

# Rc d'obbligo in aree private: tutti i dubbi da risolvere

## Assicurazione

La copertura pare ancora congelabile solo se il mezzo non può fisicamente circolare

Con il Dl Infrastrutture torna la targa prova ma non vale per il rischio statico

Maurizio Hazan

La Cassazione a Sezioni unite non basta. La sentenza 21893/2021 del 30 luglio («Il Sole 24 Ore» del 3 agosto) ha chiarito che la copertura Rc auto occorre pure per i veicoli che restano in aree private. Una presa di posizione su una materia delicata, dopo che una serie di analoghe sentenze della Corte Ue dal 2018 non aveva avuto effetti sulle prassi italiane, nonostante fossero state ben recepite dal Dm del ministero dello Sviluppo economico 54/2020 sul contratto base Rc auto. Ma restano punti da chiarire.

Resta il contrasto di fatto con la normativa vigente: l'articolo 122 del Codice delle assicurazioni, cui buona parte delle polizze ancor oggi è riferita, ammette la copertura sulle sole aree private equiparabili alle pubbliche (cioè con accesso indistinto, come i parcheggi degli ipermercati). Quindi si cercano risposte alle incertezze applicative del nuovo obbligo.

La prima è se, e in che termini, si possa ancora chiedere la sospensione della garanzia (ancora ammessa pure dal contratto base) per i veicoli non utilizzati e ricoverati in un terreno o un gara-

ge privato. Stando ai «nuovi» principi, occorrerebbe che il veicolo venisse privato delle funzionalità tipiche, in modo da non poter fisicamente circolare né produrre quel cosiddetto rischio statico normalmente compreso nel concetto esteso di circolazione (si pensi - forse - a un motociclo tenuto in salotto o a un'auto senza ruote). Eventuali soluzioni *pay per use* possono meglio graduare il premio in base all'effettivo uso «dinamico» rispetto ai periodi di fermo con solo rischio statico. Che va comunque coperto, pur a prezzo minore.

Un problema annoso è sui veicoli esposti in autosalone, spesso assicurati solo quando utilizzati in prova e muniti della relativa targa. Se non immatricolati, sono per definizione inadonei a circolare e, se messi su strada per test, hanno la copertura abbinata alla targa prova (Dpr 474/2001). I veicoli usati o comunque già immatricolati no: la Cassazione (sentenze 17665/2020 e 28433/2020) ha escluso l'uso della targa prova. Così ora il decreto Infrastrutture ha esteso l'uso della targa prova ai veicoli già muniti di carta di circolazione (se circolano «per esigenze connesse a prove tecniche» o «ragioni di vendita o di allestimento»). La norma ribadisce l'obbligo di assicurare la targa prova, anche quando il veicolo che espone la targa sia immatricolato (dei danni risponde l'assicuratore della targa prova, essendo - alla fine - rischi simili ma diversi). Ma la norma non pare tener conto dell'orientamento Ue e si riferi-

sce solo alla mera circolazione su strada, unica compatibile col concetto, ambulatorio, di targa prova. Dunque per gli autosaloni resta il problema di assicurare il rischio statico dei veicoli in esposizione (che, pur correlato a ragioni di vendita o allestimento non può esser cumulativamente coperto da una sola targa prova). Salvo che la giurisprudenza finisca per ritenere che la semplice esposizione non integri di per sé ipotesi di circolazione (ai fini assicurativi), quei veicoli potrebbero - tutti e ciascuno - dover esser assicurati per il rischio statico, tranne che fossero stati ceduti al commerciante con la cosiddetta minivoltura, quindi al solo fine di rivendita: essa è un trasferimento di proprietà a effetti «ridotti», perché il veicolo, pur immatricolato, è ammesso su strada solo per finalità di vendita (articolo 56, comma 6, Dlgs 446/1997). Tale sostanziale inidoneità a circolare rende il veicolo già immatricolato di fatto equiparato, sul piano funzionale, a uno non immatricolato all'origine: all'atto del trasferimento, viene rilasciato un Documento unico espressamente «non valido per la circolazione». Ciò pare sottrarre il veicolo all'obbligo Rc e legittimare la targa prova ai soli fini di tentata vendita.

Altro dubbio è se l'obbligo ci sia anche in autodromi e gare sportive. Il dibattito è aperto in sede Ue. I lavori di revisione della Direttiva Auto paiono orientati a escludere l'ambito sportivo dall'obbligo. Ma a condizione che gli Stati obblighino gli organizzatori degli eventi a garantire in altro modo la copertura degli incidenti occorsi, in particolare a terzi. Ciò in Italia già avviene, nei modi e limiti dell'articolo 124 del Codice delle assicurazioni.

**Incertezza anche per autodromi e gare ma la prossima direttiva potrebbe richiedere solo una polizza ad hoc**