



Più sforzi per contrastare le piaghe della pirateria stradale e della “evasione” assicurativa E un Fondo Vittime che tuteli appieno i danneggiati



Il fenomeno della pirateria stradale è ancora un problema molto diffuso che attanaglia quotidianamente le nostre strade: stando ai sempre puntuali dati forniti dall'Asaps quest'anno sono già 72 gli episodi mortali e il computo è fermo “solamente” al 30 settembre 2023. Studio3A-Valore S.p.A., come società specializzata a livello nazionale nel risarcimento danni e nella tutela dei diritti dei cittadini, si confronta ordinariamente con danneggiati vittime di questi casi, a cui viene fornito tutto il supporto necessario non solo nell'iter risarcitorio, ma anche nelle prime fasi delle indagini per tentare di individuare il colpevole, collaborando con la Procura tramite i professionisti dello studio, e coinvolgendo, se necessario, anche i media attraverso il lancio di appelli a eventuali testimoni con l'auspicio e lo scopo che persone informate sui fatti possano farsi avanti e dare un contributo, che può risultare determinante nella risoluzione di vicende complesse e intricate.

Quando, tuttavia, ogni tentativo risulta vano e il “pirata” riesce a farla franca, o, altra piaga sempre più preoccupante della circolazione nel nostro Paese, quando il mezzo di controparte risulta sprovvisto di copertura assicurativa, l'ente preposto nella gestione del sinistro è il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (Fgvs), un organismo amministrato dalla Consap, la Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici, società per azioni interamente partecipata e sotto la vigilanza del Ministero dell'Economia e delle Finanze, sebbene atipicamente privo di una reale soggettività giuridica, che si occupa di tutelare i cittadini in questi spiacevoli eventi.

Il Fgvs nasce in contemporanea con l'assicurazione obbligatoria nel 1969, con l'intento di coprire le responsabilità di un conducente, per l'appunto, privo di contratto assicurativo o di un veicolo non identificato. Ad oggi sono cambiate diverse circostanze e gli eventi che il Fondo risarcisce sono molteplici, oltre ai due già citati: vi rientra anche la copertura dei danni di veicoli assicurati con imprese poste in liquidazione coatta amministrativa; quella dei mezzi posti in circolazione contro la volontà del

legittimo proprietario (furto); il Fgvs copre il risarcimento per sinistri causati da veicoli spediti in Italia da un altro Paese dell'Unione Europea; per gli incidenti provocati da veicoli esteri con targa non corrispondente (o non più corrispondente) allo stesso veicolo.

Per quanto concerne il lato finanziario, non a tutti è noto che il Fondo Vittime è alimentato dai contributi obbligatori che sono a carico delle imprese che esercitano il ramo Rc-auto, che però naturalmente li mettono in conto agli assicurati: in buona sostanza, una percentuale di quanto il cittadino versa per le sue polizze finisce nelle casse dell'Ente. E del resto a gestirlo materialmente sono le compagnie stesse, che vengono designate, a seconda della regione, a trattare i sinistri avvenuti nel relativo territorio. Fondamentalmente, infatti, a livello liquidativo, il Fgvs si articola proprio come un'assicurazione: la sua natura si può definire “risarcitoria”, in coerenza con le modalità che utilizza, ossia raccogliendo dati ed informazioni circa il danno in essere per accertare una responsabilità e - in un secondo momento - provvedendo eventualmente al pagamento. Se però non si dovesse trovare un accordo tra le due parti, il danneggiato avrà facoltà di un'azione diretta nei confronti dell'impresa designata nel giudizio. Nei casi di pirateria i problemi che il Fondo ha dovuto affrontare nel tempo, nonostante le molteplici precauzioni prese a livello legislativo, riguardano prettamente i tentativi di truffa o frode. Non è un caso che inizialmente la legge 990 prevedesse notevoli limiti, tra cui il risarcimento circoscritto esclusivamente ai danni alla persona: l'art. 21 parlava solo di morte, inabilità temporanea di oltre 90 giorni o inabilità permanente superiore al 20 per cento. Solo nel 2007 la liquidazione viene estesa ai danni alle cose (con franchigia di 500 euro). Anche i massimali sono stati continuamente rivisti nel corso del tempo, con l'intento di limitare sempre in fase preventiva gli abusi da parte dei cittadini. Le prove dell'esistenza e della responsabilità del veicolo non identificato sono necessarie al fine del risarcimento, ecco perché il danneggiato ha una moltitudine di situazioni da dimostrare prima di poter parlare di indennizzo, tutte dettate dalla Consap, vere e proprie norme di comportamento il cui scopo è limitare

interpretazioni autonome e discrezionalità. Il danneggiato deve innanzitutto provare che il sinistro sia stato causato da un veicolo per l'appunto "pirata", ossia non identificato, evidenziando anche l'impossibilità di risalire alla sua targa poiché questi si è dileguato, oppure perché i traumi riportati ne hanno impedito l'individuazione; deve poi dimostrare il nesso di causalità tra l'incidente e tutte le lesioni personali subite e, infine, chiarire che la responsabilità circa la causazione dell'evento sia in capo all'altrui veicolo, ossia che controparte sia stato reo di una manovra illecita secondo le canoniche regole previste dal Codice della Strada. Va però ribadito che, essendo gli eventi pirata decisamente sui generis, il danneggiato deve altresì provare di aver fatto il possibile per rintracciare al momento del sinistro il veicolo, nelle circostanze di luogo e di tempo del caso concreto; deduzioni che poi dovranno essere supportate da un congruo e appropriato corredo di prove certe e tranquillizzanti in ordine di tale impossibilità. Allo stesso modo si dovrà agire per spiegare le responsabilità in capo al veicolo "pirata", eliminando ogni dubbio anche su un'eventuale condotta negligente posta in essere dallo stesso danneggiato. Solo la veridicità di una simile prospettazione, ove quanto allegato trovi effettivo riscontro probatorio, è in grado di soddisfare il profilo delle titolarità passiva sostanziale del rapporto giuridico in capo all'impresa designata per il Fvgs.

Ma se tutte queste necessità del Fondo per ovviare alle truffe, specie per i problemi storici che si sono presentati, possono essere condivisibili, abbiamo tuttavia constatato, tramite le pratiche che gestiamo, come per la stragrande maggioranza dei casi sia assai complicato rapportarsi con questo Ente: sono purtroppo pochissimi gli eventi che si risolvono in fase stragiudiziale a causa dei frequenti dinieghi che pervengono dal Fondo, che in tale fase per spossessarsi del giusto indennizzo pretende una prova rigorosissima del fatto, che a volte proprio per la natura del sinistro manca, dovendo ricorrere a presunzioni che, per quanto siano serie, precise e concordanti, spesso secondo la controparte non sono sufficienti, rendendo così obbligatorio il ricorso all'Autorità Giudiziaria. I tempi della giustizia italiana, però, sono noti a tutti e per ottenere un risarcimento occorrono molti anni, circostanza che in sé rappresenta anch'essa un ulteriore danno provocato dalle vittime dei pirati della strada.

Solo per dare un'idea delle tempistiche, è esemplificativo uno degli ultimi casi chiusi da Studio3A con il Fondo Vittime. Il conducente di un'auto, nel lontano 2016, è stato impattato e sbalzato contro il guardrail da un altro veicolo in autostrada; quest'ultimo, però, dopo aver causato il sinistro si è velocemente dileguato, facendo perdere le proprie tracce. A quel punto Studio3A-Valore S.p.A., a cui l'uomo si è rivolto per essere assistito nell'iter risarcitorio, ha iniziato ad interfacciarsi con il Fondo, ricevendo però solo dinieghi dalla compagnia designata nonostante fosse stato inviato - tra le altre prove materiali - anche un video ripreso dalle telecamere di sorveglianza che aveva filmato il sinistro, dal quale risultava impossibile rintracciare la targa del veicolo ma che documentava la dinamica dei fatti come riferita dalla vittima. Un anno dopo il fatto, quindi, a causa di un mancato accordo stragiudiziale, il danneggiato è stato costretto ad avviare una causa avanti il tribunale civile e la sentenza del giudice

gli ha confermato la piena ragione, ma ci sono voluti ben sei anni per definire il contenzioso. Decisamente troppo.

E che più di qualcosa non funzioni nell'attività del Fondo, che dovrebbe tutelare, per proprie finalità statutarie, le vittime, ma che non sempre (anzi) lo fa, frapponendo ogni tipo di ostacolo nell'iter risarcitorio, lo dicono anche i numeri. Nello scorso mese di novembre Consap, in occasione del trentennale di fondazione, è nata il primo ottobre del 1993, ha diffuso i dati relativi ai suoi vari ambiti di azione e, per quanto riguarda il Fondo, la Concessionaria ha messo nero su bianco che negli ultimi trent'anni sono state oltre un milione le persone rimaste coinvolte in incidenti con veicoli non assicurati o rientranti nelle casistiche suddette e che il Fgvs ha pagato nove miliardi di euro: si tratta di sinistri causati da assicurati con imprese poste in liquidazione per il 21 per cento dei casi, da non assicurati per il 41 per cento e da non identificati per il 36 per cento (il restante due per cento riguarda altre tipologie minori). Ma il numero che fa più riflettere è quello relativo al ventennio 2003-2022, perché è dal 2003 che Consap ricopre il ruolo di Organismo di indennizzo Italiano che interviene, come già ricordato, nel caso di sinistri all'estero causati da veicoli esteri regolarmente assicurati, da veicoli esteri non identificati o non assicurati oppure per sinistri all'estero causati da veicoli esteri la cui impresa è in liquidazione. Ebbene, nei vent'anni di riferimento sono state gestite 24mila richieste di risarcimento (pari a una media di 1.200 richieste annue) a fronte delle quali sono stati corrisposti solo 1.248 indennizzi a favore dei danneggiati per 5,2 milioni di euro.

Non resta che chiedersi, di fronte a questo desolante quadro, se e come il nostro Paese possa affrontare il grave problema dei mezzi non assicurati o che non vengono individuati, laddove l'inasprimento delle pene amministrative, paradossalmente, ha comportato un aumento dei casi di fuga da parte di persone che preferiscono tentare la latitanza, piuttosto che affrontare un procedimento penale e una sospensione della patente molto lunga.

L'auspicio è che il dibattito pubblico si concentri anche sulla prevenzione, i controlli e l'adozione di misure che consentano di veder ridurre questi casi, magari sfruttando maggiormente le numerose telecamere oggi presenti nel territorio, e non si esaurisca nel proporre solo pene più severe. E che Consap, come del resto ha auspicato il suo stesso presidente, renda più efficace la sua attività di recupero crediti, di riscossione, che peraltro ha anche una valenza dissuasoria nei confronti di chi non si assicura, perché è chiaro ed evidente che alla base delle problematiche segnalate vi sono ragioni economiche, di risorse che evidentemente non sono sufficienti. Se infatti sui mezzi non individuati la società è impotente, può rivalersi sui proprietari dei veicoli non assicurati coinvolti nei sinistri, ma le somme attualmente da recuperare ammontano a qualcosa come due miliardi: un intervento normativo per poter non solo sequestrare, ma confiscare per poi rivendere le auto non assicurate onde ripagare i danni causati, non sarebbe affatto peregrino. ■

***Responsabile Area Legale Studio3A-Valore S.p.A.**