

Assicurazione obbligatoria per i veicoli fermi? Quanti dubbi sulla nuova legge!

Il 28 dicembre scorso è scattato l'obbligo di assicurare tutti i veicoli, indipendentemente che circolino o meno e che siano conservati in strada o in un'area privata; anche fosse un box chiuso. Ma la formulazione della legge lascia in dubbio tantissimi casi: basterà togliere le ruote per essere esentati dall'obbligo?

C

on il Decreto Legislativo 184 del 13/12/2023 l'Italia ha recepito la Direttiva Europea 2118 del 2021, che impone l'assicurazione RCAuto per tutti i veicoli, indipendentemente se circolino o meno. La chiave è nell'introduzione del concetto di rischio statico, vale a dire quello connesso alla semplice conservazione del veicolo fermo; ma anche del rischio relativo all'uso del mezzo in zone dove l'accesso è soggetto a restrizioni, come le aree private.

Sono previste deroghe per i veicoli ritirati formalmente dalla circolazione perché avviati alla demolizione, e per quelli il cui uso è stato vietato per decisione delle autorità. Ma la deroga vale anche per quelli non idonei all'uso come mezzo di trasporto. E qui si apre una prateria verdissima per gli avvocati, perché ci sarà da discutere molto su cosa determini l'inidoneità alla circolazione. Rimar-

rà comunque il diritto di sospendere la polizza assicurativa tutte le volte che si vuole, ma per un massimo di 10 mesi nell'annualità di assicurazione. E la sospensione potrà essere prorogata dandone preavviso alla compagnia assicuratrice con almeno 10 giorni di tempo rispetto alla scadenza della sospensione stessa. Agevolazioni sono state concesse ai veicoli d'interesse storico: per loro il periodo massimo di sospendibilità si estende a 11 mesi, e il preavviso per il proseguimento della sospensione scende a 5 giorni.

E i controlli? Esiste la banca dati dei veicoli assicurati, che incrocia i dati con quella degli immatricolati. Per lo Stato non sarebbe difficile confrontare la lista degli immatricolati con quella degli assicurati. Diverso il discorso per quei veicoli che non sono immatricolati e di cui lo Stato non ha traccia. Ma si faranno i controlli?

Della nuova legge ho parlato con Maurizio Hazan, avvocato e docente, esperto di diritto delle assicurazioni. Dunque, come capire quali sono i veicoli che rientrano nelle eccezioni all'obbligo assicurativo.

“La norma italiana recepisce la Direttiva europea in modo non sempre felice e dando luogo ad alcuni dubbi interpretativi; ci sarà da discutere molto. Ad esempio è previsto che se il veicolo è inidoneo all'uso come mezzo di trasporto, può non essere assicurato. E c'è chi sostiene che, per effetto di questa disposizione, il veicolo possa considerarsi non idoneo all'uso come mezzo di trasporto (e quindi non sia da assicurare obbligatoriamente) anche quando sia tenuto fermo all'interno di un box chiuso. Questa idea sarebbe supportata dal fatto che un garage non può essere assimilato al concetto di “terreno” (pubblico o privato che sia): ragion per cui un motociclo tenuto in casa o nel box potrebbe non essere assicurato (a differenza di veicoli fermi all'interno di cortili condominiali o altri terreni privati). Per quanto suggestiva, questa tesi non persuade del tutto. Il rischio della circolazione, che deve essere coperto dalla polizza, è infatti anche quello statico (relativo a quando il mezzo è fermo, ovunque si trovi). E secondo la Giurisprudenza Comunitaria il veicolo che esplode all'interno di un garage privato deve essere coperto dall'RCAuto. E dunque non sembra sufficiente per escludere l'obbligo tenere il proprio mezzo nel box: deve essere realmente inidoneo all'uso come mezzo di trasporto. E qui si apre un mondo: quando può dirsi integrata la fatti-

specie? Al di là del caso del rottame, vi è da chiedersi se possa ritenersi idoneo un veicolo che è messo in condizione di non poter circolare, come nel caso in cui venga applicato un bloccasterzo o un bloccaruota o sia munito di sistemi digitali di blocco del motore; o ancora nell'ipotesi in cui vengano staccate le ruote o quando, ad esempio, un motociclo sia tenuto in casa sui cavalletti. Il problema è ancora una volta il rischio statico. Rischio che peraltro riguarda anche i mezzi in stato di fermo amministrativo, che sono espressamente esclusi dall'obbligo assicurativo. Insomma, un bel guazzabuglio. Rimane il fatto che la nuova norma prevede che ogni sinistro cagionato da un veicolo che, in forza della deroga, non sia assicurato, deve comunque essere coperto dal Fondo di Garanzia delle Vittime della Strada".

A riguardo c'è una curiosa formulazione di legge che prescrive di dare comunicazione all'assicurazione del fatto che il proprio veicolo rientra fra quelli in deroga: ma se il mio veicolo non è stato mai assicurato, a chi comunico che ha diritto alla deroga? Relativamente a questi dubbi ho interpellato l'Ivass, l'Istituto Statale di Vigilanza sulle Assicurazioni Private, chiedendo se saranno loro a indicare quali casi rientreranno nell'idoneità all'uso e se davvero questa andrà comunicata all'assicurazione anche per un veicolo che non è mai stato assicurato. La risposta è stata laconica: "Per quanto riguarda i veicoli non idonei all'uso, la corretta interpretazione della norma di legge non può farla l'IVASS". E... "Per usufruire della deroga il veicolo deve essere prima assicurato e poi va avviata la procedura di sospensione."

Appare chiaro che ora compete allo Stato chiarire i tanti dubbi. Ma è una legge scritta male, ho chiesto ad Hazan?

"Siamo arrivati lunghi, perché l'ultimo giorno buono per il recepimento era inderogabilmente il 23 dicembre. Quindi non c'era possibilità di dare un tempo ulteriore. L'obbligo è in vigore, ma rimane non facile da attuarsi in concreto. Manca del resto un regime transitorio che consenta di adeguarsi. I contratti ad oggi in uso sono ancora inadeguati, e non conformi alle novità introdotte dalla legge".

Un dubbio espresso da molti è come mai, se un veicolo deve sempre essere coperto, sia rimasta la possibilità della sospensione della copertura?

"La direttiva del 2018 già ha previsto che in determinati casi sia ammissibile la sospensione, ad esempio proprio per l'uso stagionale, a condizione che nella legislazione nazionale venga previsto un meccanismo di notifica ufficiale idoneo a certificare che per un dato periodo il veicolo sia temporaneamente ritirato dalla circolazione. Anche in questo caso, eventuali sinistri devono essere coperti da un Fondo di Garanzia: la tutela del terzo danneggiato, in base al principio 'Vulneratus ante omnia reficiendus', rimane l'obiettivo primario perseguito dalla norma comunitaria".

Hazan ricorda anche come in Italia la possibilità di sospendere le polizze esistesse già, anche se era opzionale mentre ora è un obbligo di legge. Ma davvero si

potrà sospendere una sola volta nell'arco dell'annualità assicurativa?

"Sì. Qui la norma non pare equivocabile. A chi ha chiesto la sospensione, viene data la possibilità di prorogare prima che scada il periodo di sospensione. Proroga vuol dire che non si può accordare l'ulteriore periodo di sospensione in discontinuità. Il tema è molto discusso, ma la prima interpretazione è quella letterale, e questa non dà adito a dubbi".

E per le concessionarie? Dovranno assicurare tutti i mezzi che hanno in deposito?

"La norma prevede che per le flotte possa essere mantenuta la prassi contrattuale precedentemente in uso, consistente nella stipula, da parte di soggetti pubblici o privati, di polizze che coprono il rischio di una pluralità di veicoli quando utilizzati per le attività proprie di tali soggetti, sempre che i veicoli siano analiticamente individuati nelle polizze. Sembra che l'intenzione perseguita dal legislatore fosse proprio quella di esentare le flotte dall'obbligo di assicurare i veicoli fermi all'interno dei piazzali privati. Ma se questo era davvero lo scopo, il legislatore avrebbe dovuto essere più chiaro. Il dubbio che rimane è che la norma abbia semplicemente confermato la possibilità di ricorrere alle cosiddette polizze a libro matricola, quale modalità di gestione di rischi plurimi monosoggettivi senza che però tale modalità, che una volta consentiva di escludere dalla copertura i mezzi fintanto che rimanevano nell'area privata, possa valere a superare i principi di fondo dettati dal legislatore europeo né ad escludere l'obbligo di copertura all'interno dei depositi e dei piazzali. Il problema pratico non è di poco conto. E molti stanno pensando a cautelarsi in altro modo, magari utilizzando la facoltà di sospensione della garanzia. O ancora provando a ragionare sulla eventuale idoneità all'uso di veicoli messi in condizione di non circolare. Ma sono tutti discorsi che si stanno facendo in attesa di un chiarimento che tendenzialmente può venire da circolari, che però non hanno fonte normativa. Vedremo poi cosa dirà la giurisprudenza, che sarà certamente chiamata a un non facile lavoro".

A riguardo si segnala che i relatori del Decreto Milleproroghe, al momento in discussione, avrebbero inserito un emendamento per sospendere l'efficacia del Decreto 184 fino al prossimo 30 giugno, proprio per dare al Governo il tempo di redigere i necessari decreti attuativi.

Dubbi, dubbi, dubbi. L'unica cosa che appare certa è la possibile svolta futura, con contratti assicurativi a chilometro, che grazie alla scatola nera siano remunerati in una certa misura per la circolazione stradale e in misura molto minore, anche un euro al mese, quando il veicolo è fermo. E potrebbero nascere offerte specifiche per i veicoli non destinati alla circolazione, a costi bassissimi. Ma più si ragiona più emergono dubbi. E a due mesi dall'entrata in vigore della legge il Governo tace. ■

***Fondatore del portale Motoskills.it**