

Ripensando il trasporto amichevole, dalla solidarietà alla tutela della persona **

SOMMARIO: 1. Perché ripensare il trasporto amichevole – 2. Lo stato dell'arte nel 1977. – 3. Il trasporto amichevole quale attuazione del principio di solidarietà costituzionale. – 4. L'applicazione dell'art. 2054 c.c. secondo la nuova interpretazione della Cassazione. – 5. Il trasporto amichevole nasce da un "contatto sociale". – 6. Dalla solidarietà alla tutela della persona. – 7. E l'art. 414 c. nav.?

1. Alcuni anni fa dissi a un collega che era mia intenzione rivedere l'interpretazione che avevo dato del «trasporto amichevole o di cortesia» negli anni '70 del '900, nella mia prima monografia dal titolo «Il trasporto amichevole»¹, perché in considerazione del mutamento e dell'evoluzione dell'ordinamento giuridico quella interpretazione non mi sembrava più adeguata. La risposta del collega fu del seguente tenore: «No. Devi trovare argomenti che avvalorino anche oggi la tua interpretazione, quindi non devi cambiarla». Nonostante la risposta non mi avesse affatto convinto, il discorso si è fermato lì, anche se negli anni successivi più di una volta mi è tornato alla mente.

Mi sembrò assai singolare allora, ed ancor più adesso, che una interpretazione ormai datata non potesse cambiare, nonostante fossero mutate norme e interpretazione di norme e nuove norme fossero state introdotte nell'ordinamento². Nella interpretazione si deve accertare se la *ratio* di una norma abbia subito modificazioni col sopravvenire di mutamenti nell'ambiente sociale o nuovi orientamenti nell'ordine giuridico³, perché i mutamenti e le trasformazioni del diritto sono connaturali alla realtà storica che il giurista è chiamato a interpretare⁴.

* Già Professore ordinario di diritto privato, Università di Camerino.

** Contributo sottoposto positivamente al referaggio secondo le regole del single blind peer-review, destinato agli Studi in onore di Loris Lonardo.

¹ A. FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, Napoli, 1977.

² Sul mutamento dell'ordinamento giuridico per l'aggiunta di una norma o di un insieme di norme che incide profondamente sull'interpretazione e sull'individuazione delle norme precedenti cfr., già, P. PERLINGIERI, *Profili istituzionali del diritto civile*, Napoli, 1975, p. 3.

³ Sul punto E. BETTI, *Interpretazione della legge e degli atti giuridici*, Milano, 1949, p. 22.

⁴ In proposito si rinvia a E.J. COUTURE, *Los mandamientos del abogado*, 1949, p. 330, in <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/libro.htm?l=4190>, il quale nel primo comandamento afferma: «El derecho se transforma constantemente. Si no sigues sus pasos, será cada día un poco menos abogado».

Ora è giunto il tempo di verificare se la sensazione che la soluzione che avevo dato per individuare la disciplina volta a regolamentare il trasporto amichevole terrestre non fosse più adeguata era soltanto una sensazione o aveva ed ha effettivamente un fondamento giuridico.

2. È opportuno ricordare, se pure a grandi linee, lo stato della dottrina e della giurisprudenza, nonché le relative disposizioni, in tema di trasporto amichevole nel 1977, quando pubblicai la monografia sul tema che riguardava, e riguarda, la responsabilità del vettore per i danni subiti dal passeggero nel corso dell'esecuzione di un trasporto amichevole.

Il codice civile al primo comma dell'art. 1681 prevede che il vettore terrestre a titolo oneroso risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio se non prova di aver adottato tutte le misure idonee a evitare il danno; poi al terzo comma dispone che la norma si osserva anche nei contratti di trasporto gratuito. Nel codice civile non esiste alcuna disposizione relativamente al trasporto amichevole.

Il codice della navigazione, anch'esso emanato nel 1942 come il codice civile, detta norme analoghe in tema di trasporto oneroso e di trasporto gratuito⁵, mentre all'art. 414 disciplina specificamente la responsabilità di chi assume un trasporto marittimo di persone a titolo amichevole, disponendo che è responsabile solo quando il danneggiato provi che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

Il trasporto oneroso e il trasporto gratuito sono, da un punto di vista strutturale, contratti nei quali si riscontra un vincolo giuridico che lega il vettore nei confronti del viaggiatore: il vettore è obbligato a trasferire da un luogo ad un altro il viaggiatore, il quale ha diritto all'adempimento; la differenza consiste nella presenza o no di un corrispettivo. La giurisprudenza, come anche la dottrina, ha sempre affermato che nel trasporto

⁵ Per la navigazione marittima l'art. 409 prevede la responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile; l'art. 413 dispone che le norme che disciplinano la responsabilità del vettore si applicano anche ai contratti di trasporto gratuito. Per la navigazione aerea l'originario art. 942 prevedeva la responsabilità del vettore per il trasporto a titolo oneroso per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero salva la prova di aver preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno; l'art. 947 prevedeva l'applicazione delle norme sul trasporto oneroso anche al trasporto gratuito. Queste disposizioni non sono più in vigore essendo state sostituite dall'art. 17, d. lg. 9 maggio 2005, n. 96 e dall'art. 14, d. lg. 15 marzo 2006 n. 151; ora per l'art. 941 il trasporto aereo di persone, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie e internazionali in vigore nella Repubblica.

gratuito, caratterizzato dalla mancanza di un corrispettivo, è presente un interesse giuridicamente apprezzabile del vettore alla sua esecuzione⁶.

È caratterizzato dall'assenza del corrispettivo anche il trasporto amichevole, nel quale ad avviso di dottrina e giurisprudenza manca anche il vincolo giuridico, essendo ispirato a motivi di condiscendenza e di cortesia⁷. Da tale differenziazione, si è affermato che il trasporto amichevole ha natura extracontrattuale e che nasce al di fuori del diritto per vivere nel campo della morale e del vivere sociale, fino a quando non si verifichi un evento patologico che lo fa entrare nella normativa giuridica: in tale ipotesi la responsabilità per danni alla persona trasportata è regolata dalla disciplina generale dettata dall'art. 2043 c.c.⁸ e l'art. 414 c. nav., il quale limita la responsabilità del vettore a titolo amichevole al solo caso di dolo o colpa grave, non è applicabile per analogia al trasporto terrestre eseguito a titolo amichevole o di cortesia⁹.

Ritenuta la natura extracontrattuale del trasporto amichevole, si è negata la possibilità di applicare analogicamente l'art. 414 c. nav. ai trasporti amichevoli terrestri in quanto si tratta di norma eccezionale rispetto all'art. 2043 c.c., perché prevede una minore responsabilità del vettore danneggiante essendo limitata all'ipotesi di dolo o colpa grave¹⁰.

3. Questa soluzione, quasi generalmente accolta, non mi aveva convinto: affermare che il trasporto amichevole ha natura extracontrattuale e che assume rilevanza nel momento in cui si verifica un danno per il trasportato non tiene conto della circostanza che una «certa» relazione fra vettore e trasportato esiste già prima dell'evento dannoso e che in considerazione di essa l'art. 414 c. nav. limita la responsabilità del vettore al dolo o alla colpa grave¹¹. Da tale osservazione ho ritenuto che gli interessi in gioco nella prestazione di cortesia, e quindi nel trasporto amichevole, si dovessero valutare alla luce del principio di solidarietà sociale, perché questo tipo di prestazione appare agevolmente qualificabile come una attuazione dei doveri di solidarietà richiesti a tutti i cittadini dall'art. 2 della Costituzione. Nell'art. 414 c. nav. ho così rinvenuto il principio secondo cui la responsabilità che deriva da eventi verificatisi durante l'esecuzione di un trasporto amichevole, effettuato in esecuzione dei doveri di solidarietà, è valutata dall'ordinamento

⁶ Tra le tante, cfr. Cass., 5 aprile 1989, n. 1855, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1989, 571; Cass., 5 marzo 1990, n. 1700, in *Giur. it.*, 1990, I, 1, c. 1586.

⁷ Riferimenti di dottrina e giurisprudenza in A. FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, cit., p. 31 e, in particolare, nota 52.

⁸ Cass., 27 febbraio 1979, n. 1291, in *Arch. gir. circol. e sinistri*, 1979, 337; Cass., 27 marzo 1979, n. 1767, in *Foro it.*, 1979, I, c. 912.

⁹ Per tutte, Cass., 17 luglio 1979, n. 4192, in *Mass. Giust. civ.*, 1979, fasc. 7.

¹⁰ Tra gli altri R. ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970, p. 62 s.

¹¹ A. FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, cit., p. 79.

con minor rigore, proprio perché esso tende a promuovere e favorire il comportamento del vettore che costituisce una diretta ed immediata applicazione della norma costituzionale. Ho quindi qualificato la norma dell'art. 414 c. nav. come diretta a disciplinare un particolare tipo di responsabilità extracontrattuale in relazione alla particolarità del rapporto dal quale essa deriva; il rapporto non nasce quando si verifica il danno come previsto dall'art. 2043 c.c., ma assume rilevanza per l'ordinamento nel momento in cui si istaura. L'art. 414 c. nav., in considerazione della particolare rilevanza che assume l'esecuzione di un dovere di solidarietà sociale, non tende unicamente alla reintegrazione della posizione della vittima, come nella norma generale sui fatti illeciti, ma alla conservazione dei valori che tale prestazione esprime, valutando meno rigorosamente l'attività del danneggiante e facendo opera promozionale per la realizzazione dei doveri costituzionali¹².

La norma dell'art. 414 c.nav., pur disciplinando un'ipotesi di responsabilità extracontrattuale, è governata da principi diversi da quelli dell'art. 2043 c.c., per cui sarebbe legittimo affermare il suo carattere eccezionale. Ma la definizione di una norma come eccezionale o come espressione di un principio generale è storica e relativa e va fatta in relazione all'intero ordinamento giuridico nella sua unitarietà. Poiché l'art. 414 c. nav. non fa altro che attuare un principio dell'ordinamento, e cioè l'esecuzione della solidarietà sociale elevata a dovere dalla Carta costituzionale, esso perde la natura di norma eccezionale, per cui nulla vieta che possa essere applicato analogicamente ai trasporti amichevoli terrestri¹³.

4. La Cassazione ancora per molti anni è rimasta ferma nell'affermare la non applicabilità dell'art. 414 c. nav. ai trasporti amichevoli terrestri da sottoporre invece alla disciplina dell'art. 2043 c.c., in base alla considerazione che nell'ipotesi di danno subito dal passeggero a titolo amichevole quella del vettore è una responsabilità extracontrattuale soggetta alla norma generale sui fatti illeciti. Poi alla fine degli anni '90 del '900 la Suprema Corte ha avuto un ripensamento ed ha affermato che la responsabilità del vettore amichevole terrestre è disciplinata dall'art. 2054 c.c.¹⁴, la cui applicazione era stata sempre negata ritenendosi la norma non a tutela dei trasportati, ma dei terzi utenti della strada¹⁵. Così è stata preferita una interpretazione evolutiva della norma che tenga conto

¹² A. FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, cit., p. 111 ss.

¹³ A. FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, cit., p. 118 ss.

¹⁴ Cass., 26 ottobre 1998, n. 1029, in *Foro it.*, 1998, c. 3107 ss., con nota di F. DI CIOMMO, *Circolazione dei veicoli e danno al trasportato: le nuove frontiere della presunzione di responsabilità*.

¹⁵ Giurisprudenza costante dalla fine degli anni '50 del '900: cfr. Cass., 16 febbraio 1957, in *Giust. civ.*, 1957, I, p. 1041. Anche Corte cost., 12 marzo 1975, n. 55, in *De Jure*, ha affermato che "terzi" sono le persone a cui sia prodotto un danno per la circolazione di un veicolo senza guida di rotaie e tra i terzi a norma dell'art. 2054 c.c. non rientrano le persone trasportate; analogamente Corte cost., 17 dicembre

delle finalità di adeguamento dell'ordinamento alle esigenze mutevoli della realtà sociale e delle esigenze sistematiche di applicazione armonica del diritto¹⁶.

A fondamento di tale interpretazione la Suprema Corte ha osservato che la circolazione terrestre di veicoli è sostanzialmente diversa rispetto a quando è stato emanato il codice civile, poiché si è passati da poche centinaia di migliaia a decine di milioni di veicoli con mutamenti di costume, di metri di valutazione, di valori di riferimento e di rischi, che rendono la situazione presupposta dal legislatore del 1942 del tutto diversa dalla presente. Superata l'opinione secondo cui il trasportato potrebbe dimostrare la colpa del conducente più agevolmente di chi si trovi all'esterno del mezzo, le oggettive difficoltà di ordine probatorio cui la vittima va incontro non giustificerebbero una restrizione in sede ermeneutica della portata dell'inversione dell'onere della prova, che la lettera della disposizione stabilisce in favore di ogni danneggiato dalla circolazione, senza distinzioni di sorta. A tal proposito si rileva che il ricorso alle presunzioni è prevalentemente giustificato dal rango dell'interesse della vittima dell'illecito, segnatamente quando "al centro di quest'ultimo vi sia la violazione dell'integrità psicofisica" direttamente tutelata dall'art. 32 cost.¹⁷. Così l'esigenza di garantire il risarcimento del danneggiato mediante l'inversione dell'onere probatorio in suo favore si pone su un piano prioritario e preminente rispetto all'apprezzamento sociale di un atto di cortesia, cui il diritto positivo non ricollega alcun effetto scriminante allorché esso costituisca l'occasionale presupposto della situazione di fatto nel contesto della quale s'è verificata la lesione dell'altrui diritto, talora addirittura costituzionalmente protetto¹⁸.

Secondo il nuovo principio dettato dalla Cassazione, l'art. 2054 c.c. esprime, in ciascuno dei commi che lo compongono, principi di carattere generale, applicabili a tutti i

1981, n. 192, in *Vita not.*, 1982, p. 124, la quale precisa che la presunzione di responsabilità di cui all'art. 2054 c.c. è intesa ad offrire una particolare garanzia a favore dei terzi danneggiati che rimangono estranei alla circolazione del veicolo e che, come tali, non sono in condizioni di prevedere ed evitare il danno, mentre è esclusa per quanto riguarda i terzi trasportati a qualsiasi titolo, ivi compreso il trasporto di cortesia, in quanto costoro hanno modo, usando la ordinaria diligenza, di prevedere ed evitare il danno e, comunque, sanno che richiedendo o accettando il trasporto, possono andare incontro ai pericoli e danni derivanti dal fatto della circolazione del veicolo sul quale sono trasportati.

¹⁶ Per una puntuale ricostruzione dell'evoluzione della dottrina e, soprattutto, della giurisprudenza che ha portato ad affermare l'applicazione dell'art. 2054 c.c. al trasporto di cortesia cfr. F. LONGOBUCCO, *Responsabilità nei rapporti giuridici non vincolanti: il caso del trasporto di cortesia*, in *Contr. impr.*, 2011, p. 546 ss.

¹⁷ Giova ricordare che la tutela della salute della persona rileva come "norma di ordine pubblico" (in argomento Trib. Busto Arsizio, 19 luglio 2023, n. 1103, in *Guida dir.*, 2023, 39). Il rispetto dell'ordine pubblico è riconducibile alla difesa di valori che qualificano l'ordinamento nel quale è incluso (così, L. LONARDO, *Ordine pubblico*, in *Fonti, metodo e interpretazione. Primo incontro di studi dell'Associazione dei Dottorati di Diritto Privato* a cura di Giovanni Perlingieri e Marcello D'Ambrosio, Napoli, 2017, p. 318) e non v'è dubbio che il valore della persona umana qualifica l'ordinamento giuridico italiano.

¹⁸ In motivazione Cass., 26 ottobre 1998, n. 10629, cit.

soggetti che da tale circolazione comunque ricevano danni, e quindi anche ai trasportati, quale che sia il titolo del trasporto, di cortesia ovvero contrattuale (oneroso o gratuito). Il trasportato, indipendentemente dal titolo del trasporto, può far valere la responsabilità extracontrattuale del conducente che può liberarsi dalla responsabilità provando di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Qualora il trasporto sia avvenuto in base a titolo contrattuale, con l'azione prevista dall'art. 1681 c.c. - che stabilisce la responsabilità contrattuale del vettore per i sinistri che colpiscono il viaggiatore durante il viaggio - può concorrere quella extracontrattuale di cui all'art. 2054¹⁹.

Tale soluzione offre maggiori garanzie al passeggero che, usufruendo della presunzione di responsabilità a carico del conducente può tutelare più agevolmente la propria situazione soggettiva qualora subisca un danno. La possibile applicazione anche ai trasporti amichevoli terrestri dell'art. 414 c. nav., contenente un principio dell'ordinamento, e cioè l'esecuzione della solidarietà sociale elevata a dovere dalla Carta costituzionale, se da un lato evita qualsiasi discriminazione tra situazioni soggettive identiche nell'ambito dell'unitario fenomeno circolatorio²⁰, dall'altro privilegia la posizione del vettore che, dando attuazione al dovere di solidarietà, usufruisce della responsabilità attenuata. L'interpretazione dell'art. 2054 c.c. data dalla Suprema Corte, che aggrava la posizione del vettore a favore del trasportato, è volta all'attuazione del principio fondamentale della tutela della persona, che costituisce il valore primario dell'ordinamento giuridico, il quale prevale anche rispetto ad un principio costituzionale qual è quello della solidarietà che è in funzione dell'attuazione della persona.

5. La soluzione offerta dalla Cassazione, che è volta alla tutela dell'integrità psicofisica della persona del trasportato, in linea teorica potrebbe risultare appagante, dato che ben si armonizza con una rilettura sistematica ed assiologica del vigente ordinamento²¹. Tuttavia non tiene conto di una questione fondamentale: l'art. 2054 c.c. è una norma che prevede a carico del conducente una responsabilità extracontrattuale e che la responsabilità extracontrattuale sussiste soltanto nell'ipotesi in cui tra l'autore del danno ingiusto e il danneggiato non esiste alcun rapporto precedente. Prendere in considerazione soltanto il momento finale della vicenda, cioè il verificarsi del danno, significa non tener conto del fatto che la vicenda stessa non inizia con il danno, come quando si verifica un illecito aquiliano, ma nel momento in cui si istaura il rapporto tra

¹⁹ Principio di diritto espresso da Cass., 26 ottobre 1998, n. 10629, cit.

²⁰ Sull'unitarietà del fenomeno circolatorio v. A. FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, cit., p. 95 ss., anche per riferimenti di dottrina.

²¹ L'osservazione è di F. LONGOBUCCO, *Responsabilità nei rapporti giuridici non vincolanti: il caso del trasporto di cortesia*, cit., p. 695 s., il quale sottolinea che il nuovo orientamento giurisprudenziale si pone in linea con l'art. 141 del codice delle assicurazioni private e con i più alti principi personalistici e solidaristici che informano il dettato costituzionale.

conducente e trasportato, cioè quando inizia il trasporto. Anche se non v'è dubbio che questo rapporto non trova la fonte in un contratto, che tra conducente e trasportato non è mai stato concluso, non si può affermare che sia irrilevante ai fini della qualificazione della responsabilità qualora da esso derivi un evento dannoso.

È opportuno ricordare che la responsabilità extracontrattuale ricorre solo quando la pretesa risarcitoria venga formulata nei confronti di un soggetto autore di un danno ingiusto, non legato all'attore da alcun rapporto giuridico precedente o, comunque, indipendentemente da tale eventuale rapporto, mentre, se a fondamento della pretesa venga enunciato l'inadempimento di un'obbligazione volontariamente contratta, o anche derivante dalla legge (art. 1173 c.c.), è ipotizzabile unicamente una responsabilità contrattuale o legale²².

Sembra allora corretto ritenere che tale rapporto, istaurato senza una base negoziale, costituisce un "contatto sociale", la cui fonte risiede nell'art. 1173 c.c. – quale fatto idoneo a produrre l'obbligazione in conformità dell'ordinamento giuridico – e che è disciplinato secondo lo schema dell'obbligazione da contratto²³. Il contatto sociale, dal quale derivano doveri di correttezza e buona fede, è ravvisabile ogniqualvolta l'ordinamento imponga a un soggetto di tenere un determinato comportamento, idoneo a tutelare l'affidamento riposto sul corretto espletamento di un preesistente, specifico dovere di protezione volontariamente assunto²⁴. Il generale principio di correttezza e buona fede, nel quadro dei valori costituzionali, costituisce una specificazione degli inderogabili doveri di solidarietà sociale di cui all'art. 2 cost.; esso impone a tutti i consociati il dovere di agire in modo da preservare gli interessi altrui, a prescindere da

²² Cass., 1 ottobre 1994, n. 7989, in *De Jure*.

²³ La responsabilità "da contatto sociale" si configura quando il danno deriva dalla violazione di regole di condotta imposte dalla legge per tutelare terzi esposti ai rischi potenziali dell'attività svolta, anche in assenza di un vincolo contrattuale tra danneggiante e danneggiato: Cass., 18 luglio 2024, n. 19849, in *De Jure*. Di responsabilità da contatto sociale in tema di responsabilità del medico dipendente da una struttura sanitaria discorre Cass., 20 gennaio 1999, n. 589, in *Foro it.*, 1999, I, 3332 ss., con note di F. DI CIOMMO, *Note critiche in tema di responsabilità del medico ospedaliero* e di A. LANOTTE, *L'obbligazione del medico dipendente è un'obbligazione senza prestazione o una prestazione senza obbligazione?*. Nella decisione, che ha fatto riferimento alla teoria della «obbligazione senza prestazione» di C. CASTRONOVO, *L'obbligazione senza prestazione ai confini tra contratto e torto*, in *Le ragioni del diritto. Scritti in onore di Luigi Mengoni*, I, *Diritto civile*, Milano, 1995, p. 147 ss., si ricorda che "contatto sociale" è un'espressione che risale agli scrittori tedeschi. Sullo sviluppo della teoria del "contatto sociale" nell'ordinamento tedesco, sul suo contenuto e sul successivo abbandono, cfr. C.W. CANARIS, *Il "contatto sociale" nell'ordinamento giuridico tedesco*, in *Riv. dir. civ.*, 2017, I, p. 1 ss. e, in particolare, p. 3 ss. In critica alla teoria del contatto sociale A. ZACCARIA, *Der aufhaltsame Aufstieg des sozialen Kontakts (La resistibile ascesa del "contatto sociale")*, in *Riv. dir. civ.*, 2013, I, p. 77. ss.

²⁴ Cass., Sez. un., 21 maggio 2018, n. 12478, in *Giur. comm.*, 2020, I, II, 104, in tema di responsabilità della banca per danno derivato dal pagamento di assegno bancario non trasferibile.

specifici obblighi contrattuali²⁵, che, comunque, nel rapporto frutto di un contatto sociale non v'è dubbio che esistano a norma dell'art. 1173 c.c.

A seguito del contatto sociale, con il quale inizia il trasporto del passeggero, tra questo e il conducente si instaura un rapporto fondato sull'affidamento: il passeggero fa affidamento sul comportamento del conducente che gli offre il passaggio, non relativamente alla effettuazione del trasporto fino alla destinazione da lui desiderata, ma riguardo alla sua corretta esecuzione in modo tale da evitare che si verifichi un sinistro dal quale possano derivare dei danni. Così da tale rapporto nascono in capo al conducente specifici obblighi di protezione²⁶ che si fondano sul contatto sociale che ha dato origine al trasporto e sull'affidamento che ha in lui riposto il passeggero²⁷. In tale ipotesi l'obbligo di protezione non accede ad un dovere principale di prestazione ma nasce dalla prestazione stessa, intesa come fatto che ha creato il contatto sociale²⁸ o, meglio, l'obbligo di protezione nasce dal comportamento del conducente che offre il passaggio.

Si deve pur sempre considerare che tale contatto non riproduce le obbligazioni che nascono da un contratto di trasporto, perché contratto di trasporto non è; esso nasce dalla volontà di un soggetto, il conducente, di compiere un atto di solidarietà sociale, che è un dovere per la Costituzione, a favore di un altro soggetto, il viandante che diventa passeggero. Con ciò, tuttavia, il conducente non assume l'obbligazione tipica del contratto di trasporto di trasferire al luogo della sua destinazione il passeggero, il quale usufruirà del passaggio per il tratto di percorso che coincide con quello del conducente, o per l'ulteriore percorso che il conducente, per solidarietà, intende fargli usufruire; peraltro il conducente può interrompere il rapporto in qualsiasi momento e il passeggero non può lamentare un suo ipotetico inadempimento, perché non ha mai assunto l'obbligazione di portarlo a destinazione.

²⁵ Il principio di correttezza e buona fede enuncia un dovere di solidarietà fondato sull'art. 2 cost. che impone il dovere di agire in modo da preservare gli interessi dell'altra parte, a prescindere dall'esistenza o meno di specifici obblighi contrattuali: in tal senso, tra le altre, Cass., 10 novembre 2010, n. 22819, in *Guida dir.*, 2013, 10, 99.

²⁶ Il diritto italiano ha da tempo recepito la categoria degli obblighi di protezione elaborata dalla dottrina tedesca; sulle origini degli obblighi di protezione nel diritto tedesco cfr. R. FAVALE, *Il rapporto obbligatorio e la dottrina degli obblighi di protezione nel modello tedesco*, in H. STOLL – R. FAVALE – M. FEOLA – A. PROCIDA MIRABELLI DI LAURO, *L'obbligazione come rapporto complesso*, Torino, 2016, p. 68 ss.

²⁷ «La responsabilità da affidamento e la teoria del contatto sociale qualificato possono essere viste come espressioni dello stesso principio di fondo: la necessità di riconoscere obblighi e responsabilità derivanti da relazioni sociali qualificate, anche in assenza di un contratto vero e proprio. La responsabilità da affidamento e la teoria del contatto sociale qualificato condividono allora l'idea che la responsabilità possa derivare dalla violazione di doveri relazionali anche in assenza di un vincolo contrattuale. Entrambe riconoscono che il vincolo nasce dall'affidamento legittimo di un soggetto nell'operato di un altro, il quale è tenuto a rispettare obblighi di correttezza e protezione»: cfr. G. VARANESE, *Considerazioni sui profili giuridici dell'influencer marketing*, in AFG-Unicam, vol XIV (nuova serie), Camerino, 2025, p. 24 s.

²⁸ F. VENOSTA, *“Contatto sociale” e affidamento*, Milano, 2021, p. 170.

Pertanto quando si verifica il contatto con la concessione del passaggio, il vettore non assume l'obbligazione di trasferire il passeggero alla sua destinazione, ma comunque si obbliga a garantire la tutela degli interessi del passeggero esposti al pericolo in occasione del contatto stesso.

D'altra parte il passeggero, che ha fatto affidamento sulla correttezza del comportamento del conducente, si aspetta che questo nell'esecuzione del trasporto si comporti in modo tale da tutelare la sua integrità psicofisica.

Il trasporto amichevole nasce da un fatto determinato dalla volontà del conducente di adempiere a un dovere di solidarietà sociale; a norma dell'art. 1173 c.c., tale fatto costituisce il contatto sociale che origina in capo al conducente esclusivamente un dovere di comportamento costituito dall'obbligo di protezione della integrità psicofisica della persona del passeggero.

Quando si verifica un danno al passeggero non si possono applicare le norme sui fatti illeciti; non può esservi infatti una responsabilità aquiliana, perché questa non nasce dalla violazione di obblighi, ma dalla lesione di situazioni giuridiche soggettive altrui, mentre quando ricorre la violazione di obblighi la responsabilità è necessariamente contrattuale²⁹. Pertanto, poiché il comportamento del conducente non è stato tenuto in violazione del principio del *neminem laedere*, ma in senso difforme all'obbligo di protezione che su di lui incombe in virtù del contatto sociale, è conseguente l'applicazione della normativa sulla responsabilità contrattuale e non quella dell'art. 2054 c.c.³⁰.

6. Sembra tuttora corretto affermare che il trasporto amichevole non si può definire come una qualsiasi ipotesi di responsabilità aquiliana, poiché, se è vero che alla sua base esiste già un rapporto giuridicamente rilevante prima che avvenga l'evento patologico della lesione, per esso «non si ha il campo d'applicazione degli artt. 2043 ss. c.c., legati alla tutela esterna delle sfere private obbiettivamente lese»³¹. Da qui la considerazione che l'art. 414 c. nav. esprime il principio secondo cui la responsabilità che deriva da eventi verificatisi nel corso dell'esecuzione del trasporto amichevole, effettuato in esecuzione dei doveri di solidarietà, è valutata dall'ordinamento con minor rigore, proprio perché esso

²⁹ In motivazione, Cass., 20 gennaio 1999, n. 589, cit.

³⁰ «Alla luce degli sviluppi recenti in materia di obbligazione sembra possibile affermare che anche nel trasporto di cortesia si instaura un rapporto in grazia del quale, se pure non esista l'obbligo di trasportare sicché il vettore può liberarsi del suo passeggero quando lo ritenga, il contatto sociale instaurato fa nascere obblighi di protezione onde quella derivante dal danno subito dal passeggero si trova già qualificata come responsabilità da violazione di un rapporto e perciò sottratta, anche sul piano probatorio, al regime della responsabilità aquiliana e alla norma dell'art. 2054»: così C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, Milano, 2018, p. 651.

³¹ ROMANO Salv., *Il trasporto di cortesia*, in *Riv. dir. civ.*, 1960, I, p. 502.

tende a promuovere e favorire comportamenti che costituiscono una diretta ed immediata applicazione della norma costituzionale. La disposizione sul trasporto amichevole disciplina un'ipotesi di responsabilità extracontrattuale e si discosta dalla norma generale dell'art. 2043 c.c., prevedendo una responsabilità attenuata; tuttavia poiché attua un principio generale dell'ordinamento, e cioè l'esecuzione del dovere di solidarietà, perde la natura di norma eccezionale e può essere applicata analogicamente ai trasporti amichevoli terrestri.

Tuttavia, proprio la circostanza che conducente e trasportato non sono due estranei e che essi entrano in contatto perché il conducente offre il passaggio in adempimento del dovere di solidarietà sociale mi ha indotto a ripensare la posizione privilegiata che l'art. 414 c. nav. riserva al conducente e mi sono chiesto se essa sia ancora giustificata, anche in considerazione della successiva dottrina e dell'evoluzione della giurisprudenza. La solidarietà è un dovere costituzionale, ma la solidarietà è in funzione della persona; la persona è inseparabile dalla solidarietà: la cura dell'altro fa parte del concetto di persona³². Quindi l'attuazione del dovere di solidarietà non può andare a detrimento della persona del passeggero se è violata la sua integrità psicofisica tutelata dall'art. 32 cost., tant'è che l'esigenza di una più intensa tutela della persona del passeggero ha indotto la giurisprudenza ad applicare in suo favore l'art. 2054 c.c. L'applicazione di tale norma però, come si è ricordato, poiché disciplina ipotesi di responsabilità extracontrattuale, non tiene conto della circostanza che tra conducente e passeggero si è instaurato un rapporto giuridicamente rilevante nel momento in cui è stato offerto il passaggio. Sembra allora corretta la prospettata qualificazione del trasporto amichevole, che nasce dal contatto sociale quando viene offerto il passaggio, come fatto idoneo a produrre un'obbligazione a norma dell'art. 1173 c.c. Tale obbligazione non si configura come nel contratto di trasporto in una prestazione, in un *facere*, costituito dall'obbligazione di trasferire, ma nel dovere di proteggere la persona del passeggero³³: si realizza così il supremo principio costituzionale della tutela della persona.

Nella soluzione proposta nella monografia del 1977 ho ritenuto che dovesse essere valorizzata la solidarietà sociale, dovere per l'art. 2 cost., anche e soprattutto perché in quegli anni di forte crisi economica e sociale la solidarietà sembrava essere il principio costituzionale più idoneo a creare un corretto rapporto tra i cittadini ed a realizzare la necessaria coesione sociale. Anche se questa esigenza non è venuta meno, il principio cardine dell'ordinamento costituzionale costituito dalla tutela della persona impone che anche in un rapporto che non nasce da un contratto e che non obbliga ad eseguire una

³² P. PERLINGIERI e P. FEMIA, *Manuale di diritto civile*, Napoli, 2024, p. 53.

³³ Il contatto sociale è fatto idoneo a produrre obbligazioni a norma dell'art. 1173 c.c. e da esso derivano non obblighi di prestazione a norma dell'art. 1174 c.c., ma obblighi di buona fede e di protezione: in argomento Cass., 12 luglio 2016, n. 14188, in *Mass. Giust. civ.*, 2016.

prestazione, come nel trasporto amichevole, il conducente adempia all'obbligo di protezione nei confronti del trasportato e, qualora questi nel corso del rapporto subisca un danno, sia obbligato al risarcimento secondo le norme sulla responsabilità contrattuale.

7. Ci si deve chiedere a questo punto qual è il ruolo dell'art. 414 c. nav.

È opportuno ricordare che la normativa sulla navigazione da diporto³⁴ ha disposto che la responsabilità civile verso terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto è regolata dall'art. 2054 c.c. Conformemente al nuovo orientamento in tema di trasporto amichevole terrestre, la Cassazione ha affermato che nel trasporto amichevole, effettuato con unità da diporto, la responsabilità del conduttore (vettore amichevole o di cortesia) è retta dall'art. 2054 c.c.; inoltre il carattere speciale della normativa sulla navigazione da diporto rispetto al codice della navigazione comporta che le norme generali di quest'ultimo trovino spazio residuale solo per gli aspetti e le materie non disciplinate dalla prima, sicché, ai fini dell'accertamento della responsabilità verso terzi, è ininfluente la regola prevista dall'art. 414 c. nav., che resta riferibile alla sola navigazione mercantile, mentre è applicabile l'art. 47, l. n. 50 del 1971 (la cui previsione è stata successivamente ribadita dall'art. 40, d.lgs. n. 171 del 2005) che relativamente alla responsabilità del conducente di imbarcazioni da diporto rinvia all'art. 2054 c.c.³⁵.

L'interpretazione dell'art. 2054 c.c., data dalla Cassazione, secondo la quale la norma non tutela soltanto i terzi utenti della strada, ma anche i terzi trasportati, è suffragata dall'art. 129 del codice delle assicurazioni private, il quale dispone che non viene considerato terzo (e non ha diritto ai benefici dell'assicurazione obbligatoria) il solo conducente del veicolo responsabile del sinistro³⁶. Così, secondo tale interpretazione, i trasportati a titolo amichevole su un veicolo terrestre o su una imbarcazione da diporto, essendo terzi, usufruiscono della presunzione di responsabilità prevista dall'art. 2054 c.c.

Al di là della critica a tale interpretazione, il rapporto tra codice della navigazione e codice della nautica da diporto delineato dalla Cassazione sembra corretto, dato che il primo è normativa di carattere generale mentre il secondo costituisce normativa speciale.

Se però l'art. 414 c. nav. va applicato ai soli trasporti amichevoli effettuati con navi mercantili, disciplina, evidentemente, una ipotesi del tutto residuale che, peraltro, sembra non avere molto riscontro nella pratica. Comunque tale soluzione comporta una chiara disparità di trattamento, perché pone il trasportato a titolo amichevole su una nave

³⁴ Art. 47, l. 11 febbraio 1971, n. 50, poi sostituito dall'art. 40 d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171.

³⁵ Cass., 19 novembre 2013, n. 25902, in *Foro it.*, 2014, 4, I, 1194; Cass., 14 ottobre 2019, n. 25771, in *Mass., Giust. civ.*

³⁶ In motivazione Cass., 19 novembre 2013, n. 25902, cit.

mercantile in una posizione deteriore rispetto al trasportato a titolo amichevole su una imbarcazione da diporto.

Ma se il codice della nautica da diporto è normativa speciale rispetto al codice della navigazione, coerentemente la Cassazione avrebbe dovuto dichiarare l'applicabilità dell'art. 40, che rinvia all'art. 2054 c.c., anche al trasporto amichevole effettuato con navi mercantili, dato che la norma speciale può essere applicata in via analogica, evitando così che situazioni uguali siano soggette ad una ingiustificata disparità di trattamento.

Tuttavia, come si è rilevato, l'applicazione dell'art. 2054 c.c. ai trasportati a titolo amichevole con autoveicoli o con imbarcazioni da diporto non convince, dato che si tratta di una norma che disciplina ipotesi di responsabilità extracontrattuale, mentre il trasporto amichevole costituisce un contatto sociale che è regolato dalle norme sulla responsabilità contrattuale.

Sembra allora corretto affermare che il trasporto amichevole, con qualsiasi mezzo venga effettuato – veicolo terrestre, unità da diporto, nave mercantile –, nasce da un contatto sociale qualificato ed è soggetto alla normativa sulla responsabilità contrattuale. Qualora il trasportato nel corso del rapporto subisca un danno non dovrà dare la prova del dolo o della colpa del conducente, ma spetterà a questo provare che l'evento dannoso è derivato da causa a lui non imputabile, secondo la disciplina dettata dall'art. 1218 c.c.

Tale soluzione comporta che l'art. 414 c. nav. non può avere neppure lo spazio residuale che gli è stato assegnato dalla Cassazione con l'applicazione soltanto ai trasporti amichevoli effettuati con navi mercantili, perché comporterebbe una ingiustificata disparità di trattamento a favore del trasportato a titolo amichevole su una nave mercantile. Sembra allora corretto affermare che la norma relativa al trasporto amichevole contenuta nel codice della navigazione, l'art. 414, presenta forti profili di illegittimità costituzionale.

È una “inversione ad U” rispetto all'interpretazione che ho dato nel 1977? A me sembra di no. Piuttosto è una interpretazione coerente con l'attuale sistema ordinamentale, frutto delle modifiche normative, dello sviluppo della giurisprudenza, del contributo della dottrina e dei mutamenti sociali. In un mondo che ogni giorno cambia, cambia anche il diritto: noi dobbiamo prenderne atto nell'attività ermeneutica, altrimenti non saremmo giuristi.

Camerino, luglio 2026.

Abstract

Ricordato lo stato dell'arte quando nel 1977 l'a. sostenne che l'art. 414 c.n. sul trasporto amichevole costituisce una attuazione del principio di solidarietà costituzionale, si esamina in senso critico l'applicazione dell'art. 2054 c.c. ai trasporti amichevoli terrestri. Alla luce della recente dottrina e della giurisprudenza si afferma che il trasporto amichevole nasce da un "contatto sociale" e che la conseguente applicazione delle norme sulla responsabilità contrattuale si informa al principio della tutela della persona del passeggero. Di conseguenza si esprimono dubbi sulla legittimità costituzionale dell'art. 414 c.n.

Recalled the state of the art in 1977, when the author argued that article 414 of the navigation code on friendly transport constitutes an implementation of the principle of constitutional solidarity, this paper critically examines the application of article 2054 of the civil code to friendly land transport. In light of recent scholarly opinion and case law, it is argued that friendly transportation arises from a "social contact" and that the resulting application of the rules on contractual liability is guided by the principle of protecting the passenger as an individual. Consequently, doubts are raised regarding the constitutional legitimacy of article 414 of the navigation code

Keywords

Trasporto amichevole – Responsabilità – Contatto sociale
Friendly Transport – Liability – Social Contact