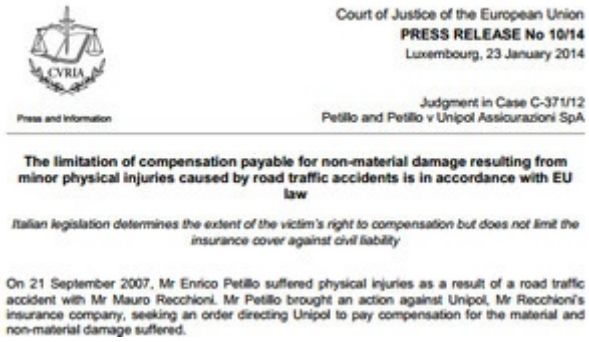
Assicurativo.it

E' compatibile con le norme europee determinare il calcolo dei risarcimenti



Press and Information

Court of Justice of the European Union
PRESS RELEASE No 10/14
Luxembourg, 23 January 2014

Judgment in Case C-371/12
Petillo and Petillo v Unipol Assicurazioni SpA

The limitation of compensation payable for non-material damage resulting from minor physical injuries caused by road traffic accidents is in accordance with EU law

Italian legislation determines the extent of the victim's right to compensation but does not limit the insurance cover against civil liability

On 21 September 2007, Mr Enrico Petillo suffered physical injuries as a result of a road traffic accident with Mr Mauro Recchioni. Mr Petillo brought an action against Unipol, Mr Recchioni's insurance company, seeking an order directing Unipol to pay compensation for the material and non-material damage suffered.

di Spataro

Â«Assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli â€“ Direttive 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE e 2009/103/CEE â€“ Sinistro stradale â€“ Danno morale â€“ Risarcimento â€“ Disposizioni nazionali che istituiscono per i sinistri stradali modalitÃ di calcolo meno favorevoli alle vittime rispetto a quelle previste dal sistema comune della responsabilitÃ civile â€“ CompatibilitÃ con tali direttiveÂ»

del 2014-01-27 su Assicurativo.it, oggi e' il 20.05.2024

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

23 gennaio 2014 (*)

Nella causa Câ€‘371/12,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunale di Tivoli (Italia), con ordinanza del 20 giugno 2012, pervenuta in cancelleria il 3 agosto 2012, nel procedimento

Enrico Petillo,

Carlo Petillo

contro

Unipol Assicurazioni SpA,

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta da R. Silva de Lapuerta, presidente di sezione, J.L. da Cruz VilaÃ§a, G. Arestis, J.â€‘C. Bonichot e A. Arabadjiev (relatore), giudici,

avvocato generale: N. Wahl

cancelliere: A. Impellizzeri, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 3 luglio 2013,

considerate le osservazioni presentate:

â€“ per l'Unipol Assicurazioni SpA, da A. Frignani e G. Ponzanelli, avvocati;

â€“ per il governo tedesco, da T. Henze, J. Kemper e F. Wannek, in qualitÃ di agenti;

â€“ per il governo ellenico, da L. Pnevmatikou, in qualitÃ di agente;

â€“ per il governo spagnolo, da S. Centeno Huerta, in qualitÃ di agente;

â€“ per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualitÃ di agente, assistita da M. Santoro, avvocato dello Stato;

â€“ per il governo lettone, da I. KalniÅ†Å¡ e I. Å…esterova, in qualitÃ di agenti;

â€“ per il governo lituano, da D. KriauÄ•iÅ«nas, R. JaneckaitÄ— e A. SvinkÅ«naitÄ—, in qualitÃ di agenti;

â€“ per la Commissione europea, da E. Montaguti e K.â€'P. Wojcik, in qualitÃ di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 9 ottobre 2013,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilitÃ (GU L 103, pag. 1; in prosieguo: la Â«prima direttivaÂ»), della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU 1984, L 8, pag. 17), come modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005 (GU L 149, pag. 14; in prosieguo: la Â«seconda direttivaÂ»), della terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU L 129, pag. 33), come modificata dalla direttiva 2005/14 (in prosieguo: la Â«terza direttivaÂ»), e della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilitÃ (GU L 263, pag. 11).

2 Tale domanda Ã¨ stata presentata nell'ambito di una controversia tra i sigg. Enrico e Carlo Petillo e l'Unipol Assicurazioni SpA (in prosieguo: l'Â«UnipolÂ»), in merito al risarcimento da parte di quest'ultima, a titolo della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, del danno subÃ¬to dal sig. Enrico Petillo a causa di un sinistro stradale.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 L'articolo 1 della prima direttiva cosÃ¬ recita:

Â«Ai sensi della presente direttiva, s'intende per:

(...)

2. persona lesa: ogni persona avente diritto alla riparazione del danno causato da veicoli;

(...)Â».

4 L'articolo 3, paragrafo 1, della stessa direttiva stabilisce quanto segue:

Â«Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie (...) affinchÃ© la responsabilitÃ civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti e le modalitÃ dell'assicurazione sono determinati nell'ambito di tali misureÂ».

5 L'articolo 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva cosÃ¬ dispone:

Â«1. L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva] copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone.

2. Salvo importi maggiori di garanzia eventualmente prescritti dagli Stati membri, ciascuno Stato membro esige che l'assicurazione sia obbligatoria almeno per gli importi seguenti:

a) nel caso di danni alle persone, un importo minimo di copertura pari a 1 000 000 EUR per vittima o a 5 000 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;

b) nel caso di danni alle cose, 1 000 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime.

Ove opportuno, gli Stati membri possono stabilire un periodo transitorio fino a cinque anni dalla data di attuazione della direttiva [2005/14], entro il quale adeguare i propri importi minimi di copertura agli importi di cui al presente paragrafo.

Gli Stati membri che stabiliscono il suddetto periodo transitorio ne informano la Commissione e indicano la durata del periodo transitorio.

Entro 30 mesi dalla data di attuazione della direttiva [2005/14], gli Stati membri devono aumentare gli importi di garanzia ad almeno la metÃ dei livelli previsti nel presente paragrafoÂ».

6 L'articolo 1 della terza direttiva prevede, in particolare, che Â«l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1 della [prima direttiva] copre la responsabilitÃ per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicoloÂ».

7 L'articolo 1 bis della terza direttiva dispone quanto segue:

Â«L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva] copre i danni alle persone e i danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che, in conseguenza di un incidente nel quale sia stato coinvolto un veicolo, hanno diritto alla riparazione del danno conformemente alla legislazione civile nazionale. Il presente articolo lascia impregiudicata sia la responsabilitÃ civile, sia l'importo dei danniÂ».

8 Ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 2009/103, quest'ultima Ã¨ entrata in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, avvenuta il 7 ottobre 2009.

Diritto italiano

9 L'articolo 139 del decreto legislativo n. 209, del 7 settembre 2005, che istituisce il codice delle assicurazioni private (Supplemento ordinario alla GURI n. 239, del 13 ottobre 2005), come modificato dal decreto ministeriale del 17 giugno 2011

(GURI n. 147, del 27 giugno 2011; in prosieguo: il Â«codice delle assicurazioni privateÂ»), prevede quanto segue:

Â«1. Il risarcimento del danno biologico per lesioni di lieve entitÃ , derivanti da sinistri conseguenti alla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, Ã¨ effettuato secondo i criteri e le misure seguenti:

a) a titolo di danno biologico permanente, Ã¨ liquidato per i postumi da lesioni pari o inferiori al [9%] un importo crescente in misura piÃ¹ che proporzionale in relazione ad ogni punto percentuale di invaliditÃ ; tale importo Ã¨ calcolato in base all'applicazione a ciascun punto percentuale di invaliditÃ del relativo coefficiente secondo la correlazione esposta nel comma 6. L'importo cosÃ¬ determinato si riduce con il crescere dell'etÃ del soggetto in ragione dello [0,5%] per ogni anno di etÃ a partire dall'undicesimo anno di etÃ . Il valore del primo punto Ã¨ pari ad [EUR 759,04];

b) a titolo di danno biologico temporaneo, Ã¨ liquidato un importo di [EUR 44,28] per ogni giorno di inabilitÃ assoluta; in caso di inabilitÃ temporanea inferiore al [100%], la liquidazione avviene in misura corrispondente alla percentuale di inabilitÃ riconosciuta per ciascun giorno.

2. Agli effetti di cui al comma 1 per danno biologico si intende la lesione temporanea o permanente all'integritÃ psicofisica della persona suscettibile di accertamento medico-legale che esplica un'incidenza negativa sulle attivitÃ quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla sua capacitÃ di produrre reddito (...).

3. L'ammontare del danno biologico liquidato ai sensi del comma 1 puÃ² essere aumentato dal giudice in misura non superiore ad un quinto, con equo e motivato apprezzamento delle condizioni soggettive del danneggiato.

4. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della salute, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, con il Ministro della giustizia e con il Ministro delle attivitÃ produttive, si provvede alla predisposizione di una specifica tabella delle menomazioni alla integritÃ psicofisica comprese tra uno e nove punti di invaliditÃ .

5. Gli importi indicati nel comma 1 sono aggiornati annualmente con decreto del Ministro delle attivitÃ produttive, in misura corrispondente alla variazione dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati accertata dall'ISTAT.

6. Ai fini del calcolo dell'importo di cui al comma 1, lettera a), per un punto percentuale di invaliditÃ pari a 1 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,0, per un punto percentuale di invaliditÃ pari a 2 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,1, per un punto percentuale di invaliditÃ pari a 3 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,2, per un punto percentuale di invaliditÃ pari a 4 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,3, per un punto percentuale di invaliditÃ pari a 5 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,5, per un punto percentuale di invaliditÃ pari a 6 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,7, per un punto percentuale di invaliditÃ pari a 7 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,9, per un punto percentuale di invaliditÃ pari a 8 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 2,1, per un punto percentuale di invaliditÃ pari a 9 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 2,3Â».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

10 Dalla decisione di rinvio risulta che, in data 21 settembre 2007, il veicolo condotto dal sig. Mauro Recchioni ha urtato, da dietro, la vettura appartenente al sig. Carlo Petillo, condotta dal sig. Enrico Petillo. Quest'ultimo ha riportato lesioni corporali.

11 I sigg. Petillo hanno citato in giudizio l'Unipol, la compagnia assicuratrice del sig. Recchioni, dinanzi al Tribunale di Tivoli per far dichiarare l'esclusiva responsabilitÃ del sig. Recchioni per il sinistro occorso e far condannare l'Unipol a corrispondere un importo pari a EUR 3 350 a titolo del danno patrimoniale subÃ¬to, oltre all'importo giÃ versato pari a EUR 6 700, nonchÃ© un importo totale di EUR 14 155,37 a titolo del danno non patrimoniale subÃ¬to dal sig. Enrico Petillo, invece dell'importo di EUR 2.700 giÃ corrisposto.

12 Secondo il giudice del rinvio, il diritto italiano prevede, all'articolo 2043 del codice civile per i danni patrimoniali e all'articolo 2059 di tale codice per i danni non patrimoniali, un diritto al risarcimento integrale del danno che deriva da un fatto illecito di natura extracontrattuale.

13 Secondo una costante giurisprudenza dei giudici italiani, il danno non patrimoniale si comporrebbe di un danno alla salute, risultante dalla lesione dell'integritÃ psicofisica, di un danno morale, risultante dalla sofferenza morale patita a causa della

lesione, e di danni residuali, risultanti in particolare da un impedimento alle normali attivitÃ solitamente svolte o alle attivitÃ realizzatrici esulanti dallo standard dell'uomo medio.

14 In una decisione del 2003 la Corte costituzionale avrebbe statuito che il danno non patrimoniale ha una struttura unitaria e non si divide in diverse categorie o voci. Tuttavia la giurisprudenza continuerebbe a riconoscere le componenti analizzate al precedente punto della presente sentenza. Inoltre l'ordinamento giuridico italiano lascerebbe libero il giudice di quantificare tale danno.

15 Orbene, al fine di limitare i costi del servizio assicurativo, il legislatore italiano avrebbe previsto, all'articolo 139 del codice delle assicurazioni private, un sistema specifico di quantificazione delle somme da corrispondere a titolo di danni non patrimoniali ai soggetti vittime di sinistri stradali o nautici. Tale sistema prevedrebbe restrizioni rispetto ai parametri quantificatori seguiti nelle altre controversie ed una limitazione della possibilitÃ per il giudice di aumentare, in funzione del caso di specie, l'importo del risarcimento di un quinto dell'importo della somma determinata in base al criterio enunciato dall'articolo 139 del codice delle assicurazioni private.

16 Il giudice del rinvio precisa che, sebbene il danno non patrimoniale subÃ¬to dal sig. Enrico Petillo sia derivato da una causa diversa da un sinistro stradale, esso sarebbe stato valutato come segue, in forza della legislazione e della giurisprudenza italiana applicabili:

â€“ danno biologico al 4% in soggetto di etÃ di 21 anni al momento del sinistro: EUR 5 407,55;

â€“ invaliditÃ temporanea assoluta di 10 giorni; invaliditÃ temporanea parziale del 50% di 20 giorni e parziale del 25% di 10 giorni: EUR 2 250,00, e

â€“ danno morale pari ad un terzo del danno biologico: EUR 2 252,00,

per un totale di EUR 10.210,00 a titolo di danno non patrimoniale, oltre all'importo di EUR 445,00 dovuto a titolo di spese mediche.

17 Orbene, dato che il danno in questione deriva da un sinistro stradale, l'importo da corrispondere in applicazione dell'articolo 139 del codice delle assicurazioni private dovrebbe essere valutato come segue:

a) danno biologico al 4% in soggetto di etÃ di 21 anni al momento del sinistro: EUR 3 729,92, e

b) invaliditÃ temporanea assoluta di 10 giorni; invaliditÃ temporanea parziale del 50% di 20 giorni e parziale del 25% di 10 giorni: EUR 996,00,

per un totale di EUR 4 725,00 a titolo di danno non patrimoniale, oltre ad un importo di EUR 445,00 dovuto a titolo di spese mediche. Il risarcimento del danno morale, invero, sarebbe precluso in quanto non previsto dal codice delle assicurazioni private, anche se, a tale riguardo, tenderebbe a svilupparsi un orientamento giurisprudenziale piÃ¹ favorevole alle vittime.

18 Gli importi determinati applicando i diversi metodi di calcolo farebbero pertanto risultare, a paritÃ di danno, una differenza di EUR 5 485,00. Inoltre, l'articolo 139 del codice delle assicurazioni private non conferirebbe al giudice alcuna possibilitÃ di adeguare la propria valutazione al caso di specie, dal momento che esso sarebbe tenuto a procedere ad un semplice calcolo che limiterebbe l'utilizzo del criterio equitativo.

19 Facendo riferimento, in particolare, alla sentenza della Corte EFTA del 20 giugno 2008, Celina Nguyen/Stato norvegese (E-8/07, EFTA Court Report 2008, pag. 224), il Tribunale di Tivoli nutre dubbi quanto alla compatibilitÃ con la prima, la seconda e la terza direttiva, nonchÃ© con la direttiva 2009/103, di una legislazione nazionale che non esclude, per la risarcibilitÃ di un danno derivante da un sinistro stradale, l'assicurabilitÃ del danno non patrimoniale, ma non consente la risarcibilitÃ del danno morale e limita il risarcimento del danno all'integritÃ psicofisica, rispetto a quanto Ã¨ ammesso in materia di risarcimento in virtÃ¹ della giurisprudenza costante dei giudici nazionali.

20 In particolare, il giudice del rinvio ritiene che l'articolo 139 del codice delle assicurazioni private non rispetti il principio di integrale risarcimento del danno non patrimoniale, la cui presa in considerazione non dovrebbe trovare alcuna limitazione a seconda della causa che ha procurato il danno all'integritÃ della persona.

21 Alla luce di tali considerazioni, il Tribunale di Tivoli ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre la Corte la

seguente questione pregiudiziale:

Â«[S]e, alla luce delle direttive [prima, seconda e terza] e [della direttiva] 2009/103/CE, che regolano l'assicurazione obbligatoria in materia di responsabilitÃ civile derivante dalla circolazione di autoveicoli sia consentito alla legislazione interna di uno Stato membro di prevedere â€“ attraverso la quantificazione obbligatoria ex lege dei soli danni derivanti da sinistri stradali â€“ una limitazione di fatto (sotto il profilo della quantificazione) della responsabilitÃ per danni non patrimoniali posti a carico dei soggetti (le compagnie assicuratrici) obbligati ai sensi delle medesime direttive a garantire l'assicurazione obbligatoria per i danni da circolazione dei veicoliÂ».

Sulla ricevibilitÃ della domanda di pronuncia pregiudiziale

22 La ricevibilitÃ della domanda di pronuncia pregiudiziale Ã¨ contestata dall'Unipol e dal governo italiano. A loro avviso, il giudice del rinvio non spiega in che modo l'interpretazione delle norme del diritto dell'Unione richiesta sarebbe utile ai fini della risoluzione della controversia principale. Inoltre la decisione di rinvio non conterrebbe spiegazioni relative alla scelta delle disposizioni del diritto dell'Unione la cui interpretazione Ã¨ richiesta nÃ© al nesso esistente tra tali disposizioni e la legislazione nazionale applicabile alla controversia principale.

23 A tale riguardo Ã¨ sufficiente constatare che dall'esposizione del contesto di fatto e di diritto di cui alla decisione di rinvio, come integrata dalla risposta alla richiesta di chiarimenti indirizzata dalla Corte al giudice del rinvio in applicazione dell'articolo 101 del proprio regolamento di procedura, nonchÃ© dall'esposizione dei motivi che hanno condotto il giudice del rinvio a sottoporre alla Corte la presente questione pregiudiziale, emerge che la risposta a tale questione risulta utile ai fini della soluzione della controversia sottoposta a detto giudice e che, pertanto, tale questione Ã¨ ricevibile.

Sulla questione pregiudiziale

24 In via preliminare occorre rilevare che, come giustamente sostenuto dai governi tedesco e spagnolo, tenuto conto della data del sinistro all'origine della controversia principale, la direttiva 2009/103 non Ã¨ applicabile ratione temporis ai fatti del procedimento principale. Inoltre la terza direttiva non trova applicazione ratione materiae a tale controversia, dal momento che i sigg. Petillo non presentano alcuna delle caratteristiche delle vittime particolarmente vulnerabili di cui la direttiva si occupa. La questione pregiudiziale deve pertanto essere intesa come diretta unicamente all'interpretazione della prima e della seconda direttiva.

25 Si deve pertanto considerare che, con la sua questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva e 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva debbano essere interpretati nel senso che ostano ad una legislazione nazionale come quella di cui al procedimento principale, la quale prevede un particolare sistema di risarcimento dei danni morali derivanti da lesioni corporali di lieve entitÃ causate da sinistri stradali, che limita il risarcimento di tali danni rispetto a quanto ammesso in materia di risarcimento di danni identici risultanti da cause diverse da detti sinistri.

26 A tale riguardo, occorre rammentare che dal preambolo della prima e della seconda direttiva emerge che esse sono dirette a garantire, da un lato, la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione, sia delle persone che vi si trovano a bordo e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficeranno di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro Ã¨ avvenuto (sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, Câ€‘300/10, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 26 e giurisprudenza ivi citata).

27 La prima direttiva, come precisata e integrata, in particolare, dalla seconda direttiva, impone quindi agli Stati membri di garantire che la responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli che stazionano abitualmente nel loro territorio sia coperta da un'assicurazione e precisa, in particolare, i tipi di danni che tale assicurazione deve coprire (sentenza del 24 ottobre 2013, HaasovÃ¡, Câ€‘22/12, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 38).

28 Occorre tuttavia ricordare che l'obbligo di copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilitÃ civile, dei danni causati ai terzi dagli autoveicoli Ã¨ distinto dalla portata del risarcimento di detti danni a titolo di responsabilitÃ civile dell'assicurato. Infatti, mentre il primo Ã¨ definito e garantito dalla normativa dell'Unione, la seconda Ã¨ sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale (sentenza del 24 ottobre 2013, Drozdovs, Câ€‘277/12, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 30).

29 A tale riguardo, la Corte ha giÃ statuito che dall'oggetto, in particolare, della prima e della seconda direttiva, nonchÃ© dal loro tenore letterale, risulta che esse non mirano ad armonizzare i regimi di responsabilitÃ civile degli Stati membri e che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, questi ultimi restano liberi di stabilire il regime di responsabilitÃ civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione di autoveicoli (sentenza Marques Almeida, cit., punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

30 Di conseguenza, e tenuto conto in particolare dell'articolo 1, punto 2, della prima direttiva, allo stato attuale del diritto

dell'Unione, gli Stati membri restano, in linea di principio, liberi di determinare, nell'ambito dei loro regimi di responsabilitÃ civile, in particolare, quali danni causati da autoveicoli debbano essere risarciti, la portata del risarcimento degli stessi e le persone aventi diritto a detto risarcimento (citate sentenze HaasovÃ¡, punto 41, e Drozdovs, punto 32).

31 La Corte ha tuttavia sottolineato che gli Stati membri sono tenuti a garantire che la responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli applicabile secondo il loro diritto nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni, in particolare, della prima e della seconda direttiva (sentenza Marques Almeida, cit., punto 30 e giurisprudenza ivi citata).

32 Si evince altresÃ¬ dalla giurisprudenza della Corte che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'Unione e che le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione di autoveicoli non possono privare, in particolare, la prima e la seconda direttiva del loro effetto utile (sentenza Marques Almeida, cit., punto 31 e giurisprudenza ivi citata).

33 Ne consegue che la libertÃ di cui dispongono gli Stati membri di determinare i danni coperti e le modalitÃ dell'assicurazione obbligatoria Ã¨ stata limitata, in particolare, dalla seconda direttiva, dal momento che essa ha reso obbligatoria la copertura di taluni danni a concorrenza di importi minimi determinati. In particolare, figurano tra tali danni la cui copertura Ã¨ obbligatoria i danni alla persona, come precisato dall'articolo 1, paragrafo 1, della seconda direttiva (citate sentenze HaasovÃ¡, punto 46, e Drozdovs, punto 37).

34 Orbene, rientra nella nozione di danno alla persona ogni danno, il cui risarcimento Ã¨ previsto a titolo della responsabilitÃ civile dell'assicurato dalla normativa nazionale applicabile alla controversia, arrecato all'integritÃ della persona, che include le sofferenze sia fisiche sia psicologiche (citate sentenze HaasovÃ¡, punto 47, e Drozdovs, punto 38).

35 Di conseguenza, tra i danni che devono essere risarciti conformemente, in particolare, alla prima e alla seconda direttiva figurano i danni morali il cui risarcimento Ã¨ previsto a titolo della responsabilitÃ civile dell'assicurato dalla normativa nazionale applicabile alla controversia (citate sentenze HaasovÃ¡, punto 50, e Drozdovs, punto 41).

36 Nel caso di specie, in primo luogo, dal fascicolo sottoposto alla Corte risulta che, come nelle circostanze che hanno dato luogo alla citata sentenza Marques Almeida, la normativa nazionale controversa nel procedimento principale Ã¨ diretta a determinare la portata del diritto della vittima a un risarcimento a titolo della responsabilitÃ civile dell'assicurato e non limita la copertura da parte dell'assicurazione della responsabilitÃ civile.

37 Infatti, secondo l'esposizione del diritto italiano effettuata dal giudice del rinvio, esso prevede, da un lato, all'articolo 2059 del codice civile, il fondamento del diritto al risarcimento dei danni morali derivanti dai sinistri stradali e, dall'altro, all'articolo 139 del codice delle assicurazioni private, le modalitÃ di determinazione della portata del diritto al risarcimento per quanto riguarda il danno biologico per lesioni di lieve entitÃ causate, in particolare, da siffatti sinistri.

38 Inoltre, in risposta alla richiesta di chiarimenti indirizzata dalla Corte al giudice del rinvio in applicazione dell'articolo 101 del proprio regolamento di procedura, detto giudice ha precisato che, come confermato dal governo italiano in udienza dinanzi alla Corte, ai sensi del diritto italiano la responsabilitÃ civile dell'assicurato a titolo di danni morali subiti da persone a causa di un sinistro stradale non puÃ² eccedere gli importi coperti, in forza dell'articolo 139 del codice delle assicurazioni private, dall'assicurazione obbligatoria.

39 In tal senso, occorre considerare, da un lato, che tale normativa nazionale rientra nell'ambito del diritto nazionale materiale della responsabilitÃ civile cui rinviano la prima e la seconda direttiva (v., per analogia, sentenza HaasovÃ¡, cit., punto 58) e, dall'altro, che essa non Ã¨ idonea a limitare la copertura della responsabilitÃ civile di un assicurato (v., per analogia, sentenza Marques Almeida, cit., punto 35).

40 Occorre aggiungere che, per quanto concerne la copertura obbligatoria, da parte dell'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, dei danni materiali e biologici, nessun elemento del fascicolo indica che la normativa nazionale di cui trattasi non prevede importi conformi al minimo stabilito all'articolo 1 della seconda direttiva.

41 In secondo luogo, occorre verificare se tale normativa nazionale produca l'effetto di escludere d'ufficio o di limitare in modo sproporzionato il diritto della vittima ad un risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

42 A tale riguardo, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi da 69 a 74 nonchÃ© 82 e 83 delle sue conclusioni, dalla giurisprudenza ricordata ai punti da 30 a 32 della presente sentenza risulta che la prima e la seconda direttiva non impongono agli Stati membri la scelta di un particolare regime per determinare la portata del diritto della vittima ad un risarcimento a titolo

della responsabilitÃ civile dell'assicurato.

43 In questo senso, tali direttive non ostano, in linea di principio, nÃ© ad una legislazione nazionale che impone ai giudici nazionali criteri vincolanti per la determinazione dei danni morali da risarcire nÃ© a sistemi specifici, adeguati alle particolaritÃ dei sinistri stradali, anche se tali sistemi comportano, per determinati danni morali, un metodo di determinazione della portata del diritto al risarcimento meno favorevole alla vittima rispetto a quello applicabile al diritto al risarcimento delle vittime di sinistri diversi da quelli stradali.

44 In particolare, il fatto che, per stimare l'importo del risarcimento del danno immateriale risultante da lesioni di lieve entitÃ , taluni elementi del calcolo applicabile in materia di risarcimento delle vittime di incidenti diversi da quelli stradali siano omessi o limitati non incide sulla compatibilitÃ delle suddette direttive con una siffatta legislazione nazionale, dal momento che quest'ultima non ha l'effetto di escludere d'ufficio o di limitare in maniera sproporzionata il diritto della vittima a beneficiare di un risarcimento (v., in tal senso, sentenze del 9 giugno 2011, AmbrÃ³sio Lavrador e Olival Ferreira BonifÃ¡cio, Câ€‘409/09, Racc. pag. Iâ€‘4955, punto 29, e Marques Almeida, cit., punto 32).

45 Orbene, nel caso di specie, il fascicolo a disposizione della Corte non contiene alcun elemento tale da rivelare la sussistenza di una siffatta esclusione d'ufficio o di una siffatta limitazione sproporzionata. Infatti, da tale fascicolo risulta, anzitutto, che un risarcimento Ã¨ accordato; poi, che il metodo di calcolo piÃ¹ restrittivo previsto ai fini di tale risarcimento si applica solo ai danni risultanti da lesioni corporali di lieve entitÃ ; e, infine, che l'importo risultante da tale calcolo Ã¨ proporzionato, in particolare, alla gravitÃ delle lesioni subite e alla durata dell'invaliditÃ provocata. Tale sistema consente inoltre al giudice di adeguare l'importo del risarcimento da accordare, corredandolo di una maggiorazione che puÃ² arrivare fino a un quinto dell'importo calcolato.

46 Alla luce dei suesposti rilievi occorre constatare che, nel caso di specie, non viene pregiudicata la garanzia prevista dal diritto dell'Unione in base alla quale la responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, determinata ai sensi del diritto nazionale applicabile, dev'essere coperta da un'assicurazione conforme, in particolare, alla prima e alla seconda direttiva (v., in tal senso, sentenza Marques Almeida, cit., punto 38 e giurisprudenza ivi citata).

47 Ne consegue che si deve rispondere alla questione proposta dichiarando che gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva e 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva devono essere interpretati nel senso che non ostano ad una legislazione nazionale come quella di cui trattasi nel procedimento principale, la quale prevede un particolare sistema di risarcimento dei danni morali derivanti da lesioni corporali di lieve entitÃ causate da sinistri stradali, che limita il risarcimento di tali danni rispetto a quanto ammesso in materia di risarcimento di danni identici risultanti da cause diverse da detti sinistri.

Sulle spese

48 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara:

Gli articoli 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilitÃ , e 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, come modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, devono essere interpretati nel senso che non ostano ad una legislazione nazionale come quella di cui trattasi nel procedimento principale, la quale prevede un particolare sistema di risarcimento dei danni morali derivanti da lesioni corporali di lieve entitÃ causate da sinistri stradali, che limita il risarcimento di tali danni rispetto a quanto ammesso in materia di risarcimento di danni identici risultanti da cause diverse da detti sinistri.

Firme

- Curia

Hai letto: E' compatibile con le norme europee determinare il calcolo dei risarcimenti

Approfondimenti: Sentenze > Europa > Calcolo > Danni > Risarcimenti >

Commenti - Segnalazioni - Home Assicurativo.it