

Questioni aperte in tema di assicurazione r.c.a.

di Valerio Brizzolari

2 luglio 2019

Sommario: 1. Premessa. Dal sistema francese della colpa all'assicurazione obbligatoria - 2. La "circolazione" rilevante ai fini della copertura obbligatoria r.c.a. - 3. Un caso particolare: il veicolo non circolante - 4. Conseguenze in caso di mancata assicurazione del veicolo: la sanzione amministrativa - 5. Il regresso del Fondo per le vittime della strada nei confronti del proprietario non responsabile dell'incidente - 6. (Im)possibilità di avvalersi della sospensione convenzionale della polizza - 7. Conclusioni. Il rischio tipico dell'assicurazione obbligatoria r.c.a.

1. Premessa. Dal sistema francese della colpa all'assicurazione obbligatoria

La notte del 9 febbraio 1908, il Signor Goffin veniva investito e ucciso da un'automobile guidata da un dipendente della Compagnie des Mines de Béthune, sprovvista di una copertura assicurativa. La vedova del defunto citava in giudizio la predetta compagnia, per sentirsi riconoscere il risarcimento del danno, senza tuttavia ottenere soddisfazione. In tutti i gradi di giudizio, compreso quello di legittimità, la sua domanda veniva rigettata sul presupposto che "le juge de fond a pu, sans encourir la censure de la cour de cassation, déduire que la preuve d'une faute n'était pas fournie". In breve, la Signora Goffin non era riuscita a provare la colpa dell'autista, elemento essenziale per la configurazione del suo diritto, secondo il noto principio stabilito dall'art. 1382 c.c. francese nel testo allora in vigore¹.

¹ Il caso è stato deciso dalla *Chambre des Requête*s della *Cour de Cassation*, con sentenza del 22 marzo 1911, in *Dalloz*, 1911, I, p. 354 ss. Il verdetto, che oggi potrebbe forse apparire anacronistico, in realtà si fondava sulla versione originaria dell'art. 1382 c.c. francese (ora art. 1240), il quale individuava il fondamento della responsabilità da illecito nel principio della colpa. Secondo la ripartizione dell'onere della prova, era l'attore a dover dimostrare la condotta colposa del danneggiante. Per evidenti ragioni temporali, il Codice Napoleone ignorava del tutto il problema della circolazione dei veicoli a motore, che veniva inevitabilmente ricondotto alla disposizione appena citata. Non mancava però chi rilevava l'incongruenza del sistema, che, ad esempio, da un lato, stabiliva una presunzione di responsabilità per il proprietario dell'animale (art. 1385 c.c. francese), e, dall'altro, lasciava quasi del tutto prive di tutela le vittime della strada (cfr. WAHL, *La responsabilité civile relative aux accidents d'automobiles*, in *Revue trimestrielle de droit civil*, 1908, p. 5 ss.).

Attualmente, con le normative vigenti in Europa, armonizzate tra loro grazie all'attività dell'Unione, il caso Goffin verrebbe quasi certamente risolto in maniera opposta, se non altro perché vige sul continente l'obbligo di circolare con veicoli coperti da una polizza assicurativa per la responsabilità civile. Il pedone, nel caso in cui subisce un danno, può sempre affidarsi all'intervento della compagnia d'assicurazioni e, persino qualora si tratti di veicolo non identificato o sprovvisto di detta polizza, può comunque invocare l'intervento del Fondo per le vittime della strada.

L'art. 122 c. ass. stabilisce che “i veicoli a motore senza guida di rotaie (...) non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile e dall'articolo 91, comma 2, del codice della strada”.

La disposizione appena richiamata è interpretata nel senso di imporre la polizza r.c.a. a qualsiasi mezzo che si trova sulla pubblica via, oppure in luoghi aperti al pubblico; diversamente, qualora il veicolo stazioni su suolo privato, viene meno l'obbligo di assicurarlo, poiché non è destinato alla “circolazione”, almeno nel significato che sino ad ora s'è attribuito a tale concetto.

Questi assunti tradizionali, così sintetizzati, potrebbero essere messi in discussione da un recente intervento della Corte di giustizia dell'Unione europea².

Il caso *Juliana* – che prende il nome dalla pensionata portoghese protagonista della vicenda – ha riguardato un incidente mortale provocato da un veicolo non assicurato, ricoverato in area privata, guidato dal figlio della predetta pensionata contro la volontà di quest'ultima. Il Fondo per le vittime della strada, dopo aver risarcito i parenti delle vittime, ha agito contro la proprietaria dell'automobile per ottenere il rimborso delle somme pagate, poiché l'art. 25 *Decreto lei n. 522/1985 sul Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel* gli attribuisce il diritto di regresso, tra gli altri, nei confronti dei soggetti che non hanno adempiuto l'obbligo di stipula della copertura assicurativa. La Signora Juliana si è difesa sostenendo di non essere tenuta ad assicurare il proprio veicolo, in quanto collocato fuori dalla pubblica strada, e di non essere civilmente responsabile del sinistro.

² Corte giust. UE 4 settembre 2018, causa 80/17, in *Foro it.*, 2018, IV, c. 453, con nota di PALMIERI.

La vicenda, dopo esiti alterni nel primo e nel secondo grado di giudizio, approda al *Supremo Tribunal de Justiça*, il quale solleva una questione pregiudiziale presso la Corte europea. L'Organo rimettente ha sottoposto ai Giudici di Lussemburgo due questioni: *i*) se l'articolo 3 dir. 72/166/CEE (vigente alla data del sinistro) debba essere interpretato nel senso che l'obbligo di stipulare un'assicurazione della responsabilità civile per la circolazione di autoveicoli comprenda anche le situazioni in cui, per scelta del proprietario, il veicolo sia immobilizzato in una proprietà privata; *ii*) se l'articolo 1, comma 4, dir. 84/5/CEE (anch'esso in vigore al momento dell'incidente), debba essere interpretato nel senso che il fondo per le vittime della strada ha il diritto di surrogazione nei confronti del titolare del veicolo non assicurato, indipendentemente dalla responsabilità di quest'ultimo per l'impatto.

La Corte europea ha fornito una risposta affermativa al primo quesito, avendo stabilito che la copertura assicurativa è obbligatoria qualora il mezzo, pur collocato in luogo privato, sia immatricolato in uno Stato membro e idoneo a circolare; con riferimento al secondo, i Giudici si sono espressi in termini di possibilità, nel senso che il diritto comunitario non osta a una normativa nazionale che individua come destinatario del regresso il soggetto tenuto a stipulare l'assicurazione r.c.a., quand'anche egli non sia civilmente responsabile del sinistro³.

Già a una prima e superficiale lettura, risalta il possibile contrasto tra la normativa italiana e quella europea così come interpretata dai Giudici di Lussemburgo, almeno in riferimento a quanto *sub i*). Il pronunciamento della Corte sembrerebbe difatti imporre la stipula dell'assicurazione per qualsiasi veicolo dotato di targa e idoneo a circolare. L'intento perseguito dal provvedimento è la massima tutela per i danneggiati: difatti, l'automobile ricoverata nella proprietà privata è idonea a muoversi e perciò potenzialmente dannosa; inoltre, quanto più la portata dell'obbligo di assicurazione viene interpretata in senso estensivo, tanto più si amplia la protezione offerta alla vittima dall'organismo d'indennizzo, atteso che quest'ultimo – generalmente – interviene laddove vi era l'obbligo di provvedere alla polizza r.c.a.

³ Il pronunciamento della Corte, soprattutto in riferimento al secondo dei quesiti sollevati dal giudice portoghese, desta qualche perplessità, poiché sembra avallare, o quantomeno lasciare spazio a, un sistema in cui l'evento dannoso – l'incidente – viene addebitato a un soggetto – quello tenuto a stipulare la polizza r.c.a. – in mancanza del nesso di causalità. È da condividere l'affermazione di FRANCISSETTI BROLIN, *Sottrazione di veicolo e circolazione dannosa: problemi aperti in tema di azione in surroga del Fondo di garanzia*, in *Contr. e impr./Europa*, 2018, p. 599, che discorre di “responsabilità oggettiva”. Sul punto, si veda *amplius* par. 5.

Lo scopo delle riflessioni che seguono è duplice.

In primo luogo, dal versante del diritto delle assicurazioni, verificare un'eventuale incompatibilità "sopravvenuta" tra l'art. 122 c. ass. e la normativa europea, alla luce dell'interpretazione fornita dalla Corte. È evidente che l'imposizione di un obbligo generalizzato di assicurazione, quantunque il mezzo stazioni o circoli fuori dalla pubblica strada, aprirebbe numerose questioni, di cui si darà conto nel paragrafo finale, poiché tale obbligo sembrerebbe venire a coincidere, di fatto, con la semplice titolarità del bene: ci si assicura solo perché si è proprietari e non più perché si circola.

In secondo luogo, sul terreno dei vincoli imposti all'autonomia privata, è necessario vagliare la possibilità di continuare ad avvalersi della sospensione c.d. convenzionale della polizza, ovvero quella pratica consistente nella temporanea interruzione della copertura assicurativa qualora non vi sia, per un determinato periodo, la necessità di assicurare il veicolo.

2. La "circolazione" rilevante ai fini della copertura obbligatoria r.c.a.

La disciplina europea sull'assicurazione obbligatoria dei veicoli è contenuta nella dir. 2009/103/CE, che ha unificato e abrogato cinque precedenti direttive sulla medesima materia⁴. Con riferimento all'ambito di applicazione, il provvedimento appena richiamato, agli artt. 1 e 3, impone agli Stati membri di adottare misure appropriate "affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione"; per "veicolo", poi, si intende "qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo", azionato da una forza meccanica, ad eccezione di quelli che viaggiano su rotaia.

Il dato normativo europeo non sembra fornire un decisivo elemento dal quale ricavare esattamente il momento iniziale di decorrenza del dovere di assicurazione, poiché si riferisce a concetti (in particolar modo quello di "circolazione") che necessitano di una specificazione. Come si vedrà tra un momento, tanto in Italia quanto all'estero, all'elemento della "circolazione" è stato attribuito un significato "giuridico" che è

⁴ Per un'efficace sintesi del contenuto delle direttive precedenti, si veda PARDOLESI, *Il contratto di assicurazione tra discipline nazionali ed armonizzazione comunitaria*, in *Contr. e impr./Europa*, 2006, p. 419 ss.

diverso da quello che ha nel senso comune, poiché, ad esempio, si considera, appunto, “circolazione”, comportante l’obbligo della polizza r.c.a., la sosta – dunque anche l’assenza di movimento – sulla pubblica via, mentre non è tale lo spostamento del mezzo in area privata.

A questo proposito, può tornar utile un rapido confronto tra le possibili soluzioni in tema di momento iniziale dell’obbligo della copertura r.c.a., prendendo spunto dalle discipline di alcuni dei paesi europei più rappresentativi.

Una prima soluzione consiste nel far coincidere l’obbligo dell’assicurazione con l’immatricolazione del veicolo.

È questo il caso dell’Inghilterra, dove, con le *Motor Vehicles (Insurance Requirements) Regulations* del 4 febbraio 2011, sono state introdotte le *sections* 144a e seguenti nel *Road Traffic Act* del 1988. Per contrastare il fenomeno dei veicoli non assicurati, si è deciso di creare il *continuous insurance enforcement* (noto come CIE), in virtù del quale ogni mezzo deve essere assicurato, quand’anche si trovi ricoverato in area privata. In breve, si tratta di un obbligo a stipulare un’assicurazione per qualsiasi veicolo dotato di targa, fatte salve alcune eccezioni⁵. Si segnala, ad ogni modo, che, fino all’entrata in vigore del suddetto provvedimento, la versione originale del *Road Traffic Act*, alla *section* 143, proibiva l’uso di veicoli non assicurati “on a road or other public place”. L’espressione era ritenuta sufficientemente chiara per escludere l’obbligatorietà dell’assicurazione nelle aree in cui l’accesso al pubblico è interdetto⁶.

La recente modifica di cui si è appena dato conto ha anticipato il contenuto della decisione del caso *Juliana* e ha contribuito a rendere il sistema inglese più vicino alla normativa comunitaria. Il CIE, peraltro, si è reso necessario in seguito a un precedente

⁵ L’unico modo per ottenere l’esenzione dall’obbligo della polizza r.c.a. è quello di produrre alla *Driver & Vehicle Licensing Agency* (DVLA) la *Statutory Off Road Notification* (SORN). Mediante questo procedimento, il proprietario del veicolo non è tenuto ad assicurarlo e può ottenere un rimborso della tassa di circolazione. Chiaramente, non sarà possibile circolare e il mezzo dovrà essere ricoverato in un’area privata. Per controllare che nessuno si sottragga all’assicurazione obbligatoria, si è deciso di incrociare i dati della DVLA con quelli del *Motor Insurance Database* (MID) e sanzionare automaticamente tutti i veicoli immatricolati e non assicurati, eccetto quelli per cui è stata prodotta la SORN.

⁶ I *leading cases* sul punto sono *O’Brien v Trafalgar insurance company ltd*, (1944) 78 Ll LR 223 e *Lister v Romford Ice & Cold Storage Co ltd*, (1957) AC. 555, relativi, rispettivamente, a incidenti occorsi in una strada e in un cortile interni a una fabbrica. Si ricordi che l’Inghilterra è stata tra i primi sistemi a imporre per legge (mediante il *Road Traffic Act* del 1930) l’assicurazione obbligatoria per i veicoli.

pronunciamento della medesima Corte (il caso *Vnuk*⁷), il quale aveva sollevato dubbi di compatibilità della regolamentazione inglese con quella comunitaria.

Una seconda soluzione consiste nell'estendere il più possibile il concetto di "circolazione", al quale è inevitabilmente e intimamente collegato l'obbligo di provvedere alla copertura assicurativa.

È il caso della Francia. L'art. L211-1 *Code des assurances* richiede l'assicurazione obbligatoria a chiunque pone in circolazione un veicolo. Poiché la legge non offre una definizione esatta, è stato necessario individuare in via interpretativa il significato della *circulation*, soprattutto con riferimento ai luoghi diversi dalla pubblica via. A quanto consta, la giurisprudenza ha interpretato tale concetto in maniera estensiva, sino a ricomprendervi i sinistri avvenuti in un parcheggio privato⁸. Questa circostanza, tuttavia, non si traduce in un dovere generalizzato come quello inglese, ma, più semplicemente, nell'applicabilità della disciplina sulla r.c.a. agli incidenti avvenuti in aree interdette al pubblico. Per tali ragioni, il caso *Vnuk*, che in Inghilterra aveva suscitato alcune perplessità sull'adeguatezza della normativa britannica con i dettami della Corte europea, in Francia, invece, è risultato del tutto neutrale, poiché già si era pervenuti per via giurisprudenziale a un'interpretazione ampia della "circolazione", tale da ricomprendere anche i veicoli in stazionamento o destinati a operare in zone proibite al pubblico⁹.

⁷ Taluno (come MERKIN e HEMSWORTH, *The Law of Motor Insurance*, Londra, 2015, p. 374; ma dello stesso avviso sono BIRDS, LYNCH e PAUL, *MacGillivray on Insurance Law*, Londra, 2018, p. 1071 ss.) tutt'ora dubita della compatibilità tra la normativa inglese e quella europea, in relazione al concetto di *road or any public places*. Le principali perplessità riguardano il rapporto con Corte giust. UE 4 settembre 2014, causa 162/13, in *Foro it.*, Rep. 2014, voce *Unione europea e Consiglio d'Europa*, n. 1845 (nota come caso *Vnuk*), secondo cui rientra nella nozione di "circolazione dei veicoli" qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso, compresa (come accaduto nella specie) la manovra di un trattore nel cortile di una casa colonica, per immettere in un fienile il rimorchio di cui è munito.

⁸ Costituisce un esempio *Cour de cassation* 18 marzo 2004, n. 02-15.190, in *Bulletin civil*, 2004, 128, p. 107, relativa a un'automobile parcheggiata in area privata la quale ha preso fuoco e danneggiato i veicoli vicini e le aree condominiali. In dottrina, nel senso di ritenere applicabile la disciplina dell'assicurazione obbligatoria ai mezzi ricoverati fuori dalla strada pubblica, si vedano CAILLÉ, voce *Assurance automobile*, in *Répertoire de droit civil*, I, Parigi, 2015, p. 4, e LAMBERT-FAIVRE e LEVENEUR, *Droit des assurances*, Parigi, 2017, p. 590 ss.

⁹ Per gli estremi del caso *Vnuk* si veda *retro* nt. 6. I commenti, comparsi in Francia, a quest'ultima decisione avevano immediatamente rilevato la "compatibilità" del diritto francese con il verdetto della Corte europea. Cfr., in proposito, LANDEL, *Pour la Cour de justice de l'Union européenne, l'assurance automobile doit couvrir la circulation des véhicules en dehors de la voie publique*, in *Revue générale du droit des assurances*, 2014, p. 506 ss., spec. p. 507.

Infine, si prospetta una terza soluzione, propria di quei sistemi in cui si richiede l'assicurazione obbligatoria – e la relativa disciplina risulta applicabile – solo allorquando il veicolo è condotto sulla pubblica strada o aree equiparate.

È il caso dell'Italia e della Spagna. Quanto alla prima, devono essere assicurati, ai sensi dell'art. 122 c. ass.¹⁰, i veicoli circolanti su strade pubbliche, di uso pubblico o aree affini. Non è rilevante la titolarità del luogo, quanto piuttosto il fatto che esso sia aperto a un numero indefinito di soggetti. Proprio perché la legislazione nazionale non definisce esattamente la “circolazione” e la “strada”, questi concetti sono stati riempiti di contenuto in sede giurisprudenziale. In particolare, una ricca casistica ha contribuito a delineare quale significato debba attribuirsi all'area di uso pubblico e spazi simili¹¹.

Per i luoghi esclusivamente privati, ad ogni modo, il dovere di stipulare una copertura assicurativa viene meno, poiché la “circolazione” cessa allorquando il veicolo è collocato fuori da uno dei luoghi anzidetti¹². Peraltro, se il sinistro si verifica in un'area

¹⁰ Il comma 1 della disposizione richiamata nel testo ha rimesso a un regolamento del Ministero delle attività produttive l'individuazione delle aree equiparate a quelle di uso pubblico. Tale regolamento è stato emanato con il d.m. 1° aprile 2008, n. 86, ma non ha apportato nulla di nuovo rispetto a quanto già chiarito dalla casistica, poiché si è limitato a equiparare alla via pubblica le aree aperte alla circolazione.

¹¹ Secondo Cass. 29 aprile 2005, n. 9003, in *Foro it.*, Rep. 2006, voce *Assicurazione (contratto)*, n. 187, l'assicurazione obbligatoria e la relativa disciplina sono applicabili solo allorché i veicoli sono in circolazione su strade o aree ad uso pubblico oppure a queste equiparate, per tali dovendosi intendere quelle aree che, ancorché di proprietà privata, sono aperte a un numero indeterminato di persone. Ad esempio, si è ritenuto che uno spazio privato adibito a parcheggio di un ipermercato sia equiparabile alla pubblica via: cfr. Cass. 23 luglio 2009, n. 17279, in *Corr. giur.*, 2010, p. 636. Diversamente, il cortile interno riservato ai condomini e chiuso agli estranei (Cass. 6 giugno 2006, n. 13254, in *Foro it.*, Rep. 2006, voce *Assicurazione (contratto)*, n. 184), l'area di un aeroporto destinata alle manovre degli aeromobili (Cass. 29 aprile 2005, n. 9003, in *Arch. circolaz.*, 2006, p. 163), l'autofficina cui possono accedere solo i clienti (Cass. 9 febbraio 1998, n. 1321, in *Dir. ed economia assicuraz.*, 1999, p. 738) e la corte di una scuola (Cass. 19 luglio 2000, n. 9496, in *Resp. civ.*, 2001, p. 365) sono state tutte escluse dall'applicabilità della normativa sull'assicurazione obbligatoria. Può comunque darsi il caso di veicolo stazionario su area pubblica ma non soggetto all'obbligo in discorso, vale a dire quando il medesimo è ridotto a un rottame ed è privo dei suoi elementi essenziali: cfr. Cass. 2 settembre 2008, n. 22035, in *Foro it.*, 2009, I, c. 873.

¹² Ritengono che il veicolo ricoverato in area privata non sia soggetto all'obbligo di copertura r.c.a.: PECCENINI, voce *Assicurazione per la responsabilità civile automobilistica e dei natanti*, in *Enc. dir.*, Annali III, Milano, 2010, p. 38; C.G. TERRANOVA, voce *Responsabilità da circolazione dei veicoli*, in *Digesto IV ed., Disc. priv., Sez. civ.*, VIII, Torino, 1998, p. 100 ss.; ROSSETTI, *Il diritto delle assicurazioni*, III, *L'assicurazione della responsabilità civile*, Padova, 2013, p. 151 e 156; CASTELLANO, voce *Assicurazione obbligatoria dei veicoli e dei natanti*, in *Digesto IV ed., Disc. priv., Sez. comm.*, I, Torino, 1987, p. 371 ss., testo e nt. 42; GALLONE, *Il concetto di circolazione ai fini dell'obbligo assicurativo*, in ALPA (a cura di), *Le assicurazioni private*, II, Milano, 2006, p. 1171 ss.; G. FORTUNATO, *La nuova disciplina dell'assicurazione automobilistica*, Milano, 2007 p. 367 ss.; e, infine, SICA, *Circolazione stradale e responsabilità: l'esperienza francese e italiana*, Napoli, 1990, p. 99.

privata, non troverà applicazione la disciplina sull'assicurazione obbligatoria e il danneggiato non avrà l'azione diretta contro l'assicuratore¹³.

Con riferimento alla penisola iberica, il sistema spagnolo non si discosta dall'italiano. L'art. 1, comma 4, *Real decreto legislativo* 29 ottobre 2004, n. 8, ha rimesso – come l'art. 122 c. ass. – alla successiva disciplina regolamentare la definizione del *hecho de la circulación*. La normativa di livello secondario ha adottato un criterio “funzionale”, ossia legato all'attitudine dell'area a essere frequentata da una pluralità indefinita di utenti¹⁴.

I provvedimenti appena richiamati si sono sostanzialmente limitati a recepire i risultati già raggiunti in sede giurisprudenziale¹⁵. L'obbligo di stipulare un'assicurazione è comunque subordinato all'effettivo impiego del mezzo in zone come quelle indicate in precedenza¹⁶, con esclusione, dunque, delle aree private.

3. Un caso particolare: il veicolo “non circolante”

È opportuno interrogarsi a questo punto sulle conseguenze che il caso *Juliana* può avere nel nostro sistema, atteso che risulta almeno un'incongruenza, per dir così, in riferimento all'obbligo di stipulare una polizza per i veicoli immatricolati ma non circolanti – nel senso giuridico del termine – sulla via pubblica.

I Giudici di Lussemburgo hanno affermato che il diritto europeo deve essere interpretato nel senso che l'assicurazione r.c.a. è obbligatoria quando ricorrono due condizioni: i)

¹³ L'estensione della copertura assicurativa ai danni verificatisi in area privata rileva (cfr. Cass. 21 aprile 1997, n. 3426, in *Foro it.*, Rep. 1997, voce *Assicurazione (contratto)*, n. 171) esclusivamente nei rapporti tra assicurato danneggiante e assicuratore e non tra il primo e il danneggiato. Quest'ultimo non potrà agire direttamente nei confronti della compagnia: Cass. 13 febbraio 1998, n. 1561, in *Foro it.*, Rep. 1998, voce *Assicurazione (contratto)*, n. 121.

¹⁴ L'art. 1, comma 4, della *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor* è stato attuato con il *reglamento* del 12 settembre 2008, nel quale, all'art. 2, comma 1, si lega l'obbligo dell'assicurazione ai veicoli che circolano “por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”.

¹⁵ REGLERO CAMPOS, *Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor*, in *Tratado de responsabilidad civil*⁵, Cizur Menor, 2014, p. 1605 ss., riferisce che in Spagna è spettato alla giurisprudenza individuare quando un sinistro tra veicoli rientra nella “circolazione”, con conseguente obbligo della copertura assicurativa, secondo i termini di legge.

¹⁶ In Spagna, escludono l'obbligatorietà della polizza per i veicoli posti al di fuori delle aree pubbliche o simili: REGLERO CAMPOS, *Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor*, cit., p. 1561 ss., e SEGOVIA LÓPEZ, *Responsabilidad civil por accidente de circulación*, Madrid, 1998, p. 67 ss.

immatricolazione del mezzo (elemento oggettivo e certo) e *ii*) idoneità a circolare (elemento più incerto, come si vedrà).

Con riferimento al requisito sub *i*), la normativa nazionale non sembra conciliabile con quella europea così come interpretata dalla Corte nel caso *Juliana*, poiché in Italia l'obbligo della copertura r.c.a. non coincide con l'immatricolazione del veicolo. Presso di noi, la circolazione in senso giuridico ha una componente "spaziale", ossia si considera tale solo quella avvenuta in determinati luoghi. Nella normativa comunitaria, invece, come insegnano i Giudici di Lussemburgo, non si fa distinzione tra il veicolo circolante in aree pubbliche o private, poiché anche quelli che si trovano nelle seconde sono sempre "veicoli" e come tali soggetti all'obbligo in discorso.

Per "allineare" il nostro sistema a quello delineato dalla Corte europea, in attesa di un intervento del legislatore, l'unica via percorribile sembra quella di estendere il concetto di "circolazione" oltre i limiti illustrati nel paragrafo precedente, sino a ricomprendervi anche lo spostamento o lo stazionamento in aree private, come accade in Francia.

Sempre con riferimento al luogo nel quale si trova il mezzo, si deve rilevare che l'"inadeguatezza" della nostra normativa risale in realtà al già ricordato caso *Vnuk*, nel quale la Corte europea ha ricondotto alla nozione di "circolazione" la manovra di un trattore all'interno di un campo agricolo privato che ha provocato un danno durante l'ingresso in un fienile¹⁷. Secondo la nostra giurisprudenza, invece, a un sinistro avvenuto nella medesima area non sarebbe applicabile la disciplina dettata in tema di assicurazione r.c.a.¹⁸.

Con riferimento a quanto sub *ii*), si presentano difficoltà nell'attribuzione di significato al concetto di "idoneità" alla circolazione. La Suprema corte ha accolto un'accezione ampia dell'espressione in discorso, avendo ritenuto, ad esempio, un autocarro incendiato – evidentemente inidoneo a muoversi –, che occupava la sede stradale pubblica, un veicolo in circolazione¹⁹. Su questo profilo, tuttavia, non si riscontrano

¹⁷ Corte giust. UE 4 settembre 2014, causa 162/13, cit.

¹⁸ Cass. 28 aprile 2017, n. 10513, in *Arch. circolaz.*, 2017, p. 719, ha stabilito che presupposto per l'applicazione dell'art. 2054 c.c. e della relativa normativa sull'assicurazione obbligatoria r.c.a., nonché del Codice della strada, è che il sinistro avvenga in un'area stradale o ad essa equiparata. Un fondo agricolo, dunque, non può essere oggetto della suddetta equiparazione, se manca l'accertamento che tale area privata è aperta all'uso del pubblico e ordinariamente adibita a traffico veicolare.

¹⁹ Si tratta di Cass. 7 luglio 2018, n. 14745, in *Resp. civ. e prev.*, 2018, p. 1637, secondo cui per "veicolo" deve intendersi un mezzo dotato di motore anche se, al momento, non funzionante e non semplicemente non stabilmente nella impossibilità di spostarsi, compreso il mezzo danneggiato da incendio e fermo sulla

criticità, poiché l'estensione del concetto in discorso rientra sicuramente nelle finalità che la Corte di giustizia attribuisce alla normativa europea, ovvero la tutela, nella massima misura, per i danneggiati dalla circolazione veicolare.

Un'ulteriore perplessità sorge però in relazione a una prassi sviluppatasi con la c.d. targa prova, ovvero quella targa cui è collegata una copertura assicurativa e che può essere trasferita da un veicolo all'altro. Gli artt. 1 e 2 d.p.r. 474/2001 consentono il rilascio dell'autorizzazione ministeriale alla "circolazione in prova" solo per i veicoli privi della carta di circolazione. Senonché, gli operatori del settore automobilistico, specialmente i rivenditori di automobili, sovente espongono tale targa su mezzi già immatricolati, ma non assicurati.

L'apposizione della targa prova ai veicoli dotati di una targa propria ma sguarniti di una polizza r.c.a. è una pratica assolutamente *contra legem*, che equivale a circolare sprovvisti della copertura assicurativa, poiché, in caso di incidente, l'assicuratore della targa non risponderà dei danni, proprio in quanto essa è stata utilizzata impropriamente su un veicolo già provvisto della carta di circolazione²⁰.

Recentemente, un provvedimento governativo²¹ ha sospeso le sanzioni amministrative nei confronti di coloro che espongono la targa prova su automobili dotate del libretto di circolazione, di fatto avallando la suddetta prassi. È però evidente che trattasi di un ulteriore ambito nel quale può avvenire, almeno per il momento, lo spostamento sulla pubblica via in assenza della polizza r.c.a., in aperto contrasto con il dettame della Corte di giustizia.

sede stradale, il quale deve comunque considerarsi in circolazione. Il caso ha riguardato lo scontro di un ciclomotore con il relitto di un autocarro precedentemente incendiato.

²⁰ Questo profilo è chiarito efficacemente da ROSSETTI, *Il diritto delle assicurazioni*, cit., p. 161.

²¹ Si tratta della Circolare del Ministero dell'interno del 30 maggio 2018, mediante la quale è stato chiesto agli Organi di polizia di non sanzionare chi circola con la targa prova su un mezzo già dotato di targa propria, in attesa di un parere del Consiglio di Stato che, a quanto consta, non è stato ancora reso. Tale circolare è stata fortemente sollecitata dai rappresentanti del settore del commercio automobilistico, giacché l'elevazione di sanzioni per l'utilizzo improprio della targa prova come descritto nel testo avrebbe "danneggiato" detto settore, non essendo più possibile, ad esempio, procedere a *test drive* dei veicoli immatricolati ma non assicurati.

4. Conseguenze in caso di mancata assicurazione del veicolo: la sanzione amministrativa

Le sanzioni previste dall'art. 193, comma 2, Codice della strada, per i veicoli sprovvisti della copertura assicurativa si applicano a "chiunque circola" sulla pubblica via o aree ad essa equiparate.

Atteso che il ritiro volontario del veicolo da queste ultime, come insegnato dalla Corte europea, non fa venir meno l'obbligo di provvedere alla copertura r.c.a., occorre domandarsi se una sanzione amministrativa possa essere elevata nei confronti del proprietario che abbia collocato la propria automobile in area privata senza stipulare una polizza per la responsabilità civile.

Il verdetto della Corte europea, pur riferendosi a una direttiva non più in vigore, è comunque conciliabile con quella vigente, giacché quest'ultima presenta il medesimo contenuto della prima. La dir. 2009/103/CE, inoltre, sembra presentare i caratteri della diretta applicabilità e perciò dovrebbe assumere efficacia *erga omnes* e prevalere sul diritto nazionale. Non essendo più possibile distinguere tra aree private o pubbliche per quanto concerne l'obbligo della polizza r.c.a. e dovendo la Pubblica amministrazione assicurare il "primato" del diritto comunitario²², all'interrogativo pare doversi dare risposta affermativa, a meno che il proprietario del mezzo riesca a dimostrare di averlo reso "inidoneo" a circolare, facendo mancare il secondo dei requisiti individuati nel caso *Juliana*. In un eventuale giudizio sulla legittimità della sanzione, il giudice chiamato a decidere non pare potersi esimere dall'applicare la sentenza della Corte²³.

5. Il regresso del Fondo per le vittime della strada nei confronti del proprietario non responsabile dell'incidente

Il secondo quesito sottoposto alla Corte europea riguarda l'azione di regresso del Fondo nei confronti del proprietario del mezzo non già civilmente responsabile del sinistro, bensì responsabile di non aver provveduto a stipulare una copertura assicurativa.

²² Corte giust. CE 9 settembre 2003, causa 198/01, in *Foro it.*, 2004, IV, c. 322.

²³ Corte cost. 23 aprile 1985, n. 113, in *Foro it.*, 1985, I, c. 1600, ha stabilito il "primato" sul diritto nazionale del diritto europeo e delle "statuizioni risultanti (...) dalle sentenze interpretative della Corte di Giustizia".

La problematica è sorta in relazione al diritto portoghese, dove tale possibilità è sancita dalla legge, e alla normativa comunitaria, la quale, all'art. 10 dir. 2009/103/CE, si limita a conferire all'organismo in discorso l'azione contro i responsabili del sinistro.

Poiché il diritto italiano prevede che il Fondo per le vittime della strada può rivalersi, ai sensi dell'art. 292, comma 1, c. ass., solo nei confronti del "responsabile del sinistro", si potrebbe soprassedere sul pronunciamento della Corte, limitandosi a rilevare che esso non ha conseguenze nel nostro sistema, riguardando unicamente quello lusitano. Da un punto di vista esclusivamente formale, è senz'altro così. Tuttavia, occorre segnalare che la Cassazione, in un caso del 2015, ha accolto il regresso del Fondo di garanzia contro il proprietario del mezzo rubato proprio "per l'illecito consistente (...) nell'aver omesso di adempiere all'obbligo dell'assicurazione contro la responsabilità civile", dunque nei confronti di un soggetto non civilmente responsabile del sinistro²⁴.

Quest'ultimo pronunciamento della nostra Suprema Corte non risulta del tutto condivisibile e potrebbe trovare ora un autorevole supporto nella decisione della Corte europea. Per tale ragione, è opportuno spendere qualche considerazione in proposito.

Si pensi al caso di un incidente provocato da un veicolo privo della polizza r.c.a.: si tratta di stabilire se l'azione di regresso può essere rivolta verso il proprietario sul quale grava questo dovere. Il quesito può essere formulato diversamente, ovvero se può considerarsi "responsabile del sinistro" ex art. 292, comma 1, c. ass., il titolare del mezzo che non ha adempiuto tale obbligo.

Assume rilevanza, ai fini del successo dell'azione in discorso, la valutazione circa l'atteggiamento del proprietario, se di mera contrarietà all'utilizzo altrui (qualora si tratti di circolazione *invito domino*), oppure di attivo impedimento (circolazione *prohibente domino*)²⁵.

²⁴ Il riferimento è a Cass. 7 maggio 2015, n. 9253, in *Foro it.*, *Le banche dati*, archivio *Cassazione civile*, secondo cui è legittima l'azione di regresso promossa dalla compagnia di assicurazione, quale impresa designata dal Fondo di garanzia per le vittime della strada, nei confronti del proprietario di un'autovettura a causa dell'incidente stradale provocato dal conducente, rimasto sconosciuto, a seguito del furto dell'automobile stessa, allorché sia stato accertato il mancato pagamento dell'assicurazione della responsabilità civile da parte del proprietario del veicolo.

²⁵ È pacifico che solo nel caso di circolazione *prohibente domino* il proprietario del veicolo può giovarsi dell'esimente di cui all'art. 2054, comma 3, c.c., vale a dire quando si è attivamente impegnato per adottare tutte le misure volte a impedire l'utilizzo del veicolo da parte di terzi. Cfr., da ultimo, FRANCISSETTI BROLIN, *Sottrazione di veicolo e circolazione dannosa: problemi aperti in tema di azione in surroga del Fondo di garanzia*, cit., p. 601 ss.

La Cassazione, in altra occasione, si è pronunciata su un caso analogo a quello deciso dalla Corte europea con una soluzione del tutto differente dal precedente del 2015. Il regresso dell'Organo di garanzia nei confronti del proprietario di un veicolo non assicurato è stato rigettato, in quanto egli non era civilmente responsabile dell'incidente. Secondo la Corte, la violazione del dovere di stipulare una polizza r.c.a. "è priva di incidenza causale sulla determinazione del sinistro stradale", sicché, se al titolare del veicolo non è addebitabile la causazione dell'impatto, perché ad esempio la circolazione è avvenuta *prohibente domino*, il Fondo non può esercitare il regresso, quand'anche sia stato violato l'obbligo della copertura r.c.a.²⁶.

Quest'ultimo principio, tra i due riportati in precedenza, è quello più condivisibile e peraltro conforme alle regole generali in tema di responsabilità civile. Appare difatti piuttosto arduo imputare a un soggetto – il titolare del mezzo – un danno – quello provocato dall'incidente – per il semplice fatto di non aver assicurato il veicolo; manca, evidentemente, il nesso di causalità tra la sua condotta (nel caso in esame omissiva) e l'evento.

Qualora si dovesse dar seguito al precedente della Suprema Corte del 2015, si correrebbe il rischio di "trasformare" la responsabilità aquiliana del titolare del veicolo per non aver stipulato la polizza r.c.a. in una sanzione civile²⁷ "camuffata", in contrasto con i principi generali di imputazione del danno.

6. (Im)possibilità di avvalersi della sospensione convenzionale della polizza

La coincidenza dell'obbligo di assicurazione del veicolo con l'immatricolazione induce a riflettere sull'ammissibilità della sospensione c.d. convenzionale della polizza, ovvero

²⁶ Cass. 28 agosto 2012, n. 14681, in *Danno e resp.*, 2013, p. 963 ss. Il caso ha riguardato un'autovettura che, seppur non assicurata, era stata rubata e circolava *prohibente domino*. Conforme a questa decisione, si segnala Trib. Padova, 19 ottobre 2016, in *Foro it.*, Rep. 2016, voce *Assicurazione (contratto)*, n. 162, che escluso la responsabilità *ex art. 2054*, comma 3, c.c., del proprietario della vettura rubata (e di conseguenza ha negato la possibilità per il Fondo di rivalersi contro quest'ultimo) all'interno di un giardino recintato e protetto da un cancello automatico con le chiavi nell'abitacolo.

²⁷ Un'ampia e ragionata illustrazione delle ipotesi di "prestazioni sanzionatorie" previste nel nostro sistema è compiuta da GRANELLI, *In tema di « danni punitivi »*, in *Resp. civ. e prev.*, 2014, p. 1760 ss., il quale, muovendo proprio da quell'illustrazione, perviene alla conclusione che il nostro ordinamento conosce dette prestazioni. Si tratta, ad ogni modo, di ipotesi espressamente previste dalla legge; nel caso qui in esame, invece, Cass. 7 maggio 2015, n. 9253, cit., sembrerebbe aver "sovvertito" le normali regole civilistiche di imputazione del danno, senza l'adeguato supporto di qualsivoglia riferimento normativo.

l'interruzione temporanea della copertura assicurativa per un determinato periodo, sempreché essa sia prevista nel contratto²⁸.

Questa possibilità è propria delle polizze che si inseriscono nei sistemi di *pay as you drive* (PAYD) e *pay how you drive* (PHYD), rientranti nel più ampio *genus* di *usage based insurance* (UBI). Detti sistemi perseguono finalità di abbassamento dei costi: all'assicurato viene concesso, rispettivamente, di usufruire della copertura assicurativa solo quando ne ha necessità e di ottenere uno sconto sul premio pagato, rapportato alla condotta di guida registrata mediante una *black box*²⁹.

La sospensione convenzionale della polizza, sebbene frutto di un accordo "interno" tra assicuratore e assicurato, ha rilevanza "esterna", nel senso che l'assicurazione sospesa equivale ad assenza di assicurazione³⁰. È allora legittimo domandarsi se questa pratica sia compatibile con un sistema in cui si richiede una copertura assicurativa "permanente" e collegata non alla circolazione in senso giuridico, bensì al mero fatto dell'immatricolazione.

Immaginando un sistema conforme a quello raccomandato dalla Corte europea, nel quale sono ammesse solo limitatissime "deroghe" all'assicurazione obbligatoria, la sospensione convenzionale sembra perdere di senso e potrebbe persino integrare una violazione dell'obbligo di assicurazione, poiché il veicolo, pur rimanendo immatricolato, sarebbe sprovvisto di una polizza.

Al proprietario si prospettano allora due soluzioni, entrambe però difficilmente percorribili: egli potrebbe: *i*) far radiare il veicolo dal P.r.a., ma così operando

²⁸ In argomento, un cenno alla sospensione convenzionale si può leggere in ROSSETTI, *Il diritto delle assicurazioni*, cit., p. 204 ss. Ad ogni modo, si ricorda che la sospensione c.d. convenzionale, di cui al testo, deve essere distinta da quella c.d. legale, di cui all'art. 1901 c.c., per il caso di mancato pagamento del premio o delle rate di quest'ultimo.

²⁹ I vantaggi e le ricadute (positive) dei sistemi PAYD e PHYD sul mercato sono stati oggetto di ampi studi all'estero. In argomento, si segnalano: WRIGGINS, *Automobile Injuries as Injuries with Remedies: Driving, Insurance, Torts, and Changing the Choice Architecture of Auto Insurance Pricing*, in 44 *Loy. L. A. L. Rev.*, 2010, p. 71 ss., spec. p. 86; DESYLLAS e SAKO, *Profiting from business model innovation: Evidence from Pay-As-You-Drive auto insurance*, in *Research policy*, 2012, p. 101 ss.; AUYSO, GUILLEN e PÉREZ-MARÍN, *Los hábitos de conducción al volante según el género en los seguros pay-as-you-drive o usagebased*, in *Anales del Instituto de Actuarios Españoles*, 2014, p. 17 ss.; e BOCOSK, BOLDIZS, LOOS, NAGY e NAGY, *Usage-Based Insurance – Vehicle Insurance of the Future*, in 153 *Studia Iuridica Auctoritate Universitatis Pecs Publicata*, 2015, p. 19 ss.

³⁰ Così Cass. 13 aprile 2010, n. 8764, in *Foro it.*, Rep. 2010, voce *Circolazione stradale*, n. 219, secondo cui l'illecito previsto dal 2° comma dell'art. 193 Codice della strada (circolazione senza la copertura dell'assicurazione) ricorre anche nel caso in cui sia sospesa la copertura assicurativa del veicolo, in quanto la sospensione non riguarda i soli rapporti di natura contrattuale tra assicurato e assicuratore, ma anche la posizione degli eventuali terzi danneggiati.

determinerebbe la cessazione degli effetti del contratto, posto che le compagnie d'assicurazione non assicurano mezzi sprovvisti di una targa³¹; oppure *ii*) potrebbe adoperarsi per rendere il veicolo inamovibile, ma ciò comporterebbe soluzioni tecniche “drastiche” per rendere il medesimo inidoneo a muoversi.

Alla sospensione convenzionale, dunque, rimarrebbe un ambito d'applicazione talmente limitato da farle perdere la sua convenienza, giacché gli inconvenienti sopra descritti potrebbero agilmente superare i suoi benefici economici.

Allo stato attuale, ad ogni modo, è difficile prevedere il comportamento delle compagnie d'assicurazione. In molti contratti in essere, difatti, è ancora presente la clausola che ammette la sospensione convenzionale, ma risaltano sul punto alcuni dati contrastanti. Da un lato, il riferimento contenuto nell'art. 122 c. ass. alle “strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate” tuttora circoscrive in termini spaziali l'obbligo di assicurazione; dall'altro, al caso *Juliana*, come visto, dovrebbe riconoscersi efficacia immediata nel diritto interno, avendo la Corte di Lussemburgo offerto l'interpretazione di una direttiva non più in vigore, il cui contenuto è riprodotto ora in quella vigente, che presenta(va) i caratteri della diretta applicabilità, di cui i giudici nazionali dovranno necessariamente tener conto quando si troveranno a giudicare fattispecie simili³².

Non è da escludere, a questo punto, che vi sia una nullità “sopravvenuta” delle clausole di sospensione convenzionale per contrarietà alla normativa (europea).

In alternativa, si può ipotizzare che le clausole in discorso continuino ad essere valide, ma a condizione che l'assicurato si impegni, a proprio rischio e pericolo, a immobilizzare materialmente il veicolo, facendo così mancare il secondo dei requisiti individuati dalla Corte europea, al pari di quanto avviene oggi con l'impegno a distruggere i documenti assicurativi che le compagnie richiedono a chi si avvale della sospensione.

³¹ Non si dimentichi che, a seguito della modifica dell'art. 103 Codice della strada, la radiazione dal P.r.a. è ammessa solo per la demolizione o l'esportazione del veicolo all'estero, sicché il proprietario di quest'ultimo potrebbe anche valutare la restituzione delle targhe quale soluzione per non essere sottoposto all'obbligo della r.c.a., ma correrebbe il rischio di incorrere nelle sanzioni previste dalla richiamata disposizione qualora trattenga per sé il veicolo non più targato senza rottamarlo o spedirlo oltre confine.

³² Cass. 19 gennaio 2018, n. 1269, in *Foro it.*, Rep. 2018, voce *Assicurazione (contratto)*, n. 8, ha ribadito, proprio in relazione a un incidente automobilistico, che la disciplina di diritto interno deve essere interpretata in conformità alla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

7. Conclusioni. Il rischio tipico dell'assicurazione obbligatoria r.c.a.

Dalle brevi riflessioni che precedono è emerso che la legislazione italiana non è in alcuni aspetti conforme alla normativa europea. Secondo la Corte di giustizia, le direttive comunitarie individuano presupposti per la decorrenza dell'obbligo di stipulare una polizza che sono più ampi di quelli previsti in Italia.

È il momento di domandarsi, a conclusione della rapida indagine, se l'approdo interpretativo cui sono giunti i Giudici di Lussemburgo sia auspicabile.

Innanzitutto, occorre premettere che la finalità di tutela dei danneggiati dalla circolazione veicolare è senza dubbio condivisibile. Tuttavia, essendo impossibile eliminare del tutto il rischio connesso a tale attività, ossia far ricadere le conseguenze economiche di qualsiasi sinistro su soggetti sempre solvibili (quali l'assicuratore o l'organo di garanzia), non si possono tralasciare gli inconvenienti connessi a un obbligo "generale" di assicurazione coincidente con l'immatricolazione del veicolo.

Al di là del singolo individuo, al quale si può imporre il "sacrificio" economico di assicurare sempre il proprio mezzo – sull'assunto che, salvo casi eccezionali, ne possiede uno o al più due –, in tutte le altre ipotesi si prospettano serie questioni. Si pensi allo Stato medesimo, che si troverebbe a dover provvedere alla polizza r.c.a. dei veicoli confiscati, acquisiti al patrimonio pubblico e collocati nei depositi giudiziari in attesa della vendita giudiziale, oppure a quelli in disuso, di proprietà delle amministrazioni pubbliche, ricoverati nelle rimesse. Si tratterebbe di un onere economico imponente, che graverebbe sulle finanze pubbliche, a meno che non si voglia rendere i predetti mezzi "inamovibili" e inadatti alla circolazione. Soluzioni entrambe piuttosto onerose, che andrebbero ad aggiungere ulteriori costi al già gravoso mantenimento dei veicoli di cui si è appena detto e che potrebbero condurre persino a un'abdicazione del diritto di proprietà su tali cose³³. In alternativa, si potrebbe ipotizzare la radiazione dal P.r.a., ma anche questa via non pare percorribile, in quanto, in

³³ Se, oltre ai costi di gestione e mantenimento ordinario, si aggiungesse anche quello per l'assicurazione dei mezzi confiscati, in disuso o comunque in attesa della dismissione, questi assumerebbero inevitabilmente un "valore negativo" che legittimerebbe, quantomeno, la valutazione del ricorso alla rinuncia al diritto di proprietà. Sia consentito il rinvio, per alcune osservazioni in termini generali sul punto, a BRIZZOLARI, *La rinuncia alla proprietà immobiliare*, in *Riv. dir. civ.*, 2017, p. 186 ss. Occorre però segnalare che, essendo gli autoveicoli beni mobili registrati, è discusso se possa procedersi alla rinuncia unilaterale, in quanto il sistema di pubblicità consentirebbe in ogni momento di individuare il titolare del bene. Per ulteriori approfondimenti su questo profilo, si segnalano FERRARA JR., voce *Autoveicoli*, in *Noviss. Digesto it.*, I, 2, Torino, 1958, nt. 1, e GAETA, voce *Proprietà della nave e dell'aeromobile*, in *Enc. dir.*, XXXVII, Milano 1988, p. 389 ss.

attuazione della dir. 2000/53/CE, la restituzione delle targhe è ora possibile solo in vista della rottamazione o esportazione del veicolo³⁴.

Gli esempi, poi, potrebbero proseguire per tutti i mezzi immatricolati per i quali non è stata rinnovata la copertura assicurativa, in quanto ritirati dalla pubblica via e circolanti o stazionanti in zone private³⁵.

Ad ogni modo, al di là di questi “inconvenienti”, non si può non rilevare il *trend* che la giurisprudenza comunitaria, e, di riflesso, nazionale, ha intrapreso negli ultimi anni.

Occorre però fare un passo indietro. Il legislatore, mediante la creazione di un collegamento tra l'assicurazione r.c.a. e il fatto della “circolazione”, ha inteso circoscrivere l'operatività della disciplina sino ad ora esaminata non solo in termini spaziali, ma anche, per dir così, funzionali, giacché essa risulta applicabile solo qualora ricorra un nesso causale tra la “circolazione” e l'evento dannoso. Il rischio oggetto del contratto, dunque, è (o, meglio, era, come si vedrà immediatamente) quello del fatto di cui all'art. 2054 c.c.; è perciò cruciale individuare quale “attività” compiuta tramite il veicolo rientri nel concetto in analisi.

Si pensi, ad esempio, a tutti quei mezzi “ibridi” che possono essere impiegati sia per lo spostamento da un punto a un altro, sia come macchinario da lavoro, oppure al caso in cui un'automobile venga utilizzata con finalità diverse da quelle a cui normalmente è adibita.

Può tornare utile il richiamo, a questo proposito, alla suddivisione proposta tra il danno provocato da “circolazione del veicolo” e quello da “veicolo in circolazione”³⁶. Questa classificazione ha lo scopo di escludere che ogniqualvolta si verifichi un evento dannoso comunque connesso al mezzo, appunto, in circolazione, tale evento debba ritenersi

³⁴ Non è dunque più possibile restituire la targa e trattenere per sé il veicolo, poiché si è esposti alle sanzioni di cui si è dato conto *retro* nt. 30. La dir. 2000/53/CE ha difatti imposto agli Stati membri di adottare misure volte a impedire che i veicoli abbandonati o in disuso divengano rifiuti; così il legislatore italiano ha deciso di circoscrivere la radiazione dal P.r.a. alle sole ipotesi di rottamazione o esportazione.

³⁵ Si pensi, ad esempio, al parco auto di una concessionaria, che si troverebbe a dover provvedere all'assicurazione di tutti i veicoli immatricolati in attesa della vendita. Ad ogni modo, sul punto si segnalano le *Conclusioni dell'Avvocato generale Michal Bobek* del 26 aprile 2018 a Corte giust. UE 4 settembre 2018, causa 80/17, cit., nelle quali, in particolare ai nn. 83 e 87, si riporta una sintesi delle opinioni espresse da Irlanda e Regno Unito circa gli inconvenienti dell'interpretazione estensiva del concetto di circolazione.

³⁶ Questa classificazione è stata elaborata da GALLONE, *Il danno derivante dalla circolazione di veicoli e il danno derivante dai veicoli in circolazione*, in *Giur. it.*, 1998, p. 1122 ss.; ID., *Il rischio assicurato*, in ALPA (a cura di), *Le assicurazioni private*, cit., p. 1845 ss. Segue questa impostazione, ricorrendo a espressioni diverse ma con numerose analogie nel contenuto, RISPOLI, *Il danno da non circolazione dei veicoli*, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 2012, p. 4.

causalmente collegato alla medesima in modo da risultare integrata una responsabilità ex art. 2054 c.c.

La casistica richiamata in precedenza sembrerebbe dimostrare che la tendenza attuale è nel senso di ricondurre qualsiasi danno alla seconda delle alternative illustrate, vale a dire a ricomprendere nel concetto di “circolazione” anche i danni provocati dai veicoli quando operano, per dir così, in configurazioni o situazioni differenti dalla mera circolazione, purché, almeno secondo i giudici nazionali, si trovino sulla pubblica via.

L'estensione, ad opera della giurisprudenza, del concetto di “circolazione” oltre i confini immaginati dal legislatore, a qualsiasi veicolo, immatricolato e idoneo a circolare, sembra aver “trasformato” la polizza r.c.a. da un'assicurazione per la responsabilità da circolazione (art. 2054 c.c.) a una per la responsabilità per il danno prodotto da cose in custodia (art. 2051 c.c.)³⁷.

Difatti, con il caso *Vnuk*, la “circolazione” è stata estesa sino a ricomprendere fattispecie che esulano dall'utilizzo del veicolo quale mero mezzo di spostamento e che riguardano invece l'uso che ne viene fatto, anche se trovasi in sosta, o che non rientra nella semplice finalità di trasporto di cose o soggetti³⁸.

Il caso *Juliana* sembra voler completare questa tendenza. La Corte europea compie ora un ulteriore passo in avanti e aggiunge che sono da considerarsi “veicoli” tutti quelli immatricolati e idonei a circolare e che non rileva il luogo nel quale si trovano ai fini dell'obbligo di assicurazione.

Un interrogativo sorge allora spontaneo: se sia ancora possibile concepire l'assicurazione r.c.a. come una copertura per i soli danni causati da un mezzo nella (mera) circolazione stradale o se, invece, alla luce del progressivo ampliamento delle fattispecie di cui si è dato conto, si imponga un suo ripensamento.

Al di là della divisibilità o meno dell'una o dell'altra soluzione al quesito, gli elementi sin qui esaminati inducono a propendere per la seconda alternativa. Il caso *Juliana* pare aver sancito, per dir così, la fine della componente “spaziale” dell'obbligo

³⁷ Estensione che da RAVENNA, *Disorientamenti in tema di circolazione stradale e art. 7 c.p.c.*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 2000, p. 1023 ss. è ritenuta positiva. Questa tendenza della giurisprudenza era stata già rilevata a suo tempo da GALLONE, *Il rischio assicurato*, cit., p. 1848.

³⁸ Esemplificativa è Cass. 29 aprile 2015, n. 8620, in *Foro it.*, 2015, I, c. 2354, secondo cui nel concetto di circolazione, ai fini dell'applicabilità della disciplina sull'assicurazione obbligatoria r.c.a., rientrano tutte le operazioni che il veicolo è destinato a compiere con le sue proprie modalità. La Corte ha ritenuto che rientri nell'operatività della garanzia r.c.a. il sinistro provocato, per un'errata manovra del braccio meccanico, da un'autogrù posizionata e attiva su strada pubblica.

dell'assicurazione r.c.a.; il progressivo ampliamento della nozione di circolazione, invece, ha contribuito a ridurre sensibilmente quella "funzionale", in quanto la responsabilità sembra oggi sempre più collegata al semplice "contatto" tra il veicolo e il terzo, indipendentemente dall'uso che ne viene fatto³⁹.

L'estensione, per via giurisprudenziale, del rischio tipico oggetto del contratto d'assicurazione inevitabilmente ricadrà sugli assicurati, poiché è ragionevole prevedere che le compagnie trasferiranno i maggiori costi sostenuti su questi ultimi⁴⁰.

³⁹ L'osservazione è di RISPOLI, *Il danno da non circolazione dei veicoli*, cit., p. 11. In termini generali, sulle varie ipotesi di responsabilità da "contatto", oramai non più limitata al solo ambito delle professioni sanitarie, si vedano FRANZONI, *Il contatto sociale non vale solo per il medico*, in *Resp. civ. e prev.*, 2011, p. 1693 ss.; e ROLFI, *Le obbligazioni da contatto sociale nel quadro delle fonti di obbligazione*, in *Giur. merito*, 2007, p. 555 ss.

⁴⁰ Ampliare la portata dell'art. 2054 c.c. e, conseguentemente, determinare l'aumento dei casi in cui l'assicuratore è chiamato a risarcire il danno, come rilevato a suo tempo da GALLONE, *Il danno derivante dalla circolazione di veicoli e il danno derivante dai veicoli in circolazione*, cit., p. 1123, necessariamente conduce all'innalzamento dei premi.