

RESPONSABILITA CIVILE E DIRITTO INTERNAZIONALE
PRIVATO: UN CASO DI STUDIO

*TORT LIABILITY AND INTERNATIONAL PRIVATE LAW: A CASE
STUDY*

Actualidad Jurídica Iberoamericana N° 16 bis, junio 2022, ISSN: 2386-4567, pp. 2374-2419



Lucilla GATT

ARTÍCULO RECIBIDO: 1 de julio de 2021

ARTÍCULO APROBADO: 22 de marzo de 2022

RESUMEN: Il presente lavoro ha origine da un'esigenza di individuazione della normativa applicabile ad un illecito stradale avvenuto all'estero, e precisamente in Belgio, in cui risultano coinvolti cittadini italiani e un cittadino belga. L'analisi del caso concreto consente di far emergere i difficili rapporti allo stato esistenti non solo tra diritto sostanziale, diritto processuale e diritto internazionale privato di livello sia nazionale sia europeo ma – soprattutto – permette di evidenziare la complessa relazione tra le regole di responsabilità da illecito stradale contenute nei codici nazionali e quelle speculari in materia di assicurazione per RCA, contenute nelle leggi speciali di ogni Stato membro dell'UE. Tale complessità incide profondamente sulla determinazione della strategia processuale realmente funzionale alla tutela del danneggiato nonché sulla determinazione di danno risarcibile.

PALABRAS CLAVE: Responsabilità civile; illecito stradale all'estero; diritto internazionale privato; legge applicabile; foro competente; codice civile; codice delle assicurazioni; diritto europeo; diritto straniero; diritto comparato; risarcimento del danno.

ABSTRACT: *This work originates from a need to identify the legislation applicable to a road accident that occurred abroad, and specifically in Belgium, in which Italian citizens and a Belgian citizen are involved. The analysis of the concrete case makes it possible to bring out the difficult relations existing in this law field not only between substantive law, procedural law and private international law at both national and European level but - above all - it allows to highlight the complex relationship between the rules of tort responsibility to be road accident contained in the national codes and the mirror-image rules relating to insurance for RCA, contained in the special laws of each EU Member State. This complexity, aggravated by an unconscious jurisprudence, profoundly affects the determination of the procedural strategy that is truly functional to the protection of the damaged party as well as the determination of the compensable damage.*

KEY WORDS: *Tort liability; Road accident abroad; International Private Law; Applicable Law; Place of jurisdiction/ Competent Court; Civil Code; Insurance Code; European legislation; Foreign legislation; Comparative Law; Compensation for the damage.*

SUMARIO.- I. RESPONSABILITÀ CIVILE PER SINISTRO STRADALE AVVENUTO ALL'ESTERO: IL CASO DI STUDIO.- 1. Il fatto.- 2. Il processo.- 3. Le questioni.- II. QUALIFICAZIONE DEL SINISTRO.- 1. I dati normativi rilevanti.- 2. Sinistri italiani ed esteri: diversità disciplinari.- 3. Sinistri italiani.- 4. Sinistri esteri (cross-border). – 5. Soluzione al problema della qualificazione del sinistro.- III. GIURISDIZIONE E DIRITTO APPLICABILE.- 1. Giurisdizione italiana. - 2. Diritto belga.- IV. DIRITTO BELGA DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE DEI SINISTRI STRADALI.- 1. Ricostruzione del quadro normativo e giurisprudenziale.- 2. Questioni applicative del diritto belga al caso di specie.- 3. Prima soluzione.- 4. Seconda Soluzione.- V. DIRITTO BELGA DEL DANNO RISARCIBILE.- 1. Ricostruzione del quadro normativo e giurisprudenziale.- 2. Questioni applicative del diritto belga al caso di specie. – 3. Soluzione.

.I. RESPONSABILITÀ CIVILE PER SINISTRO STRADALE AVVENUTO ALL'ESTERO: IL CASO DI STUDIO.

Il presente lavoro ha origine da un'esigenza di individuazione della giurisdizione competente e del diritto applicabile ad un illecito stradale avvenuto all'estero (cross-border), e precisamente in Belgio, in cui risultano coinvolti cittadini italiani e un cittadino belga. La vicenda sia sul piano fattuale sia su quello processuale presenta degli aspetti di particolare complessità che consentono di indagare le relazioni possibili tra diversi livelli disciplinari (nazionale ed europeo) nonché tra diverse normative (codice civile e leggi speciali in materia di assicurazione, diritto sostanziale, intertemporale e di diritto internazionale privato), che convergono a regolare la fattispecie esaminata.

Del pari rilevanti sono i problemi interpretativi generati dalla necessità di applicazione del diritto straniero da parte del giudice italiano. Ed, infatti, una volta individuato l'ordinamento la cui legge regola il sinistro, ne va ricostruito il quadro normativo e giurisprudenziale relativo al caso esaminato e vanno prospettate le interpretazioni possibili di tale quadro sul piano applicativo. In sintesi, la risposta ai quesiti posti dall'analisi del caso è l'occasione per verifiche di metodo sul doppio fronte dell'individuazione e applicazione del diritto positivo, da una parte, e delle comparazione giuridica, dall'altra.

I. Il fatto.

Nell'ottobre 2003, in Belgio, un automezzo immatricolato in Italia e ivi abitualmente stazionante, di proprietà di una società italiana e condotto da un cittadino italiano dipendente della suddetta società, nonché assicurato con una compagnia assicurativa italiana, viene coinvolto in un sinistro stradale con un'autovettura, immatricolata e stazionante abitualmente in Belgio, di proprietà e

• Lucilla Gatt

Professore ordinario di diritto civile, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa. E-mail: lucilla.gatt@unisob.na.it

condotta da un cittadino belga, domiciliato e residente in Belgio, e assicurata con da una compagnia assicurativa belga.

L'impatto tra i due mezzi coinvolti nel sinistro si verificava su un'area di sosta, quando il veicolo del cittadino italo-belga nel ripartire da una posizione di sosta, in retromarcia ed a velocità sostenuta, impattava con la sua parte posteriore nella parte anteriore angolare sinistra dell'autocarro che proveniva a sua volta da tergo rispetto al veicolo belga ovvero che stazionava sull'area di sosta [ciò non è chiaro dagli atti causa anche se dalle testimonianze e dall'interrogatorio formale emerge con sufficiente chiarezza che l'autocarro era fermo e che il conducente era sceso dal veicolo]. A seguito dell'improvviso quanto forte impatto un secondo cittadino italiano, che viaggiava in qualità di terzo trasportato/autista di riserva sull'automezzo, e che, al momento del sinistro, si trovava sulla pedaliera/pedana caricatrice posteriore dell'automezzo medesimo per sistemare un telone/tetto del veicolo che si era mosso, veniva letteralmente catapultato a terra riportando gravissime lesioni personali.

2. Il processo.

Il danneggiato con atto di citazione notificato nel febbraio 2006 e depositato presso un Tribunale italiano, nella qualità di terzo trasportato/autista di riserva dell'automezzo, esperisce un'azione di condanna in solido ex artt. 2043 e 2054 c.c. nonché un'azione diretta ex art. 141 cod. ass. (d. lgs. 209/2005) al risarcimento del danno patrimoniale e non patrimoniale (biologico e morale) da lui subito a seguito del sopra descritto sinistro. L'azione viene rivolta contro il conducente dell'automezzo, contro la Società srl X, in qualità di proprietario dell'automezzo e contro la compagnia di assicurazione per danni da RCA del suddetto automezzo. Costituendosi, la compagnia assicurativa, contesta, oltre alla giurisdizione del giudice italiano per essersi il sinistro verificato in Belgio (all'estero), anche l'applicazione della legge italiana e in particolare dell'art. 141 codice delle assicurazioni. Contesta, altresì, e particolarmente la propria legittimazione passiva in quanto il sinistro è da imputarsi esclusivamente al conducente del veicolo belga, con conseguente insorgenza dell'obbligo risarcitorio solo a carico dell'assicuratore di costui. Contesta, in subordine, la determinazione dell'ammontare del danno risarcibile, ipotizzando un concorso di colpa del danneggiato ai sensi dell'art. 1227 c.c.

Restano contumaci il conducente dell'automezzo e la compagnia assicurativa.

Costituendosi, la Srl X proprietaria dell'automezzo, contesta sia la giurisdizione del giudice italiano, essendosi il sinistro verificato in Belgio (all'estero), sia la propria legittimazione passiva [all'azione di risarcimento del danno], dovendosi l'illecito imputare esclusivamente al conducente del veicolo belga, e propone chiamata di terzo in garanzia ex art. 106 e 269 cpc, convenendo: 1. la società di assicurazione

del veicolo belga, con sede legale in Belgio; 2. la società, con sede legale in Milano, quale mandatario designato in Italia dalla società di assicurazione belga ai sensi dell'art. 3 d.lgs. 190/2003 [ora art. 25 d.lgs. 209/2005 n.d.r.]; 3. il conducente e proprietario del veicolo belga che risulta essere un cittadino italo-belga, residente e domiciliato in Belgio.

Sulla chiamata in causa dei suddetti terzi la Srl X fonda la propria domanda di estromissione dal giudizio e di identificazione del proprietario dell'autoveicolo belga quale unico ed esclusivo responsabile del sinistro per cui è causa, chiedendone conseguentemente: a) la condanna, in solido con la compagnia assicurativa belga e la mandataria italiana, al risarcimento di tutti i danni materiali subiti dal proprio autoveicolo, formulando sul punto una domanda autonoma; b) la condanna, in solido con la compagnia assicurativa belga e la mandataria italiana, al risarcimento di tutti i danni personali subiti dal danneggiato attore; c) in subordine, e in caso di accoglimento della domanda attrice, la condanna in solido di tutti i terzi chiamati a manlevare e tenere indenne essa stessa Srl X da ogni peso e conseguenza derivanti a suo carico dal giudizio.

Restano contumaci il proprietario dell'autoveicolo belga e la compagnia assicurativa belga mentre si costituisce la mandataria italiana di quest'ultima, contestando sia la giurisdizione del giudice italiano sia la propria legittimazione passiva in quanto mandataria non dotata di poteri di rappresentanza in giudizio del proprio mandante. Contesta, infine, la dinamica stessa del sinistro, sostenendo che il danneggiato abbia subito i danni mentre scendeva dal camion e non a seguito dell'impatto con il veicolo belga.

A seguito della ammissione dei terzi chiamati in causa dalla convenuta proprietaria dell'automezzo, il danneggiato, nella comparsa conclusionale e nella memoria di replica, fa esplicita richiesta di estensione ai suddetti terzi della propria domanda di condanna in solido ex artt. 2043 e 2054 c.c. al risarcimento dei danni subiti, sempre in cumulo processuale con l'azione diretta ex art. 141 cod. ass. contro l'assicuratore dell'automezzo.

L'istante riafferma, altresì, la sussistenza della giurisdizione italiana anche nei confronti della società mandataria dell'assicuratore belga, sottolineando che le domande principali [proposte cumulativamente] sono quelle ordinarie ex artt. 2043 e 2054 c.c. e quella diretta ex art. 141 cod. ass., e sono tutte contro convenuti domiciliati in Italia. In ragione di ciò può applicarsi l'art. 6, co. 1, n. 2, Convenzione di Bruxelles del 1968, secondo cui «qualora si tratti di un'azione di garanzia o di una chiamata di un terzo nel processo, il convenuto può essere citato davanti al giudice presso il quale è proposta la domanda principale». A supporto l'attore cita pronunce della Corte di Cassazione a Sezioni unite che sostengono la possibilità ai sensi dell'art. 6, co. 1, n. 1 Convenzione di Bruxelles, di convenire davanti ad un

giudice italiano tutti soggetti responsabili di un sinistro avvenuto all'estero purché almeno uno di essi sia domiciliato in Italia (n. 86/2000) e, nel caso di chiamata di terzo in garanzia, purché si tratti di chiamata in garanzia propria (n. 5978/2007): ciò perché deve escludersi che il cumulo soggettivo sia pretestuosamente realizzato al solo fine di determinare lo spostamento della competenza giurisdizionale per ragioni di connessione, allorquando dalla prospettazione della domanda - la cui fondatezza costituisce questione di merito - ciascun convenuto non risulti estraneo alla pretesa fatta valere in giudizio.

3. Le questioni.

La vicenda appare da subito particolarmente complessa sia sul piano processuale che su quello sostanziale, avendo riguardo, in primis, alla giurisdizione competente, alla legge sostanziale applicabile, alle regole di diritto internazionale privato. A ciò si aggiungono le problematiche di diritto intertemporale in quanto l'illecito si è verificato nel 2003, l'azione di risarcimento è stata proposta nel 2006 e il giudizio si è protratto per 12 anni.

Le questioni da affrontare vanno, dunque, dall'individuazione *ratione temporis* delle fonti normative di riferimento all'accertamento della legge sostanziale applicabile. Ove tale legge fosse quella belga, è necessario individuare le disposizioni della medesima che disciplinano la responsabilità da circolazione stradale dei veicoli, con specifico riferimento ai criteri di attribuzione della responsabilità tra conducente e proprietario del veicolo. Va chiarito se sussistono presunzioni di responsabilità o di colpa, quale siano i diritti del terzo trasportato e come si ripartisce l'onere probatorio tra le parti nonché quali siano i criteri di risarcibilità e di liquidazione del danno a cose e persone, verificando l'ammissibilità della liquidazione equitativa. Vanno focalizzate le voci di danno patrimoniale e non patrimoniale risarcibili con riguardo alla liquidazione del danno biologico e morale. È opportuno chiarire quale sia l'onere probatorio gravante sulle parti in ordine alle singole voci di danno risarcibile e quali siano i criteri di accertamento del nesso causale in tema di illecito extracontrattuale con specifico riferimento all'ipotesi di concorso colposo del danneggiato nella causazione del danno (analogamente a quanto previsto dall'art. 1227 c.c.).

Se poi si considera il ruolo della giurisprudenza nella concreta applicazione delle norme sopra menzionate, si vede come l'analisi si debba necessariamente articolare in numerosi e complicati rinvii interpretativi¹.

¹ Per la prospettazione e trattazione di tutte le suddette questioni cfr. quale testo dottrinale di riferimento a livello dottrinale BIANCA, C.M.: *La responsabilità*, Diritto Civile V, III, Ed., Giuffrè, Milano, 2021.

II. QUALIFICAZIONE DEL SINISTRO.

Appare opportuno qualificare, in primo luogo, la tipologia di sinistro verificatosi tra veicoli coinvolti, deducendola dai dati normativi vigenti *ratione temporis* a livello nazionale e, soprattutto, europeo ed internazionale al fine di comprendere se sussista la giurisdizione italiana e quale sia il diritto applicabile.

Il sinistro oggetto del presente giudizio si è verificato all'estero, in Belgio e vede coinvolti due veicoli, uno italiano con conducente, proprietario e assicuratore italiani, e uno belga, con conducente-proprietario e assicuratore belgi. Il danneggiato è italiano e viaggiava quale terzo trasportato/autista di riserva sul veicolo italiano.

La questione della qualificazione dell'avvenuto sinistro come sinistro italiano ovvero estero nelle prospettive dell'azione giudiziale del danneggiato terzo trasportato appare avere carattere pregiudiziale (cfr. art. 6, l. 218/1995) rispetto a tutte le altre in quanto da tale qualificazione dipende l'individuazione del complesso disciplinare applicabile al sinistro, e nel caso di specie codesta individuazione appare complessa dato che l'attore, nella formulazione sia iniziale sia definitiva della propria domanda, ha proposto cumulativamente² azioni diverse (quelle ordinarie della responsabilità civile ex art. 2043-2054 e quella ex art. 141 cod. ass.) che presuppongono un certo tipo di sinistro, quello di diritto italiano (v. *infra*), e le ha estese ad una molteplicità di soggetti, (proprietari e conducenti italiani e stranieri, responsabili civili italiani e stranieri, assicuratori italiani e stranieri, mandatari dell'assicuratore straniero), chiedendone la condanna in solido al risarcimento del danno subito.

Si tratta, dunque, in primo luogo di verificare, rispetto alla tipologia di sinistro verificatosi, e in una prospettiva di fase giudiziale³, quali delle azioni possano essere effettivamente proposte da parte del danneggiato, davanti a quale giudice e nei confronti di quali soggetti tra i molti convenuti direttamente o per estensione della domanda ex art. 106 e 269 cpc., inquadrando, poi, azioni e legittimati passivi delle medesime nell'ambito degli istituti corrispondenti del diritto straniero (eventualmente) applicabile alla fattispecie in esame.

I. I dati normativi rilevanti.

Da questo angolo visuale i dati normativi rilevanti ai fini della individuazione della tipologia di sinistro in esame sono nazionali, europei ed internazionali e

2 Sulla ammissibilità di questo cumulo tra le azioni ordinarie ex artt. 2043 e 2054 c.c. e art. 141 cod. assi. si dibatte in dottrina ma – come vedremo – non vale qui la pena soffermarsi in quanto la questione non rileva per la soluzione dei quesiti posti: v. *infra*.

3 I sinistri generano sempre una fase stragiudiziale in base alla quale possono essere altresì classificati ma nell'economia della presente indagine questa fase risulta superata dall'avvio – nei tempi e modi previsti dalle legge della fase, in quanto sono state adempiute le formalità richieste dall'art. 22 l. 990/1969, norma vigente al momento del verificarsi del sinistro nell'ottobre del 2003.

vanno identificati tenendo conto del momento in cui il sinistro si è verificato (23 ottobre 2003) e del momento in cui è stato introdotto il presente giudizio (2 febbraio 2006), vale a dire nel periodo sommariamente indicato come 2003-2006.

Nel suddetto periodo 2003-2006 vengono in considerazione norme di fonte nazionale di vario livello:

- la l. n. 218/1995, con specifico riguardo all'art. 62 mentre NON si applica il Regolamento CE n. 864/2007 (c.d. Roma II) del Parlamento europeo e del Consiglio⁴;

- il d. lgs. 209/2005⁵, c.d. codice delle assicurazioni private, e in part. gli artt. 122, 125-126; 141-145-148; 149-150; 151-155; 296-301;

- il D.P.R. 18 luglio 2006 n. 254 e il Reg. ISVAP 23 maggio 2006 n. 3;

- la c.d. CARD⁶ e il d.m. 31 agosto 2012 sul nuovo statuto dell'UCI;

4 Gli artt. 31 e 32 del Reg. 864/2007 (c.d. Roma II) espressamente stabiliscono che esso si applica ai fatti verificatisi dopo la sua entrata in vigore, vale a dire a far data dall'11 gennaio 2009, eccezione fatta per l'art. 29, che si applica a decorrere dall'11 luglio 2008. Tuttavia, come si tenterà di chiarire, al Reg. (CE) 864/2007 può farsi riferimento per i principi ispiratori che sono da considerarsi comunque funzionali all'interpretazione delle norme vigenti all'epoca del sinistro, tenendo conto della durata del processo e, dunque, del fatto che la questione viene affrontata in sede giudiziale in un momento di molto successivo al suo verificarsi. Ferma restando, però, come detto, l'inapplicabilità in senso tecnico delle norme regolamentari *ratione temporis*.

5 Si segnala l'orientamento, espresso da autorevoli rappresentanti della magistratura e sostanzialmente condiviso a livello giurisprudenziale e dottrinale, secondo cui le norme del codice delle assicurazioni si applicano anche ai sinistri verificatisi prima del 1° gennaio 2006 purché le azioni da parte del danneggiato siano proposte successivamente a tale data: in tal senso SCOTTI, U.: "Il risarcimento del terzo trasportato", intervento svolto durante l'incontro di studio sul tema La responsabilità civile da circolazione stradale: aspetti processuali e sostanziali, organizzato dal CSM, Roma 20-22 ottobre 2008 [<https://www.personaedanno.it/circolazione-stradale/il-risarcimento-del-terzo-trasportato-uberto-scotti/>]. Tale orientamento appare condivisibile sebbene questa prospettiva con riguardo specifico all'art. 141 cod. ass. non tenga conto di alcuni elementi importanti di cui infra nel testo. Va segnalato, inoltre, che la Corte Cost. ord. 13 giugno 2008, afferma, sebbene in *obiter dictum*, che il codice delle assicurazioni si applica a sinistri avvenuti dopo il 1° gennaio 2006, sembrando così escluderne l'applicazione a fattispecie successive. Il punto è quindi controverso. In ogni caso, per quanto riguarda la fattispecie in esame, esso non sarà determinante, dato che – come si dirà – l'avvenuto sinistro è soggetto dal punto di vista del diritto sostanziale al diritto belga.

6 Trattasi della Convenzione tra gli Assicuratori per il Risarcimento diretto, stipulata in attuazione dell'art. 13 del D.P.R. n. 254/2006 ed alla quale devono aderire obbligatoriamente tutte le imprese assicuratrici con sede legale in Italia mentre quelle straniere devono presentare richiesta di adesione all'ANIA (Associazione Nazionale Italiana fra le Imprese Assicuratrici) ai sensi dell'art. 2 CARD. L'adesione alla CARD (che deriva automaticamente dall'adesione al sistema del risarcimento diretto), comporta l'adesione anche alla CTT (Convenzione Terzi Trasportati) e al CID (Convenzione indennizzo diretto) che ne sono parti integranti. La CARD ha effetto per i sinistri che si verificano a partire dal 1° febbraio 2007 come previsto nell'art. 45 della medesima in conformità a quanto disposto dall'art. 15 del D.P.R. n. 254/2006. Si segnala per completezza che il 1° marzo 2017 è stata approvata una nuova CARD che trova applicazione per i sinistri avvenuti dal 1° marzo 2017 e che, tuttavia, contempla un art. 34 di eguale tenore rispetto alla pre-vigente versione CARD con l'ulteriore specificazione, ove ce ne fosse bisogno, nella parte della Norma operativa che i sinistri inclusi nell'ambito di applicazione della CARD si estendono esclusivamente a Stato del Vaticano e Repubblica di San Marino. Ciò conferma ci pare tutto quanto si va sostenendo con riguardo all'appartenenza degli artt. 149 e 141 al medesimo sistema del risarcimento diretto applicabile SOLTANTO ai sinistri avvenuti in Italia: v. *infra* nel testo.

- il d.lgs. 190/2003 (attuativo della c.d. Quarta Direttiva) e, ancor prima, l. n. 990/1969, testi normativi italiani che, pur risultando abrogati dal codice delle assicurazioni a partire dal 1° gennaio 2006, cioè in data anteriore all'introduzione del presente giudizio, conservano, tuttavia, rilevanza per la disciplina della fattispecie in esame⁷.

Del pari rilevanti sono le seguenti norme di fonte europea: - la Direttiva 2000/26/CE (c.d. Quarta Direttiva) come modificata dalla Direttiva 2005/14/CE (c.d. Quinta Direttiva)⁸;

- il Regolamento (CE) 44/2001 (c.d. Bruxelles I) del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale. Il Regolamento c.d. Bruxelles I ha interamente sostituito a partire dal 1° marzo 2002, la Convenzione di Bruxelles, 27 settembre 1968, ratificata e resa esecutiva in Italia con la legge n. 804/1971, cui espressamente rinvia l'art. 3, co. 2, l. n. 218/1995. A partire dal 1° marzo 2002 ogni riferimento a tale Convenzione si intende fatto al presente Regolamento (cfr. art. 68, co. 1 e 2, del Regolamento)⁹.

Vengono, altresì, in considerazione norme internazionali:

l'Accordo relativo allo Spazio Economico Europeo (SEE)¹⁰, che comprende attualmente i 31 paesi (vale a dire: tre dei quattro paesi aderenti all'Associazione Europea di Libero Scambio – AELS: Islanda, Liechtenstein e Norvegia, senza la Svizzera - e i 28 paesi membri dell'Unione europea);

il c.d. Sistema Carta Verde, vale a dire un insieme di accordi cui aderiscono gli Stati membri dell'UE ed altri Stati specificamente identificati e noti¹¹.

7 Cfr. supra nota 4, in cui appunto si segnala sinteticamente il dibattito sulla retroattività o meno del codice delle assicurazioni.

8 Le Direttive europee erano in vigore al momento del verificarsi del sinistro o al momento dell'avvio della procedura giudiziale in oggetto, sebbene siano state successivamente abrogate dalla Direttiva 2009/103/CE che ne riproduce comunque il contenuto e alla quale va fatto riferimento secondo la tavola di concordanza dell'Allegato II della Direttiva medesima.

9 Va invece esclusa formalmente l'applicazione del Reg. (CE) 1215/2012 (c.d. Bruxelles I bis), sostitutivo del suddetto Regolamento (CE) 44/2001, perché l'art. 66, co. 1 e 2 del nuovo Regolamento ne prevede l'applicazione soltanto ai sinistri e ai procedimenti verificatisi e iniziati dopo il 10 gennaio 2015. Sebbene, al pari di quanto già detto per il Regolamento c.d. Roma II, al Reg. (CE) 1215/2012 possa farsi riferimento per i principi ispiratori che sono da considerarsi comunque funzionali all'interpretazione delle norme vigenti all'epoca del sinistro, tenendo conto della durata del processo e, dunque, del fatto che la questione venga affrontata in sede giudiziale in un momento di molto successivo al suo verificarsi.

10 Decisione 94/11/CE, CECA del Consiglio e della Commissione, del 13 dicembre 1993 e successive modifiche.

11 http://www.ucimi.it/it_IT/carta-verde.

2. Sinistri italiani e sinistri esteri: le diversità disciplinari.

Avendo riguardo al complesso dei dati normativi individuati, può affermarsi ragionevolmente che nel nostro ordinamento, sia al momento del verificarsi del sinistro (23 ottobre 2003) sia al momento della proposizione del giudizio (2 febbraio 2006), vale a dire sia prima sia dopo l° gennaio 2006, data anteriore alla proposizione del giudizio da parte del danneggiato, i sinistri tra veicoli sono classificabili al livello nazionale ed europeo in due grandi macro aree, che presentano corpi disciplinari distinti:

A. i sinistri italiani (avvenuti in Italia);

B. i sinistri esteri (avvenuti all'estero), denominati anche transfrontalieri o cross-border.

I sinistri italiani si distinguono a loro volta in: a) sinistri in cui sono coinvolti solo veicoli italiani e b) sinistri tra veicoli italiani e veicoli stranieri; c) sinistri tra veicoli stranieri. Ognuna di queste sottocategorie presenta le sue specificità disciplinari. Il sinistro estero in senso proprio si articola a sua volta in numerose sottocategorie¹² che tengono conto delle variabili connesse ai suoi elementi costitutivi (quali, ad esempio: - a) tipologia del Paese - Stato membro o Stato terzo - in cui ha avuto luogo il sinistro; - b) nazionalità e residenza dei soggetti coinvolti; - c) luogo di immatricolazione/registrazione del veicolo coinvolto, che, a sua volta, può essere o non essere assicurato). Ognuna delle varianti di sinistro estero presenta delle particolarità disciplinari ma nella presente CTU l'attenzione è limitata alla categoria dei «sinistri avvenuti in uno Stato membro diverso da quello di residenza del danneggiato, provocati dall'uso di veicoli che sono assicurati e stazionano abitualmente in uno Stato membro» (art. 151, co. I, e 153, co. I, cod. ass. e, prima del 1° gennaio 2006, art. 2, co. I, d.lgs. 190/2003 attuativo della c.d. Quarta Direttiva).

Più dettagliatamente, dall'analisi della disciplina applicabile alle due macro aree di sinistri come sopra individuate, risulta quanto segue.

12 C'è chi ne ha individuate ben 6 ma – a nostro avviso – potrebbero essere anche di più: cfr. SAVOIA, R.: “ I sinistri avvenuti all'estero che vedono coinvolti veicoli di soggetti residenti in Italia”, *Il civilista*, 2010, fasc. 9, che parla di: 1. Sinistri avvenuti in un Paese del Sistema Carta Verde con un veicolo immatricolato e assicurato in un altro Stato aderente allo Spazio Economico Europeo [cui va ascritto il sinistro oggetto della presente indagine]; 2. Sinistri avvenuti in un Paese del Sistema Carta Verde con un veicolo non immatricolato in un Paese dello spazio economico europeo; 3. Sinistri avvenuti in un Paese dello spazio economico europeo [30 stati] con un veicolo di cui risulti impossibile l'identificazione; 4. Sinistri avvenuti in un Paese dello spazio economico europeo con un veicolo di cui risulti impossibile, entro 2 mesi dal sinistro, identificare l'impresa di assicurazione; 5. Sinistri avvenuti in un Paese dello Spazio economico europeo aderente alla Convenzione 6/11/08 (19 stati Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Repubblica Ceca, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Spagna, Slovacchia, Slovenia) con veicoli con targa del Paese in cui è avvenuto il sinistro assicurati con l'impresa in liquidazione; 6. Sinistri avvenuti in un Paese estero non aderente al Sistema della Carta Verde, provocato da un veicolo identificato.

3. Sinistri italiani.

I sinistri italiani sono sinistri avvenuti in Italia e, dunque, soggetti in tutto e per tutto al diritto sostanziale italiano, e sono distinguibili a loro volta nelle sottocategorie di:

a) Sinistri tra veicoli italiani su cui viaggiano cittadini italiani immatricolati e assicurati in Italia (nello Stato del Vaticano e nella Repubblica di San Marino), soggetti a:

giurisdizione del giudice italiano e

per le regole di diritto sostanziale a:

regole ordinarie della responsabilità civile presenti nel codice civile (artt. 2043-2054-2055 cod. civ.);

codice delle assicurazioni del 2005, con specifico riguardo – per quello che qui maggiormente interessa - alla procedura del c.d. risarcimento diretto ex art. 149-150 cod. ass.¹³ e D.P.R. n. 254/2006 che ne rappresenta l'attuazione insieme alla Convenzione CARD, di cui rilevano in particolare gli artt. 1 e 2;

alla procedura di risarcimento diretto del trasportato verso l'assicuratore del vettore ex art. 141 cod. ass. come risulta chiaramente dall'art. 34 della CARD che limita l'ambito di applicazione della CARD, nella Parte Terza, corrispondente alla CTT (Convenzione terzi trasportati), ai sinistri verificatisi in Italia tra due o più veicoli a motore identificati e coperti da assicurazione obbligatoria ai sensi del cod. ass., e riguardanti i danni subiti dal trasportato, purché gestito in Italia.

b) Sinistri c.d. UCI, tra veicoli immatricolati Italia (nello Stato del Vaticano, nella Repubblica di San Marino) su cui viaggiano cittadini italiani, e veicoli immatricolati o registrati all'estero e assicurati con compagnia straniera su cui viaggiano cittadini stranieri, soggetti a:

- giurisdizione del giudice italiano in caso di danneggiato italiano;;

13 Trattasi della procedura/sistema di risarcimento/indennizzo diretto che dal 1° febbraio 2007 (cfr. art. 15, co. 1, D.P.R. n. 254/2006) in caso d'incidente stradale consente agli assicurati danneggiati non responsabili (o parzialmente non responsabili) di essere risarciti direttamente dal proprio assicuratore. Tale procedura/sistema non va confusa con il sistema dell'azione diretta ex art. 144 cod. ass. che consente al terzo danneggiato di agire direttamente contro l'assicuratore del responsabile civile (v. infra nel testo). Le procedure di risarcimento/indennizzo diretto prescindono dalla colpa del soggetto onerato dell'obbligo risarcitorio, imponendo così delle camere di compensazione tra assicuratori dei soggetti coinvolti. Al contrario il sistema o procedimento dell'azione diretta (art. 144 cod. ass. e art. 151-153 cod. ass.) è fondato sull'attribuzione ex lege al danneggiato di un diritto di richiedere il risarcimento in fase stragiudiziale e di un diritto a proporre l'azione per il risarcimento del danno direttamente verso l'assicuratore del responsabile civile, vale a dire verso colui che è considerato soggetto cui imputare il sinistro, cioè colpevole del danno prodottosi.

- a giurisdizione straniera in applicazione del criterio del c.d. forum actoris (artt. 9, II Reg. CE 44/2001)¹⁴: giurisdizione del giudice dello Stato in cui è domiciliato il danneggiato in caso di danneggiato straniero che proponga azione diretta verso l'assicuratore del danneggiante italiano presso i tribunali dello Stato in cui lo stesso danneggiato straniero è domiciliato.

Essendo presente nella fattispecie un elemento di estraneità (la nazionalità non italiana di almeno uno dei soggetti e dei veicoli coinvolti), tali sinistri sono soggetti per la determinazione della legge sostanziale applicabile all' art. 62, co. I, l. 218/1995 e, dunque, all'operatività del criterio della c.d. lex loci commissi delicti, che è dunque la legge italiana, con conseguente individuazione del diritto sostanziale:

nelle regole ordinarie della responsabilità civile del codice civile italiano (artt. 2043, 2054, 2055 c.c.) con l'unica particolarità della legittimazione passiva dell'UCI per conto di assicurato, responsabile civile e assicurazione stranieri convenuti dal danneggiato italiano¹⁵;

i. nel codice delle assicurazioni (d. lgs. N. 209/2005) con specifico riguardo agli artt. 125 e 126 in caso di danneggiato italiano (ma anche straniero, essendo state ritenute norme di applicazione necessaria da Cass., sez. III, 18 maggio 2012, n. 7932).

A tali sinistri c.d. UCI non sono applicabili:

i. né la procedura del risarcimento diretto ex art. 149 che, per espressa previsione normativa (artt. 149, co. 2.; 150, co. 2, cod. ass. e art. 4 D.P.R. n. 254/2006), risulta limitata ai sinistri sub a), cioè a quelli tra veicoli italiani;

ii. né la procedura di risarcimento diretto dell'art. 141 cod. ass. in favore del terzo trasportato in quanto le imprese straniere, anche se operanti in Italia, non hanno obbligo di adesione alla CARD (e dunque alla CTT- Convenzioni terzi trasportati) e tale adesione rappresenta, invece, una condizione di applicazione della procedura medesima così come di tutte le procedure di risarcimento diretto:

¹⁴ V. sul punto infra nel testo e nota 27.

¹⁵ A oggi sono 34 Paesi i cui veicoli esteri che causino sinistri in Italia ricadono in via automatica sotto la procedura in esame. L'elenco completo si trova nell'art. 5 del decreto l aprile 2008, n. 86 del Ministero dello Sviluppo Economico.

in tal senso Giudice di Pace di Busto Arsizio, 21 maggio 2015 n. 293¹⁶ nonché l'opinione maggioritaria nella dottrina soprattutto forense¹⁷.

c) Sinistri tra veicoli immatricolati all'estero e assicurati con compagnia straniera su cui viaggiano solo cittadini stranieri, che sempre nel periodo 2003-2006¹⁸ sono soggetti a:

giurisdizione del giudice dello Stato in cui è domiciliato il danneggiato in caso di azione diretta del danneggiato verso l'assicuratore del danneggiante in applicazione del già menzionato criterio del c.d. forum actoris (artt. 6, n. 2, 9, II Reg. CE 44/2001)¹⁹, oppure del luogo dell'evento, vale a dire l'Italia (art. 10, Reg. CE 44/2001);

16 In *Archivio della circolazione e dei sinistri stradali*, n. 12 del 2015, 1076, in cui si nega l'applicabilità dell'art. 141 cod. ass. in favore del terzo trasportato, qualora costui, in un sinistro avvenuto in Italia, si trovi su veicolo italiano tamponato da un veicolo immatricolato all'estero e assicurato con compagnia straniera. La decisione è motivata facendo leva su una visione unitaria di tutti i risarcimenti diretti previsti dal codice, affermando che l'operatività degli stessi è subordinata al regolamento attuativo, il D.P.R. n. 254/2006, che impone l'obbligatorietà dell'adesione al c.d. sistema dell'indennizzo/del risarcimento diretto, vale a dire, in sostanza, alla Convenzione CARD.

17 In ambito forense l'opinione maggioritaria fa rilevare come la non obbligatorietà dell'adesione alla CARD dell'assicuratore straniero impedisca o, quantomeno renda altamente problematica l'applicabilità dell'art. 141 cod. ass. e, quindi, anziché cercare di sostenerne a tutti i costi l'operatività senza eccezioni, al trasportato converrà chiedere i danni all'UCI e al responsabile civile ivi domiciliato, optando per la lettura costituzionalmente orientata dell'art. 141 cod. ass. in combinato disposto con l'art. 126 cod. ass. (cfr. Corte Cost., ord.ze, nn. 205/08 e 440/08), lettura che affianca l'azione diretta del terzo trasportato alle azioni codicistiche ordinarie di responsabilità civile (così BENEVENTO, A.: "Incidenti con veicoli esteri: chi paga il trasportato", <http://www.assicuriamocibene.it/2015/02/03/incidenti-con-veicoli-estieri-chi-paga-il-trasportato/>, il quale tra l'altro, evidenzia come nei casi dei sinistri UCI anche quest'ultimo non aderisce alla CARD/CTT). Altri invece (come SAVOIA, R.: "I sinistri avvenuti in Italia con controparti estere", in *Il civilista*, 2010, nn. 7-8 (relazione Convegno Verona 22.5.2009, www.renatosavoia.com), affermano l'applicabilità dell'art. 141 cod. ass. ai sinistri c.d. UCI in quanto sinistri italiani, di diritto italiano a tutti gli effetti. E ciò è vero ma è altrettanto vero – a parere di chi scrive - che questa regola di diritto italiano presuppone appunto l'adesione dell'impresa assicuratrice del veicolo coinvolto nel sinistro, al sistema di risarcimento diretto, e quindi alla CARD e che tale adesione si giustifica se l'impresa straniera opera in Italia, secondo le due modalità possibili dello stabilimento e della libera prestazione di servizi, ed offre, quindi, i suoi prodotti in Italia, verosimilmente a cittadini italiani, vale a dire per veicoli immatricolati in Italia. Quindi, l'applicabilità dell'art. 141 ai sinistri sempre avvenuti in Italia tra veicoli italiani e stranieri dovrebbe riguardare un veicolo immatricolato all'estero con una compagnia estera che tuttavia operi anche in Italia e abbia aderito alla CARD. In ogni caso, va rilevato nell'art. I della convenzione CARD si legge che lo scopo della CARD e delle convenzioni ad essa collegate (tra cui si colloca la CTT, Convenzione Terzi Trasportati) è appunto quello di definire: «le regole di cooperazione tra imprese assicuratrici in ordine alla organizzazione e alla gestione del sistema del risarcimento diretto e ai rimborsi e alle compensazioni in seguito ai risarcimenti operati ai sensi degli artt. 141, 149 e 150 cod. ass. e D.P.R. 254/2006». L'inclusione in un unico contesto normativo delle fattispecie menzionate, ne attesta – ci pare – la consimile natura giuridica, quali ipotesi di c.d. risarcimento diretto, e dunque applicabili ovvero non applicabili nel loro complesso. Se, dunque, è pacifico che l'art. 149 si applica solo ai sinistri tra veicoli italiani assicurati in Italia con compagnie italiane, probabilmente lo stesso deve dirsi per l'art. 141 cod. ass. tanto più che in tal senso militano, come si vedrà, ulteriori dati normativi: v. *infra* nel testo.

18 A partire dal 2009 entra in vigore, come già detto (v. *supra* nota 3) il Reg. (CE) n. 864/2007, c.d. Roma II, e cambiano le regole di diritto internazionale privato rilevanti per l'individuazione della giurisdizione e, soprattutto, del diritto applicabile al sinistro. Il Regolamento Roma II, infatti, diversamente dall'art. 62 l. n. 218/1995, prevede ulteriori deroghe alla regola della *lex loci commissi delicti* come, ad esempio, quella della scelta delle parti (art. 14), regola questa che può portare all'applicazione del diritto italiano ad un sinistro estero sottoposto ad un giudice italiano ai sensi degli art. 153 cod. ass. e artt. 9 e II Reg. CE n. 44/2001: così infatti in Trib. Varese, 13 gennaio 2012 n. 55, reperibile in <https://www.renatosavoia.com/news/visual.php?num=82016>, di cui si segnala l'importanza in quanto caso di affermazione della giurisdizione italiana per un sinistro estero in forza del criterio del *forum actoris*.

19 V. sul punto *infra* nel testo e nota 27.

essendo presente nella fattispecie un elemento di estraneità (la nazionalità non italiana di entrambi i soggetti e dei veicoli coinvolti), tali sinistri sono soggetti per la determinazione della legge sostanziale applicabile all'art. 62, co. 1 e 2, l. 218/1995 con conseguente individuazione del diritto sostanziale ne:

i. legge italiana sulla responsabilità civile (artt. 2043, 2054, 2055 c.c.)

e, per quanto non implichi l'adesione alla CARD, al codice delle assicurazioni (d.lgs. 209/2005) in applicazione del criterio della *lex loci commissi delicti*;

ii. in alternativa, nella legge di uno Stato straniero, qualora i soggetti coinvolti nel sinistro abbiano tutti cittadinanza e residenza in tale medesimo Stato.

Anche ove si applicasse il diritto sostanziale italiano, non sono comunque applicabili:

i. i sistemi del risarcimento diretto ex artt. 149 e 141 cod. ass. per le ragioni già esposte sub b) punto iv), con riguardo ai sinistri tra veicoli italiani e veicoli stranieri.

4. Sinistri esteri (cross-border).

I sinistri esteri sono sinistri avvenuti in paese diverso dall'Italia, tra un veicolo italiano su cui viaggiano cittadini italiani e un veicolo straniero su cui viaggiano cittadini stranieri.

Essi sono regolati, sempre nel periodo gennaio 2003 al 31 dicembre 2005, dalla l. n.990/1969 e, soprattutto, da norme di fonte europea quali la Direttiva 2000/26/CE (c.d. Quarta direttiva) nonché la Direttiva 14/2005/CE (c.d. Quinta Direttiva) di cui il nostro d.lgs. 190/2003 rappresenta l'attuazione.

A partire dal 1° gennaio 2006, trovano, invece, applicazione gli artt. 151-155, 296-301 del cod. ass.²⁰, anch'esse norme di diritto sostanziale italiano attuative

20 E' doveroso segnalare che Cass., S.U. civili, ord., 11 maggio 2009, n. 10665, presente nella banca dati Lex24 de Ilsole24ore, <http://bdprof.ilsole24ore.com>, ha escluso l'applicazione retroattiva degli artt. 151-155 cod. ass. e in particolare dell'art. 153 che prevede la possibilità per il danneggiato di agire davanti ai giudici italiani con un'azione diretta contro il mandatario dell'assicuratore del responsabile civile straniero, sostenendo che anche questa azione vada ascritta al sistema del risarcimento diretto dell'art. 149 e necessiti dunque di norme secondarie di attuazione da identificarsi con il D.P.R. n. 254/2006, con la conseguenza di ritenerla applicabile solo ai sinistri verificatisi a partire dal 1° febbraio 2007 (art. 15, DPR suddetto). Ma tale pronuncia non appare in alcun modo condivisibile per l'evidente sovrapposizione che la Suprema Corte realizza fra il sistema del c.d. risarcimento/indennizzo diretto regolato nel Capo III Titolo X del codice assicurazioni e che rappresenta una novità del codice medesimo, con il sistema dell'azione diretta del danneggiato verso l'assicuratore (e il suo mandatario n.d.r.) del responsabile civile in caso di sinistri esteri, regolato dal Capo V Titolo X del suddetto codice, e che, tra l'altro, non contiene se non una trasposizione di regole già presenti nel nostro ordinamento dai tempi della l. 990/1969 (art. 18) e soprattutto dal d.lgs. 190/2003 attuativo della Quarta Direttiva. Ciò è confermato dal fatto che per l'attuazione del Capo V del Titolo X cod. ass. è stato emanato il Reg. ISVAP 23 maggio 2006, mentre non si fa riferimento a codesto Capo V nel D.P.R. 254/2006, che disciplina il risarcimento diretto e che risulta attuativo dell'art. 150 cod. ass., cioè del Capo III. In ogni caso, visto che nel Capo V, artt. 151-153 cod. ass., sono trasfuse, senza sostanziali variazioni, le

delle norme di fonte europea sui sinistri esteri²¹, e nelle quali sono contenuti i principi generali della disciplina dei sinistri esteri a livello europeo, disciplina che in linea di massima mira ad agevolare l'esercizio del diritto al risarcimento del danno subito dal danneggiato.

Sia le norme europee²² sia quelle italiane di attuazione²³ fanno salve le regole di diritto internazionale privato dei singoli Stati, che, per l'Italia, con riguardo al periodo che interessa (2003-2006), si identificano esclusivamente nell'art. 62 della l. n. 218/1995, applicabile a tutti i sinistri verificatisi anteriormente all'entrata in vigore del Reg. (CE) 864/2007 (c.d. Roma II)²⁴.

Altrettanto rilevanti per la identificazione delle varie articolazioni di sinistro sono – come già detto – il Sistema Carta Verde e l'Accordo Spazio Economico europeo (SEE), cui rinviano sia le norme europee sia quelle nazionali di attuazione, in quanto l'adesione o meno a questi accordi determina delle diversità disciplinari tra i sinistri esteri (cfr. artt. 122, 151, co. 1 e 2., cod. ass.)²⁵.

In ogni caso, nonostante le peculiarità disciplinari di ciascuna sottocategoria, i sinistri esteri, in linea generale, si caratterizzano tutti per la diversità tra giurisdizione e diritto sostanziale applicabile²⁶:

norme previgenti già citate, quanto detto nel testo conserva validità sia che si ritenga applicabile al sinistro oggetto del giudizio il codice delle assicurazione per il Capo V Titolo X, sia che si ritenga, invece, applicabile il d.lgs. 190/2003 attuativo della c.d. Quarta Direttiva. La Cassazione del 2009 ha piuttosto rilievo per l'affermazione relativa alla proponibilità sul territorio della Repubblica dell'azione risarcitoria da parte del danneggiato italiano nei confronti del mandatario dell'assicuratore del responsabile civile straniero: v. infra par. 3.1.

- 21 Sottolinea l'origine europea della disciplina dei sinistri esteri BONA, M.: "Sinistri stradali all'estero ed azione diretta in Italia: davvero sussiste la legittimazione passiva del mandatario?", *Resp. civ. e previd.*, fasc. 4, 2015, pp. 1140 ss.
- 22 Art. 2, co. 2, Quarta Direttiva e Direttive successive.
- 23 Art. 122, co. 4, e 151, co. 2, cod. ass; e già art. 2, co.2, d. lgs. 190/2003 e art. Ibis l. 990/1969.
- 24 Il Regolamento c.d. Roma II ha uniformato le norme di diritto internazionale privato nell'UE in materia di obbligazione extracontrattuale, senza abrogare però convenzioni previgenti che restano operanti per sinistri anteriori (art. 28). Tra le convenzioni internazionali di cui sono parti gli Stati membri alla cui applicazione il Regolamento non osta va menzionata la Convenzione de L'Aja del 4 maggio 1971, la quale non è stata ratificata dall'Italia ma lo è stata dal Belgio: v. infra nel testo.
- 25 Cfr., ad titolo esemplificativo, l'art. 151, co. 1, cod. ass. che prevede l'applicazione degli artt. 152, 296-299, cod. ass., soltanto ai sinistri esteri avvenuti nello Spazio Economico Europeo (SEE). Mentre la possibilità di chiedere il risarcimento al mandatario (almeno nella fase stragiudiziale) è esteso ai sinistri che sono avvenuti in un Paese aderente al sistema Carta Verde (art. 153, co. 1, cod. ass.).
- 26 Vedi sul punto l'ampia disamina in chiave ampiamente critica dello sdoppiamento tra giurisdizione e diritto applicabile di BONA, M.: "R.c.a. e sinistri transfrontalieri: giurisdizione (tutti a casa propria?) e diritto applicabile (risarcimenti con regole aliene?)", *Danno e resp.*, 2008, pp. 619 ss., che arriva a prospettare l'opportunità di disapplicare il diritto straniero applicabile, facendone valere il contrasto con gli artt. 2, 3 e 32 Cost. ove esso non preveda norme sul risarcimento integrale del danno subito; cfr. in particolare, Giudice di Pace Salerno, 29 marzo 2012 n. 3218; Trib. Nola, sez. II civ., 12 aprile 2010 n. 897 e Trib. Milano 11 giugno 1998, precedenti tutti in cui è forte nel giudice la consapevolezza della dicotomia evidenziata nel testo, sebbene con esiti non sempre condivisibili riguardo alla decisione finale sul caso concreto rispettivamente esaminato.

- la giurisdizione è, di regola, in applicazione del criterio c.d. del *forum actoris*²⁷ quella del giudice del Paese del domicilio/residenza del danneggiato che agisca direttamente contro l'assicuratore del danneggiante/responsabile civile e, dunque, nel caso di danneggiato italiano la giurisdizione sarà quella italiana. L'azione deve considerarsi diretta contro l'assicuratore del danneggiato anche quando l'assicuratore è stato chiamato in garanzia o si destinatario di una chiamata di terzo, davanti al giudice presso il quale è stata proposta la domanda principale, sempre che quest'ultima non sia stata proposta solo per distogliere colui che è stato chiamato in causa dal suo giudice naturale. Così afferma chiaramente l'art. 6, co. 2, Reg. (CE) n. 44/2001 che riproduce quanto era già scritto nella Convenzione di Bruxelles del 1968, art. 6, n.2. Il punto è particolarmente importante nel *case study* in esame (v. infrall, I.);

- il diritto sostanziale applicabile è – quasi sempre²⁸ – quello del Paese (straniero) in cui si è verificato il sinistro in applicazione del principio c.d. della *lex loci commissi delicti*²⁹ oltre – come già detto poc'anzi – a quello italiano attuativo di norme di fonte europea, vale a dire, gli artt. 151-155 cod. ass.

Ne consegue che ai sinistri esteri non si applicano i complessi normativi di diritto sostanziale italiano che presuppongono la soggezione a tale diritto dell'avvenuto sinistro, e dunque non trovano applicazione:

- 27 Il principio generale del foro del domicilio/residenza del danneggiato (c.d. *forum actoris*) nei sinistri cross-border è ormai una vera e propria certezza fondata su norme uniformi di fonte europea, vale a dire sul combinato disposto degli artt. 9, par. 1, lett. b) e 11, par. 2 Reg. (CE) n. 44/2001 nonché sul Considerando 11 della Direttiva 2000/26/CE c.d. Quarta Direttiva, sull'art. 5 della Direttiva 2005/14/CE c.d. Quinta Direttiva che aggiunge il Considerando 16 bis alla c.d. Quarta Direttiva (e ancora cfr. il Considerando 32 della Direttiva 2009/103/CE). La regola del *forum actoris* è stata poi sancita da due pronunce: 1. Corte Giustizia CE, Sez. II, 13 dicembre 2007, C-463/06, in *Danno e resp.*, 2008, 619, secondo la quale le norme suddette del Reg. 44/2001 vanno interpretate nel senso che il danneggiato in un sinistro stradale può proporre un'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile civile dinanzi al giudice del luogo dello Stato membro in cui esso danneggiato è domiciliato, a condizione che l'assicuratore convenuto sia domiciliato in un altro Stato membro [diverso da quello in cui è domiciliato l'attore-danneggiato n.d.r.] e che il diritto nazionale [del giudice adito ovvero dell'illecito v. infra sul punto n.d.r.] ammetta l'azione diretta del danneggiato verso l'assicuratore del responsabile civile>>; 2. Corte di Giustizia CE, Sez. III, 17 settembre 2009, C-347/08. In Italia tale azione diretta contro l'assicuratore del responsabile civile è ammessa chiaramente già dai tempi dell'art. 18 della l. 990/1969 e, successivamente, dall'art. 2, co. 5, d. lgs. 190/2003 attuativo della Direttiva 2000/26/CE - c.d. Quarta Direttiva (il cui contenuto è stato poi riaffermato nel Considerando 32 della Direttiva 2009/103/CE che lo riporta testualmente oltre a riconfermarlo negli artt. 20-26). La norma compare anche nell'art. 6, n. 2 del Reg. CE 44/2001.
- 28 Secondo l'art. 62 della l. 218/1995, unico applicabile *ratione temporis* alla fattispecie di sinistro oggetto del presente giudizio, la *lex loci commissi delicti* potrà essere derogata solo quando i soggetti coinvolti nel sinistro (responsabile del sinistro e danneggiato) abbiano cittadinanza e residenza in un altro identico Paese ma questo caso lo abbiamo escluso ab origine dal raggio di interesse della presente indagine in quanto non riguarda la fattispecie oggetto d'esame che vede coinvolti soggetti di diversa nazionalità e residenza (cittadino italiano e cittadino belga). Ad *abundantiam* si rileva che i criteri di deroga sono invece parzialmente diversi avendo riguardo al Reg. CE n. 864/2007, art. 4 ma, come detto, esso non si applica al sinistro in esame. Tale art. 4 ha suscitato a sua volta numerosi problemi interpretativi: Corte di Giustizia UE, sez. IV, 10 dicembre 2015 n. C-350-14.
- 29 E' il diritto sostanziale straniero a regolare i presupposti soggettivi, oggettivi e gli effetti della responsabilità derivante dal sinistro: cfr. BALLARINO, T. e BALLARINO, E. e PETRELLI, I.: *Diritto internazionale privato italiano*, Cedam, Padova, 2016, pp. 291 ss.; BAREL, B. e ARMELLINI, S.: *Manuale breve diritto internazionale privato*, Milano, 2016, pp. 282 ss.

i. le regole ordinarie della responsabilità civile presenti nel codice civile italiano (artt. 2043, 2054, 2055 c.c.);

ii. il c.d. sistema del risarcimento diretto ex artt. 149-150 cod. ass. come risulta espressamente dall'art. 4 del D.P.R. 254/2006 e, ancor prima, dallo stesso co. 2, dell'art. 149 cod. ass.;

iii. il c.d. sistema di risarcimento diretto ex art. 141 cod. ass. (azione diretta del trasportato contro l'assicuratore del vettore), così come risulta espressamente dall'art. 34, co. 1, CARD che definisce l'ambito di applicazione della medesima CARD, nella sua Parte Terza relativa alla CTT (Convenzione Terzi Trasportati), ai soli sinistri avvenuti in Italia (dopo il 1° febbraio 2007: art. 45 CARD), tra due o più veicoli identificati e con assicurazione obbligatoria, e riguarda i danni del trasportato, purché gestito in Italia e che si trovava a bordo del veicolo dell'Impresa Gestionaria.

A conferma di questa impostazione va menzionata la pronuncia del Giudice di Pace di Trieste, 11 luglio 2014 n. 413³⁰ che, in una fattispecie analoga a quella oggetto del presente giudizio, ha dichiarato l'inammissibilità dell'azione diretta ex art. 141 cod. ass., formulata da un terzo trasportato su un veicolo italiano nei confronti della compagnia italiana del vettore per danni riportati in un incidente stradale verificatosi all'estero (nella specie in Slovenia) e provocato da un veicolo sloveno assicurato con compagnia slovena, assoggettando, invece, tale sinistro alla disciplina degli artt. 151-155, 296-301 cod. ass..

Il Giudice di Pace triestino ha dichiarato la mancanza di legittimazione passiva dell'assicuratore del vettore ai sensi dell'art. 141 cod. ass.³¹ e lo ha fatto con abbondanza di argomentazioni anche se sarebbe appunto bastato – a parere di chi scrive - menzionare l'art. 34 della CARD/CTT, il quale, limitandone espressamente

30 La sentenza è ad oggi inedita.

31 Nell'art. 141 cod. ass. è contenuta una regola speciale che addossa l'onere risarcitorio alla compagnia del veicolo su cui viaggiava il terzo trasportato, danneggiato nel corso del sinistro, prescindendo dall'accertamento delle responsabilità nella determinazione dell'evento lesivo, vale a dire di una regola di responsabilità oggettiva (o regola indennitaria) dell'assicuratore del vettore che può trovare applicazione solo nello Stato la cui legge la prevede per i sinistri ivi avvenuti. Tutto ciò ovviamente ove il titolo della pretesa del trasportato sia identificato nell'illecito civile. Le cose cambierebbero là dove tale titolo fosse identificato nel contratto di assicurazione del vettore che sarebbe dunque da considerarsi contratto a favore di terzo (il trasportato), condizionato al verificarsi del sinistro anche all'estero o con veicolo estero. Resterebbe, però, pur sempre il problema dell'ultimo comma dell'art. 141 cod. ass., vale a dire del "diritto di rivalsa" dell'assicuratore del vettore verso la compagnia del responsabile civile, diritto che è parte integrante della fattispecie dell'azione diretta del trasportato ex art. 141 cod. ass. e che, come già detto, è subordinato alla vigenza della CARD che appare circoscritta alle compagnie che operano sul territorio italiano e dunque ai sinistri italiani, vale a dire verificatisi in Italia come prescrive lo stesso art. 34 CARD, citato nel testo. Di conseguenza, anche volendo qualificare il titolo della responsabilità da extracontrattuale a contrattuale (o legale, come d'altra parte, è anche per la responsabilità fatta valere ex art. 149 cod. ass.: cfr. sul punto AVENTAGGIATO, V.: "Indennizzo diretto", *Altalexpedia*, <http://www.altalex.com/documents/altalexpedia/2013/12/03/indennizzo-diretto>, pubblicata il 25 febbraio 2017, par.4), resterebbe comunque esclusa l'applicabilità dell'art. 141 cod. ass. ai sinistri esteri.

l'applicazione ai sinistri avvenuti in Italia, limita anche l'ambito di applicazione dell'art. 141 cod. ass. di cui rappresenta, in sostanza, il regolamento attuativo.

La profusione di argomenti del giudice di pace triestino³² si giustifica tenendo conto della necessità di superare il precedente contrario del Trib. Milano, 24 ottobre 2012, n. 11626³³, che verte su fattispecie pressoché identica a quella affrontata dal giudice triestino, risolta in modo opposto, vale a dire ammettendo l'applicabilità dell'art. 141 cod. ass. al sinistro (verificatosi all'estero).

Il giudice di Pace triestino mette opportunamente in risalto le criticità della pronuncia del giudice milanese, sottolineando, come la regola dell'art. 141 cod. ass. rappresenti una «singolarità del sistema di ristoro del codice delle assicurazioni private», vale a dire un istituto specifico del diritto italiano, ed evidenziando, altresì, come il giudice milanese non abbia rilevato che la Convenzione CARD vincola esclusivamente le compagnie assicurative operanti sul territorio italiano che l'abbiano sottoscritta di modo che laddove il sinistro accada all'estero e la responsabilità sia ascrivibile ad uno straniero, la compagnia italiana del vettore, che abbia risarcito il trasportato, non dispone della c.d. rivalsa³⁴ verso la compagnia estera del responsabile.

A parere di chi scrive, oltre all'omessa considerazione dell'art. 34 CARD, che sarebbe stato invece risolutivo, il passaggio ancora più critico della sentenza milanese del 2012 sta nell'affermazione secondo cui nella fattispecie esaminata, avente ad oggetto un sinistro avvenuto all'estero (in Spagna) tra veicolo italiano e veicolo straniero (spagnolo), con danneggiato terzo trasportato italiano, non sussistono elementi di estraneità all'ordinamento italiano tali da porre un problema di individuazione del diritto applicabile ai sensi della l. 218/1995, essendo italiani sia il danneggiato attore, sia il convenuto assicuratore del veicolo vettore, sia il veicolo vettore che era appunto immatricolato in Italia.

32 Tali argomentazioni spaziano dalla diversità di collocazione sistematica della disciplina del risarcimento del terzo trasportato (Capo III, Titolo X, art. 141 cod. ass.) rispetto a quella dei sinistri avvenuti all'estero (Capo V del Titolo X, artt. 151-155 cod. ass.) che non rinvia né richiama in alcun modo l'art. 141, per focalizzarsi, poi, sul nesso inscindibile tra l'azione del terzo trasportato e il diritto di rivalsa dell'assicuratore del veicolo vettore nei confronti della compagnia assicurativa dell'effettivo responsabile. Tale nesso normativamente posto dall'art. 141, ult. co., cod. ass., equivale ad indicare come presupposto di applicazione dello stesso art. 141. la Convenzione CARD, dato che il suddetto diritto di rivalsa può esercitarsi solo nei limiti e alle condizioni previste dall'art. 150 cod. ass., in esecuzione del quale è stato emanato il D.P.R. 254/2006 di cui la Convenzione CARD (comprensiva della CTT) - che permette alle compagnie aderenti di regolare i loro rapporti con appositi sistemi di calcolo - costituisce a sua volta attuazione.

33 Reperibile nella banca dati www.diritto24.ilsolo24ore.com/lex24.

34 Sul punto è stato fatto notare che impropriamente viene utilizzato il termine "rivalsa", ma tale azione si configurerà come azione di regresso ex articolo 1299 c.c. nel caso in cui è configurabile un concorso di colpa tra i conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro, ovvero come azione di surrogazione legale ex articolo 1203 c.c. nel caso in cui la colpa esclusiva nella causazione del sinistro sia da addebitare al conducente del veicolo diverso da quello sul quale viaggiava il trasportato danneggiato. Riguardo, poi, all'ambito di applicabilità della norma, rileva osservare che l'articolo 141, non distingue tra le varie ipotesi di trasporto, pertanto, la nuova disciplina è applicabile al trasporto di cortesia ed al trasporto contrattuale, sia gratuito che oneroso.

Si vede come tale affermazione non consideri che il solo fatto dell'essersi il sinistro verificato all'estero realizza un elemento di estraneità che impone al giudice che si trovi a doverlo esaminare, l'applicazione delle norme di diritto internazionale privato le quali – nel caso esaminato dal giudice milanese – si identificavano *ratione temporis* in quelle contenute nell'art. 62 l. 218/1995.

L'art. 62, co. 2, l. 218/1995 prevede una deroga alla regola generale della *lex loci commissi delicti* per determinare il diritto sostanziale applicabile, solo qualora l'illecito coinvolga esclusivamente cittadini di un medesimo Stato in esso residenti. Al contrario, il sinistro esaminato dal giudice milanese prevedeva il coinvolgimento di cittadini italiani e stranieri (spagnoli).

Negare questo dato evidente, significa incorrere in un altrettanto evidente errore interpretativo dell'art. 62, co., 2. l. 218/1995, ai sensi del quale per soggetti coinvolti nel sinistro ai fini dell'applicabilità dell'art. 62, co. 2, si intendono il responsabile del sinistro e il danneggiato e non certo l'assicuratore. In altre parole, va escluso, nel caso esaminato dal giudice milanese, che l'assicuratore del vettore sia da considerarsi soggetto coinvolto nell'illecito e, quindi, che la sua nazionalità e la sua sede possano rilevare ai fini dell'applicazione o meno dell' art. 62, co. 2, l. 218/1995³⁵.

In conclusione, il sinistro esaminato da Trib. Milano 2012 era un sinistro estero in senso proprio, che è stato erroneamente inquadrato come sinistro di diritto italiano, tra l'altro del tipo a) secondo la classificazione proposta sopra al par. 3, vale a dire di quelli cui si applica il sistema del risarcimento diretto in favore del terzo trasportato e che, invece, possono essere soltanto i sinistri avvenuti in Italia (e, tra l'altro, dopo il 1° febbraio 2007) tra veicoli italiani assicurati con compagnia aderente alla CARD/CTT.

Il giudice di Pace di Trieste 2014 ha ben colto la distonia della decisione del Trib. di Milano 2012 rispetto a tutti i dati normativi vigenti ed ai i principi generali di fonte europea in materia di illecito civile/sinistro stradale italiano ed estero, dati su cui – come si è tentato di dimostrare – si fonda la qualificazione e classificazione dei sinistri come sopra delineata e all'interno della quale è opportuno muoversi per l'esame del sinistro oggetto della presente analisi.

35 In tal senso . CIAN, G. e TRABUCCHI, A.: : *Commentario breve al codice civile, sub art. 62 l. 218/1995*, Padova, 2007, p. 3920; nello stesso senso anche BALLARINO, T. e BALLARINO, E. e PETRELLI, I.: "Diritto internazionale privato italiano", cit., 290. E ciò appare confermato da Trib. Milano, sez. X, 15 maggio 2013, che ai fini della determinazione del diritto applicabile (quello rumeno) al sinistro avvenuto in Romania, fa esclusivo riferimento alle nazionalità di danneggiante e danneggiato (entrambi rumeni), non dando alcun rilievo alla nazionalità (italiana) dell'assicuratore di uno dei veicoli coinvolti. Il giudice milanese, in una fattispecie analoga a quella in esame, statuisce la giurisdizione italiana, sottoponendo il sinistro alla legge del luogo in cui esso si è verificato.

5. Soluzione al problema della qualificazione del sinistro.

Nel *case study* oggetto d'esame si è in presenza di una fattispecie analoga a quelle oggetto di indagine da parte del Giudice di pace triestino 2014 e del Giudice milanese 2012, vale a dire un sinistro estero in senso proprio, in quanto avvenuto in Belgio tra cittadino italiano con veicolo immatricolato in Italia e cittadino straniero (belga) con veicolo immatricolato in Belgio, in cui il danneggiato è un terzo trasportato italiano. Più precisamente, ove si volesse fare riferimento preciso alle previsioni normative, si è in presenza di un sinistro inquadrabile sia nel I sia nel II comma dell'art. 151 cod. ass. in quanto trattasi di sinistro avvenuto in uno Stato membro diverso da quello di residenza del danneggiato tra veicoli che sono assicurati e che stazionano abitualmente in due diversi Stati membri dell'UE ma anche di sinistro avvenuto in un Paese del Sistema Carta Verde (Belgio è uno dei 44 Paesi che vi fanno parte) con un veicolo immatricolato e assicurato in un altro Stato aderente allo Spazio Economico Europeo (l'Italia fa parte dello SEE)³⁶. Entrambe le tipologie di sinistro hanno la medesima disciplina.

In ragione di ciò si vede come il sinistro in esame si inquadri, senza margine di errore, tra quelli soggetti a giurisdizione italiana in applicazione del criterio c.d. del *forum actoris* (artt. 9, II Reg. 44/2001 CE) e al diritto sostanziale del *locus commissi delicti* (art. 62, co. 1, l. 218/1995), vale a dire al diritto belga. Non trova infatti applicazione l'art. 62, co.2, in quanto – come detto – per l'individuazione della legge applicabile, rilevano solo le nazionalità e le residenze del danneggiato e del danneggiante nonché i paesi di immatricolazione dei veicoli coinvolti nel sinistro e non rileva, invece, la nazionalità dell'assicuratore dei veicoli coinvolti.

Al sinistro oggetto del presente giudizio non è applicabile il diritto italiano e, dunque, non sono applicabili:

- né le regole ordinarie della responsabilità civile di diritto italiano (artt. 2043, 2054, 2055, c.c.);

- né l'art. 141 cod. ass. per i motivi sostanziali già espressi³⁷.

Deve escludersi, pertanto, con riguardo al sinistro in esame, la legittimazione passiva dell'assicuratore dell'automezzo, ex art. 141 cod. ass., senza che ciò ne escluda, tuttavia, in senso assoluto, la legittimazione passiva rispetto alle pretese

³⁶ Tale tipologia di sinistro cross-border (cfr. supra nota 11 in cui si elencano le diverse tipologie di sinistro cross-border) è contemplata espressamente dall'art. 153, co. 1, cod. ass. (v. infra nel testo). In quest'ultima norma si prevede la legittimazione passiva del mandatario dell'assicuratore straniero rispetto alla richiesta di risarcimento del danneggiato italiano ma con riferimento solo alla fase stragiudiziale. Dopo Cass. 10124/2015 tale legittimazione può dirsi estesa anche alla fase giudiziale (v. infra nel testo).

³⁷ E che in ogni caso per il sinistro oggetto di causa resterebbe escluso anche *ratione temporis*, in quanto la CARD che ne costituisce il regolamento attuativo, riguarda espressamente i sinistri avvenuti a partire dal 1° febbraio 2007 (così il già più volte menzionato art. 45 CARD).

avanzate dal danneggiato terzo trasportato, le quali, invece, possono trovare fondamento – come si dirà oltre - nei diversi complessi normativi di diritto belga³⁸ alla luce ed in forza dei quali va quindi verificata la suddetta legittimazione passiva.

Del pari va esclusa la legittimazione passiva ex artt. 2043, 2054-55 c.c. del conducente dell'automezzo *alias* veicolo vettore, della società proprietaria di esso veicolo, senza che ciò ne escluda, tuttavia, in senso assoluto, la legittimazione passiva rispetto alle pretese avanzate dal danneggiato terzo trasportato, le quali, invece, possono trovare fondamento – come si dirà oltre - nei diversi complessi normativi di diritto belga alla luce ed in forza dei quali va quindi verificata la suddetta legittimazione passiva.

Nel giudizio in esame l'attore ha, infatti, cumulato due diverse azioni, quella ex art. 141 cod. ass. e quella ex artt. 2043 e 2054-55 c.c., che presuppongono l'una una responsabilità oggettiva dell'assicuratore del vettore e l'altra la responsabilità per colpa dell'autore del danno.

Come detto, il ricorso a queste norme non appare corretto in quanto essere presuppongono la qualificazione del sinistro come sinistro di diritto italiano mentre si è in presenza di un sinistro estero o *cross-border* di cui vanno chiariti giurisdizione e diritto applicabile.

Vanno, quindi, analizzate più dettagliatamente le regole sulla giurisdizione dei sinistri esteri e quelle sostanziali del diritto belga al fine di procedere alla verifica della giurisdizione italiana, della stessa legittimazione attiva dell'attore nonché della legittimazione passiva di tutti i convenuti rispetto alla *tipologia* e al *titolo* delle azioni rivolte contro di essi.

III. GIURISDIZIONE E DIRITTO APPLICABILE.

I. Giurisdizione italiana.

Il sinistro oggetto del case study può qualificarsi come sinistro estero in senso proprio.

Più in particolare, dall'esame di tutti i suoi elementi costitutivi, il sinistro estero oggetto del presente studio può dirsi rientrare - come già detto - nella sottocategoria dei sinistri esteri avvenuti in uno Stato membro diverso da quello di residenza del danneggiato tra veicoli che sono assicurati e che stazionano

38 Questo punto appare molto chiaro alla già citata Trib. Milano, sez. civ., 11 giugno 1998, che sempre con riguardo ad una fattispecie di sinistro estero, afferma che, acclarata la giurisdizione italiana, si dovrà applicare la legge straniera del luogo dove è avvenuto il fatto e in base a tale legge andrà valutata la legittimazione passiva dell'assicuratore italiano.

abituamente in due diversi Stati membri dell'UE (art. 151, co. 1 e 2, cod. ass. e, prima del 1° gennaio 2006, nell'art. 2, co. 1 d.lgs. 190/2003,).

Per questa tipologia di sinistri esteri è previsto oltre al «diritto di agire direttamente contro l'impresa di assicurazione che copre la responsabilità civile del responsabile» (151, co. 5, cod. ass. e, prima del 1° gennaio 2006, nell'art. 2, co. 5, d.lgs. 190/2003 attuativo dell'art. 3 della Direttiva 2000/26/CE c.d. Quarta Direttiva) anche il diritto di agire contro il mandatario della suddetta assicurazione, designato nel territorio della Repubblica (art. 152, cod. ass., e, prima del 1° gennaio 2006, cfr. Considerando 11 e 15 e art. 4 della Direttiva 2000/26/CE c.d. Quarta Direttiva).

Nella direzione dell'estensione della legittimazione passiva all'azione di risarcimento danni proposta in Italia dal danneggiato di un sinistro estero, anche al mandatario designato in Italia dall'assicuratore straniero, andavano chiaramente già i Considerando 11 e 15 della Quarta Direttiva (almeno sotto forma di auspicio). E', poi, andata la Corte di Cassazione con la già menzionata sentenza n. 10665/2009 interpretativa dell'art. 153 cod. ass.³⁹, e, ancora più chiaramente e di recente, la Corte di Giustizia UE, sez. II, 10 ottobre 2013, C-306/12⁴⁰, che ha interpretato l'art. 21, par. 5, Direttiva 2009/103/ CE.

Infine, da ultimo, rileva Cass. 18 maggio 2015 n. 10124⁴¹ che ha fornito un'interpretazione dell'art. 152 cod. ass. fondata sulla *ratio legis* delle norme europee di cui l'articolo medesimo è attuazione, ammettendo inequivocabilmente, che il danneggiato italiano di un sinistro estero possa convenire direttamente, quale legittimato passivo, nel giudizio di risarcimento del danno, il mandatario in nome e per conto del mandante assicuratore straniero del responsabile civile.⁴² Andando in questa direzione la Corte di Cassazione ha di fatto esteso la portata dell'art. 153, co. 1, cod. ass. dalla fase stragiudiziale a quella giudiziale vera e propria.

39 Secondo cui «l'art. 153 del d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209, che, nell'ambito della nuova disciplina dettata dal codice delle assicurazioni private, riconosce ai danneggiati residenti in Italia che abbiano subito un danno derivante da sinistro stradale verificatosi in uno degli Stati aderenti al sistema della "carta verde", e causato da veicoli ivi abitualmente circolanti ed assicurati, il diritto di richiedere il risarcimento del danno anche al mandatario designato dall'impresa assicuratrice straniera nel territorio della Repubblica [...]».

40 La sentenza è pubblicata in *Resp. civ. prev.*, 2014, p. 451.

41 Per una disamina attenta delle pronunce europee ed italiane indicate cfr. BONA, M.: "Sinistri stradali all'estero e azione diretta in Italia", cit., pp.1140 ss., che pone in luce come la nostra Suprema Corte n. 10124/2015 sia andata molto oltre rispetto alla Corte di Giustizia UE C-306-12 del 2013, ed abbia ammesso per i danneggiato italiano di un sinistro estero, che abbia proposto l'azione di risarcimento danni in Italia contro l'assicuratore del responsabile civile, non solo la possibilità di notificare la citazione dell'assicuratore presso il suo mandatario in Italia, bensì la legittimazione passiva diretta del mandatario medesimo.

42 Un percorso interpretativo questo che, già all'indomani della già menzionata pronuncia della Corte di Giustizia C-463/06 del 2007 sul *forum actoris* è stato definito obbligato solo facendo leva sui dati testuali delle fonti europee in materia di giurisdizione nell'ambito delle assicurazioni: BONA, M.: "R.c.a e sinistri transfrontalieri", cit., pp. 626-627.

Sebbene tali pronunce siano intervenute successivamente al verificarsi del sinistro in esame e alla proposizione della relativa azione risarcitoria, esse, nel momento attuale della presente indagine e anche ai fini del giudizio, rappresentano validi parametri interpretativi delle norme vigenti al momento del sinistro che già contenevano la regola oggi chiaramente formulata.

In conclusione: sulla base di quanto fin qui affermato e in linea di prima approssimazione, può dirsi che la giurisdizione italiana rispetto al sinistro in esame sussiste ma non in forza delle norme menzionate da parte attrice, vale a dire l'art. 6, n. 2 della Convenzione di Bruxelles (tra l'altro non più in vigore già dal 1° marzo 2002, vale a dire prima del verificarsi del sinistro in esame, ed a seguito dell'adozione del Reg. CE 44/2001)⁴³ bensì in forza delle norme europee sul *forum actoris*, presenti negli art. 9 e 11 Reg. CE 44/2001, così come interpretate dalle due importanti sentenze della Corte di Giustizia del 2007 e 2009⁴⁴.

Ed infatti, sebbene il giudizio in esame sia stato introdotto dall'attore contro l'assicuratore del proprietario del veicolo vettore che non era il responsabile civile, nella comparsa conclusionale la domanda di risarcimento è stata estesa, oltre che al responsabile civile straniero, anche all'assicuratore straniero di costui e al mandatario italiano dell'assicuratore straniero.

Ma anche ove si volesse considerare tardiva da parte dell'attore l'estensione della domanda risarcitoria in comparsa conclusionale, deve tenersi in considerazione che la chiamata di terzo rivolta sia al responsabile civile straniero sia all'assicuratore straniero di costui posta in essere dall'originario convenuto nella comparsa di risposta ha esteso automaticamente a costoro la domanda dell'attore che, dunque, risulta, sul piano processuale, come originariamente posta fin dall'inizio contro il responsabile civile/danneggiante straniero e contro l'assicuratore straniero.

Per "azione diretta" ai sensi deve intendersi anche quella esercitata contro l'assicuratore (estero) del veicolo responsabile in virtù dell'estensione automatica della domanda attorea, per effetto della chiamata del terzo posta in essere dal convenuto, come espressamente prevede l'art. 6, n. 2, Reg. n. 44/2001 che riproduce integralmente il testo dell'abrogato art. 6, n. 2 Convenzione di Bruxelles 1968. Si precisa infatti che il principio di cristallizzazione della domanda ex art. 183 cpc si applica solo ove sia l'attore a voler chiamare in causa il terzo a seguito delle

43 Il riferimento all'art. 6 e al foro del convenuto da parte dell'attore si spiega tenendo conto del fatto che l'attore ha appunto introdotto il giudizio come se il sinistro oggetto di causa fosse un sinistro di diritto italiano, convenendo oltre al proprietario e al conducente del veicolo vettore, soltanto l'assicuratore del veicolo vettore e non l'assicuratore del veicolo del responsabile civile straniero. Va detto, comunque, che l'art. 6, co. 1, lett. a) e b), Reg. 44/2001, riproduce integralmente, il contenuto dell'art. 6 Convenzione di Bruxelles con specifico riguardo alla estensione del criterio del *forum actoris* anche in caso di chiamata in garanzia ovvero chiamata del terzo. *infra* nota 47.

44 Citate *supra* nota 27.

difese del convenuto (cfr. art. 269, co. 3, cpc). Al contrario, nel caso in cui il terzo sia stato chiamato dal convenuto, tale limite non sussiste ed anzi se il terzo è indicato dal convenuto come soggetto tenuto a rispondere della pretesa dell'attore, la domanda attorea si estende automaticamente al terzo, pur in mancanza di apposita istanza, dovendosi individuare il vero responsabile nel quadro di un rapporto oggettivamente unitario. Se, invece, si tratta di chiamata in garanzia è necessaria un'apposita istanza che, nel caso di specie, tra l'altro, risulta essere stata posta in essere dall'attore nei termini previsti (cfr. Cass., sez. III, 5 marzo 2013 n. 5400).

Ne consegue che la giurisdizione è quella italiana in forza del principio del *forum actoris* che trova applicazione ove si sia in presenza di un'azione del danneggiato italiano verso l'assicuratore straniero del responsabile civile. Nella dottrina forense si sottolinea come il criterio del *forum actoris* (foro del domicilio dell'attore/danneggiato nel sinistro estero) si sostanzia anche in una regola di competenza territoriale, in quanto esso stabilisce non solo la competenza dei giudici di un certo Stato ma, più specificamente, la competenza dei giudici del *luogo del domicilio* del danneggiato⁴⁵.

In conclusione, può dirsi sussistente la giurisdizione del giudice italiano⁴⁶, che si sostanzia anche nella competenza territoriale del luogo del domicilio dell'attore.

Da ciò discende l'applicazione delle regole di diritto internazionale privato italiane e, dunque, l'individuazione del diritto del Belgio, Paese in cui si è verificato il sinistro, quale diritto sostanziale applicabile ex art. 62, co. 1, l. 218/1995, *lex loci commissi delicti*⁴⁷.

Tuttavia, tenendo conto della molteplicità dei soggetti convenuti nel presente giudizio, la statuizione, in astratto, della possibilità della giurisdizione italiana

45 Cfr. ex multis BONA, M.; "R.c.a e sinistri transfrontalieri", cit., 626, e SAVOIA, R.: "I sinistri avvenuti all'estero", cit., ibidem, rilevano l'incidenza di questa regola sulla giurisdizione sulle regole della competenza territoriale e della potenziale discriminazione tra danneggiati italiani e danneggiati locali.

46 Si noti che l'attore terzo danneggiato nel sinistro oggetto d'esame ha correttamente adito il giudice italiano del luogo del proprio domicilio ma in realtà nelle sue intenzioni ha adito il giudice del domicilio del convenuto proprietario e del convenuto conducente del veicolo vettore, attraendo in questo foro anche il convento "assicuratore del veicolo vettore" (con sede a Milano) per ragioni connessione (Art. 6 Convenzione Bruxelles 1968): v. *supra* nota 44.

47 In tal senso esemplarmente e in fattispecie di sinistro estero analoga a quella oggetto del presente giudizio Giudice di Pace di Salerno, del 29 marzo 2012 n. 328 applica correttamente e chiaramente il principio del *forum actoris* in un sinistro estero con danneggiato italiano, così come statuito dagli art. 9, par. 1, lett. b) e 11, par. 2, Reg. CE 44/2001, interpretati autenticamente dalle già citate pronunce della Corte di Giustizia UE (v. *supra* nota..) e dal Considerando 16 bis della c.d. Quarta Direttiva, come modificato dall'art. 5 della Quinta Direttiva, e come recepito nel d.lgs. 190/2003 nonché trasfuso negli artt. 151-155 cod. ass. (d. lgs. 209/2005). Il giudice di pace salernitano afferma che "tale sistema organico di leggi e Direttive comunitarie consente di ritenere sine dubio che il cittadino italiano che abbia subito un sinistro in uno Stato membro diverso da quello della propria residenza, possa convenire in giudizio l'assicuratore straniero davanti al giudice italiano, ferma restando l'applicazione della legge dello Stato in cui si è verificato il sinistro". In linea sull'applicabilità del *forum actoris* ai sinistri esteri anche Trib. Varese 13 gennaio 2012 n. 55, cit.

lascia comunque insoluto il problema di quali siano⁴⁸, in concreto, i soggetti da estromettere e quelli da includere nel giudizio in base al norme sulla legittimazione attiva e passiva dell'azione diretta di risarcimento danni del danneggiato terzo trasportato verso l'assicuratore del responsabile civile straniero e del suo mandatario.

Un contributo decisivo alla soluzione di questo problema viene, infatti, dalla legge sostanziale applicabile al sinistro, che regola non l'ammissibilità in sé dell'azione diretta verso l'assicuratore del responsabile civile (ammissibilità che – come detto – è prevista dal diritto europeo⁴⁹ in materia di assicurazione RCA e attuata nei singoli stati membri, vale a dire sia in Italia sia in Belgio: v. par. 4.1) bensì la concreta configurazione e operatività di questa tipologia di azione diretta nel diritto belga.

2. Diritto belga.

Sebbene il giudizio in esame sia stato introdotto contro l'assicuratore del proprietario del veicolo vettore che non era il responsabile civile, nella comparsa conclusionale la domanda di risarcimento dell'attore è stata estesa, a causa delle chiamate di terzo poste in essere dal convenuto (la compagnia assicurativa del veicolo vettore) e dichiarate ammissibili dal giudice, al responsabile civile straniero, all'assicuratore straniero di costui e al mandatario italiano dell'assicuratore. In conseguenza, può dirsi sussistente la giurisdizione del giudice italiano, in quanto l'azione risulta fin dall'origine proposta contro l'assicuratore straniero del responsabile civile straniero e anche contro il suo mandatario italiano.

Salve le considerazioni sull'eventuale sussistenza di un litisconsorzio tra assicuratore e responsabile civile straniero (v. nota 47), va detto che in forza degli artt. 5, co. 1, punto 3), art. 6, co. 1, punti 1 e 2, art. 11, co. 3, del Reg. (CE) 44/2001, anche rispetto al responsabile civile del sinistro, conducente del veicolo straniero, sussiste la giurisdizione italiana. Il Regolamento europeo, infatti, supera il disposto dell'art. 3 della l. 218/1995 in quanto fonte sovraordinata di norme uniformi di diritto internazionale privato.

48 Ci sia può chiedere, ad esempio, se la legittimazione passiva del mandatario italiano dell'assicuratore straniero non comporti anche il litisconsorzio necessario e/o facoltativo con il responsabile civile del danno. Esclude la sussistenza del litisconsorzio con ampiezza di argomentazioni e riferimenti a norme e precedenti stranieri BONA, M.: "Sinistri stradali all'estero e azione diretta in Italia: davvero sussiste la legittimazione passiva del mandatario?", cit., 1140ss. ma sul punto v. infra par. 4.1.

49 Chiaro sul punto BONA, M.: "Sinistri stradali all'estero", cit., pp. 1140ss., là dove scrive che, a partire dalla Quarta Direttiva, passando per la successiva Direttiva 2009/103/CE, la legge che (ai sensi dell'art. 13, par. 3, Reg. (CE) 1215/2012) regola l'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore è quella speciale di fonte europea, vale a dire in Italia, l'art. 151 cod. ass. (attuativo della normativa UE) mentre resta soggetta all'art. 62 l. 218/1995 (e poi al Reg. (CE) Roma II), la legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale. E ciò per evitare conflitti di legge e divergenze tra gli Stati membri in ordine all'esercizio dell'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile civile straniero nei sinistri cross-border.

La giurisdizione italiana consente, altresì, di applicare al sinistro l'art. 62, co. 1, l. 218/1995 e dunque di fare riferimento alla legge belga per chiarire i termini e modi di proposizione di questa stessa azione diretta del terzo danneggiato verso l'assicuratore del responsabile civile straniero e tutto quanto attiene alla tutela del danneggiato terzo trasportato secondo il diritto belga.

IV. DIRITTO BELGA DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE PER SINISTRO STRADALE.

I. Ricostruzione del quadro normativo e giurisprudenziale.

La legge belga quale legge sostanziale applicabile al sinistro estero oggetto d'esame, in forza dell'art. 62, co. 1, l. 218/1995, regola:

- quali soggetti sono legittimati attivi e passivi delle azioni di responsabilità, con specifico riguardo anche alla legittimazione passiva dell'assicuratore italiano, garante per i danni cagionati all'estero dal veicolo italiano;

- i presupposti oggettivi e soggettivi (condotta, colpa, pregiudizio, nesso di causalità, capacità di commettere illeciti, tipologia di diritto leso);

- gli effetti della responsabilità o conseguenze dell'illecito (tipologia del pregiudizio risarcibile, modalità del risarcimento, entità del risarcimento e/o dell'indennizzo);

- la durata e l'interruzione della prescrizione dell'azione di responsabilità.

In sintesi, l'applicabilità della legge belga al sinistro in esame fa sì che tale sinistro rispetto ad essa sia appunto un sinistro di diritto interno, cioè un sinistro di diritto belga.

Soprattutto, la legge belga regola anche la possibilità di un'azione diretta del terzo trasportato danneggiato verso l'assicuratore del responsabile civile⁵⁰.

E', dunque, in primo luogo alle norme di diritto belga che disciplinano tale azione diretta che bisogna fare riferimento oltre che, naturalmente, alle norme codicistiche in materia di responsabilità civile e di circolazione stradale.

50 BALLARINO, T. e BALLARINO, E. e PETRELLI, I.: *Diritto internazionale privato italiano*, cit., pp. 291-293, in cui si precisa che la legge del contratto di assicurazione non può impedire l'azione diretta del terzo danneggiato verso l'assicuratore del responsabile civile, restando tale azione soggetta alla lex loci commissi delicti. In tal senso già Trib. Lucca, 19 luglio 1975, in *Arch. civ.*, 1976, 267 e di recente Corte di Giustizia UE, 9 settembre 2015, causa C-240/14, p.ti 41ss. e dispositivo.

A tale proposito va detto che, in Belgio, il quadro normativo di riferimento si compone di alcuni atti normativi⁵¹ che, in combinato disposto tra loro e complessivamente considerati, consentono la proposizione da parte del danneggiato di un sinistro stradale avvenuto in Belgio e che coinvolga veicoli stazionanti abitualmente all'estero di un'azione diretta nei confronti dell'assicuratore del responsabile civile (*conducteur qui est à l'origine de dommage*) che si fonda sul principio generale della responsabilità per colpa (artt. 13, 14 e artt. 19bis-1/19bis-18, loi 21 novembre 1989 così come introdotti dalla loi 22 août 2002 che vanno comunque coordinati con gli artt. 1382ss. *code civil* belga)⁵².

In alternativa, qualora il danneggiato sia qualificabile come *usager faible*, di un'azione diretta contro l'assicuratore che copre la responsabilità del proprietario, del conducente ovvero del detentore di ciascuno dei veicoli coinvolti (*impliqué*) nell'incidente della circolazione da cui è derivato il danno e che dunque configura un regime di c.d. responsabilità oggettiva (art. 29bis, loi 21 novembre 1989 che va comunque anch'esso coordinato con gli artt. 1382ss. *code civil*)⁵³.

Ove, poi, il danneggiato intendesse agire contro il conducente, il proprietario o il detentore del veicolo che ha causato il danno, le norme sostanziali applicabili sarebbero gli artt. 1382-1386bis *code civil* belga.

Avendo riguardo al sinistro in oggetto del *case study*, incentrato tutto sulla qualificazione del danneggiato quale terzo trasportato, vale a dire come *passenger*, che rientra nella categoria dell'*usager faible*, viene subito in considerazione l'art. 29bis della loi 21 novembre 1989 che è la legge belga relativa all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile in materia di veicoli motorizzati che circolano sul suolo stradale (sul contenuto possibile della nozione di *usager faible* v. anche infra).

51 Loi 21 novembre 1989, in M. B., 8 décembre 1989; loi 25 juin 1992, art. 86 che già prevedeva l'azione diretta del danneggiato verso l'assicuratore ; loi 22 août 2002 ; loi 4 avril 2014.

52 Si allude alle norme contenute dall'art. 19bis-1 all'art. 19bis-18 del Chapitre IVbis della loi 21 novembre 1989, come modificata dalla loi 22 août 2002 attuativa, in Belgio, della c.d. Quarta Direttiva. Tale attuazione è stata considerata dalla dottrina belga dissonante rispetto alle intenzioni del legislatore comunitario che intendeva limitare il regime dell'azione diretta alle ipotesi di sinistri avvenuti all'estero (nel senso di fuori dal territorio belga) mentre il legislatore belga lo ha esteso anche ai sinistri stradali che si verificano in Belgio e per i quali delle compagnie di assicurazione che operano in Belgio sono tenute ad intervenire (così CALLEWAERT, V. e ESTIENNE, N.: *Aspects procéduraux de l'indemnisation et rôle de l'assurance, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, coll. Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité civile et l'Assurance (Grerca), Bruxelles, Bruylant, 2015, pp. 127ss.). Le norme contenute nello *Chapitre IVbis* dovrebbero essere quelle corrispondenti alle norme italiane contenute nel d.lgs. 190/2003 e, poi, negli artt. 151-155 cod. ass., e dunque riguardare le ipotesi di sinistro avvenuto fuori dal Belgio con danno a carico di cittadino belga, e invece corrispondono alle nostre norme relative ai sinistri c.d. UCI (artt. 125-126 cod. ass.), e riguardano ipotesi di sinistro avvenuto in Belgio con veicoli che stazionano abitualmente all'estero, e presuppongono che il danneggiato ad opera del veicolo straniero sia un cittadino belga, così come quelle italiane presuppongono che il danneggiato sia un cittadino italiano.

53 Evidenziano bene questa duplice possibilità CALLEWAERT, V. e ESTIENNE, N., "Aspects procéduraux de l'indemnisation et rôle de l'assurance", *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, cit., 132; e cfr. anche ESTIENNE, N.: "Il risarcimento del danno alla persona in Belgio", reperibile in <http://milanosservatorio.it/wp-content/uploads/2016/11/2b-risarcimento-danni-BELGIO-Estienne-IT.pdf>.

Va sottolineato che l'introduzione dell'art. 29bis nella *loi* menzionata, avviene nel 1994 e la norma risulta in vigore al momento del verificarsi del sinistro in esame nella versione modificata da due successivi interventi normativi, l'ultimo dei quali è entrato in vigore il 3 marzo 2001 e dunque prima dell'ottobre 2003, data cui risale il sinistro in questione⁵⁴.

Prima dell'introduzione dell'art. 29bis nella suddetta legge, la tutela del terzo trasportato danneggiato in un sinistro della circolazione stradale era affidata alle regole comuni della responsabilità extracontrattuale contenute nel Libro III, Capitolo III, del *code civil* belga, agli artt. 1382-1386bis. Tali articoli contengono principi generali di regolamentazione della responsabilità extracontrattuale, indipendentemente dalla tipologia di illecito (sinistro stradale o altro) da cui deriva il danno alla persona.

In particolare, secondo l'art. 1382 *code civil* belga: “qualunque danno dell'uomo che arreca ad altri un danno obbliga colui per colpa del quale è avvenuto a ripararlo”. La norma prevede, dunque, una responsabilità per colpa che obbliga la vittima di un danno fisico che desidera essere risarcita a fornire la prova che la causa del danno è dovuta alla colpa di un terzo, dimostrando appunto l'esistenza di una colpa, di un danno e di un nesso di causalità tra colpa e danno, esattamente come accade in Italia secondo la regola generale della responsabilità civile espressa nell'art. 2043 c.c.

Tuttavia, allo scopo di mitigare il rigore dell'art. 1382 *code civil* e di facilitare il risarcimento delle vittime, vari regimi speciali sono stati introdotti dal legislatore belga, e classificati tra le presunzioni di responsabilità ovvero tra le c.d. responsabilità oggettive, vale a dire senza colpa o, che, comunque prescindono dalla colpa effettiva del soggetto ritenuto *ex lege* responsabile e, dunque, obbligato al risarcimento dei danni patiti dal danneggiato.

Tra le norme speciali che istituiscono dei regimi di responsabilità oggettiva (o, secondo alcuni, di regimi di indennizzo diretto)⁵⁵ a favore delle vittime di danni

54 Tale articolo è stato introdotto nell'ordinamento belga dalla legge 30 marzo 1994 sulla scia di una legge francese (la *loi Badinter*) di cui condivideva l'intento: migliorare la situazione delle vittime degli incidenti derivanti dalla circolazione stradale e di accelerare le procedure di risarcimento del danno. Esso è stato poi modificato con le *lois* 13 avril 1995 e 19 janvier 2001. Non è stato invece modificato da quella che si considera la legge belga di attuazione della c.d. Quarta Direttiva, vale a dire la *loi* 22 aout 2002 che ha, invece, inciso profondamente, tra gli altri, sul già menzionato art. 19bis della *loi* 21 novembre 1989, prevedendo norme equivalenti a quelle italiane contenute prima nel d.lgs. 190/2003 e ora negli art. 151-155 cod. ass., le quali conferiscono al cittadino belga danneggiato in un sinistro estero (vale a dire avvenuto fuori dal Belgio) la medesima azione diretta contro l'assicuratore del responsabile civile (straniero) sempre però sulla base del principio della colpa.

55 Ancora dibattuta risulta nella dottrina belga la qualificazione del regime di responsabilità stabilito dall'art. 29bis, se si tratti, cioè, di una regola di responsabilità (*règle de responsabilité*) ovvero un regime specifico di indennizzazione (*régime d'indemnisation spécifique*): sul punto JADOUL, P. e EYBEN, C.: “L'indemnisation automatique des «usagers faibles» dans la jurisprudence de la Cour de Cassation (2000-2007)”, in https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:125598/datastream/PDF_01/view

alla persona si annovera anche l'art. 29bis sopra citato. Tale articolo istituisce un regime di risarcimento automatico [diretto secondo la terminologia giuridica italiana] a favore degli utenti vulnerabili (c.d. *usager faible*) della strada. Secondo gli orientamenti consolidati nella dottrina e giurisprudenza belghe, gli *usagers faibles* sono, principalmente, i pedoni, i ciclisti e i passeggeri di veicoli motorizzati, ai quali un incidente stradale ha provocato lesioni fisiche o un decesso⁵⁶.

Non possono avvalersi dell'art. 29bis i conducenti di veicoli motorizzati. In caso di ferite o di decesso, il loro risarcimento resta pertanto disciplinato dal diritto comune della responsabilità civile extracontrattuale (cfr. artt. 1382 ss. *code civil*).

In sintesi, ove ricorrano tutte le condizioni di applicabilità dell'art. 29bis della *loi* 21 novembre 1989 (su cui *infra* nel testo), i c.d. utenti vulnerabili della strada (o i loro aventi diritto) possono, dunque, ottenere automaticamente (vale a dire senza nessuna prova delle responsabilità dei conducenti o di altri soggetti coinvolti e quindi senza dover provare la colpa del/dei danneggiante/i) la riparazione integrale (100%) dei danni fisici che hanno patito in seguito ad un incidente stradale nel quale è coinvolto almeno un veicolo motorizzato.

L'art. 29bis è oggetto di studi e di numerose pronunce giurisprudenziali di merito e di legittimità in quanto la sua applicazione ha dato luogo a numerosi contrasti interpretativi. Dopo aver analizzato il materiale dottrinale e giurisprudenziale in lingua francese relativo alla norma in esame, se ne espongono qui di seguito ed in sintesi le linee applicative che risultano maggiormente condivise in dottrina e, soprattutto, in giurisprudenza⁵⁷.

La versione attualmente in vigore dell'art. 29bis prevede, dunque, che in caso di incidente della circolazione stradale che coinvolga (*impliquant*) uno o più veicoli motorizzati, ad eccezione dei danni materiali e dei danni alla persona subiti dal conducente di ciascuno dei veicoli coinvolti, tutti i danni subiti dalle vittime qualificabili come *usagers faible* e i loro aventi diritto (parenti e coniuge) e che risulta da lesioni personali o da morte sono risarciti *con vincolo di solidarietà* dagli assicuratori che coprono la responsabilità del proprietario, del conducente o del detentore dei veicoli coinvolti (art. 29bis, § 1).

56 In tal senso DE CONINCK, B. e DUBUISSON, B. : « L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation. Rapport belge », *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, coll. Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité civile et l'Assurance (Grerca), Bruxelles, Bruylant, 2015, pp. 25-45.

57 I testi principali di riferimento sono stati i seguenti: AA.VV., *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, Recueil des travaux du Groupe de de Recherche Européen sur la Responsabilité civile et l'Assurance (Grerca), Bruylant, Bruxelles, 2015 ; EEMAN, T.-L. e DE RIDDER, G. e NAVEAU, A.-M.: *L'article 29bis de la loi 21 novembre 1989*, in *Bull. Ass – De Verz.*, Kluwer, 2008, n. 363, pp. 115ss.; JADOUL, P. e EYBEN, C. : «L'indemnisation automatique des «usagers faibles», cit.. A ciò si aggiunge la consultazione dei siti ufficiali per il reperimento on line del materiale legislativo (http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/loi.pl) e giurisprudenziale belga (https://justice.belgium.be/fr/ordre_judiciaire/cours_et_tribunaux/cour_de_cassation/jurisprudence).

Legittimato attivo all'esperimento dell'azione ex art. 29bis è solo l'*usager faible* (o i suoi aventi diritto in caso di decesso o incapacità di agire). Legittimato passivo dell'azione può essere solo l'assicuratore/gli assicuratori del/dei veicolo/i coinvolto/i. Là dove si volesse agire contro il responsabile civile (conducente, proprietario o detentore) sarebbe necessario agire secondo il diritto comune della responsabilità da illecito, vale a dire ex artt. 1382 e 1383 *code civil*.

L'obbligo di risarcire il danno è posto a carico dell'assicuratore/i del/dei veicolo/i motorizzato/i coinvolto/i, che deve/vono pertanto risarcire la vittima per il solo fatto del coinvolgimento (*implication*) del veicolo assicurato nell'incidente, e ciò anche ove il conducente del veicolo non fosse in alcun modo responsabile del danno prodotto.

Se più veicoli sono coinvolti nell'incidente stradale, gli assicuratori dei diversi veicoli sono tenuti *in solidum* nei confronti della vittima che può agire nei confronti di entrambi e/o scegliere l'assicuratore cui rivolgersi (art. 29bis, § 1, al. 1). Questa precisazione è stata introdotta dalla *loi* del gennaio 2001⁵⁸ e, in forza di essa, l'assicuratore che ha assunto l'onere dell'indennizzo può recuperare⁵⁹ la parte di indennizzo che, in base all'*implicazione* che il veicolo rispettivamente assicurato ha nel sinistro, grava sugli altri assicuratori. Qualora, invece, non sia possibile stabilire su quale assicurato grava la responsabilità del sinistro, l'obbligo di risarcire il danno grava per pari quota su tutti gli assicuratori coinvolti⁶⁰. La responsabilità solidale, *stabilita per legge*, sussiste anche nel caso in cui il conducente di uno dei veicoli coinvolti abbia causato intenzionalmente il sinistro.

58 Prima del 2001 la giurisprudenza belga riconosceva all'assicuratore che ha assunto l'onere dell'indennizzo, vale a dire ha provveduto a risarcire il danno, la possibilità di esperire nei confronti dell'altro/degli altri assicuratore/i un'azione subrogatoire fondata sull'art. 1251, § 3, code civil belga. E comunque a questa norma continua a farsi riferimento in giurisprudenza: Cass. 28 septembre 2012, C.11.0404.N, Cass. 26 janvier 2012, RG C.11.0318.N, Cass. 20 février 2012, RG C.10.0687.F.

59 Sulla natura di questa azione *récursoire* si veda quanto detto con riferimento al diritto italiano supra nota 33 (le considerazioni possono valere anche con riguardo all'istituto analogo di diritto belga). Va, poi, sottolineato che anche in Belgio diversamente da quanto accade nel diritto italiano, Va, poi, aggiunto che nel diritto belga l'applicazione dell'art. 29bis non sia subordinata all'adesione a convenzioni tra compagnie assicurative come invece accade in Italia dato il rinvio contenuto nel codice delle assicurazione a regolamenti attuativi che a loro volta rinviano a convenzioni tra compagnie assicurative che attuano i regolamenti medesimi (v. supra III,1 e III, 2). In particolare, avendo riguardo alla Convenzione belga c.d. IADC/CMRP/ Usagers faibles, applicabile ai sinistri verificatisi a partire dal 1° gennaio 2002 (art. 17), va rilevato come essa rappresenti una modalità di esercizio delle azioni recuperatorie tra compagnie assicurative coinvolte in un sinistro che abbia danneggiato un *usager faible*. In caso di mancata adesione della compagnia assicurativa si applica, invece, la norma generale dell'art. 1251, § 3 code civil. Alla convenzione possono comunque aderire compagnie straniere ed essa si applica ai sinistri avvenuti in Belgio anche tra veicoli non immatricolati in Belgio e purché la vittima del sinistro sia unap persona che abbia la residenza abituale in uno dei Paesi dell'UE. La Convenzione si applica anche ai sinistri avvenuti fuori dal Belgio ma in questo caso solo se i veicoli coinvolti siano immatricolati in Belgio ovvero sia tale l'unico veicolo coinvolto.

60 Cass. 15 septembre 2104, C.14.0116.N : «Il suit des articles 29bis, §1er, alinéa 1er, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et 1251, 3°, du Code civil, que, lorsque plusieurs véhicules automoteurs sont impliqués dans un accident de la circulation, les assureurs respectifs sont tenus d'indemniser la victime et de répartir la charge entre eux, en principe, à part égale; celui qui, en application de l'article 1251, alinéa 3, du Code civil, procède à l'indemnisation de la victime dispose d'un droit de recours à l'égard des autres assureurs de la responsabilité, à concurrence du montant payé à la victime qui excède sa part».

Più in generale, sia l'assicuratore sia, eventualmente, nei casi in cui risponde, il *Fonds commun de garantie automobile* sono surrogati nei diritto della vittima contro l'autore del danno, responsabile in diritto comune (art. 29bis, §4).

Deve rilevarsi come l'eventuale *colpa* della vittima nella causazione del sinistro è, in linea di massima, irrilevante sul suo diritto ad ottenere la riparazione integrale del danno fisico subito. L'unica ipotesi in cui la vittima non ha diritto ad essere risarcita è quella della colpa intenzionale, la quale implica che la vittima abbia "*vouluto l'incidente e le sue conseguenze*" e che abbia più di 14 anni (art. 29bis, § 1, al. 6). In concreto, la colpa intenzionale viene identificata anche nella casistica giurisprudenziale nelle ipotesi di suicidio o all'autolesionismo, prova dei quali deve essere comunque addotta dall'assicuratore tenuto al risarcimento del danno (*debiteur de l'indemnité*) e ciò in conformità alla regola generale stabilita nell'art. 1315 *code civil*.

Neppure il caso fortuito può essere opposto all'*usager faible* qualora il veicolo risulti comunque coinvolto nel sinistro: l'assicuratore resta obbligato e, tra l'altro, non può rivalersi contro il *Fonds commun de garantie automobile*⁶¹ (art. 29bis, §1, al. 4). Del pari inopponibili da parte dell'assicuratore del veicolo coinvolto sono la forza maggiore e il fatto del terzo.

L'azione diretta della vittima è rafforzata da un regime di inopponibilità da parte dell'assicuratore di molte delle eccezioni che ineriscono al contratto di assicurazione (art. 87 *loi 25 juin 1992*), salvo quelle di sua invalidità o risoluzione verificatesi prima del verificarsi del sinistro.

Inoltre, va sottolineato come la giurisprudenza di legittimità sia giunta a sostenere la possibilità di cumulo dell'azione ex art. 29bis e dell'azione generale per responsabilità extracontrattuale ex artt. 1382 e 1383 *code civile* là dove il risarcimento ottenuto sulla base dell'azione diretta non fosse sufficiente a coprire l'intero ammontare del danno subito⁶². Ciò significa che il terzo danneggiato che abbia la qualità di *usager faible* può agire con l'azione diretta verso l'assicuratore/i del/i veicoli coinvolti senza dover dimostrare altro se non le condizioni indicate nell'art. 29bis e, successivamente, può agire secondo le norme generali della responsabilità civile contro l'assicuratore del responsabile civile del sinistro,

61 Cass. 2 aprile 2007, *Pas.*, 2007, 632 e sul punto cfr. DE CONINCK, B. e DUBUISSON, B. : «L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation. Rapport belge», cit., p. 36, che precisano altresì che solo qualora il danno non possa essere riparato ex art. 29bis (perché trattasi di danno subito dal conducente), il caso fortuito è preso in carico dal *Fonds commun de garantie*, il quale, in linea generale, può intervenire solo nei casi indicati dall'art. 80 della *loi 9 juillet 1975*, vale a dire in assenza di assicurazione, veicolo non identificato o rubato, fallimento dell'assicuratore ecc..

62 JADOUL, P. e EYBEN, C. : «L'indemnisation automatique des «usagers faibles» dans la jurisprudence de la Cour de Cassation (2000-2007)», cit., pp. 23-24.

provandone la colpa e provando il nesso causale tra il suo comportamento e il danno subito.

In linea generale, deve rilevarsi che secondo il § 5 dell'art. 29bis le regole generali della responsabilità civile restano applicabili per tutto quanto non è espressamente regolato dall'articolo medesimo, a partire dai danni che, come quelli materiali, non possono essere risarciti in forza dell'art. 29bis.

Sui termini di prescrizione dell'azione ex art. 29bis i riferimenti normativi individuati nell'art. 34, § 2, loi 25 juin 1992 sull'assicurazione terrestre, in vigore al momento del sinistro in esame, prevedono un termine prescrizione dell'azione fondata sull'art. 29bis di anni cinque, decorrenti dal giorno in cui si è verificato l'evento che ha generato il danno⁶³. Si noti, poi, che ai sensi dell'art. 35, §3bis loi 25 juin 1992, la proposizione dell'azione diretta proposta contro l'assicuratore interrompe la prescrizione dell'azione contro il responsabile civile assicurato ex artt. 1382-1383 code civil⁶⁴.

In fine, va posto in risalto come nel diritto belga l'art. 29bis sia considerata norma di ordine pubblico in più di una sentenza di legittimità⁶⁵. Da tale qualificazione discendono sia l'obbligo per i tribunali di verificare l'applicabilità dell'art. 29bis anche se le parti non vi abbiano fatto riferimento sia la nullità delle clausole contrattuali che escludano questa responsabilità oggettiva⁶⁶.

La suddetta qualificazione ha, altresì, portato al consolidamento di un indirizzo interpretativo di c.d. *applicabilité élargie* (applicazione estesa) dell'articolo medesimo, secondo cui esso può trovare applicazione non solo per i sinistri avvenuti fuori dal Belgio ma anche per quelli che, verificatisi in Belgio, abbiano coinvolto una vittima qualificabile come *usager faible* e ciò anche se uno o più dei veicoli coinvolti nel sinistro siano immatricolati all'estero (vale a dire: fuori dal Belgio)⁶⁷ e la vittima sia straniera.

63 Più in generale, può dirsi che nel diritto belga, l'azione extracontrattuale per ottenere il risarcimento di un danno alla persona si estingue entro un termine di cinque anni. Questo termine risulta del articolo 2262bis, § 2, code civil, secondo cui Ogni azione in risarcimento di un danno basata sulla responsabilità extracontrattuale si estingue dopo cinque anni dal giorno successivo a quello in cui la persona danneggiata ha avuto conoscenza del danno o del suo aggravamento e dell'identità del responsabile. La persona danneggiata ha anche una azione diretta contro l'assicuratore del responsabile (art. 150 loi 4 aprile 2014 sulle assicurazioni). Il termine di prescrizione di questa azione diretta e anche di cinque anni. Il punto di partenza di questo termine è il "fatto che ha causato il danno" (articolo 88, § 2, loi 4 aprile 2014 sulle assicurazioni). Si veda anche sul tema CALLEWEART, V. e ESTIENNE, N. : *Aspects procéduraux de l'indemnisation et rôle de l'assurance, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, cit., pp. 137s.

64 La loi 19 gennaio 2001 ha esteso l'applicazione dell'articolo 29bis agli incidenti stradali che coinvolgono dei veicoli legati ad una linea ferroviaria (treni, tramways, metropolitana), il debito di riparazione essendo qui sostenuto dal proprietario del veicolo su rotaie.

65 Cass. 17 mai 2000, in R.W. 2000-2001, 1056; in *J.L.M.B.*, 2000, 1502.

66 EEMAN, T.-L. e DE RIDDER, G. e NAVEAU, A.-M. «L'article 29bis de la loi 21 novembre 1989», cit, p. 117.

67 T.-L. EEMAN, G. DE RIDDER, A.-M. NAVEAU, *L'article 29bis de la loi 21 novembre 1989*, cit., p.127 e ivi in nota riferimenti giurisprudenziali sul punto.

2. Questioni applicative del diritto belga al caso di specie.

Una volta individuate le norme di diritto belga che vengono in considerazione in astratto con riguardo alla fattispecie di sinistro oggetto d'esame, e che sono identificabili, principalmente, nel diritto comune della responsabilità civile (artt. 1383-1383 *code civil*) e nel diritto speciale della responsabilità oggettiva dell'art. 29bis *loi* 21 novembre 1989, ne va verificata l'applicabilità in concreto alla fattispecie medesima, tenendo conto anche conto della configurazione complessa della vicenda processuale che è andata assumendo in corso di causa.

In primo luogo, deve affermarsi che nel caso di specie, non essendo contestata⁶⁸ la qualifica di secondo autista/terzo trasportato dell'attore), questi rientra nella categoria delle vittime c.d. *usagers faibles* contemplate dall'art. 29bis e precisamente in quella di passeggero di veicolo motorizzato (*passager du véhicule automoteur*). È stato, infatti, affermato chiaramente dalla Corte di Cassazione belga che non può definirsi conducente il *copilote-navigateur*, assimilabile al secondo autista (*deuxième conducteur*).⁶⁹

Del pari sussistenti e provati appaiono i requisiti dell'*implication* nel sinistro del veicolo sul quale si trovava il danneggiato e del carattere *non privato* del luogo (art. 29bis, § 1^{er}, al. 1 dove rinvia all'art 2, § 1^{er}, *loi* 21 novembre 1989) in cui è avvenuto il sinistro. Il primo requisito risulta infatti sussistente, secondo gli orientamenti consolidati in dottrina e giurisprudenza, anche quando il veicolo sia fermo o stazioni, purché sia accertato che senza la presenza del veicolo in quel luogo il sinistro non si sarebbe verificato o si sarebbe verificato diversamente⁷⁰; e il secondo anche quando il sinistro avvenga in una stazione di servizio⁷¹.

Anche il fatto che nel caso di specie il veicolo motorizzato sia un autocarro, vale a dire un c.d. *véhicule util* non ostacola l'applicazione della norma in quanto in essa si considerano compresi i camion in quanto veicoli adibiti al trasporto su suolo (*sur le sol*) di cose e/o persone e, dunque, per ciò stesso circolanti e, nel caso di

68 Cfr. al punto Cass. 26 octobre 2007, che stabilendo l'onere della prova a carico del danneggiato che invoca l'applicazione dell'art. 29bis gli impone di provare solo la sussistenza dei requisiti dell'articolo medesimo ed in particolare di provare che egli non sia il conducente del veicolo (La partie qui poursuit la réparation d'un dommage sur la base de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire en matière de véhicules automoteurs doit prouver que le sinistre répond au risque défini par cet article; il lui incombe, dès lors, de faire la preuve qu'elle est une victime protégée par cet article et, partant, qu'elle n'est pas le conducteur d'un véhicule automoteur impliqué dans l'accident ou son ayant droit).

69 In tal senso Cass. (1^{er} ch.) N., 13 avril 2007, in R.D.C., 2007, 797, la quale precisa che è conducente solo colui che può guidare realmente e in modo indipendente il veicolo e che è per ciò stesso di fatto responsabile della sua conduzione. Cfr. Anche JADOUL, P. e EYBEN, C., «L'indemnisation automatique des «usagers faibles» dans la jurisprudence de la Cour de Cassation (2000-2007)», cit., p. 16.

70 Cass. (1^{er} Ch), 28 avril 2011, R.G. n. C. 10.0492 (disponibile su : www.cass.be) e già Cass. 9 janvier 2004, in *Bull. ass.*, 2004, 481.

71 DE CONINCK, B. e DUBUISSON, B. :*L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation. Rapport belge*, cit., p. 27, e ivi le note, in cui si esplicita come criterio quello secondo cui non è privato il luogo cui si accede senza una espressa autorizzazione.

specie, l'incidente è avvenuto durante un *déplacement* dell'autocarro da un luogo ad un altro, vale a dire durante una *circulation*⁷².

In ragione di ciò possono dirsi sussistenti i requisiti richiesti dalla legge belga per l'applicabilità dell'art.29bis al caso di specie.

Risultando assolto da parte dell'attore/vittima del sinistro l'onere probatorio richiesto con riguardo alla sussistenza dei requisiti di applicabilità al caso di specie dell'art. 29bis, quale norma di ordine pubblico di cui il giudice è tenuto a verificare le possibilità di applicazione anche in assenza di indicazioni delle parti, deve riconoscersi in capo all'attore danneggiato nella sua qualità di *usager faible* (nel caso di specie il danneggiato terzo trasportato) la titolarità di un diritto al risarcimento dell'intero danno alla persona da lui subito a seguito del sinistro, diritto che prescinde dall'accertamento della colpa in capo ai conducenti dei veicoli coinvolti.

A l'esercizio di tale diritto non può essere opposto né il caso fortuito né la colpa del danneggiato in quanto, nel caso di specie, ove anche ci fosse, non sarebbe intenzionale come richiesto dall'art. 29bis e, dunque, inopponibile alla pretesa risarcitoria della vittima alla quale non può essere imputato alcun concorso di colpa paragonabile a quello previsto nell'art. 1227 codice civile italiano.

Tale diritto al risarcimento dell'intero danno personale subito può essere fatto valere nei confronti di entrambi gli assicuratori dei veicoli coinvolti nel sinistro, vale a dire sia l'assicuratore italiano sia l'assicuratore straniero, come rappresentato dal mandatario in Italia, che, per le ragioni già dette *supra* par. 3.2 – è legittimato passivo dell'azione proposta dal danneggiato italiano in forza dell'interpretazione delle norme italiane (art. 152 cod. ass.) di fonte europea applicabili al sinistro in oggetto, che è stata di recente espressa dalla nostra Corte di Cassazione (n. 10124/2015) che appare in linea anche con la giurisprudenza europea sul punto.

Le compagnie di assicurazione indicate sono responsabili *in solidum* per l'intero ammontare del danno risarcibile, con possibilità per quella che provveda al risarcimento di rivalersi nei confronti della compagnia assicuratrice del conducente a carico del quale sia imputata giudizialmente la responsabilità del sinistro⁷³.

Di regola la vittima deve scegliere l'assicuratore verso il quale fare valere la propria pretesa risarcitoria⁷⁴. Ma, nel caso di specie, deve rilevarsi una situazione

72 EEMAN, T.-L. e DE RIDDER, G. e NAVEAU, A.-M.: «L'article 29bis de la loi 21 novembre 1989», cit. p. 119.

73 DE CONINCK B., e DUBUISSON, B. : *L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation. Rapport belge*, cit., 40-41; EEMAN, T.-L. e DE RIDDER, G. e NAVEAU, A.-M.: «L'article 29bis de la loi 21 novembre 1989», cit, p. 129.

74 EEMAN, T.-L. e DE RIDDER, G. e NAVEAU, A.-M.: «L'article 29bis de la loi 21 novembre 1989», cit, p. 128.

processuale in cui la vittima ha agito inizialmente contro l'assicuratore del veicolo italiano e, successivamente, ha esteso la sua domanda o, meglio, la domanda si è estesa automaticamente anche all'assicuratore del veicolo straniero e al suo mandatario italiano, a seguito della chiamata di terzo proposta dal convenuto proprietario del veicolo italiano e ammessa dal giudice in una certa fase del giudizio.

In altre parole, risultano chiamati in causa tutti gli assicuratori dei veicoli coinvolti e risultano, altresì, chiamati in causa anche i conducenti e proprietari dei due veicoli coinvolti, cosa che, ai sensi dell'art. 29bis, non è possibile in quanto la tipologia di responsabilità oggettiva in esso prevista, può essere fatta valere solo nei confronti degli assicuratori e non anche dei conducenti, proprietari o detentori dei veicoli coinvolti.

Conducente e proprietario dei veicoli coinvolti (sia quello italiano sia quello belga) possono considerarsi legittimati passivi della pretesa risarcitoria fatta valere nei loro confronti, non ex art. 29bis ma in forza degli artt. 1382 ss. *code civil*, vale a dire in base alle regole del diritto comune della responsabilità extracontrattuale (corrispondenti ai nostri artt. 2043 e ss. c.c.). Cambia, dunque, con riguardo a questa pretesa risarcitoria l'onere probatorio a carico del danneggiato, trattandosi in questo caso di far valere una responsabilità per colpa.

In sintesi, dal punto di vista del diritto belga, pare potersi affermare che nel presente giudizio siano state cumulate, due diverse azioni cui sono applicabili due diversi complessi disciplinari e che prevedono l'uno una responsabilità oggettiva e l'altro una responsabilità per colpa, con diversi soggetti legittimati passivi.

Secondo il diritto belga è possibile scegliere tra un'azione e l'altra ma non è possibile cumulare tali azioni in uno stesso giudizio⁷⁵.

L'unico cumulo considerato possibile, e comunque in due giudizi diversi, è quello tra l'azione contro l'assicuratore del veicolo coinvolto in applicazione dell'art. 29bis e l'azione contro l'assicuratore del responsabile civile ex artt. 1382-1383 *code civil*, là dove il risarcimento ottenuto mediante la prima azione sia stato insufficiente a riparare l'intero danno subito dal danneggiato *usager faible* (art. 29bis, §1^{er}, al. 5)⁷⁶.

75 Sul punto CALLEWAERT, V. e ESTIENNE, N.: *Aspects procéduraux de l'indemnisation et rôle de l'assurance, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, cit., pp. 133-134, dove chiaramente si legge che il danneggiato resta libero di agire contro l'assicurato responsabile civile ma se lo fa non può agire ex art. 29bis e viceversa e ciò è confermato dalla norma in materia di prescrizione dell'azione che consente la sospensione e l'interruzione della prescrizione relativa ad un'azione anche proponendo l'altra e viceversa (art. 35, §3bis loi juin 1992 sul contratto di assicurazione terrestre).

76 Così chiaramente Cass.. 2ch N, 8 octobre 2002, in *Juristenkrant* 2003, 8; in *Pass.*, 2002, 1856. Cfr. l'analisi di suddetta pronuncia di JADOUL, P. e EYBEN, C. : «L'indemnisation automatique des «usagers faibles» dans la jurisprudence de la Cour de Cassation (2000-2007)», cit., pp. 23-24.

3. Prima soluzione.

Nel caso di specie, dunque, dato che la scelta tra un'azione e l'altra non è stata esercitata dall'attore e considerata la natura di ordine pubblico dell'art. 29bis, che ne impone anche al giudice l'applicazione in via prioritaria in presenza dei requisiti richiesti, appare, a parere di chi scrive, soluzione maggiormente conforme al diritto belga⁷⁷ che tenga, altresì, conto della domanda fatta valere dall'attore nella comparsa conclusionale, quella di considerare entrambe le compagnie assicuratrici tenute a risarcire in solido il danneggiato *usager faible* per pari quota, salva la possibilità per la compagnia il cui assicurato risultasse – in giudizio - *non* responsabile del sinistro, di agire in regresso nei confronti della compagnia del responsabile civile per ottenere la restituzione di quanto versato (in tutto o in parte in relazione al livello di responsabilità)⁷⁸.

Seguendo questa indicazione entrambi gli assicuratori dei veicoli coinvolti, vale a dire, sia l'assicuratore italiano sia l'assicuratore straniero con riferimento al suo mandatario in Italia, sarebbero responsabili ex art. 29bis nei confronti del danneggiato e sarebbero tenute in solido a risarcire di danno da lui subito, salva poi la possibilità per l'una di agire nei confronti dell'altra, nel caso in cui dal giudizio presente emergesse la responsabilità esclusiva del danneggiante cittadino belga residente e domiciliato in Belgio, assicurato con compagnia belga.

Ove, poi, non fosse possibile stabilire o identificare il responsabile civile del sinistro - cosa che appare improbabile nel caso di specie - l'indennizzo versato resterà a carico di tutti gli assicuratori dei veicoli coinvolti per pari quota e non sarà esperibile alcuna azione di regresso verso gli altri assicuratori o, tantomeno, verso le *Fonds commun de garantie automobile*⁷⁹.

4. Seconda soluzione.

Qualora, poi, il giudice volesse - come può in applicazione della *lex fori* trattandosi di fasi del processo - tenere conto di tutta la vicenda processuale e dell'insieme delle prove addotte e svolte durante il giudizio, individuando in uno soltanto dei veicoli coinvolti e nel suo conducente l'unico responsabile del

77 Cass. 26 ottobre 2015, n. 21712, ha avuto modo di pronunciarsi sull'obbligo di applicazione della legge straniera da parte del giudice italiano, «secondo i propri [della legge straniera n.d.r.] criteri di interpretazione e di applicazione nel tempo» posto dall'art. 15 della legge 31 maggio 1995 n. 218, di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato.

78 Così Cass., 30 juin 2016, R.G. C.15.0447.N; già Cass. 26 janvier 2012, RG C.11.0318.N, Pas. 2012, n° 70 : «Il ressort des dispositions de l'article 29bis, § 1er, alinéa 1er de la loi du 21 novembre 1989 et de l'article 1251, 3°, du Code civil que lorsque plusieurs véhicules automoteurs sont impliqués dans un accident de la circulation, les assureurs respectifs doivent indemniser la victime et supporter en principe chacun une partie égale de l'indemnité; celui qui a procédé à l'indemnisation de la victime, dispose, en vertu de l'article 1251, 3°, du Code civil, d'une action récursoire contre les autres assureurs de la responsabilité pour ce qu'il a payé outre sa part à la victime».

79 EEMAN, T.-L. e DE RIDDER, G. e NAVEAU, A.-M.: «L'article 29bis de la loi 21 novembre 1989», cit, p. 129.

sinistro⁸⁰, potrebbe condannare sempre ex art. 29bis al risarcimento dell'intero danno subito dalla vittima, soltanto l'assicuratore del responsabile civile e/o il suo mandatario, evitando così a priori l'insorgenza del diritto di regresso in capo all'altro assicuratore⁸¹. Facendo ciò il giudice sceglierebbe in vece del danneggiato *usager faible* l'assicuratore cui rivolgersi per far valere il proprio diritto al risarcimento del danno subito.

Nel caso di specie si potrebbe ipotizzare, quindi, anche una condanna esclusiva ex art. 29bis dell'assicuratore belga (e del suo mandatario in Italia) in quanto assicuratore di quello che, dall'esito della valutazione (in astratto) del quadro probatorio espletato, potrebbe apparire come l'unico responsabile del danno, vale a dire il conducente del veicolo belga.

Sebbene, va detto, questa soluzione è meno conforme al diritto belga che, appunto, prescinde dall'accertamento della colpa dei danneggianti nel giudizio di risarcimento del danno promosso dalla vittima *usager faible*, preoccupandosi solo di far ottenere al danneggiato nel modo più facile e rapido possibile il risarcimento che gli spetta. E' anche vero, però, che tale soluzione considera l'effettiva configurazione del giudizio nel quale – come detto – sono state cumulate due azioni di diritto italiano molto diverse nei presupposti e nella identificazione dei soggetti passivi, e che, a loro volta, in Italia, si considerano alternative con riguardo allo stesso giudizio⁸², sebbene cumulabili in giudizi diversi, e sempre entro il limite del danno effettivamente subito. Tale cumulo ha determinato l'espletamento di un onere probatorio relativo alla colpa del sinistro, che non era necessario espletare

80 Nel caso di specie sembrerebbe provato che il danno a carico del danneggiato terzo passeggero italiano sia derivato dall'implication di due véhicules automoteurs a seguito dell'impatto dell'uno contro l'altro per mancata osservanza delle norme dell'art. 12.4 del Règlement de la circulation (M.B. 9 décembre 1975) previste, in generale, per le manovre tra cui viene inclusa la marcia indietro, da parte del conducente del veicolo belga. Ed infatti l'autocarro italiano era regolarmente in sosta e fu colpito per negligenza del conducente del veicolo belga che poneva in essere la *manovra* a marcia indietro in uscita dal parcheggio presente nell'area di servizio. Sul punto del rapporto tra l'art. 12.4 e l'art. 12.3.1 del Règlement, si veda P. STAQUET, *Manoeuvres simultanées*, che evidenzia l'importanza della regola di precedenza di chi viene da destra per imputare la responsabilità ad uno dei due veicoli impegnati simultaneamente in una manovra.

81 O, ancora, il giudice potrebbe condannare entrambi gli assicuratori in solido, stabilendo anche il *quantum* del regresso, dopo aver accertato la responsabilità esclusiva di uno dei due veicoli coinvolti. Ma questa soluzione appare complicante.

82 Trib. Roma, sez. civ., 30 giugno 2010, secondo cui, dopo l'introduzione dell'art. 141 cod. ass. e l'ord. 440/2008 della Corte Costituzionale, la tutela del terzo trasportato, dunque, si articola in una gamma di opzioni risarcitorie particolarmente ampia, tra le quali questi potrà liberamente scegliere: se il terzo trasportato vuole citare in giudizio il solo responsabile civile può azionare lo strumento generale dell'art. 2054 c.c.; se invece, unitamente a questo, ha intenzione di coinvolgere anche la compagnia di assicurazione ha a disposizione l'azione diretta ex art. 144 d. l.vo 209/05, mentre se ha interesse ad avere un risarcimento più celere senza accertamento delle colpe dei conducenti può invocare l'art. 141 del Codice delle Assicurazioni. L'art. 141 cod. ass. non ha previsto il litisconsorzio necessario con il responsabile del danno; ciò a differenza di quanto invece fa l'art. 144; sicché nell'azione promossa ex art. 141, la richiesta di chiamata in causa del responsabile del danno non può essere ammessa. Le parti in giudizio sono solo due (Trib. Roma, 30 marzo 2010; Trib. Torino 11 ottobre 2007). Cfr. anche dottrina forense ANNUNZIATA, M. e ANNUNZIATA, F.: " Art. 141 d.lgs. 2009/2005. Il terzo trasportato: applicabilità della norma e legittimazione passiva", in www.avvocatiottaviano.it

applicando l'art. 29bis ma che, di fatto, è stato espletato all'interno dell'azione parallela inquadrabile nell'art. 1382 *code civil*.

In ogni caso, ove si optasse per l'applicazione dell'art. 29bis, in entrambe le soluzioni proposte, dovrà escludersi l'ammissibilità dell'azione risarcitoria ex art. 1382-1383 *code civil* sia nei confronti del conducente italiano dell'automezzo nonché del proprietario del medesimo, sia nei confronti del conducente/proprietario del veicolo belga. Tali soggetti verrebbero dunque esclusi dalla legittimazione passiva all'azione risarcitoria del danneggiato. Contro di essi, identificati in diritto belga come *assuré*, sarà, eventualmente, possibile agire ex art. 1382 *code civil*, per il "surplus" rispetto a quanto già ottenuto con il giudizio ex art. 29bis.

V. DIRITTO BELGA DEL DANNO RISARCIBILE.

I. Ricostruzione del quadro normativo e giurisprudenziale.

Con riguardo alla risarcibilità e criteri di liquidazione del danno subito dall'*usager faible* viene in considerazione l'art. 29bis, §1^{er}, al. 8, secondo cui l'obbligo di indennizzo sarà eseguito in conformità alle disposizioni di legge relative all'assicurazione della responsabilità in generale e all'assicurazione della responsabilità in materia di veicoli motorizzati in particolare.

Nella determinazione/quantificazione del danno concorrono, dunque, almeno due complessi disciplinari facenti capo ai più volte citati articoli del *code civil* e agli articoli contenuti nelle leggi speciali, a partire dalla *loi* 21 novembre 1989, cui si aggiunge la *loi* 25 juin 1992.

Incombe sul danneggiato *usager faible* l'onere di provare l'ammontare del danno risarcibile che può essere solo il danno all'integrità fisica (*incapacité*) o alla vita (*décès*) di una persona. Nel danno risarcibile rientrano i pregiudizi economici, morali, estetici, e sessuali, siano essi temporanei o permanenti.

Il diritto belga riconosce il principio della riparazione integrale dei danni ex art. 1382 *code civil*, senza che ciò si traduca in un arricchimento in favore del danneggiato. La riparazione non può essere forfettaria ma rispondere il più possibile al reale⁸³.

83 DUBUISSON, B. e ESTIENNE, N. e DE CALLATAY, D. : *Droit belge*, in *La réparation intégrale en Europe. Etudes comparatives des droits nationaux* (a cura di PIERRE, Ph. e LEDUC, F.) Bruxelles, Larcier, 2012, pp. 169-194.; DALAQ, R.O. : *Traité de la responsabilité civile*, vol. 2, Bruxelles, Larcier, 1962, n. 4140.

Nel diritto belga, il danno viene considerato come un fatto giuridico, la cui prova può essere data per ogni mezzo legale e anche con presunzioni di fatto nella misura in cui queste siano *gravi, precise e concordanti* (art.1353 *code civil*)⁸⁴.

In Belgio il risarcimento del danno quale pregiudizio riconosciuto in caso di lesioni personali/all'integrità fisica (c.d. danno biologico) si articola secondo tre forme di inabilità⁸⁵: a) l'inabilità personale che riguarda tutte le conseguenze non economiche di danno all'incolumità fisico-psichica, eccetto le attività professionali e quelle domestiche. Comprende limitazioni della vita di tutti i giorni, le frustrazioni, gli inconvenienti derivanti dalle lesioni, gli intralci alle relazioni sociali, familiari etc.. Tale inabilità permette di misurare il danno morale; b) l'inabilità economica: incapacità (totale o parziale) della vittima ad esercitare attività di lucro, date le sue qualifiche e il suo ambiente economico e sociale. Tale inabilità permette di misurare il danno economico⁸⁶; c) l'inabilità domestica: incapacità (totale o parziale) di compiere i compiti che ogni essere umano compie nella sua vita familiare (pulizia della casa; spesa; educazione dei figli etc.). Tale inabilità permette di misurare il danno domestico.

Oltre ai danni morali, economici e domestici, altri danni particolari possono portare a un risarcimento: *pretium doloris*, danno estetico, danno sessuale, danno alla vita di relazione (impossibilità o difficoltà a dedicarsi a delle attività di svago), necessità di assistenza etc. L'elenco dei danni riparabili appena esposto non è tassativo perché spetta pur sempre al giudice decidere in ogni fattispecie quali danni devono portare ad un risarcimento, nel rispetto del suddetto principio della riparazione integrale.

I principi generali relativi alla riparazione del danno (*réparation du dommage*), prevedono che la riparazione debba essere integrale, vale a dire che la vittima del danno debba essere risarcita, per quanto possibile, in modo da ripristinare la situazione in cui sarebbe stata se non avesse avuto luogo l'evento dannoso; deve essere completa e esatta, in quanto devono essere indennizzati tutti i danni nella

84 ESTIENNE, N. : " Il risarcimento del danno alla persona in Belgio", cit., p. 20.

85 FAGNART, J.-L. : *La perte de capacité, in Le dommage et sa réparation* (a cura di DUBUISSON, B.), C.U.P., vol. 142, Bruxelles, Larcier, 2013, pp. 57-87.

86 Il danno economico temporaneo o permanente viene incluso nella più ampia categoria del danno patrimoniale, così come la riparazione del danno domestico temporaneo e permanente. Così ESTIENNE, N.: "Il risarcimento del danno alla persona in Belgio", cit., p. 10. I danni patrimoniali comprendono anche il risarcimento della necessità di assistenza da parte di un terzo. Si tratta dell'assistenza di cui la vittima ha bisogno per compiere gli atti della vita quotidiana (mangiare, lavarsi, spostarsi, gestire un budget, avere un accesso ad un'istruzione o a delle attività di svago...). L'assistenza da parte di un terzo non qualificato è attualmente risarcita su una base di € 10 / ora (importo raccomandato dalla tabella indicativa 'Tableau indicatif 2012'). La giurisprudenza si dimostra spesso più generosa (€ 14 / ora). I danni patrimoniali comprendono anche il rimborso di tutte le spese legate alle ferite: spese mediche, paramediche e per i farmaci; spese per protesi e materiale adattato (esempio: adattamento della casa o dell'autoveicolo); spese per i spostamenti; spese amministrative. Includono anche le spese di difesa medica, ossia le spese che la vittima ha dovuto sostenere per poter essere assistita dal medico di propria scelta nell'ambito della perizia medica contraddittoria, in via bonaria o giudiziaria. Sono escluse le spese legali sostenute dalla vittima.

loro complessità, né più né meno; deve essere apprezzata in concreto, vale a dire in funzione delle caratteristiche proprie della vittima e del suo pregiudizio.

Relativamente al momento della valutazione del danno subito (*moment de l'évaluation du préjudice*), questo è individuato nel momento della decisione del Tribunale – ed ecco il motivo per cui di seguito il calcolo del risarcimento del danno alla persona derivante da incidente stradale sarà operato considerando il *Tableau Indicatif* del 2016 – o dell'accordo transattivo tra la persona lesa e quella responsabile del danno. L'indennizzo deve avere, alla data del pagamento, lo stesso valore della somma persa al momento dell'evento dannoso. Se tra queste due date, la moneta ha subito un deprezzamento, il giudice deve adattare l'indennizzo al nuovo valore.

La giurisprudenza e la dottrina belghe hanno fissato alcuni principi che governano il risarcimento del danno in una fase stragiudiziale ma, se la determinazione avviene in fase giudiziale, e sussistono contrasti o difficoltà per la determinazione dell'ammontare del danno, dal 1 gennaio 1996, l'*Union National des Magistrats de Première Instance et l'Union Royale de Juges de Paix et de Police* hanno pubblicato il c.d. *Tableau Indicatif*, regolarmente aggiornato e la cui ultima versione risale al 2016.

In caso di incidente stradale in base al diritto belga il criteri di calcolo del danno risarcibile in favore dell'utente debole, *usagers faible* sono fissati da codesto *Tableau* il quale, tuttavia, non ha valore vincolante per il giudice che resta libero di apprezzare e determinare *souverainement* l'ammontare del danno⁸⁷. Tuttavia, deve rilevarsi come il *Tableau* abbia una rilevanza pratica considerevole in quanto i giudici (e gli assicuratori in caso di accordi transattivi conclusi per danni fisici lievi causanti invalidità permanenti inferiori al 15%) vi fanno sistematicamente riferimento per il calcolo del risarcimento del danno alla persona. In altri termini, nella prassi giurisprudenziale belga al *Tableau Indicatif* si fa riferimento quando bisogna quantificare il danno da incidente stradale⁸⁸.

L'ultima versione di questo *Tableau* è stata pubblicato nel 2016 (*Tableau Indicatif 2016*)⁸⁹, a seguito del precedente *Tableau Indicatif* del 2012. Il *Tableau* ha un ruolo e una funzione analoghi a quella delle c.d. Tabelle di Milano di diritto italiano e la sua applicabilità si fonda sullo svolgimento di una perizia medico legale che ne

87 La giurisprudenza ricorda regolarmente che il "Tableau Indicatif" è soltanto uno strumento informativo e non vincolante, la cui applicazione va scartata ogni volta che il danno può essere definito, circoscritto e valutato in un altro modo: cfr. sul punto DE CALLATAY, D. e ESTIENNE, N.: *La responsabilité civile. Chronique de jurisprudence 1996-2007*, vol. 2, *Le dommage*, Bruxelles, Larcier, 2009, pp. 17-18. Di recente: Civ. Bruxelles, 3 marzo 2014, R.G.A.R., 2015, n° 15165.

88 ESTIENNE, N. : "Il risarcimento del danno alla persona in Belgio", cit., 13-18; cfr. anche l'articolo pubblicato sul sito web del *Fonds commune de garantie automobile* relativo a *Le droit belge en matière d'indemnisation des accidents de la circulation* http://www.fcgb-bgwf.be/documents/LE_DROIT_BELGE_INDEMNISATION.pdf

89 In *Journal de Juges de Paix*, «Tableau Indicatif 2016», mars 2017, Die Keure, 35 e on line in http://www.fcgb-bgwf.be/documents/Tabl_Ind_2016_Fr.pdf.

rappresenti il punto di riferimento e la base di calcolo. Va, comunque, rilevato che, sebbene per legge e di fatto tale perizia medico legale, soprattutto ove si tratti di una CTU (art. 962, al. 1, *code judiciaire*), svolta secondo la missione di perizia tipo proposta dal *Tableau Indicatif*, abbia un ruolo importante, il giudice *non è tenuto a seguire il parere degli esperti se la sua convinzione vi si oppone* (cfr. art. 962, al. 4, del *code judiciaire*). Di conseguenza, una relazione peritale legalmente ha soltanto il valore di un parere che non vincola il giudice. Il giudice ha un potere di apprezzamento rispetto alla relazione peritale che può convalidare o rifiutare totalmente o parzialmente.

2. Questioni applicative del diritto belga al caso di specie.

Applicando i suddetti *Tableau* al caso in esame risulta che il calcolo del danno risarcibile in caso di incidente stradale operato con riferimento ai criteri fissati nel *Tableau del 2016*, o anche in quelle del 2012, genera un risarcimento di ammontare complessivo decisamente inferiore a quello che deriverebbe dall'applicazione delle Tabelle Milanesi del 2014 così come calcolato dall'attore nella comparsa conclusionale. Codesta rilevante inferiorità potrebbe essere attenuata con il calcolo degli interessi ma probabilmente rimarrebbe tale.

Va segnalato che questo risultato non è, tuttavia, vincolante per il giudice italiano che, al pari di quello belga, e anzi in applicazione dello stesso diritto belga, resta sovrano nella determinazione dell'ammontare del danno. Ciò significa, in una prospettiva di diritto belga, che il giudice può senz'altro procedere ad una valutazione del danno in via equitativa.

Questa libertà di valutazione è confermata chiaramente da alcuni rilevanti dati normativi e giurisprudenziali di diritto europeo ed italiano nonché da alcuni contributi dottrinali che non possono essere ignorati pur essendo successivi cronologicamente al verificarsi del sinistro ma coevi al tempo del presente giudizio. Si allude, in particolare, al Considerando 33 del già menzionato Reg. E n. 464/2007 dell' 11 luglio 2007 sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali (c.d. Regolamento Roma II), dispone che: «conformemente alle norme nazionali vigenti in materia di risarcimento concesso alle vittime di incidenti stradali, è opportuno che, nel quantificare i danni per lesione alla persona, qualora l'incidente abbia luogo in uno Stato diverso da quello di residenza abituale della vittima, il giudice adito tenga conto di tutte le circostanze di fatto riguardanti la vittima, compreso l'effettivo lucro cessante e le spese del trattamento medico e riabilitativo». Tale disposizione è stata considerata come un incentivo per il giudice che si trovi a dover applicare il diritto straniero per quantificare un danno da

sinistro stradale subito dal cittadino sottoposto alla sua giurisdizione, a tenere conto della realtà economica ed ambientale della vittima⁹⁰.

Facendo riferimento a tutte le circostanze di fatto riguardanti la vittima, compreso l'effettivo lucro cessante (cioè quel danno che deriva dalle mancate entrate oppure dalla perdita di occasioni di guadagno che subisce il danneggiato in conseguenza del sinistro) e comprese le spese del trattamento medico e riabilitativo, il giudice può legittimamente quantificare il danno in modo certamente più flessibile dando un margine di spazio al suo libero apprezzamento, magari aumentandone l'ammontare, pur attenendosi, nel caso di specie, ai criteri di calcolo del *Tableau Indicatif* del 2016.

Del pari rilevante appare la pronuncia della nostra Corte di Cassazione 22 agosto 2013 n. 19405 secondo cui, ogniqualvolta la legge straniera, applicabile al caso regolato in Italia, non contempli il risarcimento del danno non patrimoniale, la stessa dovrà essere derogata dalla normativa interna italiana. Principio questo che – ci sembra – vada sempre nella direzione di evitare che il danneggiato italiano di sinistro estero, a seguito dell'applicazione del diritto straniero, subisca una disparità di trattamento rispetto al danneggiato italiano vittima di sinistro italiano.

In altre parole la Suprema Corte in questa significativa sentenza, afferma che, nell'ipotesi di conflitto di legge, ove per effetto della prevalenza applicativa di una legge straniera, questa non riconosca la risarcibilità di danni primari della persona che concernono suoi diritti fondamentali (la salute etc.), il giudice italiano è tenuto a disapplicare la legge straniera per palese conflitto con l'ordine pubblico del nostro ordinamento che dà ai diritti primari della persona una valenza inalienabile e non derogabile⁹¹.

3. Soluzione.

•Ne discende che nel caso di specie, il giudice italiano non sia tenuto ad applicare il *Tableau Indicatif* del 2016 in luogo delle Tabelle Milanesi del 2014 ma possa ben preferire le seconde alle prime per realizzare una quantificazione più equa del danno subito dall'attore anche in considerazione della (lunga) durata del processo.

90 SEMPE, A. : «La circulation internationale et ses problématique», <http://www.argusdelassurance.com/acteurs/la-circulation-internationale-et-ses-problematiques.95997>.

91 Questa impostazione è sostenuta ampiamente anche nella nostra dottrina forense che solleva con forza l'allarme di una disparità di trattamento tra danneggiati italiani di sinistri esteri e danneggiati italiani di sinistri esteri, proprio sul tema della quantificazione del danno risarcibile, invitando i giudici a disapplicare in linea di massima il diritto straniero e a sollevarne in alcuni casi la questione di legittimità costituzionale sempre al fine di evitarne l'applicazione in Italia: così BONA, M.: "R.c.a. e sinistri transfrontalieri: giurisdizione (tutti a casa propria?) e diritto applicabile (risarcimenti con regole aliene?)", cit., pp. 628ss.

E, in ogni caso, va ribadito che non essendo i criteri contenuti nel *Tableau* vincolanti ma solo criteri di massima cui il giudice *può* (ma non deve necessariamente) attenersi, il giudice italiano, applicandoli, può comunque legittimamente discostarsene, procedendo ad una valutazione equitativa.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, Recueil des travaux du Groupe de de Recherche Européen sur la Responsabilité civile et l'Assurance (Grerca), Bruylant, Bruxelles, 2015 ; Eeman, T.-L. e De Ridder, G. e Naveau, A-M.: *L'article 29bis de la loi 21 novembre 1989*, in *Bull. Ass – De Verz.*, Kluwer, 2008, n. 363, pp. 115 ss.

ANNUNZIATA, M. e ANNUNZIATA, F.: "Art. 141 d.lgs. 2009/2005. Il terzo trasportato: applicabilità della norma e legittimazione passiva", in www.avvocatiottaviano.it.

AVENTAGGIATO, V.: "Indennizzo diretto", *Altalexpedia*, <http://www.altalex.com/documents/altalexpedia/2013/12/03/indennizzo-diretto>

BALLARINO, T. e BALLARINO, E. e PETRELLI, I.: *Diritto internazionale privato italiano*, Cedam, Padova, 2016, pp. 291 ss.

BAREL, B. e ARMELLINI, S.: *Manuale breve diritto internazionale privato*, Milano, 2016, pp. 282 ss.

BENEVENTO, A.: "Incidenti con veicoli esteri: chi paga il trasportato", <http://www.assicuriamocibene.it/2015/02/03/incidenti-con-veicoli-esteri-chi-paga-il-trasportato>.

BIANCA, C.M.: *La responsabilità*, Diritto Civile V, III Ed., Giuffrè, Milano, 2021.

BONA, M.: "Sinistri stradali all'estero ed azione diretta in Italia: davvero sussiste la legittimazione passiva del mandatario?", *Resp. civ. e previd.*, fasc. 4, 2015, pp. 1140 ss.

BONA, M.: "R.c.a. e sinistri transfrontalieri: giurisdizione (tutti a casa propria?) e diritto applicabile (risarcimenti con regole aliene?)", *Danno e resp.*, 2008, pp. 619 ss.

CALLEWAERT, V. e ESTIENNE, N.: *Aspects procéduraux de l'indemnisation et rôle de l'assurance*, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, coll. Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité civile et l'Assurance (Grerca), Bruxelles, Bruylant, 2015, pp. 127ss.

CALLEWAERT, V. e ESTIENNE, N., «Aspects procéduraux de l'indemnisation et rôle de l'assurance», *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, cit., 132; e cfr. anche Estienne, N., «Il risarcimento del danno alla persona in Belgio», In <http://milanoservatorio.it/wp-content/uploads/2016/11/2b-risarcimento-danni-BELGIO-Estienne-IT.pdf>.

CIAN, G. e TRABUCCHI, A.: : *Commentario breve al codice civile, sub art. 62 l. 218/1995*, Padova, 2007, p. 3920.

DALAQ, R.O. : *Traité de la responsabilité civile*, vol. 2, Bruxelles, Larcier, 1962, n. 4140.

DE CALLATAY, D. e ESTIENNE, N.: *La responsabilité civile. Chronique de jurisprudence 1996-2007*, vol. 2, *Le dommage*, Bruxelles, Larcier, 2009, pp. 17-18.

DE CONINCK, B. e DUBUISSON, B. : « L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation. Rapport belge», *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, coll. Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité civile et l'Assurance (Greca), Bruxelles, Bruylant, 2015, pp. 25-45.

DUBUISSON, B. e ESTIENNE, N. e DE CALLATAY, D. : *Droit belge* , in *La réparation intégrale en Europe. Etudes comparatives des droits nationaux* (a cura di Pierre, Ph. e Leduc, F.) Bruxelles, Larcier, 2012, pp. 169-194.

EEMAN, T.-L. e DE RIDDER, G. e NAVEAU, A-M.: *L'article 29bis de la loi 21 novembre 1989*, in *Bull. Ass – De Verz.*, Kluwer, 2008, n. 363, pp. 115 ss.

FAGNART, J.-L. : *La perte de capacite*, in *Le dommage et sa réparation* (a cura di Dubuisson, B.), C.U.P., vol. 142, Bruxelles, Larcier, 2013, pp. 57-87.

JADOU, P. e EYBEN, C.: " L'indemnisation automatique des «usagers faibles» dans la jurisprudence de la Cour de Cassation (2000-2007)", in https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:125598/datastream/PDF_01/view.

SAVOIA, R.: "I sinistri avvenuti in Italia con controparti estere", in *Il civilista*, 2010, nn. 7-8.

SEMPE, A. : «La circulation internationale et ses problématique», in <http://www.argusdelassurance.com/acteurs/la-circulation-internationale-et-ses-problematiques.95997>.

