



RCAuto: in cerca di un patto assicurativo chiaro

Una recentissima sentenza della Corte di Cassazione impone delle modifiche importanti nel Codice delle Assicurazioni. Le incongruenze dell'ordinamento sono però numerose. E allora, oggi come non mai, la speranza è che la riforma dell'ordinamento promessa da anni venga portata a compimento

Il 30 luglio scorso è stata pubblicata la sentenza 21983, con la quale le Sezioni Unite della Corte di Cassazione hanno cercato di ricucire lo strappo fra la normativa comunitaria, che impone la copertura assicurativa anche quando si circola su fondi privati, e quella italiana, che invece fino a oggi non imponeva l'ombrello assicurativo sui veicoli utilizzati al di fuori delle strade pubbliche o di quelle private equiparate.

Tutto ha avuto origine con la cosiddetta Sentenza Vnuk, pronunciata dalla Corte di Giustizia Europea nel 2014. Allora il Tribunale europeo era stato chiamato a giudicare un incidente avvenuto in una fattoria slovena, con un trattore. E aveva stabilito che la copertura assicurativa doveva essere operante anche su terreni privati.

I paesi europei sono così stati chiamati ad adeguarsi, e l'Italia ha sempre nicchiato, per questa distinzione scritta chiaramente nel Codice delle Assicurazioni (art.122), secondo il quale l'obbligo sussiste solo sulle strade private equiparate a quelle pubbliche. Vale a dire sulle strade di libera frequentazione, come appunto i piazzali dei supermercati. La cosa però non è sfuggita a Bruxelles, che a riguardo ha condotto un EU Pilot, un processo che potremmo definire pro-

dromico all'apertura di una procedura d'infrazione. Insomma, anche per il nostro Paese era tempo d'intervenire.

Ci ha dunque pensato la Corte di Cassazione, che proprio per andare incontro alla normativa comunitaria, ha messo da parte la distinzione fra strada pubblica e privata, introducendo il concetto di "utilizzo del veicolo in maniera conforme alla sua funzione": ogni volta che utilizziamo un veicolo per come è stato costruito, siamo tenuti ad assicurarlo.

Può sembrare una piccola novità, invece questa sentenza è dirompente. Perché, a seconda delle interpretazioni potrebbe riguardare anche i mezzi custoditi su terreni privati (senza circolare). E potrebbe far venire meno pure la possibilità di sospendere la polizza assicurativa nei periodi di non uso del veicolo; cosa molto cara ai motociclisti, che a volte in inverno "fermano" la moto.

È così, chiediamo a Massimo Treffiletti, responsabile assicurativo dell'Associazione Konsumer con un lungo passato professionale nel mondo delle assicurazioni?

"Assolutamente no! La Cassazione dice solo che la copertura assicurativa va estesa anche ai sinistri avvenuti in area privata, cosa che molte compagnie già offrivano volontariamente. Ma questo non significa automaticamente obbligo di assicurare un veicolo che non circola né su strada pubblica né privata.

Come ad esempio un mezzo non immatricolato, un veicolo inutilizzato che si trova all'interno di un box privato, magari sottoposto a fermo amministrativo o giacente in una concessionaria in attesa di vendita. Ne deriva che non dovrebbero verificarsi cambiamenti sostanziali delle clausole contrattuali, che spesso prevedono la possibilità di sospensione della copertura assicurativa del veicolo. Del resto, per arrivare a estendere l'obbligo assicurativo al semplice possesso del mezzo, sarebbe necessario un ulteriore intervento normativo".

Treffiletti è persona preparata, ma a fare da contraltare al suo parere troviamo Maurizio Hazan, docente di diritto assicurativo. Per lui *"la circolazione non va intesa solo in senso dinamico, ma comprende anche il cosiddetto rischio statico. Per cui, ai fini assicurativi, si 'circola' anche se si è fermi in sosta o in parcheggio, e la garanzia copre, salvo ipotesi particolari, il rischio di danni da incendio, quelli causati dall'apertura di uno sportello o da una moto che cade dal cavalletto. Quindi se il veicolo è idoneo a circolare, anche se fermo, deve essere assicurato, mentre il luogo in cui staziona, pubblico o privato, diventa irrilevante dopo la sentenza della Cassazione, e anche dopo quanto stabilito dal DM 54 in tema di contratto base"*.

D'accordo, allora chiediamo: quali sono le condizioni di non idoneità? *"Se non è immatricolato, non è neanche assicurabile. Stesso discorso per il relitto, perché inidoneo a circolare. Ci possono essere altre ipotesi, in cui il mezzo non è utilizzato in modo conforme alla sua funzione tipica di mezzo circolante: si pensi a una moto tenuta in esposizione su di una pedana. Qui si potrebbe discutere della sussistenza dell'obbligo assicurativo"*.

Proviamo a tracciare una sintesi? La sentenza è stata pubblicata il 30 luglio, quando ormai si era tutti in ferie. Una sentenza così dirompente richiede ragionamenti approfonditi prima di pronunciarsi a riguardo. Ecco perché quelli dell'Ania, l'Associazione fra le imprese assicuratrici, ai quali abbiamo chiesto di intervenire a riguardo, si sono trincerati dietro il no comment per ora. Hanno bisogno di analizzare a fondo la portata legislativa della sentenza della Cassazione. E sono in attesa di una prossima direttiva auto europea. E allora, torniamo a chiederci, cosa succederà?

Nel breve periodo nulla cambierà. Poi forse arriveranno dei chiarimenti, sempre che non si preferisca lasciar passare la cosa sotto silenzio. Cosa che succede spesso con le tante leggi per le quali mancano le norme attuative. Proprio l'Asaps lo scorso anno ha curato una ricerca sulle tante norme inattuuate della legge 120/2010; l'ultima vera riforma del Codice della Strada. Anche in questo caso si potrebbe allora decidere di non fare nulla. Un po' come la tanatosi, quella tattica di alcuni animali di fingersi morti davanti al nemico. Del resto, non ci sono i soldi per fare i controlli sui veicoli che non risultano assicurati; circa

4 milioni sul totale degli immatricolati. E anche l'Ania fino ad ora ha preferito battere la strada di un accordo con i comuni per utilizzare le telecamere stradali, piuttosto che fare un lavoro capillare utilizzando gli archivi dei veicoli immatricolati presso il Ministero dei Trasporti.

Diversa la situazione nel lungo periodo. Prima o poi qualcosa succederà, e allora probabilmente le compagnie proporranno polizze a chilometraggio legate alla scatola nera e ai chilometri percorsi. Assicurando un rischio statico ridotto, e facendosi pagare gli eventuali chilometri percorsi.

Nel frattempo c'è però un altro problema che ci piacerebbe venisse affrontato e risolto. Alcune compagnie straniere, rappresentate in Italia da broker, non aderiscono al risarcimento diretto. Lo sapevate?

Sono le cosiddette compagnie "No-Card", laddove Card sta per Convenzione fra Assicuratori per il Risarcimento Diretto. Cosa cambia? Per loro significa avere margini di redditività superiori. Quindi riescono a proporre tariffe più basse, e in questo modo stanno sbilanciando molto il mercato a loro favore.

Ancora una volta si tratta di un punto negativo, perché fanno una concorrenza sleale - ma consentita dalla legge - alle compagnie che operano direttamente sul nostro territorio, costrette ad aderire alla convenzione Card.

Della cosa si è parlato molto in relazione ai preventivatori privati, perché nelle loro offerte mettono assieme compagnie Card e compagnie No-Card; a volte senza specificare il tipo di polizza offerta.

Se pensate che alla fine sia un piccolo problema, considerate che chi si assicura con tali compagnie, in caso di sinistro con ragione non potrà rivolgersi alla propria compagnia per il risarcimento. Piuttosto dovrà andare da quella della controparte, con maggiori difficoltà e tempi di definizione e liquidazione più lunghi.

Peggio, la stessa cosa vale anche per chi è vittima di un incidente causato da un guidatore assicurato con una compagnia che non ha l'indennizzo diretto. Anche lui, pure se assicurato con una compagnia che aderisce alla Convenzione Card, dovrà applicare la procedura ordinaria, avviando la pratica di risarcimento con la compagnia non aderente alla Card del guidatore causa del sinistro.

Degli squilibri del risarcimento diretto, un sistema nato evidentemente male, abbiamo parlato molte volte. Spesso citando il fatto che non incoraggia le assicurazioni a indagare e perseguire le piccole truffe, quelle sui piccoli sinistri. Da anni tutti dicono di voler riformare questo sistema malato. Ovviamente è successo anche quest'anno, nelle dichiarazioni dei presidenti alle assemblee annuali di Ivass e Ania.

E allora sforziamoci di essere ottimisti: magari è la volta buona che la riforma si faccia sul serio. ■

***Fondatore del portale Motoskills.it**