia pure limitatamente al punto essenziale della responsabilità del vettore.

L'art.1678 cod. civ., sotto la rubrica "nozione", definisce il contratto di trasporto come quello col quale "il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro"<sup>1</sup>. Esso risulta configurato come un contratto a prestazioni corrispettive nel quale il sinallagma è in funzione dell'obbligazione (del mittente o del viaggiatore) alla prestazione di una somma di denaro, da un lato, e dell'obbligazione (del vettore) alla prestazione del trasferimento di persone o di cose, dall'altro.

Oggetto dell'obbligazione del vettore è un *facere* speciale e non è solamente la mera prestazione di energie ai fini del trasferimento; inoltre il rischio dell'adempimento grava esclusivamente sull'assuntore<sup>2</sup>. In quanto tale, l'obbligazione del vettore si può definire di *risultato*, essendo diretta al conseguimento di un *opus* finale, espressamente pattuito in sede di formazione del contratto. Perciò il contratto di trasporto va classificato, per dottrina e giurisprudenza unanimi, nella figura della *locatio operis*, con la conseguenza che sono ad esso applicabili i principi generali pertinenti a questa figura (art.1655 e ss. e art.2222 e ss. cod. civ.), in quanto non vi sono leggi speciali che dispongono altrimenti<sup>3</sup>.

È dato ricavare, inoltre, che è irrilevante che l'obbligo sia assunto da chi esercita professionalmente, nell'ambito di un'organizzazione d'impresa, il mestiere di vettore.

Nella definizione legislativa (art.1678 cod. civ.) non si fa distinzione tra obbligo "di trasportare" ed obbligo "di far trasportare", quindi si ritiene<sup>4</sup> che va qualificato come vettore anche colui che si obbliga a far eseguire il trasporto ad altri soggetti. Si ha, in quest'ipotesi, la figura giuridica del subtrasporto, nello schema della quale, se non è stipulato patto contrario, il vettore sostituisce a se altro vettore, rimanendo, però, responsabile verso il soggetto trasportato o verso il mittente, dell'adempimento della prestazione che egli domanda al sub-vettore.

---

<sup>1</sup> Il corrispettivo può anche mancare, in tal caso il trasporto è gratuito (1681 c.c.); inoltre la differenza fondamentale tra il trasporto di persone e di cose sta nel fatto che le seconde sono inerti e vengono affidate al vettore mentre per le prime ciò non vale (1681, 1693 c.c.)

<sup>2</sup> Sostiene l'ASQUINI che "solo in quanto il trasporto è dedotto in contratto come opus a rischio dell'assuntore si ha contratto di trasporto in senso tecnico; altrimenti si ha un semplice contratto di lavoro dipendente"

<sup>3</sup> Cfr., per tutti, ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, cit., p.566; IANNUZZI, *op. cit.*, p.1 ss.; ROVELLI, *op. cit.*, p.1 ss; ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, p.34 ss

<sup>4</sup> ASQUINI, *op. loc. ult. cit.*, p.566

A conclusione di questo paragrafo è utile sottolineare l'unitarietà della nozione della figura contrattuale in esame: la nozione di contratto di trasporto non cambia con il mutare dell'oggetto trasportato o del mezzo con il quale il trasporto viene effettuato. Su questo punto la dottrina e la giurisprudenza sono unanimemente concordi<sup>5</sup>.

### **1 - Natura giuridica**

Il contratto di trasporto di persone è un contratto consensuale, ovvero si perfeziona con il semplice consenso delle parti. Il momento della conclusione è segnato dunque dalla (reciproca o ultima) manifestazione del consenso: si fa richiamo ai principi generali secondo cui il contratto è concluso nel momento in cui chi ha fatto la proposta ha conoscenza dell'accettazione dell'altra parte (art.1326, primo comma, cod. civ.; vedi anche artt.1327, primo comma, e 1335 cod. civ.). Si è molto discusso circa il momento perfezionativo del contratto nell'ipotesi in cui la proposta di contratto venga effettuata dal vettore e l'accettazione dell'offerta non è espressamente manifestata: in generale si può affermare che la semplice accettazione tacita, purché inequivocabilmente desumibile per *facta concludentia*, è idonea a perfezionare il contratto di trasporto di persone alle condizioni offerte.

È un contratto commutativo: cioè, fin dal momento della sua conclusione, ciascuna delle parti sa qual è l'entità del vantaggio e, in contrapposizione, del sacrificio che riceverà dal contratto.

Il contratto *de quo* non è soggetto a particolari requisiti di forma nella fase della sua conclusione, sia *ad substantiam* che *ad probationem*. Esso, pertanto, può essere stipulato per iscritto od oralmente oppure tacitamente (per *facta concludentia*). Tuttavia, nulla osta che le parti pattuiscano espressamente la necessità della forma scritta, talora *ad substantiam*, tal'altra *ad probationem*. Va da sé che, nel primo caso, l'omissione dell'adempimento comporta invalidità del contratto, nel secondo, ferma la validità del rapporto, una mera difficoltà probatoria (art.1352 cod. civ.).

Dal principio della libertà di forma deriva quello della libertà in materia di prova: il contratto può essere provato con qualunque mezzo consentito dalla legge<sup>6</sup>. Si deve quindi ritenere inapplicabile al trasporto terrestre di persone l'art.2725 cod. civ., il quale circoscrive entro limiti ristretti la prova testimoniale per i contratti che, secondo la legge o la volontà delle parti, devono essere provati per iscritto. Le parti prevedono spesso il rilascio al viaggiatore del biglietto di viaggio, che è un documento scritto nel quale sono indicati gli elementi essenziali del trasporto. Il biglietto adempie ad una funzione di legittimazione attiva, ovvero il suo possesso è necessario (ma non sufficiente) per identificare il creditore verso il vettore, e ad una funzione di legittimazione passiva, ovvero il vettore, eseguendo il trasporto di fronte al possessore del biglietto, si libera dalla sua obbligazione. La natura giuridica del biglietto di viaggio è, oltre a quella di un efficace mezzo di prova, quella di un mero titolo di legittimazione che serve ad indicare nel possessore il creditore della prestazione del trasporto, ma non di un vero e proprio titolo di credito al quale siano applicabili le norme di cui all'art.2002 cod. civ.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Cfr., per tutti, ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, cit., p.567; ed anche ROMANELLI, *op. cit.*, p.11 ss.

<sup>6</sup> Cfr. IANNUZZI, *op. cit.*, p.11 ss.

<sup>7</sup> A meno che il biglietto di viaggio non rechi l'indicazione del nome del passeggero. Sul punto cfr. ASQUINI, *Trasporto di persone (Contratto di)*, in *Noviss. Dig. It.*, Torino, 1973, XIX, p.614

## 2- I soggetti

### a) Il vettore

Il vettore è colui che assume l'obbligo del risultato del trasporto e, quindi, il relativo rischio; operazione che egli stesso provvede direttamente ad eseguire, utilizzando le proprie energie di lavoro (e/o quelle del personale dipendente, oppure, la propria organizzazione d'impresa), oppure per mezzo di altri con i quali stipula un ulteriore contratto di trasporto (subtrasporto). Elemento qualificante della figura del vettore è l'assunzione del rischio dell'esecuzione del trasporto e di ogni conseguente responsabilità; proprio in questa prospettiva si parla in dottrina di contratto *intuitu personae*<sup>8</sup>.

Perché il contratto possa essere valido è necessario che il vettore sia dotato della capacità di agire. Non è invece necessario che l'obbligo di trasferire persone da un luogo all'altro sia assunto solo da chi eserciti professionalmente il mestiere di vettore.

L'obbligazione principale del vettore consiste nella prestazione dell'opus: *id est* nel trasferimento di una persona da un luogo ad un altro, oppure, nel trasferimento di una persona per un determinato periodo di tempo. Nel primo caso si parla di contratto di trasporto a viaggio: sono determinanti fin dall'inizio il luogo di partenza, di arrivo e l'itinerario. Invece nel secondo di contratto di trasporto a tempo: la determinazione del viaggio o della serie di viaggi è rimessa alla scelta del viaggiatore entro determinati limiti di tempo.

Caratteri e requisiti della prestazione:

- essa è indivisibile, ovvero torna utile al viaggiatore solo se interamente eseguita
- è fungibile, è indifferente che il trasporto sia eseguito dallo stesso vettore o da terzi

Al suddetto obbligo di prestazione specifica del contratto di trasporto è connesso un obbligo di protezione e vigilanza che ha per oggetto l'adozione di tutte le misure idonee a far giungere incolume il passeggero al luogo di arrivo. L'obbligazione di vigilare sull'incolumità del passeggero è un elemento che caratterizza il trasporto di persone. Essa in ogni modo non costituisce un'obbligazione di carattere accessorio, assumendo i connotati di un'obbligazione essenziale, intimamente connessa all'obbligazione principale.

All'obbligazione principale si aggiungono sovente talune obbligazioni secondarie che il vettore assume nella conclusione del contratto in via accessoria. Si tratta normalmente di prestazioni di poco conto, come ad esempio la prenotazione del posto, l'adempimento di prestazioni assicurative, il trasporto del bagaglio, oppure la prestazione di determinati servizi quali la somministrazione del vitto o l'alloggiamento sul mezzo di trasporto. Tali prestazioni, pur corrispondendo a volte ad altri tipi contrattuali, sono in posizione strumentale rispetto all'esecuzione della prestazione principale e da questa vengono assorbite perdendo ogni loro autonomia, sicché è da escludere l'esistenza di un negozio misto, quanto quella di negozi collegati. In genere, infatti, prevale in dottrina e in giurisprudenza la tesi secondo la quale le prestazioni accessorie non incidono sulla qualificazione giuridica del contratto di trasporto<sup>9</sup>. Soltanto in casi particolari si ammette l'esistenza di due contratti collegati ma distinti, e non di un unico contratto di trasporto, come, ad esempio, nel trasporto marittimo di persone,

---

<sup>8</sup> Vedi per tutti ROMANELLI, *op. cit.*, p.7 ss.

<sup>9</sup> Così v. ASQUINI, *op. cit.*, p.65

quando la fornitura del vitto non è compresa nel prezzo del trasporto ed è subordinata alla richiesta del passeggero.

Nell'ambito delle prestazioni accessorie, particolare considerazione merita il trasporto del bagaglio, data la necessità di distinguere se sostanzia un autonomo rapporto negoziale di trasporto di cose oppure quell'obbligazione accessoria, rispetto a quella primaria del trasporto del viaggiatore. L'art.1681 cod. civ. si limita a definire il bagaglio (a mano) come un complesso di "cose che il viaggiatore porta con sé". La dottrina prevalente individua nel concetto di bagaglio un complesso di oggetti di carattere personale, nel senso di oggetti il cui trasporto sia in funzione di quello dello stesso viaggiatore<sup>10</sup>. Se le cose trasportate rimangono nella detenzione del viaggiatore (c.d. bagaglio a mano), nessun dubbio può sussistere che si è in presenza di un'obbligazione accessoria al trasporto della persona; se esse, invece, vengono affidate alla custodia esclusiva del vettore si connota un autonomo trasporto di cose.

#### b) Il viaggiatore

il viaggiatore è colui che è creditore della prestazione del trasporto; in altre parole egli è il soggetto-oggetto del contratto: soggetto di diritti, che di norma è anche contraente, oggetto del trasporto in quanto rappresentante l'entità trasportata.

Questa presenza del viaggiatore, come soggetto munito di intelligenza e volontà, che ha la possibilità di controllare in ogni momento la prestazione fornita, che può in larga misura proteggersi da sé contro le cause estranee che possono provocargli un danno e, al tempo stesso, può subire dei danni in conseguenza del fatto proprio è l'elemento caratterizzante del trasporto di persone<sup>11</sup>.

Si deve tenere presente che si ha trasporto di persona solo quando l'oggetto del trasporto sia una persona fisica, quale intesa dall'ordinamento giuridico. Non è necessario che il viaggiatore sia dotato di capacità d'agire: anche il trasporto di persone totalmente incapaci (minori, interdetti, malati gravi, incapaci di intendere e di volere) rientra quindi nell'ambito di trasporto di persone .

L'obbligazione principale del viaggiatore consiste nel pagamento del prezzo, cioè del corrispettivo dovuto al vettore per il trasferimento della propria persona.

Nel silenzio della legge si ritiene che:

- il corrispettivo non debba essere necessariamente in denaro, ma possa essere anche dato in natura o mediante la costituzione, in favore del vettore, di un vantaggio economico patrimonialmente apprezzabile
- il relativo pagamento può essere effettuato dalla persona trasportata o da un terzo, senza che si configuri in quest'ultima ipotesi di un contratto a favore di terzo<sup>12</sup>
- il corrispettivo normalmente comprende anche la prestazione del trasporto del bagaglio (c.d. franchigia)

Oltre l'obbligo del pagamento del corrispettivo del trasporto, il viaggiatore è tenuto a quei particolari doveri di comportamento, durante l'esecuzione del contratto, quali risultano dal

---

<sup>10</sup> Cfr. per tutti, ROMANELLI, *op. cit.*, p.58 ss.

<sup>11</sup> Così v. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, p.46 ss.; IANNUZZI, *Del trasporto*, p.6 ss.

<sup>12</sup> ROVELLI, *op. cit.*, p.56; *contra*, ROMANELLI, *op. cit.*, p.103 ss

contratto medesimo o dalla legge nonché dal regolamento che disciplina un determinato servizio. L'inosservanza di tali doveri può rendere il viaggiatore responsabile delle relative conseguenze.

In applicazione degli artt.1671 e 2227 cod. civ., che consentono al committente di recedere dal contratto d'appalto e dal contratto d'opera, si ritiene che il viaggiatore abbia diritto a recedere dal contratto, sia prima che durante il viaggio: in tal caso a lui incombe l'obbligo di rimborsare al vettore le spese sostenute per la prestazione, in parte eventualmente eseguita, nonché di rifonderlo (risarcimento del danno) del mancato guadagno (art.1223 cod. civ.)<sup>13</sup>.

### **3 - Trasporto cumulativo, subtrasporto, trasporto multiplo, trasporto cumulativo occasionale**

Si ha trasporto cumulativo quando l'obbligazione di trasportare cose o persone da un luogo ad un altro è assunta da più vettori successivi, come *opus* indivisibile, in virtù di un unico contratto di trasporto<sup>14</sup>. Caratteristica peculiare è quindi quella di dar vita ad un contratto unico e plurisoggettivo: si ha l'unicità del contratto sia che i vettori vi aderiscano simultaneamente sia che vi aderiscano successivamente, quando la volontà del viaggiatore o del mittente abbia per contenuto la creazione di un rapporto giuridico unitario facente capo a più vettori; si ha la pluralità di vettori quando questi siano consapevoli di eseguire sul proprio tratto un trasporto assunto anche da altri vettori.

Il trasporto cumulativo non va confuso con la figura del trasporto ordinario con subtrasporto. Quest'ultimo, infatti, si ha quando l'intero trasporto è assunto da un solo vettore e da questo è fatto eseguire, a proprio rischio, da più subvettori successivi. In tal caso non si instaura alcuna relazione giuridica fra i subvettori ed il viaggiatore o mittente.

Diversa è anche la figura del trasporto multiplo (o cumulo di trasporti individuali), che si ha quando il viaggiatore o il mittente stipula direttamente con vettori diversi una pluralità di contratti di trasporto autonomi, aventi ad oggetto ognuno una parte del percorso totale.

Si realizza infine l'ipotesi del c.d. trasporto cumulativo occasionale quando il vettore, per caso fortuito o forza maggiore, non possa proseguire il viaggio, ma sia tuttavia in condizione di assicurarne la continuazione per mezzo di uno o più vettori successivi. Bisogna indagare sull'esistenza della volontà del viaggiatore di modificare quello che prima era un contratto individuale in un contratto plurisoggettivo, sempre a contenuto unitario: se tale volontà esiste si versa nello schema del contratto di trasporto cumulativo; contrariamente si versa nello schema del subtrasporto, se il vettore impedito fa eseguire il trasporto dal vettore successivo, oppure nello schema del trasporto multiplo, se è il viaggiatore a concludere direttamente con il vettore successivo.

### **4 - Trasporto a titolo oneroso, gratuito e di cortesia**

il 3° comma dell'art.1681 cod. civ., dichiarando applicabili, anche in caso di trasporto gratuito, le norme relative alla responsabilità del vettore, per i sinistri che colpiscono il viaggiatore o per la perdita e l'avaria delle cose che porta con se, prevede espressamente il contratto di trasporto gratuito, col quale un soggetto assume l'obbligo di trasportare una persona senza corrispettivo.

---

<sup>13</sup> Cfr. per tutti, ASQUINI, *Trasporto di persone (Contratto di)*, p.614

<sup>14</sup> Cfr. ASQUINI, *Trasporto di persone (Contratto di)*, p.616; IANNUZZI, *Del trasporto*, p.98



Notevoli difficoltà si incontrano però per distinguere la figura del trasporto gratuito dal contratto di trasporto oneroso e dal c.d. trasporto amichevole.

La differenza del trasporto gratuito da quello oneroso risiede esclusivamente nell'assenza del corrispettivo; indi per cui, la disciplina giuridica per questi due tipi negoziali è identica.

Una distinzione netta fra trasporto gratuito e trasporto amichevole fu riconosciuta per la prima volta nel 1951, quando venne affermata la natura extracontrattuale del trasporto amichevole. Nel trasporto gratuito il vettore ha sempre un interesse o un motivo, mediato o indiretto, giuridicamente rilevante, a compiere la prestazione o l'attività del trasporto, per il quale elemento, pur mancando uno specifico corrispettivo, nascono dal rapporto obbligazioni di carattere contrattuale, sia per l'una che per l'altra parte; mentre il trasporto amichevole o di cortesia, effettuato senz'alcun interesse economico neppure mediato, ma per sola condiscendenza o mera liberalità, non dà vita ad alcun rapporto negoziale tra persona trasportata e vettore. In quest'ultimo caso pertanto la responsabilità del vettore è di natura extracontrattuale, ed è regolata dalle norme generali che disciplinano tale specie di responsabilità.

## **5 - I pubblici servizi di linea**

Sono servizi pubblici di linea quelli che hanno itinerari, periodicità ed orari prestabiliti, e sono offerti alla generalità dei consociati verso il pagamento di un corrispettivo di entità vincolata<sup>15</sup>.

Essi sono espletati da imprese di trasporto in regime di concessione amministrativa, quando non sono direttamente assunti dallo Stato o da altro ente pubblico.

La disciplina dei pubblici servizi di linea è data dall'art.1679 cod. civ., il quale statuisce l'obbligo dell'impresa: a contrarre secondo le condizioni generali stabilite e autorizzate nell'atto di concessione e rese note al pubblico, di osservare l'ordine delle richieste, di osservare la parità di trattamento. Con tale sistema, il legislatore si è proposto di attuare una certa uniformità della disciplina giuridica dei contratti di trasporto conclusi con le imprese concessionarie.

Perciò dall'art. sopracitato si rilevano tre obblighi legali verso l'utente:

- l'obbligo a contrarre*: il soggetto richiedente pertanto diviene corrispettivamente titolare di un diritto soggettivo di credito alla prestazione del consenso per la conclusione del contratto nei confronti del concessionario-vettore. È indispensabile che la richiesta proveniente dall'utente sia legittima, ovvero conforme ai requisiti richiesti dalla legge, nonché alle condizioni generali di cui all'atto di concessione e a quelle poste dalle leggi speciali<sup>16</sup>
- l'obbligo di osservare l'ordine delle richieste*: deve essere data la precedenza alla richiesta intervenuta prima nel caso in cui sorga un conflitto fra più utenti in ordine alla disponibilità del servizio
- l'obbligo di osservare la parità di trattamento*: se per determinate situazioni è stabilita una speciale disciplina di trasporto, o una speciale concessione, tale disciplina o concessione deve essere osservata dall'impresa in tutte le situazioni che presentino i medesimi caratteri

---

<sup>15</sup> Cfr. ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, p.569; IANNUZZI, *Del trasporto*, p.52; ROMANELLI, *Il trasporto aereo*, p.120 ss.

<sup>16</sup> Così ASQUINI, *Del trasporto (in genere)*, p.571

## **CAPITOLO II: LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE NEL TRASPORTO TERRESTRE SU STRADA**

### **1 - Responsabilità del vettore per l'inadempimento e il ritardo**

L'art.1681 cod. civ. si limita ad un semplice rinvio ai principi generali vigenti in materia di inadempimento delle obbligazioni (artt.1218 ss. cod. civ.) per i casi di ritardo e inadempimento nell'esecuzione del trasporto. Quindi basta ricordare che:

-il debitore, se non esegue la prestazione dovuta, è tenuto a risarcire al creditore il danno che questi subisce a causa dell'inadempimento (art.1218 cod. civ.); il debitore può evitare la responsabilità dell'inadempimento qualora sia in grado di dare la prova che la mancata esecuzione è attribuibile ad una impossibilità sopravvenuta e che tale impossibilità dipende da causa a lui non imputabile, ovvero che egli non era in grado di prevedere e impedire con la diligenza del buon padre di famiglia (art.1256 cod. civ.);

-l'inadempimento è assoluto quando la prestazione non è stata adempiuta e non potrà più esserlo perché l'esecuzione della stessa è diventata impossibile o perché è decorso il termine essenziale entro il quale doveva essere effettuata o perché è venuto meno l'interesse del creditore alla prestazione; è relativo quando la prestazione non è stata adempiuta ma può ancora esserlo, in tal caso l'obbligo del risarcimento del danno si aggiunge alla prestazione originaria che è pur sempre dovuta;

-il creditore, nell'ipotesi di inadempimento relativo imputabile al debitore, per aver diritto all'eventuale risarcimento del danno subito, deve costituire in mora il debitore con un atto mediante il quale gli richieda l'immediato adempimento;

-il contratto a prestazioni corrispettive (quale è il contratto di trasporto) può essere risolto per inadempimento della prestazione di una delle parti, costituendo questo un'anomalia nel funzionamento del sinallagma, dopo la conclusione del contratto (art.1453 cod. civ.). Di fronte all'inadempimento di una parte l'altra è lasciata libera di scegliere fra la domanda dell'adempimento, per ottenere la condanna della controparte all'esecuzione della prestazione, oppure la domanda della risoluzione per ottenere lo scioglimento del contratto, il quale verrà poi considerato *tamquam non esset*; in entrambi i casi la parte adempiente ha diritto al risarcimento dell'eventuale danno.

Rapportando tutto ciò all'obbligazione del vettore si può verificare che:

-il vettore è inadempiente in via assoluta se non esegue il trasferimento del passeggero al luogo prestabilito e tutte le volte che l'esecuzione della prestazione è sottoposta a termine essenziale (es. trasporti da eseguire in occasione di cerimonie o manifestazioni) per cui il decorso del termine fa venir meno ogni utilità che il creditore si aspettava di conseguire e rende, perciò, giuridicamente irrilevante un adempimento tardivo;

-l'adempimento tardivo si ha quando il vettore ritarda l'esecuzione della prestazione. L'adempimento tardivo è di difficile configurazione pratica, soprattutto per quanto riguarda i trasporti effettuati a mezzo di pubblici servizi di linea in considerazione del fatto che il vettore non è vincolato al rispetto dell'orario, tranne che la partenza non sia ritardata oltre ogni limite di tollerabilità sull'orario prestabilito. Si può configurare, invece, ogni qualvolta l'esecuzione sia sottoposta a termine (se il termine è essenziale si configura però inadempimento assoluto); in tal caso è proprio la scadenza del termine a non giustificare più il ritardo nell'adempimento e quindi la necessità della costituzione in mora;

-il creditore che ha già adempiuto la propria prestazione può domandare la risoluzione del contratto comportante restituzione del prezzo e risarcimento dell'eventuale danno; non è

ipotizzabile infatti la domanda rivolta ad ottenere l'adempimento a distanza di un riguardevole lasso di tempo (al quale la parte adempiente non avrebbe più interesse).

La dottrina ha inoltre sottolineato che, ai fini della qualificazione della responsabilità di cui ci stiamo occupando, si può eventualmente far capo a regole desumibili dalla disciplina dell'appalto e del contratto di lavoro autonomo (come figure generali di *locatio operis*)<sup>17</sup>.

## **2 - Responsabilità del vettore per i danni alla persona del viaggiatore: art.1681 cod. civ.**

Dispone l'art.1681 cod. civ. che "...il viaggiatore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio e della perdita o dell'avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé, se non prova di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno".

La responsabilità per i sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore, trova il suo fondamento nell'obbligazione (da non considerare accessoria, bensì essenziale in quanto intimamente connessa all'obbligazione principale), che grava sul vettore per tutta la durata di esecuzione del trasporto, di vigilare sull'incolumità del viaggiatore e di prevenire i possibili danni mediante l'impiego delle opportune misure di sicurezza. Si tratta di responsabilità presunta, o di presunzione di colpa.

La presunzione di responsabilità è *iuris tantum*, cioè ha carattere relativo, potendo essere vinta dalla prova contraria e liberatoria del vettore di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno; sul piano processuale ciò si traduce in una inversione dell'onere della prova: il viaggiatore non deve provare la responsabilità del vettore (secondo i principi generali, art.2967 cod. civ.), ma è il vettore che deve fornire prova della carenza di responsabilità nella produzione dell'evento dannoso. Pertanto il viaggiatore deve provare soltanto, insieme con gli elementi del pregiudizio sofferto, di aver concluso un valido contratto di trasporto e di esser stato colpito da un sinistro durante il viaggio.

In base ai principi dell'art.1681 cod. civ. (a differenza del principio generale enunciato dall'art.1218 cod. civ.) non è sufficiente che il vettore provi semplicemente di aver usato l'ordinaria diligenza del *bonus pater familias* perché possa essere esonerato da ogni responsabilità, ma è necessario che egli provi di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno, rispondendo dunque anche per *culpa levissima* (si risponde sempre per *culpa levis*, che consiste nell'omissione della diligenza media, ma la responsabilità può essere tuttavia valutata con maggior o minor rigore).

Senza dubbio, quindi, la responsabilità del vettore è aggravata rispetto alla normale responsabilità del debitore inadempiente e la prova liberatoria richiesta dalla legge non consiste in una dimostrazione di assenza di colpa *lato sensu*.

Per stabilire il momento iniziale della responsabilità occorre individuare il momento in cui si perfeziona e produce effetti il contratto di trasporto, atteso che prima di tale momento non è invocabile l'art.1681 cod. civ.

Infine, è utile precisare che la presunzione di responsabilità ex art.1681 cod. civ. opera a favore soltanto di coloro che hanno concluso un contratto di trasporto.

---

<sup>17</sup> Cfr. IANNUZZI, *op. cit.*, p.71, nota n.1

Rimangono assai indefiniti i lineamenti della prova contraria idonea a raggiungere l'esenzione di responsabilità: se non è sufficiente dire che la prova debba avere contenuto negativo (il vettore è tenuto a dimostrare di non essere in colpa), neanche è esaustivo dire che la responsabilità del vettore sussiste sul piano sostanziale ogni qualvolta in base al criterio della diligenza professionale il vettore avrebbe dovuto adottare misure idonee ad evitare l'operatività della causa materiale del danno<sup>18</sup>. Ciò non significa che non rileva sul piano sostanziale la diligenza adoperata dal vettore. Infatti un suo comportamento negligente in relazione ad un evento dannoso lo fa versare senz'altro in colpa.

La prova richiesta è, in definitiva, quella indiretta della causa estranea idonea a dimostrare l'inevitabilità dell'evento sul presupposto della sua imprevedibilità; quindi i giudici richiedono che il vettore dimostri che: l'evento dannoso si sia verificato in via esclusiva per caso fortuito, per il fatto di un terzo estraneo o per il fatto della stessa vittima (trasportato). Essi non esigono, pertanto, una prova di fatti da cui si desuma che il vettore abbia adottato tutte le misure idonee per evitare il danno (*probatio* addirittura *diabolica*, ovvero del tutto impossibile e inidonea nella quasi totalità dei casi al superamento della presunzione).

Detto ciò, si può concludere che la giurisprudenza non ha preteso una prova liberatoria diretta alla dimostrazione della diligenza espletata in concreto, bensì quella diretta alla dimostrazione di inevitabilità dell'evento. La prova verte dunque sul nesso di causalità tra l'esecuzione del trasporto (o meglio tra la circolazione del veicolo adibito al trasporto) e l'evento dannoso e non tra questo ed il comportamento colpevole del vettore.

Le cause estranee, oggettive e soggettive, idonee ad interrompere il nesso causale e a sostanziare l'inevitabilità dell'evento sono:

-il *caso fortuito*, consistente in un elemento impreveduto ed imprevedibile che, inserendosi nel processo causale al di fuori di ogni possibile controllo umano, rende inevitabile il verificarsi dell'evento, ponendosi come l'unica causa efficiente di esso. Per esempio: difetti di costruzione o di manutenzione del veicolo non conoscibili dal vettore con la comune diligenza, l'improvviso malore che colpisce il conducente del veicolo durante l'esecuzione del trasporto, lo scoppio di un pneumatico (quale avvenimento imprevedibile che esula completamente dalla condotta dell'agente, il che non ricorre quando il pneumatico è in stato di usura o non è mantenuto perfettamente)

-il *fatto del terzo*, che, inserendosi nell'iter del trasporto, abbia interrotto il nesso di causalità fisica tra la condotta del vettore e il danno subito dal passeggero. Si prospetta per esempio nelle ipotesi di: viaggiatore rimasto ferito in un incidente stradale la cui responsabilità vada interamente ascritta al conducente dell'altro veicolo, viaggiatore caduto per la ressa di altri passeggeri, viaggiatore ferito nella chiusura di una porta operata imprudentemente da altro passeggero

-il *fatto del trasportato*, quale causa esclusiva, immediata e diretta dell'evento di danno. Il viaggiatore, in quanto soggetto munito di intelligenza e volontà, non soltanto ha la possibilità di proteggersi contro le cause che possono provocargli danno, ma, soprattutto, può subire danni quale effetto del fatto proprio; quindi la responsabilità del vettore viene meno di fronte

---

<sup>18</sup> Cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, p.90 e p.94

alla prova che l'evento dannoso sia stato determinato unicamente dal comportamento imprudente del viaggiatore. Per esempio, nell'ipotesi di passeggero che: ometta di sostenersi agli appositi sostegni, salga su una vettura in corsa o eccessivamente affollata rimanendo sul predellino, scenda dalla vettura non ancora perfettamente ferma, sporga eccessivamente il capo dalla sagoma d'ingombro del veicolo.

Nessun dubbio sussiste sulla natura contrattuale della responsabilità del vettore per i sinistri occorsi ai trasportati. Qualche dubbio potrebbe, in realtà, sorgere nell'ipotesi in cui la proposta di contratto viene effettuata dal vettore ed il viaggiatore non manifesta espressamente di accettare. Ove si ritenesse non perfezionato il contratto ed il sinistro si verificasse in questa fase non si potrebbe parlare di responsabilità contrattuale.

Oggi si è d'accordo nell'affermare che la natura della responsabilità del vettore è soggettiva, ma se la prova liberatoria verte sul nesso eziologico fra la causa generatrice della responsabilità e l'evento di danno, la responsabilità *de qua* va più precisamente qualificata come quasi oggettiva o oggettiva relativa (per distinguerla da quella oggettiva assoluta che è quella per cui una persona risponde senza limite, anche nel caso di fortuito)

Il passeggero, che agisce in responsabilità nei confronti del vettore, deve provare soltanto, insieme con gli elementi costituenti il pregiudizio sofferto, di aver concluso un valido contratto di trasporto e di essere stato colpito da un sinistro durante il viaggio. A tal fine deve essere quindi provata l'esistenza di un nesso di causalità fra il sinistro e l'anomalia e, perciò, fra il sinistro e l'attività svolta dal vettore e tra il danno e l'esecuzione del trasporto.

Il viaggiatore può provare la conclusione del contratto con ogni mezzo di prova consentito dall'ordinamento, atteso che in materia vige ampia libertà di prova.

Ai fini dell'applicazione dell'art.1681 non è sufficiente la prova che il viaggiatore abbia subito nella sua persona un danno qualsiasi durante il viaggio. Definiamo dunque "sinistri" tutti quegli eventi riconducibili ad accidentalità o anomalie inerenti lo svolgimento dell'operazione di trasporto, per escludere dall'estensione di sinistro quegli eventi dannosi che non siano riferibili causalmente allo svolgimento del trasporto e quelli che, pur dipendendo dallo svolgimento di esso, rientrino nei limiti della normalità. Si deve precisare che si ritiene che rientrino nella suddetta definizione sia le accidentalità concernenti il modo di essere o di funzionare del veicolo, sia le altre anomalie o difetti relativi al funzionamento del complesso dei mezzi e dell'attività organizzativa ed esecutiva necessaria per l'attuazione del trasporto.

Inoltre, il passeggero ha l'onere di provare l'elemento materiale o oggettivo della fattispecie di danno, nonché il nesso di causalità tra l'evento di danno ed il fatto del vettore. Una volta che il passeggero abbia individuato che l'evento è dipeso da un'attività connessa al trasporto, spetterà poi al vettore provare che essa ha carattere di normalità.

### **3 - Responsabilità del vettore e stato di necessità**

*Quid iuris* se il vettore cagiona un danno al viaggiatore perché costretto dalla necessità di salvare sé od altri da un danno grave alla persona?

È giusto domandarsi se l'art.2045 cod. civ. sia applicabile anche in tal caso, ma la risposta non può essere che negativa: la responsabilità per inadempimento o inesatto adempimento dell'obbligazione del vettore è disciplinata dalle norme sull'inadempimento del debitore

(artt.1218 ss. e art.1256 cod. civ.), per cui l'eventuale esonero da tale responsabilità dovrà essere valutato sulla scorta delle suddette norme previste per inadempimento del debitore (impossibilità sopravvenuta, caso fortuito, forza maggiore) in quanto il vettore non adempie la prestazione dovuta per far fronte ad una situazione di necessità. Pertanto la norma di cui all'art.2045 cod. civ. non può estendersi al danno provocato da colpa contrattuale perché viene meno la ragione dell'applicazione analogica, essendo stato l'inadempimento ad obblighi specifici disciplinato compiutamente. Inoltre la responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono il viaggiatore resta disciplinata dall'art.1681 cod. civ.

Invece, qualora un fatto configurabile come inadempimento contrattuale leda uno di quei diritti primari che sussistono indipendentemente dal contratto, e che l'ordinamento giuridico tutela *erga omnes*, ricorre l'ipotesi del concorso di responsabilità contrattuale con quella extracontrattuale. La responsabilità extracontrattuale di chi, versando in stato di necessità, ha compiuto il fatto dannoso, è contenuta nella misura della indennità ai sensi dell'art.2045 cod. civ., sia quando lo stato di necessità sia stato determinato dal fortuito, sia quando sia stato procurato dal comportamento colposo del terzo.

#### **4 - La responsabilità del vettore per il fatto degli ausiliari**

La responsabilità del vettore può essere fondata anche sul fatto delle persone della cui opera egli si avvale nell'esecuzione del trasporto; ciò deriva dal disposto dell'art.1228 cod. civ., con il quale il legislatore ha inteso estendere alla sfera contrattuale le norme contenute negli artt.2048 e 2049 cod. civ. in base alla considerazione che è ragionevole che il debitore, come può avvalersi del fatto dei propri dipendenti *in utilibus*, così deve rispondere *in damnosis*.

Tale norma viene applicata ogni qualvolta il contraente si avvalga dell'opera di terzi (in tutto o in parte), siano essi dipendenti, ovvero altri soggetti di cui il contraente si sia assicurata la collaborazione nelle operazioni preordinate all'esecuzione del contratto, ancorché siano estranei all'azienda del debitore ed al rapporto tra debitore e creditore. La norma è da ritenere applicabile anche in materia di subcontratti e quindi in materia di subtrasporto.

Il vettore risponde direttamente nei confronti del titolare della prestazione dovuta in via oggettiva (non può cioè provare la mancanza di sua colpa *in eligendo* o *in vigilando*), purché l'ausiliario determini l'evento di danno riversandone poi gli effetti ultimi nella sfera giuridica del primo, dal quale è stato chiamato a collaborare, e sempre che l'opera svolta dall'ausiliario sia connessa con l'adempimento della prestazione.

È esclusa la responsabilità del vettore quando l'ausiliario abbia negoziato con l'altra parte contraente in vece sua, esorbitando dai limiti dell'incarico ricevuto.

#### **5 – Il risarcimento del danno**

L'art.1681 cod. civ. non dispone per quanto riguarda la valutazione e la liquidazione del danno patrimoniale risarcibile, occorre dunque rifarsi ai principi generali in tema di risarcimento del danno (artt.1218 ss. cod. civ.).

Giova ricordare che il danno risarcibile è solamente quello avente causa immediata e diretta nel fatto di cui il vettore deve rispondere (art.1223 cod. civ.) e la sua misura è limitata al danno preveduto o prevedibile al momento della conclusione del contratto<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Così v. ASQUINI, *Trasporto di persone (contratto di)*, p.615

Il danno non patrimoniale è risarcibile nei casi espressamente previsti dalla legge (art.2059 cod. civ.)

La prescrizione del diritto al risarcimento del danno spettante al viaggiatore è regolata dall'art.2951 cod. civ.: tale norma dispone che i diritti derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono in un anno. Per quanto riguarda il *dies a quo* della prescrizione è da notare che, in caso di danni conseguenti ad un sinistro, decorre dal giorno medesimo; in tutti gli altri casi, decorre dal giorno dell'arrivo a destinazione del viaggiatore.

Nel caso di proposizione di azione (anche) aquiliana si è ritenuto che, in luogo della prescrizione annuale di cui all'art.2951 cod. civ., al viaggiatore che abbia subito danni, si applica quella prevista dall'art.2947 cod. civ., ovvero che la prescrizione applicabile è differentemente quella propria dell'azione derivante dal contratto o dell'azione aquiliana a seconda che la parte o il giudice applichino le norme del contratto o quelle del fatto illecito. Quindi è sorto il problema dell'applicabilità della prescrizione quinquennale di cui al primo comma dell'art.2947 cod. civ. o quella biennale di cui al secondo comma dello stesso articolo; la soluzione operativa che gode dei favori della dottrina e della giurisprudenza è quella che vede l'applicazione della prescrizione biennale di cui al secondo comma; ciò anche nel caso in cui si sia estinto il diritto *ex contractu* perché maturata la prescrizione annuale di cui all'art.2951 cod. civ.

Infine, nel caso di fatto costituente reato il termine prescrizionale applicabile è quello più lungo di cui al terzo comma dell'art.2947 cod. civ.

Titolari del diritto al risarcimento sono: il viaggiatore, nel caso di lesioni personali; i prossimi congiunti del viaggiatore, nel caso di sua morte.

Legittimato passivamente all'azione contrattuale è il vettore, cioè il soggetto che si è obbligato all'esecuzione della prestazione, sia per fatto proprio che per fatto delle persone delle quali deve rispondere (conducente del veicolo, ausiliario in generale).

Legittimato passivamente all'azione extracontrattuale è il vettore-contraente (nell'ipotesi di concorso di questa azione con quella contrattuale), per il fatto di persona di cui deve rispondere ex art.2049 cod. civ.; ed il conducente del veicolo (se diverso dal vettore-contraente) oppure l'unico vettore-conducente.

## **6 - Concorso di responsabilità del trasportato e/o del terzo**

È ammesso che al processo causativo dell'evento di danno partecipino, in concorrenza, il comportamento del terzo o quello dello stesso danneggiato con quello del vettore. Il vettore, cioè, può riuscire a dimostrare se non l'esclusività causale del fatto estraneo, la sua concorrente influenza nel determinismo dell'evento dannoso.

Se a concorrere nella produzione dell'evento è lo stesso danneggiato-trasportato, il risarcimento del danno a lui dovuto dal vettore è quantitativamente ridotto in proporzione della percentuale di responsabilità a lui ascritta. Invece, se a concorrere nella produzione dell'evento è un terzo, questi è responsabile in solido con il vettore nei confronti del trasportato-danneggiato.

## **7 - La responsabilità del vettore per le cose che il viaggiatore porta con sé (bagaglio)**

La stessa disciplina che regola la responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore si applica ai casi di perdita o di avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé, giustamente disposto dall'art.1681 cod. civ. L'assimilazione dal lato giuridico del trasporto di bagagli al trasporto di persone si spiega sotto il profilo dell'accessorietà della prima prestazione, funzionalmente subordinata al contratto principale.

Il vettore deve, quindi, fornire la prova della mancanza di sua responsabilità secondo i criteri già esaminati; il viaggiatore deve, a sua volta, dare la prova del nesso di causalità fra l'evento ed il fatto del vettore, nonché fra l'evento ed il danno in concreto derivato.

Per cose che il viaggiatore porta con sé devono intendersi quelle di cui egli conserva la detenzione durante il viaggio (c.d. bagaglio a mano o non consegnato); trattasi, quindi, di quegli oggetti che il passeggero ha la possibilità di controllare. Giova ricordare che il bagaglio consegnato non rientra nell'ambito della previsione normativa in esame, ma costituisce oggetto di un contratto (autonomo) di trasporto di cose.

L'art.1681, secondo comma, cod. civ. non estende in materia di perdita o avaria delle cose del viaggiatore la regola che statuisce la nullità delle clausole limitative della responsabilità del vettore: sono ammesse pertanto le clausole di esonero e quelle limitative del danno risarcibile, salvo il disposto dell'art.1229 cod. civ.

## **8 - Le clausole limitative di responsabilità**

Dispone testualmente il primo capoverso dell'art.1681 cod. civ. che "sono nulle le clausole che limitano la responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore"<sup>20</sup>. La ratio di tale norma prende le mosse dal principio secondo cui le regole stabilite a tutela dell'integrità fisica costituiscono principi di ordine pubblico e in quanto tali inderogabili: essa costituisce, quindi, un'applicazione dell'art.1229, secondo comma, cod. civ.<sup>21</sup>

È evidente che la norma non si applica in ordine alla responsabilità del vettore per l'inadempimento dell'obbligazione del trasporto, le cui regole possono essere derogate dalla volontà delle parti, non dovendosi più tutelare l'integrità della persona umana.

Si deve tener presente che la giurisprudenza ha ritenuto valido il patto con il quale si riversano su un terzo le conseguenze economiche della responsabilità del debitore, quando il terzo che si accolla l'onere vi abbia interesse; tale patto infatti non viene configurato come patto di esonero fra responsabilità (che sarebbe nullo), ma come patto che attribuisce al vettore un diritto di rivalsa nel terzo.

## **9 - La garanzia verso i trasportati dopo la miniriforma dell'assicurazione obbligatoria r.c. auto**

La legge introduttiva dell'obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti (L. 24 dicembre 1969, n.990) non prevedeva l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i trasportati, a meno che questi non

---

<sup>20</sup> Così ROMANELLI, *Il trasporto aereo*, cit., p.57

<sup>21</sup> Art.1229, secondo comma, cod. civ.: "è nullo...qualsiasi patto preventivo di esonero o di limitazione di responsabilità per i casi in cui il fatto del debitore o dei suoi ausiliari costituisca violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico"



fossero utenti del servizio fornito “dai veicoli destinati a uso pubblico, dagli autobus destinati a uso privato e dai veicoli a uso privato da noleggiare con conducente, nonché dai veicoli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati al trasporto di persone”.

La c.d. miniriforma (L. 26 febbraio 1977, n.39 che ha convertito il d.l. 23 dicembre 1976, n.857) ha introdotto, con decorrenza 1 gennaio 1978, la garanzia assicurativa obbligatoria per i danni causati alle persone trasportate. L’art.1, l. n. 39/77 recita così: “per i veicoli destinati al trasporto di persone, ad uso pubblico e privato, e per quelli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati al trasporto di persone, l’assicurazione deve comprendere anche la responsabilità per i danni causati alle persone trasportate qualunque sia il titolo in base a cui è effettuato il trasporto”. Quindi, vale a dire che la garanzia si estende sia al trasporto a titolo oneroso che a quello gratuito e di cortesia.

Le persone trasportate che abbiano subito danni in conseguenza di un sinistro possono così avvalersi di tutti i benefici che la legge prevede a favore dei danneggiati-non trasportati. Al trasportato compete l’azione diretta contro l’assicuratore esclusivamente per il fatto delle persone alle quali è imputabile l’evento, in particolare, al trasportato *ex contractu*, per il fatto: del vettore conducente del veicolo; del vettore, per il fatto delle persone delle quali deve rispondere ex art.1228 cod. civ. Al trasportato *ex delicto*, in particolare per il fatto: del vettore-conducente del veicolo; del soggetto che deve rispondere del fatto del vettore-conducente ex art.2049 cod. civ.

L’art.18, l. n.990/69 ha conferito al terzo danneggiato un diritto sostanzialmente autonomo nei confronti dell’assicuratore (del responsabile), diritto già esistente prima dell’esercizio dell’azione diretta. L’art.26, primo comma, l. n.990/69, disciplina espressamente che il termine di prescrizione di tale diritto stabilendo che esso si prescrive nello stesso termine nel quale si prescrive il diritto al risarcimento del danno nei confronti del responsabile (ex art.1681 cod. civ. o ex art.2043 cod. civ.) dell’evento di danno, operando così un rinvio alle norme che regolano a prescrizione in materia di trasporto (art.2951 cod. civ., oppure art.2947 cod. civ.). Esistono quindi due diritti con due termini di prescrizione distinti, anche se di durata identica.

### **CAPITOLO III: ALTRI CASI DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE**

#### **1 - La responsabilità del vettore nel trasporto cumulativo**

L’art.1682 cod. civ. disciplina specificatamente la responsabilità del vettore nel trasporto cumulativo. Tale articolo dispone che “...ciascun vettore risponde nell’ambito del proprio percorso. Tuttavia il danno per il ritardo o per l’interruzione del viaggio si determina in ragione dell’intero percorso”. Quindi si esclude da un lato il vincolo della solidarietà fra i vettori, altrimenti presunta ex art.1294 cod. civ., dall’altro si ribadisce il carattere dell’indivisibilità del trasporto.

Dall’indivisibilità della prestazione deriva che: il termine per l’adempimento va computato con riferimento a quello di arrivo alla destinazione definitiva, l’impossibilità sopravvenuta intervenuta nel tratto di un vettore libera i vettori successivi, la prescrizione nei confronti del

vettore responsabile decorre dal giorno dell'arrivo alla destinazione definitiva nel caso di ritardo o dal giorno del sinistro nel caso di danno alla persona.

## **2 - La responsabilità del vettore nei trasporti misti**

La responsabilità del vettore, nell'ipotesi di trasporto combinato, è disciplinata dalle norme relative alla responsabilità del vettore per il tipo di trasporto impiegato al momento della verifica dell'evento che ad essa dà luogo.

## **3 - La responsabilità del subvettore nel subtrasporto**

In tale fattispecie non sussiste alcun rapporto fra il subvettore ed il viaggiatore, una relazione si instaura invece tra il vettore ed il subvettore: al contratto principale fra il vettore ed il viaggiatore si affianca su un piano distinto ma parallelo, un subcontratto fra il primo vettore ed il subvettore. Quindi il vettore originario risponde in via esclusiva di fronte al viaggiatore di ogni danno derivante dall'esecuzione del trasporto.

Se l'evento di danno è imputabile al fatto proprio del subvettore, egli ne risponde nei confronti del vettore verso il quale si è obbligato dall'esecuzione del trasporto: cioè il vettore ha azione nei confronti del subvettore per recuperare quanto ha pagato a titolo di risarcimento del danno al viaggiatore, nonché per il risarcimento dei propri eventuali danni.

Il diritto di recupero del vettore sostanzia giuridicamente un diritto immediato, oltre che originario ed autonomo, scaturente dal subcontratto. Infatti, nella fattispecie *de qua*, si è evidenziato che il vettore originario paga un debito esclusivamente proprio, dal momento che il subvettore non è obbligato nei confronti del creditore: non può quindi sostanziersi un vero e proprio diritto di regresso.

## **4 - La responsabilità del vettore nel trasporto amichevole o di cortesia**

Abbiamo già visto come la giurisprudenza abbia escluso la natura contrattuale del trasporto amichevole per via della mancanza di "interesse" del vettore. Quindi la responsabilità del vettore nel trasporto amichevole o di cortesia ha natura extracontrattuale: il trasportato che abbia subito danni non può invocare l'art.1681 cod. civ., bensì le norme che disciplinano la responsabilità da fatto illecito (art.2043 cod. civ.).

Da questo angolo di visuale, la responsabilità del vettore, collocandosi dentro lo schema della responsabilità per colpa, si configura come soggettiva.

Il viaggiatore a titolo cortese non deve provare il titolo su cui si fonda la domanda risarcitoria, ma a lui incombe l'onere di provare il nesso causale fra il fatto del vettore e l'evento dannoso che è scaturito. Il trasportato cortese deve fornire anche la prova del danno nel suo aspetto quantitativo, nonché il nesso eziologico fra questo e l'evento da cui scaturisce (art.1223 cod. civ.).

Secondo l'art.2043 cod. civ. il danno ingiusto risarcibile è soltanto quello provocato con colpa (o con dolo), quindi il trasportato deve provare la colpa del vettore nella produzione dell'evento di danno, cioè che esso si è verificato "a causa di negligenza o imprudenza o imperizia, ovvero per inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline" (art.43 cod. pen.).

Non essendo applicabile l'art.1225 cod. civ., per via del rinvio non operato dall'art.2056 cod. civ., è risarcibile anche il danno che non poteva prevedersi al sorgere dell'illecito (per quanto

concerne il danno patrimoniale). Invece, per quanto riguarda il danno non patrimoniale: l'extracontrattualità della responsabilità del vettore non frappone ostacoli al riconoscimento della sua risarcibilità, purchè penalmente rilevante ex art.2059 cod. civ. e 185 cod. pen.

In tal caso, dato che il trasporto amichevole gravita al di fuori dell'ambito negoziale, si reputa applicabile la prescrizione biennale (o quella più lunga se il fatto costituisce reato) di cui all'art.2947, secondo comma, cod. civ.

## **5 - Alcuni profili di responsabilità del concessionario dei pubblici servizi di linea**

a) *Obbligo legale a contrarre*: in caso di inadempimento di tale obbligazione, essa può essere oggetto della particolare specie di esecuzione in forma specifica prevista dall'art.2932 cod. civ. Quindi, l'utente insoddisfatto nella sua pretesa di contrarre ha titolo per ottenere dal giudice pronuncia costitutiva che produca gli effetti del contratto non concluso<sup>22</sup>. Tale tesi è di fatto di difficile praticabilità, visto che l'esigenza di concludere un contratto è quasi sempre di carattere immediato; pare quindi più conferente e coerente concludere che il rifiuto della prestazione del consenso alla conclusione del contratto di trasporto, a fronte di una richiesta legittima ed idonea, comporta l'obbligo del risarcimento del danno se l'impresa esercente un pubblico servizio di linea non prova che l'inadempimento è stato determinato da causa a lei non imputabile (art.1218 cod. civ.). Il diritto al risarcimento si prescrive nel termine di un anno, ai sensi dell'ultimo comma dell'art.2951 cod. civ., a decorrere dal giorno della richiesta del trasporto.

b) *Obbligo di osservare l'ordine delle richieste*: qualora il concessionario si renda inadempiente, egli è responsabile di ogni danno nei confronti dell'utente che sia stato illegittimamente posposto, a meno che non provi che l'inadempimento è derivato da causa a lui non imputabile (art.1218 cod. civ.). Anche in tale ipotesi il termine prescrizione per l'esercizio del diritto risarcitorio è di un anno dal giorno della richiesta del trasporto.

c) *Obbligo di osservare la parità di trattamento*: l'inadempimento comporta per l'utente il diritto a ottenere la declaratoria di nullità della clausola difforme, nonché il diritto di ripetizione dell'indebito o quello di integrazione della differenza di prezzo dovuto per via delle intervenute modificazioni.

---

<sup>22</sup> Così IANNUZZI, *Del trasporto*, p.56 ss.

## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, in *Noviss. dig. it.*, Torino, 1976, XIX, 565

ASQUINI, *Trasporto di persone (Contratto di)*, in *Noviss. dig. it.*, Torino, 1973, XIX, 612

DE MARCO CARMELO, *La responsabilità civile nel trasporto di persone e cose*, Milano, 1986

IANNUZZI, *Del trasporto, Commentario al codice civile*, a cura di Scialoja e Branca, Bologna-Roma, 1961

PAOLUCCI LUIGI FILIPPO, *Il trasporto di persone*, Torino, 1979

ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959

ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970