

Rc auto, obbligo sui veicoli fermi

Ecco chi può sfruttare le deroghe

Assicurazione

Esentati solo i mezzi da lavoro, da radiare o con uso vietato sui documenti

Molti dubbi quando parti necessarie al funzionamento sono smontate o bloccate

Pagina a cura di
Maurizio Hazan

La riforma “europea” della Rc auto (Dlgs 184/2023) è in vigore da un mese e mezzo, ma paiono ancora molti i dubbi interpretativi e applicativi. Soprattutto su disciplina del contratto e perimetro dell’obbligo assicurativo. Non a caso, l’altro ieri lo Sna (Sindacato nazionale agenti assicurazione) ha inviato al ministero delle Imprese una disamina delle situazioni più delicate, chiedendo indicazioni visto il silenzio tenuto sinora dalle autorità.

Il Dlgs, nel recepire la direttiva Ue 2021/2118, ha molto ampliato la portata dell’articolo 122 del Codice delle assicurazioni (Cap): l’aggiunta del comma 1-bis fissa la regola di base secondo cui l’obbligo c’è «a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno sui cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento». Ciò tutela anzitutto i terzi danneggiati: ogni danno causato da un veicolo va risarcito, il che impone di assicurare il mezzo sempre e comunque, in movimento e fermo (rischio statico), anche mentre circola o staziona in aree private (e persino ad accesso limitato:

articolo 122, comma 1-ter del Cap).

L’estensione a tutte le aree private segna la prima relevantissima differenza col passato, sia per gli assicuratori sia per i proprietari di veicoli. Il nuovo regime vige già dal 23 dicembre e ogni eventuale limitazione della copertura (in aree private) prevista nei contratti in corso non si può più invocare, né verso il terzo né verso l’assicurato. Ciò non dovrebbe comportare un aggravamento del rischio ex articolo 1898 del Codice civile: le Sezioni unite della Cassazione (sentenza 21983/2021) avevano già esteso, in linea col diritto comunitario, l’obbligo alle aree private.

L’obbligo di assicurarsi pare gravare oggi su una serie di soggetti che, sino a prima della riforma, non avevano costi di copertura per veicoli (o flotte) utilizzati o ricoverati in aree private. A temperare questi nuovi impegni, il Dlgs 184, seguendo le indicazioni Ue, fissa eccezioni e deroghe.

Sono proprio queste, e soprattutto la possibilità di sospendere la polizza (si veda l’articolo a destra), a suscitare accessi dibattiti interpretativi e conseguenti incertezze applicative. Prima di tutto sul nuovo comma 1 dell’articolo 122, che limita l’obbligo ai veicoli che, al momento dell’incidente, siano utilizzati conformemente alla loro funzione di «mezzi di trasporto». Il che esclude dal perimetro della copertura i veicoli polifunzionali, quando usati da strumenti di lavoro (come i carrelli elevatori). Non è un’esonazione dall’obbligo ma una limitazione all’operatività della garanzia obbligatoria (da quotare in funzione della prevalenza, o meno, della funzione lavorativa su quella di trasporto). Salvo sostenere che un veicolo, pur in teoria utilizzabile per trasporto, sia stabil-

mente ed esclusivamente impiegato come mezzo di lavoro: in tali (rare) ipotesi, si potrebbe ritenere che l’obbligo non ci sia.

L’obbligo viene meno nei casi del nuovo articolo 122-bis: mezzi formalmente ritirati dalla circolazione (in vista di demolizione o radiazione, previa riconsegna targhe) o il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, dall’autorità competente in linea con le norme vigenti (fermo amministrativo, ma si potrebbe comprendere in tale deroga anche il caso di documento unico del veicolo che non autorizza la circolazione, come per i mezzi intestati con “minivoltura” a commercianti che li rivendono).

Altra deroga riguarda i veicoli non «idonei all’uso» come mezzi di trasporto, da non confondersi con quelli non usati con funzioni di trasporto al momento del sinistro: attiene dunque ai mezzi assolutamente non utilizzabili, come i rottami. L’eccezione (pre-

vista dalla direttiva) parrebbe superflua: un veicolo del tutto inidoneo a circolare pare un caso di inesistenza del rischio assicurato. Pure sul rischio statico, normalmente coperto proprio perché prodromico alla messa in circolazione (cosa non immaginabile per un rottame). Ciò porta a chiedersi se a tale assoluta inidoneità (propria del relitto) possa equipararsi lo stato di un veicolo potenzialmente utilizzabile ma reso di fatto inservibile dal proprietario con accorgimenti pratici, meccanici o telematici (rimozione o bloccaggio ruote, blocco motore eccetera). La distinzione tra le due fattispecie sta proprio nella sopravvivenza, solo nella seconda, del rischio statico “da circolazione”, a differenza della prima (in cui resta un rischio da custodia del bene, ex articolo 2051 del Codice civile, che non rientra nell’obbligo di Rc auto). Quindi è molto dubbio che chi attua accorgimenti pratici possa fruire di una deroga all’obbligo.

Rischio statico che certamente residua anche nella ulteriore deroga prevista dall’articolo 122-bis, sulla sospensione del contratto assicurativo. A ben vedere non è una vera e propria deroga: il veicolo è già assicurato ma la sospensione volontaria del suo uso, se formalmente comunicata alla compagnia, sospende la polizza, nei termini previsti per legge. Il legislatore Ue condiziona l’operatività delle deroghe alla previsione, negli ordinamenti nazionali, di appositi meccanismi (fondi) di garanzia, finalizzati a risarcire eventuali terzi danneggiati dai veicoli non assicurati. Così il Dlgs 184 ha esteso l’intervento del Fondo vittime della strada ai casi in cui il veicolo, fruendo delle deroghe, non sia coperto e abbia cagionato un danno.



Nelle polizze stipulate con le regole precedenti non valgono più le clausole che escludono aree private