

L'ambito di operatività della copertura assicurativa RCA per i veicoli fermi

Con una recente sentenza la **Corte di Giustizia dell'Unione Europea** è intervenuta in materia di copertura assicurativa RCA per i veicoli fermi, confermando i precedenti indirizzi e chiarendo ulteriormente il quadro degli obblighi.

Con la **sentenza del 29 aprile 2021**, infatti, la Corte di Giustizia dell'UE ha confermato l'obbligatorietà dell'assicurazione RCA anche per i veicoli che non siano idonei alla circolazione e anche se questi siano custoditi in un'area privata in attesa di essere rottamati, ponendosi in continuità con la precedente sentenza del settembre 2018, la quale prevedeva che l'obbligo della copertura assicurativa vale sempre nel caso in cui un veicolo sia immatricolato e idoneo a circolare, anche se il proprietario o il detentore del veicolo lo tiene fermo in un'area privata.

In particolare, nella sentenza dello scorso aprile, la Corte ha affermato che *“l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, dev'essere interpretato nel senso che la conclusione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria quando il veicolo di cui trattasi è immatricolato in uno Stato membro, qualora tale veicolo non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla normativa nazionale applicabile”*.

Tenuto conto di ciò, l'obbligo di assicurazione non viene stabilito solamente per i veicoli che siano ritirati dalla circolazione ai sensi delle normative nazionali; per l'Italia ciò avviene con la cancellazione del veicolo dal Pubblico Registro Automobilistico.

Sentenza CGUE del 29 aprile 2021 (C-383/19)

La domanda di pronuncia pregiudiziale verteva sull'interpretazione dell'articolo 3 della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il Powiat Ostrowski (distretto di Ostrów, Polonia) e l'Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Fondo di garanzia assicurativa, Polonia) in merito all'eventuale obbligo del distretto di concludere un contratto di assicurazione della responsabilità civile derivante dall'uso di un autoveicolo, per un veicolo che il distretto ha acquisito sulla base di una decisione giudiziaria e che ha destinato alla demolizione.

Questi i punti salienti delle conclusioni cui è giunta la Corte:

1. La conclusione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è, in linea di principio, obbligatoria per un veicolo immatricolato in uno Stato membro, che si trova su un terreno privato e che è destinato alla demolizione a causa della scelta del suo proprietario, anche quando tale veicolo non è, in un dato momento, idoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche; a tal proposito, si afferma che la nozione di «veicolo» (articolo 1 della direttiva 2009/103) è una nozione oggettiva e indipendente dall'uso che viene fatto o che può essere fatto del veicolo di cui trattasi o dall'intenzione del proprietario del veicolo o di un'altra persona di utilizzarlo effettivamente. Inoltre, l'obbligo di assicurazione (articolo 3 della direttiva 2009/103) non è connesso all'utilizzo del veicolo come mezzo di trasporto in un determinato momento né alla questione se il veicolo di cui trattasi abbia effettivamente causato danni.
2. In linea di principio, l'obbligo di assicurare un veicolo immatricolato in uno Stato membro, che si trova su un terreno privato e che è destinato alla demolizione per scelta del suo proprietario, anche qualora, in un determinato momento, sia inidoneo alla circolazione in ragione delle sue condizioni tecniche, s'impone, da un lato, al fine di assicurare la tutela delle vittime di incidenti stradali, dal momento che l'intervento dell'organismo di indennizzo dei danni alle cose o alle persone causati da un veicolo non assicurato è previsto esclusivamente nei casi in cui la conclusione dell'assicurazione è obbligatoria.
3. Affinché un veicolo sia escluso dall'obbligo di assicurazione deve essere ufficialmente ritirato dalla circolazione, conformemente alle norme nazionali applicabili.

Come anticipato, le conclusioni cui è giunta la Corte di Giustizia dell'Unione Europea richiamano quanto espresso nella sentenza del 4 settembre 2018, in cui la Corte aveva considerato, innanzitutto, che un veicolo che non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione e che sia idoneo a circolare risponde alla nozione di “veicolo” ai sensi della Direttiva 72/166/CEE¹ e che, pertanto, non smette di essere soggetto all'obbligo di assicurazione enunciato da tale Direttiva, per il solo fatto che il suo proprietario non abbia più intenzione di guidarlo e che lo abbia immobilizzato su un terreno privato.

¹ La domanda di pronuncia pregiudiziale verteva sull'interpretazione dell'articolo 3 della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (come modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005), e dell'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (come modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005).

La direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità ha abrogato le sopra menzionate direttive; tuttavia, tenuto conto della data dei fatti del procedimento principale, occorre riferirsi a queste ultime due direttive nel commento.

Sentenza CGUE del 4 settembre 2018 (C-80/17)

La domanda di pronuncia pregiudiziale era stata presentata nell'ambito della controversia tra il Fondo di garanzia automobilistico del Portogallo e due cittadine portoghesi con riferimento al rimborso degli indennizzi che il Fondo aveva provveduto a versare alle vittime di un incidente in cui era stato coinvolto il veicolo appartenente ad una delle due cittadine.

La richiesta era volta a chiarire se, ai sensi delle disposizioni europee, l'obbligo di stipulare un'assicurazione RC auto comprendesse anche le situazioni in cui, per scelta del proprietario, il veicolo fosse immobilizzato in una proprietà privata.

Con riferimento all'obbligo di assicurazione RCA anche all'ipotesi di **circolazione in aree private**, si richiama anche la recente **sentenza delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione del 30 luglio 2021, n. 21983**, la quale afferma che *“la copertura assicurativa si estende non solo ai sinistri avvenuti in strada ad uso pubblico e su aree ad essa equiparate, ma anche in quelle di natura privata, aperte all'utilizzazione di un numero indeterminato di persone.”*

Nel dettaglio, le Sezioni Unite hanno affermato che, ai fini dell'operatività della garanzia per R.C.A., l'art. 122 del Codice delle assicurazioni private (decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209) va interpretato conformemente alla giurisprudenza eurounitaria, nel senso che la circolazione su aree equiparate alle strade debba intendersi come quella effettuata su ogni spazio ove il veicolo possa essere utilizzato in modo conforme alla sua funzione abituale.

Sentenza Sezioni Unite della Corte di Cassazione del 30 luglio 2021, n. 21983

La Corte d'appello di Milano aveva rigettato il gravame proposto dai ricorrenti in merito alla richiesta di risarcimento danni verificatisi a causa del decesso di un congiunto, investito da una autovettura nel cortile dell'abitazione. In particolare, il giudice di merito aveva respinto il ricorso per via della mancata copertura assicurativa Rc auto ex artt. 122 e 144 del D. lgs. n. 209 del 2005, in quanto il sinistro si era verificato in un'area privata.

Le Sezioni Unite, invece, hanno affermato che, ai fini dell'operatività della garanzia per R.C.A., l'art. 122 del codice delle assicurazioni private va interpretato conformemente alla giurisprudenza eurounitaria, nel senso che la circolazione su aree equiparate alle strade debba intendersi come quella effettuata su ogni spazio ove il veicolo possa essere utilizzato in modo conforme alla sua funzione abituale.

In merito al concetto di **circolazione stradale**, infine, si richiama anche la **sentenza Sez. unite n. 8620/2015**, in cui la Corte ha affermato che nell'ampio concetto di circolazione stradale indicato nell'articolo 2054 cod. civ. è compresa anche la **posizione di arresto del**

veicolo, sia in relazione all'ingombro da esso determinato sugli spazi addetti alla circolazione, sia in relazione alle operazioni eseguite in funzione della partenza o connesse alla fermata, sia ancora con riguardo a tutte le operazioni cui il veicolo è destinato a compiere e per il quale esso può circolare nelle strade.

Ne consegue che per l'operatività della garanzia per la R.C.A. è necessario il mantenimento da parte del veicolo, nel suo trovarsi sulla strada di uso pubblico o sull'area ad essa parificata, delle caratteristiche che lo rendono tale sotto il profilo concettuale e, quindi, in relazione alle sue funzionalità, sia sotto il profilo logico che sotto quello di eventuali previsioni normative, risultando, invece, indifferente l'uso che in concreto si faccia del veicolo.

In tale pronuncia la Corte aveva ricordato che già la giurisprudenza ricomprendeva nel concetto di circolazione stradale tanto lo stato di movimento, quanto la situazione di arresto o di sosta di un veicolo su strada od area pubblica di pertinenza della stessa, con la precisazione che il concetto non può restringersi alla sola ipotesi in cui al posto di guida vi sia una persona che abbia l'effettiva disponibilità dei congegni meccanici atti a determinarne il movimento.

Tale criterio trovava giustificazione nella considerazione che la guida di un veicolo comporta l'utilizzazione di un mezzo dotato di un certo grado di pericolosità, imponendo al conducente un completo controllo del mezzo stesso anche nelle fasi di arresto o sosta.

Ultime modifiche alla Direttiva 2009/103

Il Parlamento europeo ha recentemente adottato una risoluzione sulla proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, che dovrà essere adottata formalmente dal Consiglio, per essere poi pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale Europea.

Tra le modifiche apportate rientrerebbe anche l'inserimento nella direttiva stessa di una **specifico definizione di "uso del veicolo"** indicato come *“ogni utilizzo del veicolo, destinato di norma a fungere da mezzo di trasporto, che sia conforme alla funzione abituale del veicolo stesso, a prescindere dalle sue caratteristiche, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento”*.