



Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
NILS WAHL
presentate il 9 ottobre 2013¹

Causa C-371/12

**Enrico Petillo
Carlo Petillo
contro
Unipol**

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tribunale di Tivoli (Italia)]

«Assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli — Direttiva 72/166/CEE — Articolo 3 — Direttiva 84/5/CEE — Articolo 1 — Direttiva 90/232/CEE — Articolo 1 bis — Diritto al risarcimento — Limitazione del diritto al risarcimento — Danno non patrimoniale»

1. Nella causa in esame la Corte è, in sostanza, chiamata a pronunciarsi sulla questione se una disposizione nazionale, che disciplina l'ammontare del risarcimento di danni diversi dal pregiudizio patrimoniale o dal danno alle cose (in prosieguo: il «danno non patrimoniale») nel caso di sinistri stradali, sia compatibile con le normative dell'Unione europea (in prosieguo l'«Unione») sull'assicurazione degli autoveicoli.

2. Tale questione solleva diverse importanti problematiche interpretative con riferimento a tali normative dell'Unione. La soluzione a tali questioni interpretative può, di fatto, incidere direttamente su più di 1 500 000 persone che, ogni anno, subiscono lesioni personali a seguito di sinistri stradali nell'Unione europea². Inoltre, l'interpretazione di queste norme riveste particolare importanza per le compagnie assicuratrici, dal momento che l'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli rappresenta una parte importante dell'attività assicurativa nell'Unione europea.

1 — Lingua originale: l'inglese.

2 — V. Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico sociale europeo e al Comitato delle regioni — Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale, COM(2010) 389 def., pag. 2.

I – Contesto normativo

A – Diritto dell'Unione europea

3. L'articolo 3 della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità³ (in prosieguo: la «prima direttiva») dispone quanto segue:

«1. Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie, fatta salva l'applicazione dell'articolo 4, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito di tali misure.

2. Ogni Stato membro adotta inoltre tutte le misure necessarie affinché il contratto d'assicurazione copra anche:

- i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo la legislazione in vigore in questi Stati,
- i danni di cui possono essere vittime i cittadini degli Stati membri nel percorso che collega direttamente due territori in cui si applica il trattato che istituisce la Comunità economica europea, allorché non esista alcun ufficio nazionale di assicurazione per il territorio percorso; in tal caso, i danni verranno indennizzati nei limiti previst[i] dalla legislazione nazionale sull'assicurazione obbligatoria vigente nello Stato membro nel cui territorio il veicolo staziona abitualmente».

4. L'articolo 1 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 responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli⁴ (in prosieguo: la «seconda direttiva») dispone quanto segue:

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

(...)».

5. Ai sensi dell'articolo 1 bis 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 responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli⁵ (in prosieguo: la «terza direttiva»):

«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 responsabilità civile, sia l'importo dei danni».

3 — GU L 103, pag. 1, come modificata.

4 — GU 1984, L 8, pag. 17, come modificata.

5 — GU L 129, pag. 33, come modificata.

6. La prima, la seconda e la terza direttiva sono state, sostanzialmente, codificate nella direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità⁶, che le ha abrogate. L'articolo 3 della direttiva 2009/103, intitolato «Obbligo dell'assicurazione dei veicoli», prevede quanto segue:

«Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.

I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito delle misure di cui al primo comma.

Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate affinché il contratto d'assicurazione copra anche:

- a) i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo la legislazione in vigore in questi Stati,
- b) i danni di cui possono essere vittime i cittadini degli Stati membri nel percorso che collega direttamente due territori in cui si applica il trattato allorché non esista alcun ufficio nazionale di assicurazione per il territorio percorso; in tal caso, i danni sono indennizzati nei limiti previsti dalla legislazione nazionale sull'assicurazione obbligatoria vigente nello Stato membro nel cui territorio il veicolo staziona abitualmente.

L'assicurazione di cui al primo comma copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone».

B – *Diritto italiano*

7. L'articolo 139 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, che istituisce il Codice delle assicurazioni private⁷ (in prosieguo: il «Codice delle assicurazioni private»), intitolato «Danno biologico per lesioni di lieve entità», dispone quanto segue:

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

- a) a titolo di danno biologico permanente, è liquidato per i postumi da lesioni pari o inferiori al nove per cento un importo crescente in misura più che proporzionale in relazione ad ogni punto percentuale di invalidità; tale importo è calcolato in base all'applicazione a ciascun punto percentuale di invalidità del relativo coefficiente secondo la correlazione esposta nel comma 6. L'importo così determinato si riduce con il crescere dell'età del soggetto in ragione dello zero virgola cinque per cento per ogni anno di età a partire dall'undicesimo anno di età. Il valore del primo punto è pari ad euro seicentosettantaquattro virgola settantotto;
- b) a titolo di danno biologico temporaneo, è liquidato un importo di euro trentanove virgola trentasette per ogni giorno di inabilità assoluta; in caso di inabilità temporanea inferiore al cento per cento, la liquidazione avviene in misura corrispondente alla percentuale di inabilità riconosciuta per ciascun giorno.

6 — GU L 263, pag. 11.

7 — GURI n. 239 del 13 ottobre 2005, supplemento ordinario n. 163.

- 2) Agli effetti di cui al comma 1 per “danno biologico” si intende: la lesione temporanea o permanente all'integrità psico-fisica 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.
- 3) L'ammontare del danno biologico liquidato ai sensi del comma 1 può 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 (...), si provvede alla predisposizione di una specifica tabella delle menomazioni all'integrità psico-fisica comprese tra uno e nove punti di invalidità.
- 5) Gli importi indicati nel comma 1 sono aggiornati annualmente con decreto (...), 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 invalidità pari a 1 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,0; per un punto percentuale di invalidità pari a 2 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,1; per un punto percentuale di invalidità pari a 3 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,2; per un punto percentuale di invalidità pari a 4 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,3; per un punto percentuale di invalidità pari a 5 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,5; per un punto percentuale di invalidità pari a 6 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,7; per un punto percentuale di invalidità pari a 7 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,9; per un punto percentuale di invalidità pari a 8 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 2,1; per un punto percentuale di invalidità pari a 9 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 2,3».

II – Fatti, procedimento e questione pregiudiziale

8. Il ricorrente nella causa principale, sig. Enrico Petillo, è rimasto vittima di un incidente stradale avvenuto il 21 settembre 2007. Egli ha presentato ricorso dinanzi al Tribunale di Tivoli, per ottenere dalla Unipol Assicurazioni S.p.a. (in prosieguo: la «Unipol») il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali riportati, a suo avviso, in conseguenza dell'incidente. In particolare, il sig. Petillo ha chiesto alla Unipol un risarcimento pari a EUR 14 155 per quanto riguarda il danno non patrimoniale; la Unipol, tuttavia, fondandosi sui criteri stabiliti nell'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private, gli ha versato, per tale tipo di danno, un risarcimento pari solo a EUR 2 700.

9. Nutrendo dubbi in merito alla compatibilità dell'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private con il diritto dell'Unione, il Tribunale di Tivoli ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«[S]e, alla luce delle direttive 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE e 2009/103/CE, che regolano l'assicurazione obbligatoria in materia di responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli sia consentito alla legislazione interna di uno Stato membro di prevedere — attraverso la quantificazione obbligatoria ex lege dei soli danni derivanti da sinistri stradali — una limitazione di fatto (sotto il profilo della quantificazione) della responsabilità 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 veicoli».

10. Hanno presentato osservazioni scritte nella causa in esame la Unipol, i governi italiano, tedesco, greco, spagnolo, lettone e lituano, nonché la Commissione.

11. Il 29 aprile 2013, la Corte ha chiesto al giudice del rinvio taluni chiarimenti in merito all'ambito di applicazione dell'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private, chiedendo al contempo, alle parti presenti all'udienza, di prendere posizione con riferimento alla risposta del giudice del rinvio.

12. Il Tribunale di Tivoli ha risposto alla richiesta della Corte in data 23 maggio 2013. La Unipol, i governi italiano, tedesco, greco, spagnolo e lettone, nonché la Commissione, hanno svolto le difese orali all'udienza in data 3 luglio 2013.

III – Analisi

A – Ricevibilità

13. La Unipol e il governo italiano sostengono che la questione pregiudiziale è irricevibile, dal momento che il Tribunale di Tivoli non ha indicato i motivi per i quali una risposta da parte della Corte sarebbe necessaria per porlo in grado di emettere la sua sentenza. Inoltre, la Unipol afferma che la questione è irricevibile poiché, a suo parere, non sussistono dubbi in merito alla compatibilità dell'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private con il diritto dell'Unione.

14. Al riguardo, è opportuno ricordare che, nei procedimenti pregiudiziali, le questioni pregiudiziali beneficiano di una presunzione di rilevanza. Tenuto conto dello spirito di cooperazione giudiziaria sotteso all'articolo 267 TFUE, la Corte rifiuta di pronunciarsi su tali questioni solo in determinate situazioni specifiche: qualora risulti manifestamente che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa principale oppure qualora il problema sia di natura ipotetica o la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le vengono sottoposte⁸.

15. Non mi pare che, nella causa in esame, l'interpretazione richiesta non abbia alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa principale. Al contrario, nella sua ordinanza, il giudice del rinvio illustra i motivi sui quali fonda la questione della compatibilità dell'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private con le disposizioni pertinenti di diritto dell'Unione e spiega perché ritiene necessario sottoporre tale questione pregiudiziale alla Corte.

16. Inoltre, per quanto riguarda l'argomento addotto dalla Unipol, che sostiene l'inesistenza di dubbi, è sufficiente rilevare che, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, i giudici nazionali godono della più ampia facoltà di adire la Corte se ritengono che, nell'ambito di una controversia dinanzi ad esse pendente, siano sorte questioni riguardanti l'interpretazione o l'accertamento della validità delle disposizioni del diritto dell'Unione, che richiedono una decisione in proposito. L'articolo 267 TFUE conferisce al giudice nazionale la facoltà — ed eventualmente gli impone un obbligo — di effettuare un deferimento di una o più questioni pregiudiziali; ciò è inoltre possibile qualora il giudice rilevi d'ufficio che il merito della controversia è connesso ad una questione di interpretazione, o incertezza, per quanto concerne la validità del diritto dell'Unione⁹. Il fatto che una delle parti nella causa principale, nella fattispecie la Unipol, non nutra dubbi in merito alla compatibilità del diritto nazionale pertinente, non ha alcuna incidenza sulla ricevibilità di una domanda di pronuncia pregiudiziale.

8 — V., tra l'altro, sentenze del 18 luglio 2007, Lucchini (C-119/05, Racc. pag. I-6199, punti 43 e 44 e giurisprudenza ivi citata), e del 25 ottobre 2011, eDate Advertising and Martínez (C-509/09 e C-161/10, Racc. pag. I-10269, punti 32 e 33 e giurisprudenza ivi citata).

9 — V., ad esempio, sentenze del 10 luglio 1997, Palmisani (C-261/95, Racc. pag. I-4025, punto 20), e del 5 ottobre 2006, Nádásdi e Németh (C-290/05 e C-333/05, Racc. pag. I-10115, punto 32).

B – *Questioni sostanziali*

17. Con il suo quesito il giudice del rinvio chiede se una disposizione nazionale, come l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private, sia compatibile con la prima, la seconda e la terza direttiva, nonché con la direttiva 2009/103.

18. In via preliminare devo rilevare che — come sottolineato da diverse parti che hanno presentato osservazioni alla Corte — la direttiva 2009/103 non è applicabile ai fatti di cui alla causa principale *ratione temporis*. Di fatto, l'incidente che in definitiva ha dato origine alla causa principale è avvenuto nel 2007. In ogni caso, come spiegherò in seguito, l'entrata in vigore della direttiva 2009/103 non ha dato luogo a modifiche di rilievo al contesto normativo dell'Unione applicabile alla causa in esame.

19. Detto questo, prima di esaminare in dettaglio il merito delle questioni legali che sorgono nel presente procedimento, ritengo importante collocare tali questioni nel giusto contesto di fatto e di diritto. A tale scopo, esporrò innanzitutto brevemente i motivi per cui il giudice del rinvio nutre dubbi in merito alla compatibilità dell'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private con il diritto dell'Unione. Successivamente, fornirò una descrizione generale della giurisprudenza pertinente della Corte attinente alla prima, alla seconda, e alla terza direttiva.

1. I dubbi del giudice del rinvio

20. Il Tribunale di Tivoli spiega che, in forza degli articoli 2043 e 2059 del codice civile italiano, nell'ordinamento giuridico italiano i danni patrimoniali e non patrimoniali devono essere risarciti, in linea di principio, quando sorge la responsabilità extracontrattuale. La Corte costituzionale e la Suprema Corte di Cassazione italiane hanno coerentemente sottolineato la nozione unitaria del «danno non patrimoniale», comprendente «ogni danno derivante da lesione di valori inerenti alla persona»¹⁰. Secondo il giudice del rinvio, tuttavia, nella loro prassi i giudici italiani considerano di regola il danno non patrimoniale come composto da diversi sottotipi di danno: i) il «danno biologico» (lesione dell'integrità psico-fisica), ii) il «danno morale» (sofferenza morale patita a causa della lesione); e iii) il «danno residuale» (spesso definito «danno esistenziale», una categoria nella quale rientrano i danni consistenti, principalmente, nella compromissione della capacità dell'individuo di godere pienamente dei diritti normalmente disponibili in una società libera). Tale classificazione viene utilizzata, in combinazione con altri elementi, per quantificare adeguatamente il risarcimento dovuto alla parte lesa. In generale, i giudici nazionali investiti di una causa concernente la responsabilità extracontrattuale non sarebbero vincolati da parametri normativi al momento di quantificare il risarcimento dovuto per danni non patrimoniali.

21. Tuttavia, la responsabilità extracontrattuale derivante da sinistri stradali è disciplinata dal Codice delle assicurazioni private, avente carattere di *lex specialis* rispetto al codice civile. In particolare, per quanto concerne il danno non patrimoniale nel caso di sinistri stradali che abbiano cagionato lesioni di lieve entità, l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private stabilisce i parametri che i giudici nazionali devono rispettare nel quantificare il risarcimento del danno biologico che deve essere liquidato dall'assicurazione della responsabilità civile.

22. Il giudice del rinvio dubita che l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private sia compatibile con l'obbligo di risarcimento del danno, sancito dalla prima, dalla seconda e dalla terza direttiva. A parere di detto giudice, l'articolo 139 pone, di fatto, tre importanti limitazioni alla facoltà del giudice nazionale di concedere un sufficiente risarcimento del danno per lesioni di lieve entità, derivanti da sinistri stradali. In primo luogo, i giudici nazionali sono obbligati a rispettare parametri specifici nel calcolare il risarcimento dei «danni biologici», diversamente da altri casi di responsabilità

10 — V., in particolare, sentenza della Corte Costituzionale nella causa 233/2003 (GURI 16 luglio 2003) e sentenze della Corte di Cassazione nn. 8827 e 8828.

extracontrattuale. In secondo luogo, tale risarcimento può essere adeguato alle specifiche circostanze del caso solo in misura limitata¹¹. In terzo luogo, l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private non sembra consentire alcun risarcimento per i «danni morali» subiti dalla parte lesa (anche se il giudice del rinvio spiega che il suo approccio all'interpretazione di detta disposizione non è condiviso da tutti i giudici italiani).

2. Giurisprudenza della Corte

23. Le disposizioni della prima, della seconda e della terza direttiva, rilevanti per la causa in esame, sono già state interpretate dalla Corte in diverse sentenze.

24. Nella sua giurisprudenza, la Corte ha rilevato che gli obiettivi comuni della prima, della seconda e della terza direttiva sono, in primo luogo, garantire la libera circolazione dei veicoli stazionati abitualmente nel territorio dell'Unione e delle persone che vi si trovano a bordo e, in secondo luogo, garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficino di un trattamento paragonabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto¹². Tali direttive non mirano, tuttavia, ad armonizzare i regimi della responsabilità civile negli Stati membri e, allo stato attuale del diritto dell'Unione, questi ultimi restano liberi di stabilire il regime della responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione degli autoveicoli¹³.

25. Su tale base, la Corte ha operato una distinzione tra l'obbligo di copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati dagli autoveicoli, definito e garantito dalla normativa dell'Unione, e la portata del risarcimento di detti danni a titolo di responsabilità civile dell'assicurato, una questione sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale¹⁴.

26. Per quanto concerne l'obbligo di fornire una copertura assicurativa, la Corte ha dichiarato che gli Stati membri «sono obbligati a garantire che la responsabilità civile applicabile ai sensi del loro diritto nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni delle tre direttive citate»¹⁵. In particolare, secondo la Corte, l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, come precisata e integrata dalla seconda e dalla terza direttiva, precisa, in particolare, «i tipi di danni e i terzi danneggiati che tale assicurazione deve coprire»¹⁶.

27. Per quanto concerne le questioni che, in linea di principio, sono disciplinate dalla normativa nazionale in materia di responsabilità civile, la Corte ha, nondimeno, precisato che gli Stati membri «devono esercitare tale competenza nel rispetto del diritto dell'Unione». Al riguardo, la Corte ha precisato che «le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli non possono privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile»¹⁷.

28. La Corte ha applicato tali principi in cause concernenti normative nazionali che limitavano o escludevano il risarcimento in caso di responsabilità della vittima nella causazione del danno da essa subito. Nella sentenza *Ambrósio Lavrador*, la Corte ha affermato che la prima, la seconda e la terza direttiva sarebbero private del loro effetto utile se «una normativa nazionale, definita in base a criteri

11 — V. articolo 139, paragrafo 3, del Codice delle assicurazioni private.

12 — V., tra molte, sentenze del 9 giugno 2011, *Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio* (C-409/09, Racc. pag. I-4955, punto 23, e giurisprudenza ivi citata), e del 1° dicembre 2011, *Churchill Insurance Company Limited e Evans* (C-442/10, Racc. pag. I-12639, punto 27 e giurisprudenza ivi citata).

13 — V., tra l'altro, sentenze del 17 marzo 2011, *Carvalho Ferreira Santos* (C-484/09, Racc. pag. I-1821, punto 32), e del 23 ottobre 2012, *Marques Almeida* (C-300/10, punto 29).

14 — Sentenze citate *Marques Almeida*, punto 28; *Carvalho Ferreira Santos*, punto 31, e *Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio*, punto 25.

15 — Sentenze del 14 settembre 2000, *Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira* (C-348/98, Racc. pag. I-6711, punto 29), e del 19 aprile 2007, *Farrel* (C-356/05, Racc. pag. I-3067, punto 33).

16 — V., tra l'altro, citate sentenze *Churchill Insurance Company Limited e Evans*, punto 28, e *Marques Almeida*, punto 27.

17 — V., tra l'altro, citate sentenze *Marques Almeida*, punto 31, e *Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio*, punto 28.

generali ed astratti, negasse alla vittima il diritto al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli, ovvero limitasse tale diritto in misura sproporzionata»¹⁸. In modo analogo, nelle sentenze Candolin e a., e Farrell, la Corte ha censurato, in quanto incompatibile con dette direttive, una normativa nazionale che consenta di negare o limitare in misura sproporzionata il diritto di un passeggero di essere risarcito dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli¹⁹.

29. Ciò premesso, passo ad esaminare la questione sottoposta dal giudice nazionale.

3. Esame della questione pregiudiziale

30. Come spiegato in precedenza, il giudice del rinvio, sembra ritenere che l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private sia inconciliabile con le disposizioni della prima, della seconda e della terza direttiva. La Commissione condivide tale posizione, in una certa misura.

31. Per contro, la Unipol e tutti i governi che hanno presentato osservazioni nel presente procedimento ritengono che una disposizione come l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private sia compatibile con il diritto dell'Unione. A loro avviso, detta disposizione si limita a disciplinare l'entità del risarcimento dei danni alle vittime di sinistri stradali, una materia regolamentata dalle normative nazionali.

32. Per risolvere la questione pregiudiziale, ritengo necessaria un'analisi giuridica articolata in due fasi.

33. In primo luogo, occorre esaminare se l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private sia compatibile con l'obbligo di fornire una copertura assicurativa ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, integrata dalla seconda e dalla terza direttiva. Anche se questo è il caso, resta da stabilire, in secondo luogo, se l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private abbia l'effetto di privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile, negando alle vittime il diritto al risarcimento o limitando tale diritto in misura sproporzionata.

34. Nei paragrafi successivi esporrò i motivi per cui, al pari della Unipol e dei governi che hanno presentato osservazioni nel presente procedimento, ritengo che una disposizione come l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private sia compatibile con la prima, la seconda e la terza direttiva.

a) Se l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private sia compatibile con l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva

35. Come già rilevato in precedenza, la Corte ha costantemente sostenuto che la prima, la seconda e la terza direttiva, impongono agli Stati membri di garantire che la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel loro territorio sia coperta da un'assicurazione, specificando, tra l'altro, il tipo di danni che devono essere coperti da detta assicurazione.

36. Di conseguenza, a mio avviso si potrebbero prospettare due modi in cui una disposizione come l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private potrebbe violare detto principio. In primo luogo, se dovesse escludere dall'assicurazione obbligatoria un tipo di danno che deve essere coperto in virtù di tali direttive. In secondo luogo, se dovesse consentire l'astratta possibilità di ottenere un risarcimento per tale tipo di danno, limitandola, al contempo, al risarcimento da parte del conducente (o proprietario del veicolo), ed escludendo quindi del tutto o in parte il risarcimento da parte dell'assicurazione.

18 — Sentenza Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, cit., punto 29.

19 — V. sentenze del 30 giugno 2005, Candolin e a. (C-537/03, Racc. pag. I-5745, punti 29, 30 e 35), e Farrell, cit., punto 35.

i) Esclusione di taluni tipi di danno dalla copertura assicurativa

37. Per quanto concerne il primo punto, ritengo che il danno non patrimoniale debba rientrare nei tipi di danno alle persone e alle cose che devono essere coperti dall'assicurazione obbligatoria. Di conseguenza, uno Stato membro non ha il diritto di escludere in toto dalla copertura assicurativa un risarcimento per danno non patrimoniale subito dalle vittime di un sinistro stradale.

38. Con l'espressione «danno non patrimoniale» mi riferisco, in linea generale, alle perdite che non hanno un rapporto con il patrimonio, la ricchezza, o il reddito di una persona e che, come tali, non possono essere quantificate in maniera oggettiva con riferimento ad un prezzo o ad un valore di mercato²⁰.

39. Innanzitutto, tengo a sottolineare che mi sembra un principio quasi universalmente accettato, il fatto che il danno che un individuo può subire in conseguenza di un illecito commesso da un altro individuo, e per il quale ha diritto al risarcimento può, in linea di principio, comprendere anche un danno che vada oltre la mera perdita pecuniaria.

40. A mia conoscenza, tale principio esiste nella grande maggioranza degli ordinamenti giuridici degli Stati membri, anche se con differenze rilevanti per quanto concerne i termini utilizzati per riferirsi a tale nozione e alla sua esatta portata, alle condizioni da soddisfare, nonché all'ammontare del risarcimento dovuto²¹. Inoltre, risulta da una giurisprudenza costante che, nell'ambito dell'ordinamento giuridico dell'Unione, il danno che deve essere risarcito dall'Unione nei casi di responsabilità extracontrattuale comprende il danno *non patrimoniale*²². Una nozione molto ampia con riferimento a danni o lesioni che devono essere risarciti in caso di atto illecito, compreso il danno non patrimoniale, è generalmente accettata anche nel diritto internazionale pubblico²³.

41. Dopotutto, l'origine di tale principio può essere fatta risalire ai testi giuridici più antichi, almeno per quanto riguarda il risarcimento dei danni alla persona. Ad esempio, il noto codice di Hammurabi (in prosieguo: il «Codice»), codice di diritto babilonese risalente all'incirca al 1772 a.C., conteneva numerose disposizioni in materia di risarcimento dei danni alla persona. Tali disposizioni erano volte a punire la persona responsabile del pregiudizio, prevedendo al contempo il risarcimento della vittima o della sua famiglia²⁴. Le antiche leggi romane seguivano principi analoghi. Così, la Legge delle XII Tavole, risalente al 451-449 a.C., disciplinava diversi tipi di risarcimento di danni alle persone, da liquidare alla vittima di tali danni. La successiva Lex Aquilia de Damno, risalente al 286 d.C.,

20 — V. Horton Rogers, W. V. (ed.), *Damages for Non-Pecuniary Loss in a Comparative Perspective*, European Centre of Tort and Insurance Law, Springer Verlag, Vienna New York: 2001, pag. 246.

21 — Un'utile rassegna si può trovare in: Horton Rogers, W. V., op. cit., e Bona, M., e Mead, P., *Personal Injury Compensation in Europe*, Kluwer Law, Deventer: 2003.

22 — V., ad esempio, sentenze del 22 dicembre 2008, Gordon/Commissione (C-198/07 P, Racc. pag. I-10701, punti 19 e 60), del 16 luglio 2009, SELEX Sistemi Integrati/Commissione (C-481/07 P, Racc. pag. I-127, punto 38) e del 28 maggio 2013, Abdulrahim/Consiglio e Commissione (C-239/12 P, punti 72 e 76).

23 — Nella fondamentale causa «Case Concerning the Factory at Chorzow» (concernente l'officina di Chorzow) la Corte permanente di giustizia internazionale (sentenza del 13 settembre 1928, serie A, n. 17), ha dichiarato quanto segue: «In base al principio fondamentale contenuto nella nozione stessa di atto illecito — un principio che sembra essere stabilito dalla prassi internazionale (...) — la riparazione deve, in quanto possibile, cancellare tutte le conseguenze dell'atto illecito e ristabilire lo stato di fatto che sarebbe verosimilmente sussistito se tale atto non fosse stato commesso. (...) La restituzione in natura o, qualora ciò non sia possibile, il pagamento di una somma corrispondente al valore che avrebbe una restituzione in natura; il risarcimento, eventuale, dei danni subiti che non sarebbero coperti da una restituzione in natura o da un pagamento che lo sostituisce — sono questi i principi che dovrebbero servire a determinare l'ammontare del risarcimento dovuto per un atto contrario al diritto internazionale». Più recentemente, l'articolo 31, paragrafo 2, del Progetto di articoli sulla responsabilità dello Stato per atti internazionalmente illeciti, statuisce che la riparazione per il pregiudizio causato deve comprendere «ogni danno sia materiale che morale causato da un atto internazionalmente illecito di uno Stato».

24 — È interessante notare che il Codice conteneva anche disposizioni in materia di incidenti stradali, come il paragrafo 251, ai sensi del quale il proprietario di un bovino che uccidesse un uomo libero per strada, doveva pagare mezza mina di argento nel caso in cui fosse a conoscenza del carattere selvatico del bovino, ma non lo avesse legato né gli avesse smussato le corna. V. Magnus, U., «Compensation for Personal Injuries in a Comparative Perspective», 39 (2000) *Washburn Law Journal*, pagg. da 347 a 362, pag. 348.

perfezionò ulteriormente tali principi. È importante segnalare che l'azione proposta dal danneggiato nei confronti del responsabile della lesione si fondava sull'oltraggio, non sulla perdita economica, il conseguente risarcimento poteva, quindi, essere dovuto non solo per le spese pecuniarie, ma anche per il dolore e il malessere fisico e mentale²⁵.

42. Per i nostri scopi, non occorre approfondire ulteriormente le origini storiche delle attuali normative in materia di responsabilità. Ciò che intendevo sottolineare è che, fin dai primordi della nostra civiltà, permane l'idea che gli illeciti civili possono dare origine ad un danno che deve essere risarcito che va oltre la semplice perdita di ricchezza o di beni pecuniarie. Ciò era specialmente vero se il danno era collegato ad una sofferenza fisica e psicologica.

43. Il principio del risarcimento del danno non patrimoniale si è evoluto nel tempo e oggi è ampiamente accettato ed ha assunto grande importanza. L'idea che una persona, vittima del comportamento illecito di altri, abbia il diritto di essere risarcita per tutti i danni subiti, indipendentemente dal fatto che gli interessi lesi assumano una dimensione patrimoniale o non patrimoniale, e che sia o meno possibile determinare un valore economico oggettivo per gli stessi, è consolidata nella società odierna.

44. L'attuale prassi della Corte europea dei diritti dell'uomo (in prosieguo: la «CEDU») è esemplare al riguardo. Di norma, la CEDU concede il risarcimento dei danni «pecuniarie» e «non pecuniarie» subiti dai ricorrenti in conseguenza della violazione dei loro diritti fondamentali, sulla base, in particolare, dell'articolo 41 della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo²⁶, essendo i danni non patrimoniali spesso più rilevanti rispetto ai danni pecuniarie²⁷.

45. Sarebbe quindi piuttosto strano se la prima, la seconda e la terza direttiva contemplassero circostanze in cui gli Stati membri fossero liberi di escludere dalla copertura assicurativa un tipo di danno che è riconosciuto meritevole di tutela in quasi tutti gli ordinamenti giuridici attuali, sia a livello nazionale, sia a livello sovranazionale, nonché in base ai principi generali del diritto internazionale.

46. Invero, i termini utilizzati in tali strumenti mi sembrano sufficientemente ampi da includere anche il danno non patrimoniale. L'articolo 3, paragrafo 2, della prima direttiva stabilisce che ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie, affinché il contratto di assicurazione copra anche «i danni [nella versione inglese: *any loss or injury*]» causati²⁸. Del pari, l'articolo 1 della seconda direttiva, stabilisce che l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della prima direttiva, «copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone». Una terminologia analoga è utilizzata anche nell'articolo 1 bis, della terza direttiva.

47. Secondo me l'effetto dell'aggettivo «*any* [tutti]», che qualifica i sostantivi «*loss or injury* [i danni]» nell'articolo 3, paragrafo 2, della prima direttiva, nella sua versione inglese, è che tali nozioni devono essere interpretate estensivamente. Anche se l'aggettivo «*any*» non è riprodotto nelle altre versioni linguistiche della medesima disposizione, esse sembrano essere formulate in modo abbastanza generale.

25 — O'Connell, J., e Carpenter, K, «Payment for pain and suffering through history» (1983), *Insurance Counsel Journal*, pagg. da 411 a 417, p. 411.

26 — Tale disposizione, intitolata «Equa soddisfazione», dispone: «Se la Corte dichiara che vi è stata una violazione della Convenzione o dei suoi Protocolli e se il diritto interno dell'Alta Parte contraente interessata non permette che una parziale riparazione della violazione, la Corte, se necessario, accorda alla parte lesa un'equa soddisfazione».

27 — V., ad esempio, sentenze del 24 febbraio 1995, McMichael/Regno Unito, A, n. 307-B, (1995) 20 E.H.R.R. 205, e del 29 marzo 2006, Riccardi Pizzati/Italia [GC], n. 62361/00.

28 — V. inoltre, la definizione di «persona lesa» di cui all'articolo 1, della prima direttiva.

48. Inoltre, l'espressione «danni alle persone» di cui all'articolo 1, della seconda direttiva, e all'articolo 1 bis, della terza direttiva, si riferisce inevitabilmente all'integrità sia fisica, sia psichica delle vittime²⁹. Ogni violazione di tale integrità deve essere risarcita, indipendentemente da eventuali ripercussioni economiche negative che le vittime possono subire in conseguenza dell'incidente. Come osservato dall'avvocato generale Jääskinen nelle sue conclusioni nelle cause Haasová e Drozdovs, un paragone tra le diverse versioni linguistiche di tali disposizioni, nonché dei lavori preparatori della seconda direttiva, in particolare, sembra contribuire a dare fondamento a tale interpretazione³⁰.

49. In tale contesto, tengo inoltre a sottolineare che, chiamata ad interpretare nozioni equivalenti, contenute in altri strumenti legislativi dell'Unione o in convenzioni internazionali delle quali l'Unione è firmataria, la Corte ha costantemente optato per un'interpretazione di tali nozioni che comprende anche i danni non patrimoniali³¹.

50. Nella sentenza *Leitner*, la Corte ha interpretato il termine «danno» di cui all'articolo 5, della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso»³² nel senso che si estende ai danni morali. La Corte si è fondata su un'interpretazione letterale di detta disposizione, nonché su un'interpretazione teleologica della direttiva³³. Nella sentenza *Walz*³⁴, il giudice del rinvio ha chiesto chiarimenti in merito alla questione se la nozione di «danno» sottesa all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (in prosieguo: la «convenzione di Montreal»³⁵), che fissa la limitazione della responsabilità del vettore aereo per il danno derivante, tra l'altro, dalla perdita di bagagli, dovesse essere interpretata nel senso che include tanto il danno materiale quanto il danno non patrimoniale. La Corte ha esaminato tale nozione di danno tenendo conto delle regole del diritto internazionale generale ed ha risolto la questione in senso affermativo³⁶. Nella sentenza *Sousa Rodríguez e a.*³⁷, la Corte è giunta alla stessa conclusione nell'interpretare la nozione di «risarcimento supplementare» di cui all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 261/2004³⁸ (in prosieguo: il «regolamento dei diritti dei passeggeri aerei»). La Corte ha ritenuto che la nozione di «risarcimento supplementare» dovesse essere interpretata nel senso che consente ai giudici nazionali di concedere un risarcimento dei danni, che includa i danni morali³⁹.

51. È vero che nella sentenza *Veedefald*⁴⁰, la Corte ha dichiarato che l'obbligo dei produttori di risarcire alle vittime i danni risultanti da prodotti difettosi, ai sensi dell'articolo 1, della direttiva 85/374/CEE del Consiglio, del 25 luglio 1985, relativa al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri in materia di responsabilità per danno da prodotti difettosi⁴¹, non si

29 — V., in tal senso, le conclusioni dell'avvocato generale Tizzano nella causa *Leitner* (sentenza del 12 marzo 2002, C-168/00, Racc. pag. I-2631, paragrafo 30).

30 — Conclusioni dell'avvocato generale Jääskinen nelle cause *Haasová*, C-22/12, e *Drozdovs*, C-277/12, pendenti dinanzi alla Corte, paragrafi 73 e da 89 a 91.

31 — È vero che tali cause concernevano strumenti giuridici non del tutto paragonabili alla prima, alla seconda e alla terza direttiva, nella misura in cui l'ammontare del risarcimento del danno non patrimoniale potenzialmente connesso a tali strumenti è, in genere, inferiore a quello che può essere reclamato con riferimento ai sinistri stradali. Tuttavia, costituisce elemento comune a tali decisioni il fatto che la Corte abbia riconosciuto il principio che il danno non patrimoniale rientra nella nozione di «danni». Ritengo che la motivazione della Corte in tali decisioni possa, *mutatis mutandis*, essere rilevante anche nell'ambito del presente procedimento.

32 — GU L 158, pag. 59.

33 — Sentenza *Leitner*, cit., punti da 19 a 24.

34 — Sentenza del 6 maggio 2010 (C-63/09, Racc. pag. I-4239).

35 — Firmata dall'allora Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata con decisione del Consiglio, del 5 aprile 2001, relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal) (GU L 194, pag. 38).

36 — Sentenza *Walz*, cit., punti da 17 a 39.

37 — Sentenza del 13 ottobre 2000 (C-83/10, Racc. pag. I-9469).

38 — Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46, pag. 1), come modificato.

39 — Sentenza *Sousa Rodríguez e a.*, cit., punti da 36 a 46.

40 — Sentenza del 10 maggio 2001 (C-203/99, Racc. pag. I-3569).

41 — GU L 210, pag. 29, come modificata.

estendeva ai danni morali «il cui risarcimento dipende esclusivamente dalle norme di diritto interno»⁴². Tuttavia, diversamente dai casi esaminati in precedenza, e diversamente dagli strumenti giuridici di cui trattasi, la direttiva 85/374 prevede una norma esplicita in materia di danni morali. In effetti, nel definire la nozione di «danno» ai fini di tale direttiva, ai sensi dell'articolo 9 della medesima: «[i]l presente articolo lascia impregiudicate le disposizioni nazionali relative ai danni morali».

52. Ritengo pertanto che, sia il disposto della prima, della seconda e della terza direttiva, sia le precedenti decisioni della Corte, avvalorino un'interpretazione estensiva della nozione di «danno». Inoltre, vi sono tre considerazioni aggiuntive che, a mio parere, sostengono ulteriormente tale conclusione.

53. In primo luogo, ai sensi del considerando 5 della seconda direttiva e del considerando 4 della terza direttiva, uno degli obiettivi della prima, della seconda e della terza direttiva è garantire alle vittime di sinistri della circolazione automobilistica un «indennizzo sufficiente» e un «trattamento comparabile», indipendentemente dal luogo dell'Unione ove il sinistro è avvenuto⁴³. Se agli Stati membri fosse consentito di escludere dalla copertura assicurativa un tipo di danno così rilevante, il trattamento delle vittime di incidenti automobilistici in tutta l'Unione sarebbe difficilmente «comparabile» e il risarcimento non sarebbe sempre «sufficiente». A seconda del luogo in cui l'incidente è avvenuto, il tipo di risarcimento e il suo ammontare differirebbero grandemente.

54. In secondo luogo, nella misura in cui la volontà del legislatore dell'Unione è di proteggere le vittime di sinistri della circolazione automobilistica in quanto categoria di persone particolarmente vulnerabili⁴⁴, tale obiettivo sarebbe perseguito in maniera inadeguata se a talune assicurazioni fosse consentito di limitare l'entità della loro copertura unicamente ai danni patrimoniali.

55. Tale differenza di trattamento tra assicurazioni potrebbe, in terzo luogo, ripercuotersi negativamente sul corretto funzionamento del mercato interno. In effetti, le richieste di risarcimento di danni non patrimoniali vengono spesso fatte valere in procedimenti concernenti sinistri stradali e, talvolta, possono riguardare importi rilevanti. Una forte disparità tra le assicurazioni che operano in aree diverse del mercato interno dell'Unione, in termini della responsabilità civile nella quale tali assicurazioni potrebbero incorrere, potrebbe provocare una distorsione della concorrenza nel mercato delle assicurazioni⁴⁵.

ii) Limitazione della responsabilità in solido delle assicurazioni

56. Per quanto concerne la seconda possibile violazione, menzionata al paragrafo 36 supra, vorrei rilevare che, dalla giurisprudenza esistente, risulta chiaramente che uno Stato membro non può escludere o limitare la responsabilità delle assicurazioni per i danni, in misura tale per cui il risarcimento del danno deve essere richiesto (in tutto o in parte) direttamente al conducente o al proprietario del veicolo.

57. In effetti, ciò si risolverebbe in una limitazione della copertura assicurativa, che sarebbe in palese violazione del principio in base al quale l'assicurazione obbligatoria deve consentire alle vittime di un sinistro causato da un veicolo di essere indennizzate per tutti i danni che gli stessi abbiano subito, sino a concorrenza degli importi fissati nella prima, nella seconda e nella terza direttiva⁴⁶. Come

42 — Sentenza *Veedefald*, cit., punto 27.

43 — V., inoltre, la giurisprudenza menzionata supra alla nota 12.

44 — V., al riguardo, il considerando 5 della terza direttiva. V., inoltre, le conclusioni dell'avvocato generale Trstenjak nella causa *Carvalho Ferreira Santos*, cit., paragrafo 66, e le conclusioni dell'avvocato generale Stix-Hackl nella causa *Farrell*, cit., paragrafi 52 e 53.

45 — Al riguardo, è opportuno ricordare che la prima, la seconda e la terza direttiva sono state adottate in forza dell'attuale articolo 114 TFUE, o dell'attuale articolo 115 TFUE, che consentono il ravvicinamento delle disposizioni nazionali che incidono sull'instaurazione e il funzionamento del mercato interno.

46 — V., in tal senso, sentenza del 28 marzo 1996, *Ruiz Bernáldez* (C-129/94, Racc. pag. I-1829, punto 18).

affermato dall'avvocato generale Mengozzi nel riferirsi alla direttiva 2009/103, tale direttiva «è imperniata sull'idea che l'assicurazione deve in principio *sempre* risarcire le vittime, a meno che non si ricada in una delle eccezioni indicate esplicitamente nel suo testo»⁴⁷. Ritengo che tale affermazione sia applicabile anche con riferimento alla prima, alla seconda e alla terza direttiva. Vorrei aggiungere che tali direttive si fondano, inoltre, sul concetto che l'assicurazione deve, in linea di principio, risarcire le vittime *integralmente*, nei limiti e alle condizioni determinate dalla prima, dalla seconda e dalla terza direttiva.

58. È, in sostanza, per tale motivo che la Corte EFTA ha concluso, nella sentenza Nguyen, che le disposizioni norvegesi che stabiliscono i limiti entro cui le vittime potrebbero chiedere il risarcimento dei danni non patrimoniali soltanto al conducente, ed escludono tale risarcimento dalla copertura assicurativa obbligatoria, non erano compatibili con la prima, la seconda e la terza direttiva⁴⁸.

iii) La causa in esame

59. Detto questo, ritengo che l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private non violi l'obbligo di fornire una copertura assicurativa ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, in nessuno dei modi sopra descritti.

60. Da un lato, è evidente che l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private non preclude, in toto, la risarcibilità del danno non patrimoniale causato da incidenti automobilistici. In sostanza, ai sensi dell'articolo 2 di tale disposizione, il tipo di danno disciplinato concerne «la lesione (...) all'integrità psico-fisica (...) 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».

61. D'altro canto, il giudice del rinvio specifica che la parte lesa non può chiedere un ulteriore risarcimento direttamente al titolare della polizza fondandosi su altre disposizioni giuridiche nazionali. Questo significa che la copertura assicurativa rispecchia i relativi obblighi di responsabilità civile. Come confermato dal governo italiano all'udienza, lo scopo dell'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private, è meramente di quantificare l'entità del risarcimento del danno non patrimoniale che deve essere concesso alle vittime, e non di limitare la responsabilità delle assicurazioni nei confronti delle vittime di sinistri stradali, trasferendo, in tal modo, una parte di tale responsabilità agli assicurati⁴⁹.

62. Per questi motivi, a mio giudizio, una disposizione come l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private non è incompatibile con l'obbligo di fornire una copertura assicurativa di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, integrata dalla seconda e dalla terza direttiva.

47 — Conclusioni dell'avvocato generale Mengozzi nella causa Churchill Insurance Company Limited ed Evans, cit., paragrafo 50.

48 — Sentenza del 20 giugno 2008, causa Celina Nguyen/Staten v/Justis- og politidepartementet, E-8/07, in particolare, punti 3 e 4, e da 19 a 29. Tale sentenza è disponibile all'indirizzo URL: <http://www.eftacourt.int>. Una sintesi della sentenza è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale (GU 2008, C 263, pag. 4).

49 — Per ragioni di completezza, occorre precisare che la Unipol e la Commissione hanno suggerito una lettura diversa delle disposizioni italiane di cui trattasi, secondo cui non si escludeva che le vittime di sinistri stradali potessero presentare un'azione per responsabilità extracontrattuale soltanto nei confronti del conducente ai sensi degli articoli 2043 e 2059 del codice civile italiano, per eventuali danni che vanno oltre quanto riconosciuto dall'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private. Tuttavia, in assenza di informazioni più dettagliate sui fatti concernenti tale questione, non vedo la ragione per cui, nel presente procedimento, la Corte dovrebbe discostarsi dalla sua costante giurisprudenza, secondo la quale «nell'ambito di un rinvio pregiudiziale, non spetta alla Corte pronunciarsi sull'interpretazione delle disposizioni nazionali, né giudicare se l'interpretazione che ne dà il giudice del rinvio sia corretta. La Corte è tenuta a prendere in considerazione, nell'ambito della ripartizione delle competenze tra i giudici dell'Unione e i giudici nazionali, il contesto fattuale e normativo nel quale si inseriscono le questioni pregiudiziali, come definito dal provvedimento di rinvio». V., tra molte, sentenze del 13 novembre 2003, Neri (C-153/02, Racc. pag. I-13555, punti 34 e 35), e del 29 aprile 2004, Orfanopoulos e Oliveri (C-482/01 e C-493/01, Racc. pag. I-5257, punto 42).

b) Se l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni privi la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile

i) Osservazioni generali

63. La fase successiva della mia analisi giuridica nel caso di specie riguarda la questione se una disposizione come l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private abbia l'effetto di privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile, negando alle vittime il diritto al risarcimento, o limitando tale diritto in misura sproporzionata.

64. In effetti, come già rilevato in precedenza, le regole e principi generali che disciplinano la responsabilità civile delle assicurazioni, nonché l'entità del risarcimento dovuto da tali società alle vittime, sono questioni disciplinate dal diritto nazionale⁵⁰. A mio avviso, inoltre, è evidente che gli Stati membri devono godere di un ampio margine di discrezionalità in questo settore giuridico.

65. Occorre ricordare che, malgrado talune caratteristiche comuni, alcuni aspetti della normativa attinente agli illeciti civili sono disciplinati in maniera profondamente diversa nei vari Stati membri. Le norme nazionali pertinenti possono, di fatto, basarsi su una serie di principi sostanziali e procedurali, che differiscono, tra l'altro, a seconda della tradizione giuridica di ciascun paese. In tale contesto, è appena il caso di attirare l'attenzione sul fatto che le norme in materia di illeciti civili hanno un ruolo centrale nei regimi nazionali di diritto privato degli Stati membri. Il legislatore dell'Unione ha espressamente dichiarato che spetta agli Stati membri disciplinare tali questioni ed ha consapevolmente scelto di non intraprendere un'armonizzazione in tal senso. A sua volta, la Corte, nel pronunciare sentenze che riguardano questo settore, dovrebbe valutare attentamente le conseguenze per tali regimi nel loro complesso.

66. Pertanto, solo quando l'obbligo di copertura della responsabilità civile, in capo all'assicurazione, dei danni causati a terzi dagli autoveicoli, come definito e garantito dalla prima, dalla seconda e dalla terza direttiva, viene assicurato a livello teorico, ma non in pratica, le disposizioni nazionali pertinenti devono essere considerate incompatibili con il diritto dell'Unione. In altre parole, il diritto dell'Unione osta a che le norme nazionali in materia di responsabilità civile si applichino al contesto di sinistri stradali, solo nella misura in cui tali norme compromettono l'effetto utile del sistema istituito da tali direttive.

ii) La causa in esame

67. Le questioni sollevate dal giudice del rinvio con riferimento all'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private sono essenzialmente tre: in primo luogo, se uno Stato membro sia legittimato ad introdurre parametri normativi vincolanti per i giudici nazionali al momento di determinare la portata del danno causato da un sinistro stradale. In secondo luogo, se i parametri previsti dall'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private si risolvono in una limitazione sproporzionata del risarcimento dovuto alle vittime. In terzo luogo, se una limitazione sproporzionata di tale risarcimento possa derivare dal fatto che il giudice nazionale non può tenere conto dell'asserito «danno morale».

68. Per quanto concerne il primo problema giuridico sollevato, a mio parere, il fatto che uno Stato membro, come l'Italia, decida di introdurre una normativa che fissa parametri vincolanti per la determinazione del danno non patrimoniale causato da sinistri stradali, non viola, di per sé, alcuna disposizione del diritto dell'Unione.

50 — V., specialmente, l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, il considerando 2 della seconda direttiva, nonché l'articolo 1 bis, della terza direttiva e il considerando 2 della medesima. V. inoltre la giurisprudenza cit. supra alla nota 13.

69. Certamente, il legislatore italiano avrebbe potuto operare una scelta strategica diversa, lasciando ai giudici nazionali la quantificazione dell'ammontare del risarcimento dovuto per i danni non patrimoniali, sulla base degli elementi di prova prodotti dalle parti e/o mediante l'applicazione di un criterio equitativo. A quanto mi risulta, questo era il sistema applicabile in Italia anteriormente all'adozione del Codice delle assicurazioni private ed apparentemente era il sistema ritenuto più adeguato dal giudice del rinvio.

70. Tuttavia, entrambe le scelte normative sono, a mio avviso, egualmente legittime dal punto di vista del diritto dell'Unione. È evidente che la prima, la seconda e la terza direttiva non impongono alcuno di tali sistemi, né ne privilegiano uno rispetto ad un altro. Ciascuno di essi, inoltre, sembra presentare taluni vantaggi.

71. Il principale vantaggio di lasciare interamente ai giudici nazionali la determinazione della portata del risarcimento dei danni risiede nel fatto che tali giudici possono tenere conto di tutte le circostanze e peculiarità di un caso. Il risarcimento dei danni riflette pertanto verosimilmente ciò che in un dato momento e in un dato luogo, viene riconosciuto come adeguato, sul piano del valore monetario, al danno sofferto dalla vittima.

72. D'altro canto, altri vantaggi possono essere ottenuti scegliendo di introdurre parametri normativi vincolanti per i giudici nazionali, malgrado il fatto che ciò limiti inevitabilmente il potere discrezionale di tali giudici, incidendo in tal modo sulla loro capacità di determinare l'ammontare del risarcimento che ritengono adeguato nelle circostanze di ciascun caso. Ad esempio, potrebbe rendere maggiormente prevedibili i livelli di risarcimento, rafforzando in tal modo la certezza del diritto e riducendo la necessità di ricorrere al contenzioso. Per lo stesso motivo, potrebbe consentire alle compagnie assicuratrici di procedere ad una stima più precisa della loro esposizione finanziaria nel tempo. Siffatta limitazione dei potenziali rischi potrebbe avere ripercussioni favorevoli sul livello dei premi praticati ai proprietari di autoveicoli.

73. A tale riguardo, concordo con la Unipol e con il governo italiano, che hanno sottolineato il fatto che esiste una correlazione inevitabile e diretta tra il livello di risarcimento dei danni e le lesioni personali subite a seguito di sinistri stradali, e il livello dei premi generalmente praticati dalle compagnie assicuratrici. Di conseguenza, potrebbe costituire una scelta strategica legittima, il fatto che uno Stato membro determini ed, eventualmente, limiti ex ante il valore monetario da attribuire ai danni non patrimoniali, in modo da consentire alle compagnie assicuratrici di ridurre i premi, a vantaggio di tutti i proprietari di autoveicoli.

74. Ritengo che non spetti a questa Corte esercitare un controllo sulle scelte strategiche operate dagli Stati membri in questo settore. La Corte può solo assistere i giudici nazionali affinché questi possano valutare se, in concreto, i parametri stabiliti in disposizioni come l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private si risolvono in una limitazione sproporzionata del risarcimento dovuto alle vittime.

75. Ciò mi porta alla seconda questione sollevata dal giudice del rinvio.

76. A questo punto, devo ammettere che non è compito facile stabilire una regola o un principio generale per appurare se un dato livello di risarcimento dei danni sia proporzionato al danno subito, quando l'obiettivo è risarcire un tipo di danno che — come menzionato in precedenza — non può essere determinato in maniera oggettiva con riferimento a parametri di mercato o indici economici.

77. L'unico principio contenuto nel disposto della prima, della seconda, e della terza direttiva, è quello della «sufficienza» del risarcimento. Il considerando 5 della seconda direttiva stabilisce che «gli importi a concorrenza dei quali l'assicurazione è obbligatoria devono consentire comunque di garantire alle vittime un indennizzo sufficiente, a prescindere dallo Stato membro nel quale il sinistro è avvenuto».

78. Tuttavia, ritengo che ciò che può essere ritenuto sufficiente o adeguato in uno Stato membro, può non necessariamente esserlo in un altro Stato membro. Ciò è particolarmente vero per quanto riguarda forme di danno che si collegano a interessi di valore personale del soggetto e che non possono essere quantificati sul piano del danno pecuniario.

79. A mio parere, l'adeguatezza di un risarcimento in un caso specifico può essere determinata solo con riferimento al valore specifico assegnato nell'ordinamento giuridico nazionale agli interessi lesi di un individuo. Di conseguenza, è piuttosto difficile per la Corte valutare l'adeguatezza del risarcimento di danni non patrimoniali nel quadro dell'ordinamento giuridico di uno Stato membro.

80. A maggior ragione quando, come nella causa in esame, il danno subito dalla vittima è stato cagionato da lesioni di lieve entità. A tale proposito, tengo a sottolineare, ancora una volta, che l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private si limita a disciplinare l'ammontare del risarcimento dei danni non patrimoniali nel caso di sinistri stradali che abbiano cagionato lesioni di lieve entità. Altre disposizioni giuridiche sono applicabili nel caso di sinistri che causano lesioni più gravi.

81. In siffatte circostanze, ritengo che nulla nel fascicolo di causa consenta di ritenere che il risarcimento dovuto sulla base dei parametri stabiliti dall'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private sia insufficiente. Gli importi ivi indicati non sono certamente insignificanti o minimi. Il risarcimento che, secondo il giudice del rinvio, la Unipol ha già corrisposto al sig. Petillo in applicazione di tale norma, non mi sembra trascurabile per il tipo di danno descritto nell'ordinanza di rinvio.

82. Il giudice del rinvio critica il fatto che tali parametri sono diversi da quelli sviluppati nella giurisprudenza dei giudici italiani per i casi di responsabilità extracontrattuale che non riguardano sinistri della circolazione automobilistica. Tuttavia, questa è tutt'al più una questione che deve essere esaminata secondo il diritto nazionale, tenendo conto, ad esempio, del principio di uguaglianza.

83. La responsabilità extracontrattuale può sorgere in una serie di circostanze particolarmente ampia e diversificata. La prima, la seconda e la terza direttiva non contengono disposizioni che impediscono, in linea di principio, ai legislatori nazionali di istituire regimi specifici di responsabilità extracontrattuale, adeguati alle particolari caratteristiche dei sinistri stradali.

84. Per le ragioni indicate nei paragrafi precedenti, non ritengo che l'applicazione dei parametri di cui all'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private, si risolva in una limitazione sproporzionata del risarcimento dovuto alle vittime di sinistri stradali.

85. Infine, per quanto riguarda la terza questione giuridica sollevata dal giudice del rinvio, attinente al presunto mancato risarcimento di «danni morali», ritengo che nemmeno tale questione sia rilevante nell'ambito della presente analisi.

86. A quanto mi risulta dalle spiegazioni fornite dal giudice del rinvio, confermate nel corso dell'udienza dal governo italiano e dalla Unipol, sembra esserci una divergenza di opinioni tra i giudici italiani per quanto concerne l'esatto significato dell'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private. Alcuni giudici nazionali ritengono che il «danno morale» (una nozione in qualche modo simile a ciò che in taluni ordinamenti giuridici è conosciuto come «pretium doloris») non rientri nella nozione di risarcimento determinato ai sensi dell'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private. Ciò ha come conseguenza che un ulteriore risarcimento può essere concesso quando la sussistenza di tale ulteriore danno sia debitamente dimostrata dalle vittime. Secondo una diversa giurisprudenza, d'altro canto, il risarcimento per «danno morale» viene già preso in considerazione nel risarcimento previsto all'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private, dal momento che il testo di detta disposizione fa riferimento ad una «lesione (...) all'integrità psico-fisica (...) che esplica un'incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato».

87. A tale proposito, mi limito ad osservare che, qualunque sia la corretta interpretazione della disposizione nazionale (questione sulla quale spetta ai giudici italiani pronunciarsi), le norme italiane pertinenti prevedono il risarcimento delle lesioni dell'integrità psico-fisica subite dalle persone vittime di incidenti, indipendente dal modo in cui tali lesioni possono influire sulla capacità della persona interessata di generare reddito.

88. Di conseguenza, l'unico vero problema, a mio parere, è se tale risarcimento possa o meno essere considerato «sufficiente». La qualificazione del danno da risarcire ai sensi del diritto nazionale è irrilevante in tal senso. Come dichiarato in precedenza, non mi risulta che l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private stabilisca parametri che comportano un risarcimento insufficiente del danno non patrimoniale.

89. Concludo pertanto che una disposizione come l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private, non ha come effetto di privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile, negando alle vittime il diritto al risarcimento o limitando tale diritto in misura sproporzionata.

C – Considerazioni razione temporis

90. Infine, vorrei aggiungere che, a mio parere, la risposta da fornire al giudice nazionale non sarebbe diversa se la direttiva 2009/103 fosse applicabile alla causa in esame.

91. Tale direttiva si limita a codificare la prima, la seconda e la terza direttiva, per ragioni di chiarezza e razionalità⁵¹. Inoltre, le disposizioni della prima, della seconda e della terza direttiva di cui trattasi nel presente procedimento, non sono state modificate in maniera significativa.

92. In particolare, l'articolo 1 della direttiva 2009/103 fornisce una definizione di «persona lesa» identica a quella prevista dall'articolo 1 della prima direttiva. Inoltre, l'articolo 3 della direttiva 2009/103 precisa che l'assicurazione obbligatoria deve coprire sia i danni alle cose, sia i danni alle persone, come già precisato nell'articolo 1 bis, della terza direttiva. Da ultimo, il considerando 3 della direttiva 2009/103, e l'articolo 3 della medesima confermano che «i danni coperti nonché le modalità di detta assicurazione» continuano ad essere questioni che rientrano, in linea di principio, nella competenza degli Stati membri.

IV – Conclusione

93. Alla luce delle considerazioni che precedono, propongo di risolvere la questione pregiudiziale sottoposta dal Tribunale di Tivoli nel modo seguente:

L'articolo 3 della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, l'articolo 1, paragrafo 1, 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 responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli, e l'articolo 1 bis 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 responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli, devono essere interpretati nel senso che non ostano a disposizioni nazionali, come l'articolo 139 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, che istituisce il Codice delle assicurazioni private, che stabilisce criteri per la quantificazione del risarcimento dovuto dall'assicurazione per i danni non patrimoniali subiti dalle vittime di incidenti automobilistici.

⁵¹ — V. il considerando 1 della direttiva 2009/103.