

La Corte di giustizia si pronuncia sulla risarcibilità del danno morale subito dai familiari delle vittime di incidenti stradali

di Donatella Bocchese

Title: The Court of Justice rules on the compensability of non-pecuniary damage suffered by relatives of road accident victims

Keywords: Road traffic accident; Concept of personal injury; Compensation for non-pecuniary damage in favour of the victim's family members.

1. *Il quadro normativo di riferimento, la prima questione pregiudiziale e la vicenda giudiziaria* – Nell'Unione europea, il compito di riavvicinare le legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurazione di tale responsabilità, è stato, da ultimo, affidato alla direttiva 2009/103/CE.

Con tale atto sono state, infatti, codificate ed abrogate le quattro precedenti «direttive assicurazione autoveicoli» (dir. 72/166/CEE, dir. 84/5/CE, dir. 90/232/CEE, dir. 2000/26/CE), nonché la dir. 2005/14/CE sulla responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli, che tante modifiche aveva, a quelle, apportato (Sul punto: A.M. Ambroselli, *La quinta direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla responsabilità civile auto*, in *Dir. econ. assic.* 4/2005, 1087 ss.).

Tale testo è stato emendato dalla dir. (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2021, entrata in vigore il 22 dicembre 2021, che, tra le altre cose, ha modificato l'art. 3 della dir. 2009/103/CE, attraverso la riformulazione del suo primo comma e l'aggiunta di un nuovo secondo comma.

Quest'ultima previsione, nella sua versione primigenia, è stata recentemente interessata da una decisione della Corte di giustizia dell'Unione europea, che è intervenuta sul disposto dell'art. 3.4 (oggi 3.5), in base al quale l'assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli copre obbligatoriamente «i danni alle cose» ed «i danni alle persone», focalizzando la propria analisi interpretativa su quest'ultimo sintagma.

L'intervento dei giudici europei è stato sollecitato dal Tribunale di Sofia, che ha loro sottoposto due questioni pregiudiziali, la prima delle quali, concernente la compatibilità, con le norme unionali, di una normativa nazionale che consente la risarcibilità del danno morale in favore del figlio per i danni conseguenti alla morte del genitore deceduto in un incidente stradale, esclusivamente nel caso in cui il dolore e le sofferenze psicologiche da quello sofferte abbiano «comportato un'alterazione patologica» del suo stato di salute.

Nel caso di specie due cittadini bulgari minori d'età erano rimasti orfani della loro madre, deceduta in un incidente stradale verificatosi in territorio tedesco, nel 2014. La donna dall'anno precedente si era, infatti, trasferita in Germania per ragioni di lavoro insieme al solo marito, e mentre si trovava nell'autovettura familiare, senza indossare le cinture di sicurezza, era stata coinvolta in un incidente mortale, causato dallo stesso coniuge, poiché alla guida del mezzo sotto l'effetto dell'alcool.

L'impresa di assicurazione tedesca, con la quale quest'ultimo aveva assicurato la responsabilità civile, aveva corrisposto ai due orfani la somma di cinquemila euro a titolo di risarcimento dei danni connessi al decesso della madre, importo ritenuto, tuttavia, insufficiente dal rappresentante legale dei minori, in considerazione dei gravi pregiudizi psichici (crisi di angoscia, insonnia, cambiamenti di umore, irritabilità ed ansia) che i due fratelli avrebbero patito in seguito alla scomparsa della donna, ragione per la quale aveva convenuto, davanti al tribunale bulgaro, l'assicuratore della r.c., al fine di ottenere da questo il risarcimento del danno morale, quantificato in trecentomila lev per ciascun minore.

2. Il principio dell'effetto utile, la seconda questione pregiudiziale ed il diritto applicabile alla fattispecie – Prima di esaminare nel merito la motivazione della decisione, appare opportuno rilevare che il giudice nazionale, nell'elaborare la prima questione pregiudiziale, si è basato sul disposto dell'art. 1.1 della seconda direttiva assicurazione autoveicoli, ossia della direttiva 84/5/CE, non più in vigore all'epoca dei fatti, perché abrogata dal 27 ottobre 2009.

Giacché tale norma, alla luce della tavola di concordanza contenuta nel secondo allegato della dir. 2009/103/CE, corrisponde, nel contenuto, al disposto dell'art. 3.4 (oggi art. 3.5) di quest'ultima, correttamente l'interprete del diritto unionale ha riaffermato quanto in precedenza già statuito sulla procedura di cooperazione istituita dall'art. 267 TFUE tra i giudici nazionali e la Corte di giustizia, in virtù della quale quest'ultima, essendo tenuta a fornire comunque al giudice *a quo* una risposta utile a risolvere il caso controverso sottoposto al suo esame è, altresì, legittimata ad interpretare anche disposizioni non espressamente menzionate dal giudice rimettente nelle questioni preliminari sollevate, come nel caso di specie (C. giust. UE 26 giugno 2008, cause riunite C-329/06 e C-346/06, punto 45; C. giust. UE 19 ottobre 2017, causa C-531/15, punto 39; C. giust. UE 19 dicembre 2018, causa C-414/17, punto 34; C. giust. UE 8 maggio 2019, causa C-230/18, punto 42; C. giust. UE 12 dicembre 2019, causa C-450/18, punto 25; C. giust. UE 21 dicembre 2021, causa C-428/20, punto 24).

I giudici europei, inoltre, stante l'identità precettiva delle richiamate previsioni e la sostanziale sovrapposibilità contenutistica dei due provvedimenti, hanno ritenuto di potersi avvalere, anche nell'interpretazione della più recente direttiva, della giurisprudenza formatasi sotto l'egida dei testi normativi da questa abrogati (C. giust. UE 29 aprile 2021, causa C-383/19, punto 35; C. giust. UE 10 giugno 2021, causa C-923/19, punto 23).

Con la seconda questione pregiudiziale il giudice del rinvio ha, invece, sollecitato la Corte a pronunciarsi sulla possibilità di estendere l'operatività del principio d'interpretazione del diritto nazionale in conformità al diritto dell'Unione, anche laddove un giudice nazionale per la risoluzione della controversia di cui sia stato investito, debba applicare il diritto di un altro Stato dell'U.E.

Il Tribunale di Sofia, infatti, per la definizione della causa sottoposta al suo esame avrebbe dovuto fare applicazione della legge tedesca, richiamata sia dall'art. 7 del cd. Regolamento «Roma I», che, in prima battuta, sottopone il contratto di assicurazione, alla legge del Paese in cui l'assicuratore ha la propria residenza

abituale, sia dall'art. 4.1 del cd. Regolamento «Roma II», che, in relazione alle obbligazioni derivanti da un fatto illecito, rinvia alla legge del Paese in cui il danno si è verificato.

3. La motivazione della decisione: la concorrenza del diritto unionale con quello degli Stati membri. La nozione di «danni alla persona» ed il risarcimento del danno morale in favore dei congiunti della vittima di un incidente stradale nel diritto unionale – L'art. 3 della direttiva del 2009, come marginalmente modificato dalla dir. (UE) 2021/2118, impone a ciascuno Stato membro di adottare «le misure appropriate» per far sì che «la responsabilità civile relativa alla circolazione di un veicolo che staziona abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione» (art. 3.1) ed, inoltre, fatte salve le deroghe di cui all'art. 5 relative a «talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private», demanda a siffatte misure domestiche, il compito di definire sia i «danni coperti», che le «modalità di tale assicurazione» (art. 3.2, oggi art. 3.3).

La previsione, quindi, come più volte riconosciuto dalla stessa Corte europea, si limita, nel suo primo paragrafo, semplicemente ad imporre agli Stati membri «di attuare, nel loro ordinamento giuridico interno un obbligo generale di assicurazione dei veicoli» (così: C. giust. UE 10 giugno 2021, causa C-923/19, punto 25. Conformi sul punto, ma con riferimento alla prima direttiva assicurazione veicoli: C. giust. UE 4 settembre 2018, causa C-80/17, punto 36; C. giust. UE 11 luglio 2013, causa C-409/11, punto 24), che permette di realizzare un equo contemperamento tra due contrapposti interessi: quello alla libera circolazione dei mezzi che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione e delle persone che si trovano a bordo di questi e quello delle vittime degli incidenti causati da tali veicoli, a ricevere un trattamento comparabile, a prescindere dal luogo dell'Unione in cui si è verificato il sinistro (C. giust. CE 28 marzo 1996, causa C-129/94, punto 13; C. giust. CE 14 settembre 2000, causa C-348/98, punto 24; C. giust. UE 17 marzo 2011, causa C-484/09, punto 24; C. giust. UE 9 giugno 2011, causa C-409/09, punto 23; C. giust. UE 1 dicembre 2011, causa C-442/10, punto 27; C. giust. UE 23 ottobre 2012, causa C-300/10, punto 26; C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C- 277/12 punto 28; C. giust. UE 14 settembre 2017, causa C-503/16, punto 35; C. giust. UE 10 giugno 2021, causa C-923/19, punto 34).

La normativa europea, oltre a sancire tale generico obbligo (art. 3.1), definisce anche le tipologie dei danni (art. oggi 3.5) ed individua le categorie specifiche di persone lese (art. 12) che beneficiano della copertura assicurativa da essa prefigurata (C. giust. CE 14 settembre 2000, causa C-348/98, punto 27; C. giust. UE 17 marzo 2011, causa C-484/09, punto 27; C. giust. UE 23 ottobre 2012, causa C-300/10, punto 27; C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C- 277/12 punto 29; C. giust. UE 14 settembre 2017, causa C-503/16, punto 36; C. giust. UE 10 giugno 2021, causa C-923/19, punto 35).

Con riferimento ai danni causati a terzi dagli autoveicoli, la Corte di giustizia, nella sentenza qui in rilievo, ha riproposto una sottile ma importantissima distinzione, già peraltro da tempo tracciata, tra l'obbligo di copertura che incombe sull'assicuratore della responsabilità civile e che è soggetto alla normativa unionale e «la portata del risarcimento di detti danni a titolo di responsabilità civile dell'assicurato» che resta, invece, affidata al diritto domestico del singolo Stato membro (C. giust. CE 19 aprile 2007, causa C-356/05, punto 32; C. giust. UE 17 marzo 2011, causa C-484/09, punto 31; C. giust. UE 9 giugno 2011, causa C-409/09, punto 25; C. giust. UE 23 ottobre 2012, causa C-300/10, punto 28; C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C- 277/12 punto 30; C. giust. UE 14 settembre 2017, causa C-503/16, punto 46; C. giust. UE 10 giugno 2021, causa C-923/19, punto 36).

Occorre, infatti, considerare che le «direttive assicurazioni autoveicoli» che si sono succedute sino ad oggi, non hanno avuto come obiettivo primario, quello di armonizzare i diversi regimi di responsabilità civile applicabili ai sinistri connessi alla circolazione degli autoveicoli, vigenti nei diversi Stati membri, ma di imporre l'obbligo di assicurazione cui si è fatto sopra cenno (C. giust. CE 19 aprile 2007, causa C-356/05, punto 33; C. giust. UE 17 marzo 2011, causa C-484/09, punto 32; C. giust. UE 9 giugno 2011, causa C-409/09, punto 26; C. giust. UE 23 ottobre 2012, causa C-300/10, punto 29; C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-277/12 punto 31; C. giust. UE 14 settembre 2017, causa C-503/16, punto 47; C. giust. UE 10 giugno 2021, causa C-923/19, punto 37).

Pertanto, anche dopo l'entrata in vigore della dir. 2009/103/CEE, gli Stati membri avrebbero conservato un margine di manovra, che permette loro, nell'ambito del proprio sistema di responsabilità civile, di individuare quali danni causati dagli autoveicoli debbano essere risarciti, la portata di tale risarcimento e le persone a cui quest'ultimo compete (C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-22/12, punto 41; C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-277/12 punto 32; C. giust. UE 23 gennaio 2014, causa C-371/12, punto 30), anche se non può sottacersi che tale autonomia risulta, in parte, attenuata da tutte quelle previsioni della direttiva che rendono obbligatoria la copertura di taluni tipologie di danni (art. 3.4, ora art. 3.5), e ne stabiliscono gli importi minimi (art. 9) (C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-22/12, punto 46; C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-277/12 punto 37; C. giust. UE 23 gennaio 2014, causa C-371/12, punto 33).

Tra i danni che devono obbligatoriamente essere coperti dall'assicurazione qui in considerazione, secondo quanto prescritto dall'art. 3.4 (ora art. 3.5) della dir. 2009/103/CE, si ascrivono i «danni alle persone», espressione che, secondo un orientamento ormai ampiamente consolidato nella giurisprudenza europea ed, accolto anche nella decisione in esame, comprende ogni danno arrecato all'integrità delle stesse, includendo, quindi, sia le sofferenze fisiche che quelle psicologiche, purché risarcibili a titolo di responsabilità civile dell'assicurato, in base al diritto nazionale applicabile alla controversia (C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-22/12, punti 47 e 49; C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-277/12 punto 38; C. giust. UE 23 gennaio 2014, causa C-371/12, punto 34).

Di qui, secondo la Corte, la risarcibilità anche dei danni morali, i quali potranno formare oggetto della copertura assicurativa, laddove il loro risarcimento sia previsto a titolo di responsabilità civile dell'assicurato dalla legge applicabile alla lite (C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-22/12, punto 50; C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-277/12 punto 41; C. giust. UE 23 gennaio 2014, causa C-371/12, punto 35).

Quanto, poi, all'individuazione delle persone legittimate a richiedere tale risarcimento, i giudici europei, facendo leva sia sull'ampia nozione di «persona lesa» accolta dalla dir. 2009/103/CE, che identifica come tale «ogni persona avente diritto al risarcimento dei danni causato dai veicoli» (art. 1.2), che sull'obbligo di copertura assicurativa da essa sancito (*ex* art. 3.1), hanno affermato che il provvedimento è preordinato a tutelare «chiunque abbia diritto, in base alla normativa nazionale sulla responsabilità civile, al risarcimento del danno causato da autoveicoli», escludendo, così, la possibilità per gli Stati dell'Unione di circoscrivere la portata protettiva della direttiva alle «sole persone coinvolte direttamente in un evento dannoso» (così anche: C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-277/12, punti 42 e 45).

Sulla base di tali osservazioni essi hanno, conseguentemente, affermato che la copertura assicurativa del danno morale sofferto dai congiunti delle vittime di incidenti stradali, almeno negli importi minimi fissati dalla direttiva del 2009, debba essere previsto dalle legislazioni nazionali degli Stati membri (analogamente: C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-277/12, punto 46), perché

questi ultimi non possono spingersi a privare il provvedimento europeo del suo «effetto utile» (C. giust. UE 9 giugno 2011, causa C-409/09, punto 28; C. giust. UE 23 ottobre 2012, causa C-300/10, punto 31; C. giust. UE 23 gennaio 2014, causa C-371/12, punto 32; C. giust. UE 7 settembre 2017, causa C-506/16, punto 31; C. giust. UE 10 giugno 2021, causa C-923/19, punto 39).

Ciò, in termini più generali, implica che le disposizioni unionali in materia di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli, sono incompatibili con tutte quelle normative nazionali «che escludono d'ufficio o limitano in modo sproporzionato il diritto della vittima a ottenere un risarcimento», giacché queste «compromettono la realizzazione dell'obiettivo di tutela», che il legislatore europeo sta da tempo perseguendo e cercando di rafforzare, e che soltanto in circostanze del tutto eccezionali potrebbero essere giustificate (C. giust. UE 30 giugno 2005, causa C-537/03, punti 29 e 30; C. giust. UE 9 giugno 2011, causa C-409/09, punto 29; C. giust. UE 23 ottobre 2012, causa C-300/10, punto 32; C. giust. 4 settembre 2014, causa C-162/13, punto 52; C. giust. UE 14 settembre 2017, causa C-503/16, punti 38 e 49; C. giust. UE 10 giugno 2021, causa C-923/19, punto 44).

4. *La motivazione della decisione: la risarcibilità del danno morale nel diritto tedesco. Spunti comparatistici* – Al fine di una più agevole comprensione del ragionamento seguito dalla Corte nell'ultima parte della motivazione della sentenza qui in rilievo, appare utile considerare che in Germania, nel sistema della responsabilità civile tratteggiato dal *Bürgerliches Gesetzbuch* un ruolo di primo piano compete al §823.1 BGB, secondo il quale chiunque, con dolo o colpa, leda illegittimamente la vita, l'integrità fisica, la salute, la libertà, la proprietà o un altro diritto altrui è tenuto, a risarcire all'altro, il danno che ne deriva.

Prima dell'entrata in vigore della legge di modernizzazione del diritto delle obbligazioni (*Gesetz zur Modernisierung des Schuldrecht*) del 26 novembre 2001, che dal 1° gennaio 2002 ha apportato consistenti modifiche al codice civile, il risarcimento del danno non patrimoniale era possibile, secondo quanto disposto dall'allora unico comma del §253 BGB, esclusivamente nei casi previsti dalla legge.

In connessione con tale previsione doveva, poi, leggersi il §847 del medesimo testo normativo, che riconosceva la possibilità di richiedere un equo indennizzo in denaro per tale danno, nel caso di lesione al corpo o alla salute, di privazione della libertà (comma 1), nonché di violazione della libertà sessuale della donna (comma 2).

La risarcibilità del danno immateriale era, quindi, circoscritta all'area delle sole *Unerlaubte Handlungen*, che per la loro configurabilità richiedono la ricorrenza, in capo all'autore dell'illecito, almeno della colpa, con esclusione, quindi, sia delle fattispecie di responsabilità contrattuale che di quelle riconducibili a forme di responsabilità oggettiva, tradizionalmente affidate nell'ordinamento tedesco, quanto a regolazione, a specifici statuti disciplinari (U. Magnus, *The Reform of German Tort Law*, in *InDret* 2/2003, 4).

Con la riforma del 2002, il §847 BGB è stato abrogato, mentre il §253 BGB è stato integrato, con l'aggiunta un'ulteriore alinea. In seguito a siffatto emendamento, il primo comma della norma da ultimo menzionata è rimasto sostanzialmente immutato continuando a limitare, analogamente al disposto dell'art. 2059 c.c., la risarcibilità del danno non patrimoniale, ai soli casi previsti dalla legge.

La nuova previsione consegnata al secondo comma del paragrafo ha, invece, legittimato l'avente diritto ad un risarcimento per lesioni corporali, danni alla salute, alla libertà o all'autodeterminazione sessuale a richiedere un'equa

riparazione in denaro anche per i danni non patrimoniali, con ciò inglobando, nella sostanza, il contenuto della norma abrogata.

Nonostante la similarità precettiva, l'art. 2059 c.c. ed il §253 BGB si differenziano tra di loro per due aspetti di non poco momento. Concentrando, infatti, l'attenzione sulla scelta sistematica seguita dai due legislatori, si nota in primo luogo che mentre la norma italiana è collocata nell'ambito delle previsioni che regolano, nel IV libro del codice civile, i fatti illeciti, quella tedesca è, invece, inserita nel secondo libro del BGB, e più specificatamente nell'*Abschit* 1 di questo, che raggruppa le disposizioni sul rapporto obbligatorio in generale.

Essa, nell'impianto del *Bürgerliches Gesetzbuch*, segue le disposizioni che riguardano il risarcimento del danno ed attiene, quindi, al «problema dei contenuti della prestazione risarcitoria», che prescindono dalla causa efficiente dell'obbligazione di riparazione, la quale ben potrà, quindi, ora avere origine contrattuale, extracontrattuale o ancora essere riferita ad un sistema di responsabilità oggettiva (G. Cian, *La riforma del BGB in materia di danno immateriale e di imputabilità dell'atto illecito*, in *Riv. dir. civ.* 2003, 125-141, 126).

Nel diritto italiano, invece, la prestazione risarcitoria è formalmente oggetto di previsioni differenti, perché se conseguente all'inadempimento di un precedente rapporto obbligatorio è soggetta alle previsioni degli art. 1223 c.c. ss., mentre laddove faccia seguito ad un illecito civile, ricade sotto l'egida dell'art. 2056 c.c.

Altro aspetto distintivo tra le due norme si coglie in merito alla presenza nella previsione tedesca post-riforma di una tipizzazione di beni (integrità fisica, salute, libertà autodeterminazione sessuale) la cui lesione soltanto, in linea di principio, può legittimare la risarcibilità dei conseguenti danni non patrimoniali, assente, invece, nella disposizione italiana.

Tanto premesso occorre, altresì, considerare l'ulteriore quadro normativo nazionale che i giudici europei hanno dovuto valutare per pervenire alla loro decisione, che risulta composto sia dalla legge tedesca sui contratti di assicurazione (Gesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz-VVG)) del 23 novembre 2007, che della legge sulla circolazione stradale (Straßenverkehrsgesetz-StVG) del 3 marzo 1909, più volte modificata.

Il § 115.1 n. 1 della VVG al pari di quanto prescritto dall'art. 144.1 del nostro codice delle assicurazioni private, riconosce al terzo danneggiato la possibilità di esperire un'azione diretta nei confronti dell'assicuratore, anche nel caso di assicurazione della responsabilità civile, avente ad oggetto un obbligo di assicurazione previsto dalla legge sull'assicurazione obbligatoria.

La *Straßenverkehrsgesetz*, invece, nel disciplinare la responsabilità del detentore del mezzo, sancisce che se durante la guida di un veicolo a motore, una persona è uccisa, subisce una lesione corporale o un danno alla salute ovvero se una cosa è danneggiata, il detentore del mezzo è tenuto a risarcire il danno (§7.1), salvo il caso in cui l'incidente sia stato causato da forza maggiore (§7.2), differenziandosi, così in parte, dalla formulazione dell'art. 2054, comma 1, c.c., che nel regolare la responsabilità del conducente di un veicolo senza guida di rotaie, pone a carico di quest'ultimo un obbligo di risarcimento del danno prodotto a persone o cose dalla circolazione del mezzo «se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno».

La portata del risarcimento nel caso dei danni alle persone è, invece, disciplinata dal §11 StVG. Secondo tale previsione, in caso di lesioni fisiche o di danni alla salute, il risarcimento dovrà tener conto delle spese sostenute dalla vittima per le cure, nonché dei danni patrimoniali da questa subiti in seguito alle lesioni, per la conseguente inabilità al lavoro (totale o parziale, temporanea o permanente) o per l'aumento temporaneo o permanente dei suoi bisogni. In tutte

queste eventualità, la stessa disposizione riconosce al danneggiato anche la possibilità di richiedere un equo indennizzo in denaro, per i danni non patrimoniali.

Le disposizioni tedesche sin qui passate in rassegna, secondo quanto sostenuto dalla Corte di giustizia s'inseriscono a pieno titolo nel novero di quelle e «misure» domestiche, alle quali rinvia l'art. 3.2 (oggi 3.3) della dir. 2009/103/CE per la determinazione dei «danni coperti» e delle «modalità» dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile, relativa alla circolazione dei veicoli.

Esse, inoltre, così come interpretate dalla Corte federale di giustizia tedesca, legittimerebbero anche il risarcimento dei danni morali subiti da un terzo, come quelli conseguenti ai patimenti sofferti da un figlio per la perdita di un genitore in un incidente stradale, purché il danno a questo causato dal responsabile del sinistro, si traduca in una patologia vera e propria e vada, quindi, ben oltre le sofferenze alle quali sono esposti tutti coloro che subiscono la perdita o una grave lesione di un proprio caro.

Questo riferimento all'interpretazione giurisprudenziale delle norme tedesche, operato dalla Corte di giustizia, si spiega considerando che soltanto con la *Gesetz zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld* del 17 luglio 2017, è stato emendato il §844 BGB, con l'inserimento, in esso, di un terzo comma. Questa nuova previsione impone ora al soggetto tenuto al risarcimento del danno conseguente alla morte di una persona, di corrispondere al superstite, che al momento del decesso era in un rapporto di particolare vicinanza personale con il defunto, un adeguato risarcimento in denaro per le sofferenze psichiche causategli, e presume l'esistenza di siffatto rapporto nel caso del coniuge, del partner civile, del genitore o del figlio del defunto (sul punto: I. Castellucci, *Pressioni esterne sull'evoluzione recente della R.C.A. tedesca*, in *I giudici e l'economia*, Torino, 2018, 287 ss.).

La Corte di Lussemburgo nel rispondere alla prima questione pregiudiziale sottoposta al suo esame, ha escluso che l'interpretazione restrittiva del quadro normativo suesposto, operata dal sommo giudice tedesco, rappresenti un limite all'effetto utile della direttiva assicurazione veicoli, giacché non esclude affatto la risarcibilità del danno morale subito dai terzi, limitandosi semplicemente ad enucleare un criterio obiettivo al quale di volta in volta dovrà conformarsi il giudice nazionale per poter accordare il risarcimento dei danni morali. E ciò in quanto, questa non comprometterebbe, nella sostanza, quell'esigenza di tutela perseguita dalla direttiva assicurazione autoveicoli, non escludendo o limitando in maniera sproporzionata il diritto del familiare di una vittima diretta di un incidente stradale ad ottenere il ristoro del danno morale.

La rilevata compatibilità tra la normativa tedesca e l'art. 3.4 (ora 3.5) della dir. 2009/103/CEE ha, poi, ovviamente precluso ai giudici europei di entrare nel merito della seconda questione pregiudiziale.

5. Considerazioni conclusive – Nel corso dell'*iter* logico-giuridico seguito dai giudici europei per pervenire alla decisione, un ruolo fondamentale ha avuto la suddivisione delle competenze tra il diritto unionale e quello nazionale, così come prefigurata dai primi due commi dell'art. 3 della dir. 2009/103/CE. Su tale base, infatti, la Corte di giustizia si è limitata a prendere atto non soltanto delle misure domestiche ma anche dei limiti interpretativi a quelli posti dalla Corte federale tedesca, in ordine alla risarcibilità del danno non patrimoniale, in favore dei congiunti delle vittime di incidenti stradali.

È del tutto evidente, però, che una simile ripartizione tra livelli ordinamentali differenti rischia di vanificare uno degli obiettivi primari cui tende la direttiva assicurazione autoveicoli nel suo complesso e cioè di garantire a tutte le vittime degli incidenti stradali, un trattamento comparabile.

Vero è che il tema del danno non patrimoniale e quello della sua risarcibilità hanno sempre posto e pongono, ancora oggi, non pochi problemi interpretativi. E ciò per la difficoltà non tanto di pervenire ad una quantificazione certa della dimensione fisica del danno alla persona, quanto, piuttosto, dei patimenti a quello correlati, giacché il dolore oltre ad avere una base organica, ne presenta anche un'altra di carattere emozionale che può sussistere a prescindere dalla prima e che, soprattutto, può considerevolmente variare da un soggetto all'altro.

Sono note, del resto, le vicende che hanno accompagnato, nel nostro sistema giuridico, la risarcibilità di tale voce di danno. Se, infatti, questa in origine è stata ammessa soltanto in presenza di una condotta penalmente rilevante, nel tempo, attraverso una lettura costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c.c., si è estesa a ricomprendere anche il cosiddetto danno biologico, inteso come danno all'integrità psicofisica del soggetto, che è stato, poi, ulteriormente distinto dal danno morale e da quello esistenziale.

Tale complesso sistema classificatorio è entrato in crisi, come noto, nel 2008 quando le Sezioni Unite della Corte di Cassazione con le sentenze di San Martino (11 novembre 2008 n. da 26972 a 26975) hanno optato, per quanto concerne la risarcibilità dei danni alla persona, in favore di sistema bipartito, ove accanto al danno patrimoniale si colloca l'unitaria categoria del danno non patrimoniale *tout court*, nel cui ambito devono, quindi, essere ricondotte tutte le sue declinazioni di origine pretoria.

Nonostante questa netta presa di posizione, la successiva giurisprudenza di legittimità e lo stesso legislatore si sono mostrati inclini a riconoscere che i danni non patrimoniali, pur nell'unitarietà della categoria giuridica di riferimento, si appalesano come «categoria fattualmente multiforme» (così: M. Rossetti, *Danno non patrimoniale: breve storia di un equivoco*, in *L'evoluzione della responsabilità civile*, Roma, 2022, 87), circostanza di cui occorre necessariamente tener conto per garantire al danneggiato l'integrale riparazione del danno subito, senza incorrere in duplicazioni risarcitorie.

Ulteriori e consistenti problemi sono, poi, sorti quando, per la liquidazione di tali danni conseguenti a sinistri stradali, il legislatore italiano ha operato, nel codice delle assicurazioni private, una netta distinzione tra il risarcimento del danno non patrimoniale conseguente a lesioni di lieve entità (art. 139) da quello correlato, invece, a lesioni di non lieve entità (art. 138).

Circoscrivendo l'attenzione, alla sola disciplina apprestata per la liquidazione del danno di queste ultime, occorre rilevare che l'art. 138 c. ass. priv. ha introdotto un sistema liquidatorio tabellare, soggetto ad annuale aggiornamento ed applicabile a tutto il territorio nazionale. E ciò al fine precipuo di garantire il pieno ristoro del danno non patrimoniale effettivamente subito dal danneggiato, razionalizzare i costi gravanti sul sistema assicurativo e sui consumatori.

Per la redazione di siffatte tabelle che, peraltro, devono conformarsi anche ai criteri di valutazione del danno non patrimoniale elaborati dalla consolidata giurisprudenza di legittimità, la norma pone una serie di principi e di criteri (art. 138, comma 2, lett. da a a f), nel cui ambito si rinviene anche la definizione del danno biologico, a tal fine rilevante.

Questo consiste nella «lesione temporanea o permanente all'integrità psicofisica della persona, suscettibile di accertamento medico-legale, che esplica un'incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla sua capacità di produrre reddito» (art. 138, comma 2, lett. a).

Nell'eventualità in cui la menomazione accertata incida in maniera rilevante anche su specifici aspetti dinamico-relazionali documentati ed accertati, l'ammontare del risarcimento potrà essere incrementato sino al 30% dal giudice,

con equo apprezzamento delle condizioni soggettive del danneggiato (art. 138, comma 3) (su cui: Cass. 18 maggio 2022 n. 15924).

La previsione codifica, infine, il principio di onnicomprensività, statuendo che l'ammontare complessivo del risarcimento, dalla stessa accordato, debba essere esaustivo del risarcimento del danno conseguente alle lesioni fisiche (art. 138, comma 4), con ciò implicando che il sistema tabellare è di per sé idoneo a coprire soltanto il profilo biologico del danno.

In conclusione, si può solo tristemente constatare il silenzio assordante del legislatore, giacché i due decreti del Presidente della Repubblica, con i quali si sarebbero dovute adottare, entro il 1° maggio 2022, le due tabelle uniche nazionali, applicabili, rispettivamente, alle menomazioni all'integrità psicofisica comprese tra dieci e cento punti (art. 138, comma 1, lett. a) ed al valore pecuniario da attribuire a ogni singolo punto di invalidità comprensivo dei coefficienti di variazione corrispondenti all'età del soggetto leso (art. 138, comma 1, lett. b), ad oggi, non sono state emanate, risultando, così, ancora applicabili quelle milanesi (ed. 2022) alle quali si era affidata la Cassazione, già nella sentenza Amatucci (Cass. 7 giugno 2011 n. 12408, più recentemente Cass. 16 dicembre 2022 n. 37009).

Donatella Bocchese
Dip.to di Diritto ed Economia delle Att. produttive
Università La Sapienza di Roma
donatella.bocchese@uniroma1.it

