



ASSICURAZIONE RC AUTO: QUANDO L'EUROPA LANCIÀ L'ALLARME

Q

uando si parla di obbligo assicurativo per la R.C. auto si pensa solo all'Italia, ai quasi tre milioni di veicoli che stanno circolando sulle strade italiane privi di copertura assicurativa, alle novità introdotte di recente con il "decreto fiscale" che ha previsto un inasprimento delle sanzioni in caso di recidiva nel biennio, e alla decurtazione dei punti dalla patente (5 per la precisione) in caso di prima violazione. Ma se ci spostiamo in Europa scopriamo interessanti novità. Da una attenta lettura della "Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica della 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 responsabilità", emergono però aspetti molto importanti anche per gli sviluppi sulla legislazione italiana dei prossimi mesi.

Ma quali sono le motivazioni di un intervento europeo? Lo possiamo leggere nella scheda di sintesi, in cui si valuta la direttiva sulle assicurazione degli autoveicoli, adottata per la prima volta nel 1972 e modificata varie volte, si è concluso che, nonostante la direttiva funzioni generalmente bene, due aspetti stavano influenzando negativamente la sua efficacia: il primo è la protezione insufficiente delle vittime di incidenti automobilistici, come quando un assicuratore diventa insolvente prima di liquidare i sinistri che gli derivano dai suoi assicurati, non esistono norme a livello dell'UE per garantire la rapida liquidazione delle vittime, in particolare quando l'assicuratore fornisce un'assicurazione transfrontaliera in regime di libera prestazione dei servizi. Nei recenti casi di insolvenza, si sono verificati notevoli ritardi nel pagamento degli indennizzi alle vittime e come per gli importi minimi obbligatori di copertura per l'assicurazione di autoveicoli, stabiliti

nella direttiva dal 2005, che non sono gli stessi in tutti gli Stati membri, a causa dei diversi periodi di riferimento nei vari Stati membri che non sono più adeguati.

Il secondo aspetto è la disparità di trattamento e i comportamenti definiti “parassitari” che incidono negativamente sugli assicurati. E gli esempi riguardano il caso di un assicurato che sposta la propria residenza in un altro Stato membro dell’UE, con la sua sinistrosità passata (che si traduce in una classificazione “bonus” o “bonus-malus”) non viene sempre presa in considerazione dagli assicuratori di autoveicoli del nuovo Stato membro di residenza. Tema poi più pericoloso è il riscontro di un numero elevato di veicoli non assicurati in circolazione, che si traduce in premi assicurativi per i contraenti più alti dell’importo che sarebbe altrimenti previsto (i fondi di garanzia assicurano la liquidazione delle vittime in tali casi, ma sono finanziati tramite un contributo sulle polizze di assicurazione autoveicoli, che si ripercuote sugli assicurati). Inoltre una serie di recenti sentenze della Corte di giustizia dell’Unione europea ha fornito importanti chiarimenti che confermano il campo di applicazione della direttiva (quali veicoli e quali situazioni sono soggetti all’obbligo di copertura assicurativa autoveicoli).

L’iniziativa ha come obiettivo il raggiungimento di un livello elevato di protezione delle vittime di incidenti automobilistici e l’equo trattamento dei contraenti di assicurazioni autoveicoli, in particolare di quelli che si spostano tra gli Stati membri.

Uno degli aspetti più interessanti delle modifiche è quello dei controlli che potranno scattare anche sui veicoli con targa straniera; attualmente gli Stati membri si astengono dal controllare l’assicurazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro o quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel territorio dello Stato membro provenendo dal territorio di un altro Stato membro. I nuovi sviluppi tecnologici consentono di controllare l’assicurazione dei veicoli senza fermarli e, pertanto, senza interferire con la libera circolazione delle persone. È quindi opportuno - si legge nella proposta - di consentire tali controlli dell’assicurazione dei veicoli, soltanto a condizione che essi non siano discriminatori, che siano necessari e proporzionati, che formino parte di un sistema generale di controlli svolti sul territorio nazionale e che non impongano di fermare il veicolo. Gli Stati membri che optano per la creazione di un sistema di trattamento dei dati personali, ad esempio i dati provenienti da tecnologie di riconoscimento

delle targhe, che ne consente la condivisione con altri Stati membri devono legiferare per consentire il trattamento dei dati personali per le finalità di lotta contro la circolazione di veicoli non assicurati, adottando nel contempo misure adeguate a salvaguardia dei diritti e delle libertà del soggetto interessato e dei suoi legittimi interessi.

L’Italia dovrà adeguare le proprie norme in materia di controlli assicurativi, considerato che a distanza di alcuni anni, le telecamere non possono ancora sanzionare in automatico la scopertura assicurativa, non essendo omologate a tale scopo. Ma il solo fatto che in Europa si ipotizzi un controllo sui veicoli immatricolati in altri stati, fa pensare che quello della mancanza della r.c.auto non sia un problema solo italiano.

Altra novità, al fine di garantire lo stesso livello minimo di protezione per tutte le vittime della strada, è l’armonizzazione degli importi minimi obbligatori di copertura in tutta l’Unione europea, fatte salve le eventuali garanzie più elevate che gli Stati membri possono includere nella legislazione nazionale. Gli importi minimi, già presenti nella proposta della Commissione europea, sono rimasti invariati nel testo presentato in Parlamento. I famigliari delle vittime andrebbero risarciti con un minimo di 6.070.000 euro indipendentemente dal numero delle vittime o di 1.220.000 euro per ogni persona che ha perso la vita. Per i danni ai beni materiali, sempre in caso di vittime da incidente sulla strada, è previsto un risarcimento minimo di 1.220.000 euro per ogni sinistro, a prescindere da quante persone abbiano perso la vita.

E ancora, nel caso di incidenti causati da un veicolo assicurato con una società in bancarotta, saranno gli organismi nazionali di indennizzo a far fronte ai costi derivanti da sinistri in cui l’assicuratore del veicolo responsabile è insolvente. Gli eurodeputati hanno stabilito che queste vittime abbiano diritto a un risarcimento in un periodo massimo di sei mesi. La proposta 2018/0168 (COD) ha avuto il via libera dalla Commissione Mercato Interno del Parlamento Europeo e verrà discussa in seduta plenaria dall’11 al 14 febbraio.

Asaps seguirà da vicino i lavori del Parlamento Europeo.

***Comandante Corpo Polizia Municipale di Verona**