

Gli effetti della pandemia sui contratti assicurativi: più trasparenza, equità e nuovi servizi? Gli scenari futuri per le Compagnie, gli Assicurati e gli Intermediari

Come sono cambiati e come cambieranno i contratti assicurativi dopo la pandemia

Il Contratto di assicurazione RCA

Pierfrancesco Colaianni

UnipolSai
ASSICURAZIONI

Milano , 25 Novembre 2021

INDICE

Mobilità e incidentalità stradale

Sistemi no fault e di responsabilità civile

Evoluzione legislativa del sistema obbligatorio della RCA

Le fonti (Direttive europee, codice civile, codice delle assicurazioni private)

La natura della RCA

L'obbligo di assicurazione

I presupposti (circolazione)

Obblighi precontrattuali

Obbligo dell'assicuratore (contrarre)

Conclusione del contratto e contratti «abbinati» (garanzie accessorie)

Dip, Dip aggiuntivo, contratto base,

La durata del contratto, decorrenza e cessazione degli effetti

I soggetti del contratto e del rapporto

Le obbligazioni delle parti

Esecuzione del contratto: risarcimento per equivalente e reintegrazione in forma specifica

La riparazione diretta

La presa in carico del macro-leso

Nuovi sistemi di mobilità

La guida autonoma e le prospettive future

INDICE

Mobilità e
incidentalità
stradale

Responsabilità
civile auto,
sistema
obbligatori,
natura della RCA

L'evoluzione
del
contratto
RCA

La fase
dell'esecuzione
del contratto

La
riparazione
diretta

La presa in carico
del macro-leso

Nuovi sistemi
di mobilità

La **guida**
autonoma e le
prospettive
future

Mobilità e
incidentalità
stradale

Lo sviluppo della circolazione stradale: ruolo nella crescita dell'economia, effetti

	ANNO	1958	1968
Italia	SINISTRI	201.236	nd
	MORTI	7.137	9.431
	FERITI	153.710	224.583



1969 fu introdotta la legge sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile auto (il primo Paese europeo ad introdurre la Rca obbligatoria fu la Danimarca nel 1918 (seguita da Norvegia, Svezia, Gran Bretagna, Eire, Germania, Austria, Belgio e Francia nel 1959)



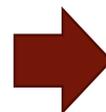
Nel mondo su 100 morti traumatiche, quasi ¼ (un quarto) sono causate da sinistri stradali

ISTAT (incidenti stradali 2020, bollettino luglio 2021)



2020: un decremento, mai registrato prima, di **incidenti stradali e infortunati coinvolti**

Lockdown governativi per contenere la diffusione dei contagi

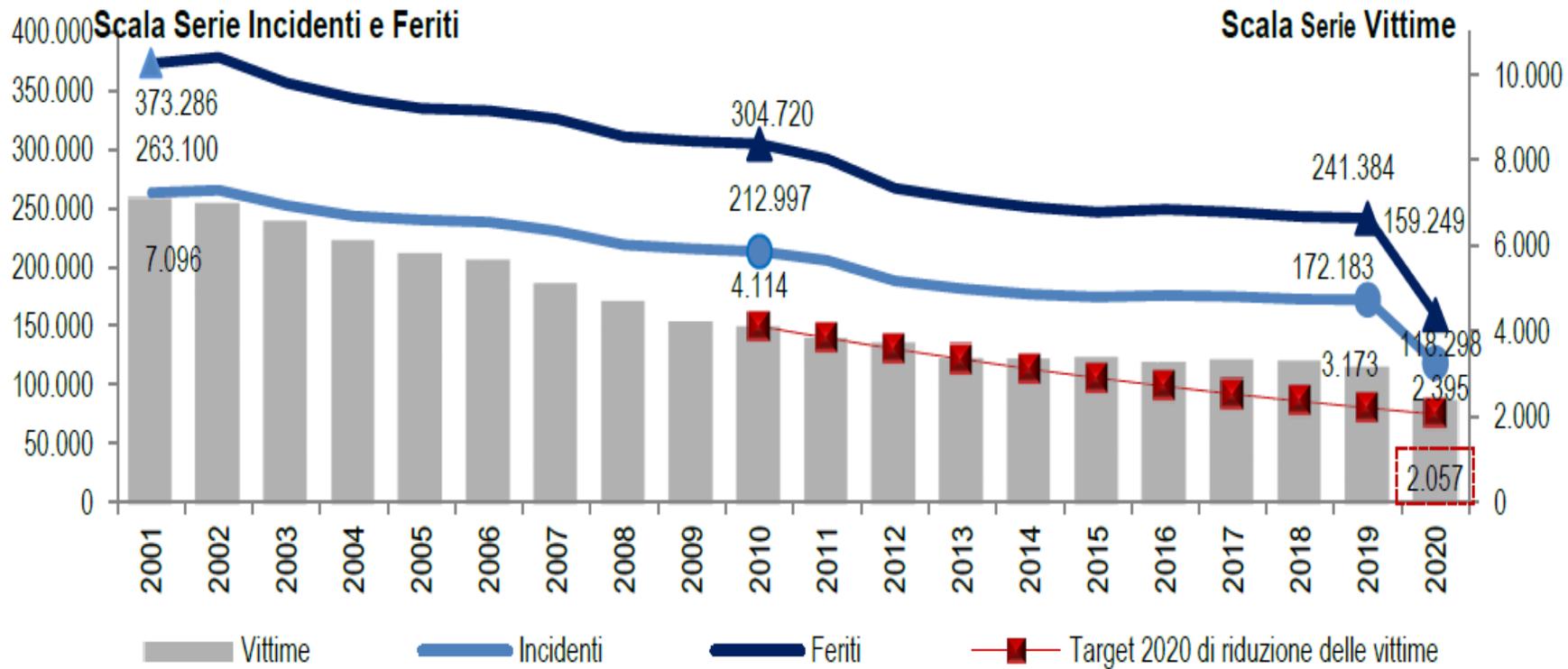


Blocco quasi totale della mobilità e circolazione da marzo a maggio inoltrato e nei mesi invernali

2020	NUMERO	VARIAZIONE VS 2019
MORTI	2.395	-24,5%
FERITI	159.249	-34%
INCIDENTI	118.298	-31,2%
FERITI GRAVI	14.102	-20%
FERITI GRAVI/DECESSI	Rapporto 5,9	Poco superiore ai valori medi quinquennio pre-Covid

ISTAT (incidenti stradali 2020, bollettino luglio 2021)

FIGURA 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. Anni 2001-2020, valori assoluti



La convenzione **CARD**, istituita nel 2007, consente alle imprese la liquidazione dei danni subiti ai propri assicurati non responsabili dei sinistri, accelerando i tempi di regolazione dei rimborsi. **La quota dei sinistri CARD (tav. II.8) si è stabilizzata all'80% del totale**; in termini di **importo dei risarcimenti**, la quota dei **sinistri CARD si colloca nel 2020 al 44%**. La significativa riduzione rispetto al 2011 è da ricondurre alla **contrazione degli oneri dovuti a risarcimenti per le invalidità lievi**, a seguito delle disposizioni del **D.L. 1/2012***, oltre che a un generale **miglioramento dell'efficienza dei processi liquidativi** da parte delle imprese. Nel 2020, **la riduzione della circolazione dei veicoli dovuta al lockdown** ha prodotto una riduzione della quota dei sinistri in regime CARD sia in termini di numeri (79,5%) sia in termini di importi (44,3%), e ha comportato proporzionalmente **un numero inferiore di sinistri semplici ricadenti, appunto, nel regime CARD**.

Tavola II.8

SINISTRI CARD E NO CARD



Peso del portafoglio CARD e NO CARD sul TOTALE (netto IBNR)*				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
2011	79,7%	50,5%	21,1%	49,5%
2012	79,4%	47,0%	21,5%	53,0%
2013	79,2%	46,3%	21,6%	53,7%
2014	80,1%	45,9%	20,7%	54,1%
2015	81,2%	45,7%	19,4%	54,3%
2016	81,4%	46,9%	19,3%	53,1%
2017	81,0%	46,9%	19,6%	53,1%
2018	80,8%	46,7%	19,9%	53,3%
2019	81,0%	47,3%	19,8%	52,7%
2020	79,5%	44,3%	21,4%	55,7%
Var. in p.p. 2020-2011	-0,3	-6,3	+0,3	+6,3

* La somma dei numeri dei sinistri card e NO CARD può essere superiore a 100 in quanto un solo sinistro può avere più partite di danno gestite nei due regimi.

MICROPERMANENTI E ACCERTAMENTI STRUMENTALI

*D.L. 24.01.2012, n.1 (convertito in **Legge 27/2012**) ha varato un pacchetto di disposizioni ad hoc, ulteriormente ampliato in sede di conversione con l'inserimento, tra gli altri, dei commi 3 ter e quater dell'art. 32.

Il comma 3 ter modifica l'**art. 139 del Codice delle Assicurazioni**, al cui secondo comma aggiunge il seguente periodo: **"In ogni caso, le lesioni di lieve entità, che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo, non potranno dar luogo a risarcimento per danno biologico permanente"**.

Il comma 3 quater invece enuncia il seguente principio: **"Il danno alla persona per lesioni di lieve entità di cui all' art. 139 CAP, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è risarcito solo a seguito di riscontro medico legale da cui risulti visivamente o strumentalmente accertata l'esistenza della lesione"**.

Legge 124/2017 (c.d. L. concorrenza)

Intervento sulla portata delle disposizioni introdotte dall'art. 32, commi 3-ter e 3-quater della Legge 27/2012.

Il comma 2 del nuovo art. 139 stabilisce infatti che **" In ogni caso, le lesioni di lieve entità, che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo, ovvero visivo, con riferimento alle lesioni, quali le cicatrici, oggettivamente riscontrabili senza l'ausilio di strumentazioni, non possono dar luogo a risarcimento per danno biologico permanente"**.

La tav. II.9 riporta la velocità di liquidazione dei sinistri gestiti, misurata in termini di numero sinistri e importo dei risarcimenti, rispetto ai sinistri con seguito a fine 2020.

Tavola II.9

Sinistri pagati nell'anno di accadimento su sinistri con seguito (lordo IBNR)				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
2011	71,8%	58,7%	39,5%	18,6%
2012	72,1%	58,9%	39,8%	17,5%
2013	72,9%	59,6%	40,6%	17,6%
2014	73,2%	59,9%	41,2%	18,2%
2015	74,3%	61,4%	40,6%	18,0%
2016	74,8%	61,9%	41,6%	18,6%
2017	74,8%	62,5%	42,3%	19,1%
2018	75,5%	63,8%	43,8%	19,5%
2019	76,2%	64,7%	46,1%	20,1%
2020	75,5%	63,6%	42,5%	18,8%
Var. in p.p. 2020-2019	+3,7	+4,9	+3,0	+0,2

VELOCITA' DI LIQUIDAZIONE DEI SINISTRI GESTITI



I sinistri gestiti nel sistema **CARD** evidenziano una **velocità di liquidazione progressivamente crescente fino al 2019** sia in **termini di numeri che di importi pagati**, con una quota di risarcimenti nell'anno di accadimento molto superiore al NO CARD. Nel **2020 si rileva un leggero rallentamento di tale velocità**, più marcato per i sinistri gestiti nell'ordinario regime NO CARD, che registra **un calo di 3,6 punti percentuali in termini di numeri** (42,5% rispetto al 46,1% nel 2019) e di 1,3 punti percentuali riguardo agli importi (18,8% rispetto al 20,1%).

Tavola II.11

COSTO MEDIO
SINISTRI
CARD



Costo medio di generazione (CARD)								
(euro)								
Anno di generazione	Pagato*	Variazione %	Riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (lordo IBNR)	Variazione %
2011	2.097	2,2%	4.930	6,0%	2.751	3,0%	2.754	3,3%
2012	1.996	-4,8%	4.905	-0,5%	2.661	-3,3%	2.674	-2,9%
2013	1.994	-0,1%	4.968	1,3%	2.666	0,2%	2.674	0,0%
2014	2.010	0,8%	4.600	-7,4%	2.594	-2,7%	2.604	-2,7%
2015	2.003	-0,3%	4.376	-4,9%	2.514	-3,1%	2.522	-3,1%
2016	2.028	1,2%	4.369	-0,2%	2.521	0,3%	2.522	0,0%
2017	2.061	1,6%	4.154	-4,9%	2.502	-0,8%	2.504	-0,7%
2018	2.102	2,0%	4.172	0,4%	2.519	0,7%	2.520	0,6%
2019	2.148	2,2%	4.134	-0,9%	2.540	0,9%	2.546	1,0%
2020	2.308	7,4%	4.481	8,4%	2.739	7,8%	2.742	7,7%
Var. % 2020/2011	10,1%		-9,1%		-0,4%		-0,4%	

I

PAGATO

RISERVATO

* Inclusi pagamenti parziali.

Responsabilità
civile auto,
sistema
obbligatori,
natura della RCA

SISTEMI NO FAULT

La vittima di un sinistro viene indennizzata da un assicuratore privato a prescindere dalla sussistenza o meno della responsabilità della vittima stessa o di un terzo.

I sistemi no fault costituiscono un insieme non omogeneo

Le principali
differenze
di sistema



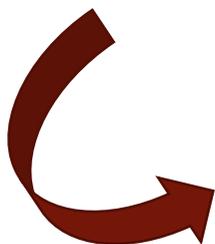
SISTEMI NO FAULT

**TIPO DI
CONTRATTO
ADOTTATO**

**stipula di un'assicurazione
contro gli Infortuni**

per conto e
nell'interesse proprio

a favore del
terzo danneggiato



**Il rischio coperto dall'assicurazione: non la responsabilità
ma il danno alla persona o alle cose patito dall'assicurato o dal terzo**

OBBLIGATORIETA'

i sistemi no fault sono talvolta cogenti ed inderogabili

in altri casi la legge lascia libertà di scelta nell'optare
per un regime di assicurazione della responsabilità
civile ovvero per quella no fault

Le riforme dopo la 990/69

NORMATIVA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE

Legge 39/77

- modificò il regolamento di attuazione della 990/69

Legge 57/2001

- **criteri di liquidazione del danno alla persona**
- norme più stringenti sull' **offerta** e sui **termini di conclusione del procedimento di liquidazione**,
- **imponente sistema sanzionatorio** a colpire comportamenti inefficienti o dilatori da parte delle imprese

Codice delle Assicurazioni Private, dal 1 Gennaio 2006

NORMATIVA E CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE

Codice delle Assicurazioni Private

- ❑ non costituisce un corpo normativo organico
- ❑ contiene **ben 150 deleghe all'IVASS** per emanazione di norme di dettaglio
- ❑ **senza novellare il codice, il legislatore ha poi emanato numerose** norme in materia di RCA
- norme della **Legge 221/2012** in materia di repressione frodi, di contratto base, di accesso telematico alle informazioni contrattuali;
- Legge 27/2012 in materia di scatola nera, contrassegno telematico, danno biologico)
- Legge **124/ 2017** , obbligo a contrarre, obblighi informativi degli intermediari, variazioni di premio, classi di merito, testimoni per danni a cose, 138 e 139 CAP, valore probatorio scatole nere etc.

NORME COMUNITARIE

Prima direttiva Rca (1972), ha introdotto l'**obbligo dell'assicurazione per tutti gli stati Membri** e soppresso il controllo dell'assicurazione alla frontiera (direttiva non attuata in quanto già vigeva la legge 990/69)

Seconda direttiva Rca (1982) ha esteso la portata dell'assicurazione, obbligando gli Stati Membri a prevedere la copertura dei **trasportati prossimi congiunti dell'assicurato**, imponendo all'assicuratore l'adozione di norme che limitassero l'opponibilità al terzo danneggiato di eccezioni contrattuali

Terza Direttiva (1990) Estensione della copertura a **qualsiasi passeggero del veicolo** diverso dal conducente e ai danni causati in qualsiasi Paese europeo

Quarta direttiva (2000) Agevolare la liquidazione dei danni causati da sinistri avvenuti in uno stato membro diverso da quello dove la vittima abitualmente risiede, prevedendo l'obbligo per gli Stati di introdurre la figura del Mandatario per la liquidazione dei sinistri ed i centri di informazione; l'azione diretta del danneggiato verso l'assicuratore del responsabile, la fissazione del termine di 3 mesi per la formulazione dell'offerta o del diniego motivato

La Quinta direttiva (2005) ha modificato le quattro direttive precedenti, **rafforzando la tutela del trasportato, limitando ulteriormente le eccezioni opponibili dall'assicuratore al terzo danneggiato**, dettando la **misura minima del massimale** e stabilendone il **periodico aggiornamento**.

Infine la **direttiva 2009/103** ha abrogato le precedenti cinque direttive

Norme comunitarie

La direttiva **2009/103** ha abrogato le precedenti cinque direttive, dando vita ad una sorta di **testo unico comunitario sull'assicurazione RCA**, le cui linee direttrici si possono così riassumere:

- a) **Garantire l'indennizzo sia per sinistri avvenuti nel Paese di residenza della vittima che nel caso di sinistri avvenuti in altri Paesi membri**, estendendo l'obbligatorietà della copertura dei sinistri causati dall'assicurato in qualsiasi Paese membro della Ue e la **previsione di organismi ad hoc tenuti al pagamento nei casi scopertura assicurativa del responsabile (da noi FGVS)**
- b) **Rendere il più possibile autonomo il rapporto fra assicuratore e danneggiato**, attraverso la progressiva **riduzione delle eccezioni opponibili al terzo danneggiato**
- c) **Rafforzare la tutela delle vittime** attraverso 1) il **divieto di escludere dai benefici dell'assicurazione talune vittime**, in ragione dell'esistenza di un legame di parentela con la persona responsabile del sinistro, come pure di un utilizzo non autorizzato del veicolo 2) la fissazione di **massimali minimi obbligatori**

Le differenze della RCA rispetto all'assicurazione ordinaria della RC

RCA	l'assicuratore è obbligato direttamente nei confronti del danneggiato (art. 144, 1° comma, CAP, azione diretta del danneggiato verso l'assicuratore della RCA)	il danneggiato ha diritto al risarcimento anche ove manchi del tutto un contratto di assicurazione (art. 283 CAP, FGVS)	al terzo danneggiato non sono opponibili eccezioni fondate sul contratto (art. 144, 2 co. CAP)
RCG	il terzo danneggiato non ha rapporto con l'assicuratore, salvo patto gestione lite	l'obbligazione dell'assicuratore è subordinata all'esistenza di un contratto valido ed efficace	opponibilità delle eccezioni contrattuali

Contratto a favore di terzi ?

un'assicurazione danni stipulata a favore del terzo ex art. 1411 CC.

contratto atipico (misto), fusione di elementi dell'assicurazione di RC e del contratto a favore di terzi.

assicurazione delle responsabilità civile ma stipulata a favore del terzo



Non si tratta di assicurazione danni, essendovi nella RCA il presupposto della responsabilità dell'assicurato per dar luogo all'indennizzo.

Non si tratta di assicurazione di RC a favore di terzi: essa è quella nel quale il terzo assume la qualifica di assicurato e non quella in cui rivesta la qualifica di danneggiato.

Dispositivo dell'art. 1904 Codice Civile

Il contratto di assicurazione contro i danni è nullo se, nel momento in cui l'assicurazione deve avere inizio, non esiste un interesse dell'assicurato al risarcimento del danno



NATURA BIVALENTE del contratto di assicurazione RCA (due interessi, e quindi due rischi diversi)



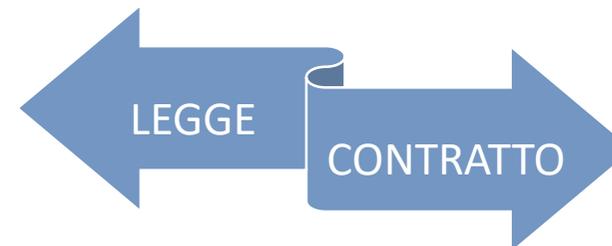
- la lettera della legge impedisce di considerare come assicurato ai sensi dell'art. **1904 c.c.** il terzo danneggiato
- il diritto di risarcimento vantato verso l'assicuratore è il medesimo che il danneggiato può azionare verso il responsabile.

Il rapporto fra danneggiato e
assicuratore della RCA...

...non è un rapporto
di natura assicurativa.

In conseguenza della
commissione di un fatto
illecito...

...si ha rapporto obbligatorio
derivante dalla legge.



INDIRIZZO GIURISPRUDENZIALE

L'assicuratore della RCA è obbligato

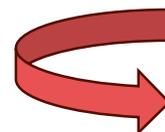
- ex contractu** nei confronti dell'assicurato
- ex lege** nei confronti del terzo danneggiato
- Il **terzo danneggiato** non riveste mai la qualifica di **assicurato**, nel senso di titolare dell'interesse assicurato ex art. 1904 cc
- La **pretesa del terzo danneggiato** nei confronti dell'assicuratore del responsabile non ha natura contrattuale, ma costituisce **un'obbligazione scaturente direttamente dalla legge**

TUTELA DEL TERZO DANNEGGIATO

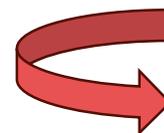
La **finalità principale** della L.990/69,
del **Codice delle Assicurazioni Private**,
della normativa a seguire



tutela delle vittime degli incidenti



maggiori garanzie
patrimoniali a favore del
danneggiato



realizzare
le esigenze della
solidarietà sociale

Corte Costituzionale 29.03.1983, n.77

Danno al trasportato ex
art. 141 CAP
Risarcimento diretto ex
art. 149 CAP

Si resta nell'area dell'
assicurazione di
responsabilità civile.

rimborso a forfait non
snatura il tipo
contrattuale
(prestazione vs
adempimento ex 1197
cod civ)

Art. 122 CAP

1. *I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, 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.*

L'obbligo, imposto oltre che dal diritto nazionale, anche dal diritto comunitario, è stato ritenuto dalla Corte Costituzionale non in contrasto con la Carta costituzionale (Corte Cost. 12.03 1975, n. 56) nella parte in cui limita **l'autonomia contrattuale delle parti.**



Enciclopedia giuridica (2020)

Con il termine di libertà o autonomia contrattuale si fa riferimento al potere delle parti di un contratto di costituire, regolare o estinguere tra loro un rapporto giuridico patrimoniale (art. 1321 c.c.). L'autonomia contrattuale si manifesta sia sotto un aspetto negativo che sotto un aspetto positivo. Libertà o autonomia contrattuale in senso negativo significa che nessuno può essere spogliato dei propri beni o costretto ad eseguire prestazioni a favore di altri, contro, o, comunque, indipendentemente dalla sua volontà (artt. 1321 e 1372, comma 2o, c.c.). In senso positivo, libertà o autonomia contrattuale significa: che le parti possono scegliere liberamente il tipo di contratto più idoneo a soddisfare il loro assetto di interessi fra quelli previsti dall'ordinamento; che le parti possono liberamente determinare il contenuto del contratto nei limiti imposti dalla legge (art. 1321, comma 1o, c.c.); che le parti possono concludere contratti atipici (v. contratto, autonomia contrattuale atipico) o innominati, non corrispondenti ai tipi contrattuali previsti dal c.c. o da altre fonti normative, ma ideati e praticati nel mondo degli affari (art. 1322, comma 2o, c.c.); che le parti possono utilizzare contratti tipici (v. contratto, autonomia contrattuale tipico) per realizzare finalità atipiche, come nei casi del contratto fiduciario (v. contratto, autonomia contrattuale fiduciario) o del contratto indiretto (v. contratto, autonomia contrattuale indiretto), oppure combinare tra loro varie figure contrattuali, tipiche o atipiche, per realizzare (come accade nei contratti collegati) interessi ulteriori e diversi da quelli sottostanti a ciascun contratto isolatamente considerato.

IL PROPRIETARIO

Il proprietario del veicolo, la cui responsabilità è coperta dall'assicurazione, è qualunque persona fisica o giuridica che sia titolare o contitolare del diritto dominicale sul mezzo indicato in polizza. Quel che rileva è l'effettivo acquisto della proprietà (a titolo originario o derivativo);).

CONTRAENTE

La persona che sottoscrive la polizza. Il contraente può coincidere o meno con l'assicurato (persona la cui responsabilità è coperta dall'assicurazione), ovvero con la persona titolare dell'interesse esposto al rischio

ASSICURATO

È la persona titolare dell'interesse esposto al rischio, ai sensi dell'art. 1904 C.C., qualunque persona (fisica o giuridica) che possa essere chiamata a rispondere dei danni causati dalla circolazione del veicolo indicato in polizza:

- Il conducente, che risponde dei danni ex art. 2054, comma 1 o 4 C.C.
- Il proprietario, ovvero l'usufruttuario o l'acquirente a rate, che risponde di tali danni ex art. 2054, comma 3 o 4 C.C.
- L'utilizzatore in leasing (art.91, co 2 Codice della strada)

TERZI DANNEGGIATI

Tutti coloro che abbiano patito danni (materiali, fisici, patrimoniali, non patrimoniali, etc) in conseguenza (nesso causale) della circolazione del veicolo.

ASSICURATORE

Per ottenere l'autorizzazione all'esercizio della RCA l'impresa deve soddisfare alcune condizioni:

- 1) Se ha sede in altro Stato membro della UE, deve aderire all'UCI (art. 23 CAP)
- 2) Ove intenda operare in regime di libera prestazione di servizi, deve incaricare un rappresentante incaricato della gestione dei sinistri (art. 25 CAP)
- 3) Deve incaricare un attuario della verifica delle tariffe (art. 34 CAP)

Ad agosto 2021 le **imprese autorizzate all'esercizio della Rca in ITALIA erano 45**

OGGETTO DELL'OBBLIGO

Stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile corrispondente ai **requisiti «minimi» previsti dalla legge**

Il contratto

- ❖ deve **coprire la responsabilità** di cui all'art. **2054** c.c. e quindi sia quella del **conducente** che del **proprietario**
- ❖ deve coprire la responsabilità per i **danni ai terzi trasportati**
- ❖ deve prevedere un **massimale non inferiore al minimo di legge**

La previsione dell'obbligo legale non esclude la **natura contrattuale dell'assicurazione**, essendo da tempo superato il dubbio circa la natura contrattuale di negozi stipulati in adempimento di un obbligo legale.

L'obbligo di stipulare l'assicurazione della RCA sorge ove si ponga in circolazione un veicolo a motore senza guida di rotaie su strada di uso pubblico, su strada equiparata, e su strada privata

La sentenza delle **Sezioni Unite della Cassazione Civile n. 21983 del 30 luglio 2021** ha esteso la copertura obbligatoria r.c. auto ai sinistri verificatisi all'interno delle **aree private**, interpretando l'articolo 122 del Codice delle assicurazioni private, conformemente alla giurisprudenza comunitaria, nel senso che la **circolazione su aree equiparate alle strade di uso pubblico debba intendersi come quella effettuata su ogni spazio.**

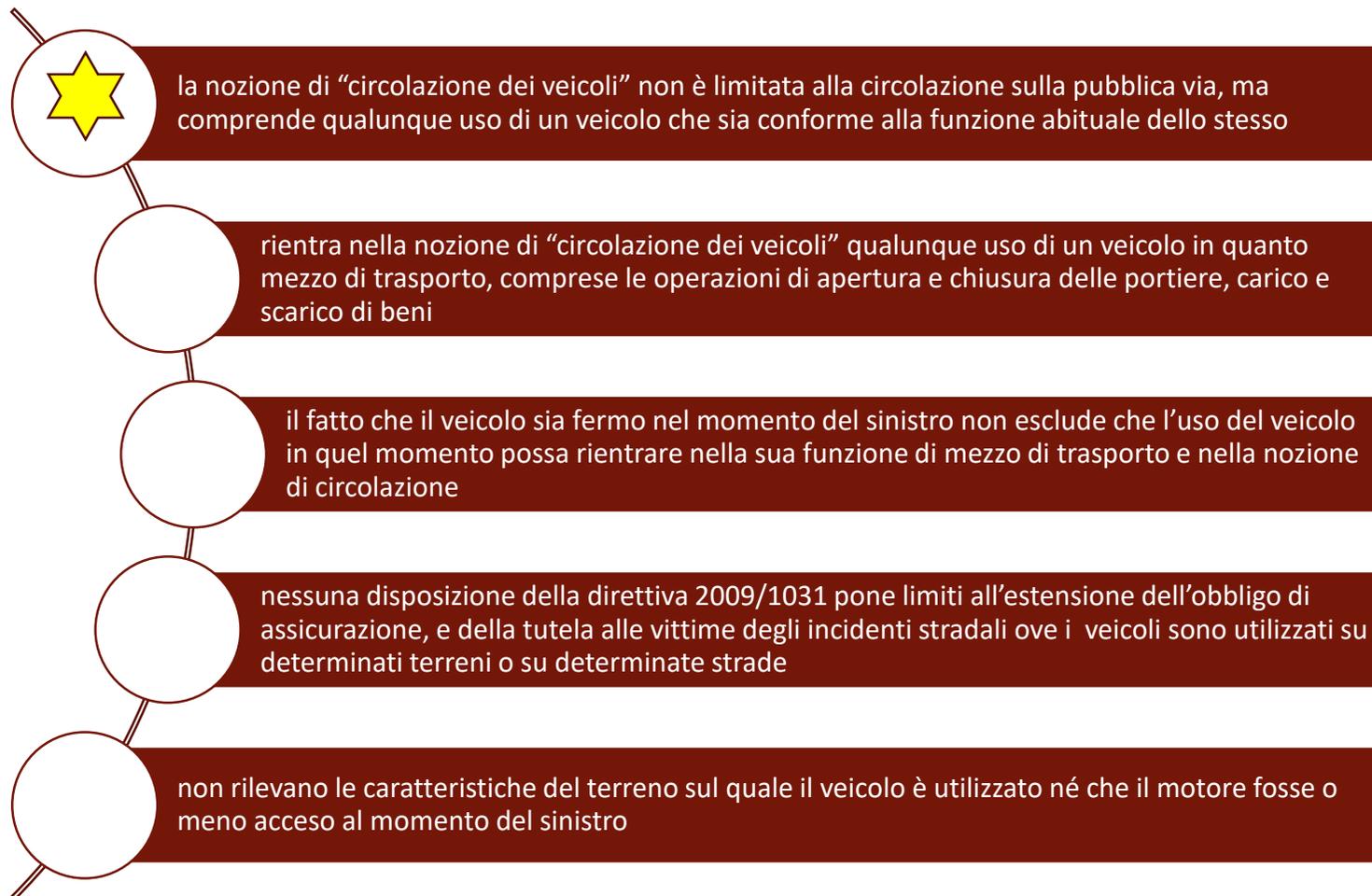
Le Sezioni Unite hanno pertanto ravvisato che il criterio decisivo ai fini della determinazione della copertura assicurativa obbligatoria debba essere **l'utilizzazione del veicolo conforme alla funzione abituale dello stesso.**



Art. 122
(Veicoli a motore)

1. I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, 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. Il regolamento, adottato dal Ministro dello sviluppo economico⁵⁷³, su proposta dell'IVASS, individua la tipologia di veicoli esclusi dall'obbligo di assicurazione e le aree equiparate a quelle di uso pubblico.

La nozione di “circolazione dei veicoli” e il concetto di “funzione abituale” nella giurisprudenza dell’Unione Europea.



La Corte di Giustizia ha stabilito che “**non rientra nella nozione di “circolazione di veicoli”** una situazione in cui un trattore agricolo è stato coinvolto in un incidente allorché la sua funzione principale, nel momento in cui si è verificato l’incidente, consisteva **non nel servire da mezzo di trasporto ma nel generare**, in quanto macchina da lavoro, **la forza motrice necessaria per azionare la pompa di un polverizzatore d’erbicida**”

L'interpretazione della nozione di “circolazione dei veicoli” nella giurisprudenza italiana

Operatività della garanzia RCA.

- 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 (funzionalità)**
- È **indifferente l'uso che in concreto si faccia del veicolo**, sempreché esso rientri in quello che secondo le sue caratteristiche il veicolo stesso può avere”.
- Costituisce circolazione del veicolo ai sensi dell'art. 2054 c.c.” **Qualsivoglia “uso** che di esso si compia **su aree destinate alla circolazione**, sempreché sia quello che secondo le sue caratteristiche il veicolo può avere

(Ricordato all'art. 2054 c.c. e alla disciplina della r.c.a., il sinistro mortale determinato dall'erronea manovra da parte del conducente di una autogru in sosta, munita di un braccio meccanico di sollevamento, per effetto della quale un cassone metallico, in fase di caricamento, era scivolato travolgendo la vittima).

- Irrilevanza della natura pubblica o privata dell'area di circolazione** – anche in fase statica, preliminare o successiva

le Sezioni Unite del 2021 richiamano i propri precedenti

- ❖ Cass., sez. un. 29/04/2015, n. 8620
- ❖ Cass. civ. 29/11/2018, n. 30838
- ❖ Cass., 19/2/2016, n. 3257

per affermare

- **l'estensione della r.c. auto a sinistri causati da macchine operatrici** o parti di esse che operavano in quanto tali
- **l'interpretazione dell'uso del veicolo conforme alla sua funzione abituale**, criterio a cui assegnare rilievo per determinare l'estensione della copertura assicurativa per la RC auto

Secondo la Corte, «**per l'assicurato-danneggiante**» (e non anche per i terzi: cfr. Cass., 3/8/2017, n. 19368) rimane allora **non coperta da assicurazione per la RCA** solamente l'ipotesi di



UTILIZZAZIONE DEL VEICOLO IN CONTESTI PARTICOLARI ED AVULSI DAL CONCETTO DI CIRCOLAZIONE (art. 2054 c.c. e del CAP)...

...NON AVENTI DIRETTA DERIVAZIONE E SPECIFICO COLLEGAMENTO CON L'USO QUALE MEZZO DI TRASPORTO (secondo lo scopo che in base alle sue caratteristiche il veicolo può avere)...

...A PRESCINDERE DAL TIPO DI ACCESSIBILITA' DEL LUOGO SU CUI AVVENGA

L'inoperatività della garanzia RCA (ipotesi residuali):

- ❑ **utilizzo di mezzo non rientrante tra i veicoli disciplinati dal C.d.S. (Sezioni Unite 8620/2015** “solo i mezzi stabilmente impossibilitati a muoversi, come un veicolo ormai **privo di ruote** e ridotto a **un rottame** ovvero anche una macchina operatrice che sia fissata su un basamento non assurgono – o non assurgono più – al concetto di “veicolo”)
- ❑ **nell'utilizzazione anomala del veicolo, non conforme alle sue caratteristiche e alla sua funzione abituale** (ad esempio, l'utilizzo del veicolo richiamato dalle **Sezioni Unite 8620/2015**, del danno da **esplosione di bomba posizionata all'interno di un'autovettura** “... impiego come mero contenitore o come oggetto materiale in sé che prescinde dall'essere lo stesso anche un mezzo veicolare»)

L'evoluzione
del
contratto
RCA

La legge prevede, in aggiunta ai principi generali in tema di **informazione precontrattuale** (art. 1175 cc, art. 120 e 183 CAP) regole volte a **rafforzare la tutela delle parti** nel fase delle **trattative**

Tali norme sono contenute :

- negli **art. 131** (Trasparenza dei premi e delle condizioni di contratto) e **136** (Funzioni del Ministero dello sviluppo economico) del **CAP**
- nel **regolamento ISVAP 2008** (attuazione art. 131 CAP)
- ART. 34 L.27/2012**



Art. 131

(Trasparenza dei premi e delle condizioni di contratto)

1. Al fine di garantire la trasparenza e la concorrenzialità delle offerte dei servizi assicurativi, nonché un'adeguata informazione ai soggetti che devono adempiere all'obbligo di assicurazione dei veicoli e dei natanti, le imprese **mettono a disposizione del pubblico, presso ogni punto di vendita e nei siti internet, il documento informativo e le condizioni di contratto** praticate nel territorio della Repubblica⁵⁸⁵.

2. La pubblicità dei premi è attuata mediante **preventivi personalizzati rilasciati presso ogni punto di vendita** dell'impresa di assicurazione, nonché mediante **siti internet** che permettono di ricevere il medesimo preventivo per i veicoli e per i natanti individuati nel regolamento di attuazione.

2-bis. Per l'offerta di contratti relativi all'assicurazione RC auto, l'intermediario **rilascia preventiva informazione al consumatore sulle provvigioni riconosciutegli dall'impresa** o, distintamente, dalle imprese per conto di cui opera. L'informazione è affissa nei locali in cui l'intermediario opera e risulta nella documentazione rilasciata al contraente.

2-ter. I **preventivi e le polizze indicano, in modo evidenziato, il premio di tariffa, la provvigione dell'intermediario, nonché lo sconto** complessivamente riconosciuto al sottoscrittore del contratto.

3. L'IVASS determina, con regolamento, gli obblighi a carico delle imprese e degli intermediari

Obblighi in capo all'assicurato

L'assicurato è tenuto a fornire all'assicuratore una corretta descrizione del rischio, secondo le regole generali di cui all'art. 1892 c.c. e 1893 c.c.



Articolo 1892. *Cod Civ Le dichiarazioni inesatte e le reticenze del contraente, relative a circostanze tali che l'assicuratore non avrebbe dato il suo consenso o non lo avrebbe dato alle medesime condizioni se avesse conosciuto il vero stato delle cose, sono causa di annullamento (1441 e seguenti) del contratto quando il contraente ha agito con **dolo o con colpa grave**.*

L'assicuratore decade (2964 e seguenti) dal diritto d'impugnare il contratto se, entro tre mesi dal giorno in cui ha conosciuto l'inesattezza della dichiarazione o la reticenza, non dichiara al contraente di volere esercitare l'impugnazione.

L'assicuratore ha diritto ai premi relativi al periodo di assicurazione in corso al momento in cui ha domandato l'annullamento e, in ogni caso, al premio convenuto per il primo anno. Se il sinistro si verifica prima che sia decorso il termine indicato dal comma precedente, egli non tenuto a pagare la somma assicurata.

Se l'assicurazione riguarda pi persone o pi cose, il contratto valido per quelle persone o per quelle cose alle quali non si riferisce la dichiarazione inesatta o la reticenza (1932).

Articolo 1893. *Se il contraente ha agito **senza dolo o colpa grave**, le dichiarazioni inesatte e le reticenze non sono causa di annullamento del contratto, ma l'assicuratore pu recedere dal contratto stesso, mediante dichiarazione da farsi all'assicurato nei tre mesi dal giorno in cui ha conosciuto l'inesattezza della dichiarazione o la reticenza.*

Se il sinistro si verifica prima che l'inesattezza della dichiarazione o la reticenza sia conosciuta dall'assicuratore, o prima che questi abbia dichiarato di recedere dal contratto, la somma dovuta ridotta in proporzione della differenza tra il premio convenuto e quello che sarebbe stato applicato se si fosse conosciuto il vero stato delle cose.

L'assicurazione della RCA è obbligatoria:

- ✓ Per l'**assicurato** costituisce condizione di liceità della circolazione del veicolo; ove non stipulata, non è consentita la circolazione
- ✓ Per l'**assicuratore** è obbligatoria in quanto non può rifiutare di accettare le proposte contrattuali che gli vengano rivolte (art. 132)



Art. 132

(Obbligo a contrarre)

1. Le imprese di assicurazione stabiliscono preventivamente le condizioni di polizza e le tariffe relative all'assicurazione obbligatoria, comprensive di ogni rischio derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti.589

1-bis. Le imprese di assicurazione sono tenute ad accettare le proposte che sono loro presentate secondo le condizioni e le tariffe di cui al comma 1, fatta salva la necessaria verifica della correttezza dei dati risultanti dall'attestato di rischio, nonché dell'identità del contraente e dell'intestatario del veicolo, se persona diversa.

1-ter. Qualora dalla verifica, effettuata anche mediante consultazione delle banche di dati di settore e dell'archivio informatico integrato istituito presso l'IVASS di cui all'articolo 21 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e successive modificazioni, risulti che le informazioni fornite dal contraente non siano corrette o veritiere, le imprese di assicurazione non sono tenute ad accettare le proposte loro presentate. Le imprese di assicurazione, in caso di mancata accettazione della proposta, ricalcolano il premio e inviano un nuovo preventivo al potenziale contraente.591

2. Le imprese di assicurazione possono richiedere che l'autorizzazione sia limitata, ai fini dell'assolvimento agli obblighi derivanti dal comma 1, ai rischi derivanti dalla circolazione di flotte di veicoli a motore o di natanti.

3. Al fine di facilitare le verifiche propedeutiche all'osservanza dell'obbligo a contrarre di cui al comma 1, le imprese di assicurazione hanno diritto di accedere in via telematica al pubblico registro automobilistico ed all'archivio nazionale dei veicoli previsto dal codice della strada secondo condizioni economiche e tecniche strettamente correlate ai costi del servizio erogato in ragione dell'esigenza di consultazioni anche sistematiche nell'ambito delle attività di prevenzione e contrasto delle frodi nell'assicurazione obbligatoria. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono adottate le disposizioni di attuazione.

3-bis. In caso di segnalazione di violazione o elusione dell'obbligo a contrarre, incluso il rinnovo, i termini regolamentari di gestione dei reclami da parte dell'IVASS sono dimezzati. Decorso inutilmente il termine, l'IVASS provvede a irrogare le sanzioni di cui all'articolo 314

L'obbligo di contrarre (assicuratore) nasce dalla rilevanza sociale del fenomeno della circolazione stradale e mira a **consentire a tutti di poter utilizzare per circolare un veicolo a motore**, garantendo il proprio patrimonio ma, soprattutto, il diritto dei terzi ad essere risarciti.

Se si consentisse il **rifiuto all'assicuratore**, la selezione del rischio terrebbe fuori dalla copertura

- intere categorie di soggetti (i giovani, notoriamente a maggior rischio data minor esperienza, etc.)
- specifiche aree territoriali (caratterizzate da frequenze sinistri elevate o rischio frodi)

La norma in argomento è dettata per soddisfare la **richiesta di copertura**, qualificata come **necessità sociale**, a fronte dell'**esigenza dell'assicuratore di selezionare i rischi**.

A carico dell' **assicuratore**, due condotte:

- ❖ **predisporre condizioni generali di contratto e tariffe «per ogni rischio derivante dalla circolazione»**
- ❖ **accettare le proposte contrattuali formulate dal contraente in conformità a tali condizioni contrattuali e tariffe di premio**

L'adempimento dell'obbligo di contrarre presuppone, per l'assicuratore, il previo adempimento dell'obbligo di **«esposizione» omnibus di condizioni di contratto e delle relative tariffe**

La **conclusione del contratto** dell'assicurazione RCA non presenta significative differenze rispetto alla conclusione dei contratti in generale, sia ove la stipula avvenga in presenza, sia ove si perfezioni a distanza.

La **firma del contratto non può ovviamente essere subordinata** dall'assicuratore alla stipula di ulteriori contratti assicurativi, bancari o finanziari (apertura di conto corrente bancario, assicurazione sulla vita a contenuto finanziario etc)

Si ritiene che rientrino nella portata del divieto anche le polizze «multirischi» (unico contratto con oggetto plurimo)



Art. 170 CAP

(Divieto di abbinamento)

- 1. Ai fini dell'adempimento dell'obbligo di assicurazione dei veicoli a motore, **le imprese non possono subordinare la conclusione di un contratto per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile alla conclusione di ulteriori contratti assicurativi, bancari o finanziari***
- 2. In **deroga** al comma 1, al fine di garantire il **recupero della franchigia** eventualmente prevista a carico del contraente, le imprese possono pattuire **idonee forme di garanzia**, se le stesse non determinano spese aggiuntive e **se il premio risulta inferiore a quello che sarebbe stato altrimenti applicato in assenza di franchigia con recupero garantito**.*
- 3. In **deroga** al comma 1, le imprese **possono proporre polizze per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli in abbinamento ad altri contratti assicurativi, bancari o finanziari a condizione che tali proposte non costituiscano l'unica offerta dell'impresa** e siano osservate le disposizioni previste dal testo unico bancario e dal testo unico dell'intermediazione finanziaria per l'offerta dei contratti dai medesimi disciplinati.*
- 4. I contratti conclusi ai sensi dei commi 2 e 3, compresi quelli bancari e finanziari, possono essere contestualmente risolti dal contraente nel caso previsto dall'articolo 172 (norma abrogata).*

- **DISTRIBUZIONE PRODOTTI ASSICURATIVI**
 - **SEMPLIFICAZIONE**
- **STANDARDIZZAZIONE DELLE INFORMAZIONI**

Dal 1° gennaio 2019 è in vigore **un sistema di informativa precontrattuale che trae origine in parte dalla IDD (Insurance Distribution Directive) e in parte da Regolamenti europei.**

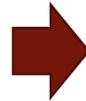
Ogni contratto assicurativo è accompagnato da **due documenti, uno di base e uno aggiuntivo.**

Obiettivo della nuova documentazione precontrattuale è quello di

- consentire al cliente di prendere una decisione informata e consapevole, nonché di**
- comparare facilmente prodotti che offrono garanzie analoghe**
- alla compagnia e all'intermediario di proporre un prodotto coerente con le richieste e le esigenze assicurative del cliente.**

- **DISTRIBUZIONE PRODOTTI ASSICURATIVI**
 - **SEMPLIFICAZIONE**
- **STANDARDIZZAZIONE DELLE INFORMAZIONI**

DIP Danni
(Documento Informativo
Precontrattuale)



**documento informativo base
per i prodotti del ramo danni**



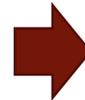
Contiene informazioni significative per la comprensione del contratto:

- i limiti e la durata della copertura assicurativa
- gli obblighi contrattuali del cliente dell'impresa
- la durata della copertura
- procedura e i tempi per recedere dal contratto

DIP Aggiuntivo Danni
per i prodotti danni

RCA: previsto specifico

DIP Aggiuntivo R.C. Auto



Che cosa è assicurato? Che cosa NON è assicurato? Ci sono limiti di copertura? Che obblighi ho? Quali obblighi ha l'impresa? Quando e come devo pagare? Quando comincia la copertura e quando finisce? Come posso disdire la polizza? A chi è rivolto questo prodotto?

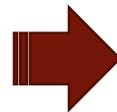


MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

DECRETO 11 marzo 2020, n. 54

Regolamento recante la definizione del «contratto base» di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, di cui all'articolo 22 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla **legge 17 dicembre 2012, n. 221**. (GU n.152 del 17-6-2020)

Dallo scorso **30 aprile 2021** le compagnie assicurative operanti in Italia nel **ramo RCA** devono formulare le **offerte ai consumatori** utilizzando



uno **schema di contratto standardizzato**, definito **contratto base RC auto**, al fine di favorire una **maggiore confrontabilità** tra le polizze sul mercato.

Gli utenti possono confrontare i preventivi direttamente sui siti internet delle compagnie di assicurazione oppure, più velocemente, tramite il nuovo **preventivatore pubblico dell'IVASS**.

A seguito dell'approvazione dell'art. 22 comma 4 della **legge n. 221 del 17 dicembre 2012**, in forza della quale il **Ministero dello Sviluppo Economico** ha introdotto da quest'anno (2021) un 'contratto base' di assicurazione con l'obiettivo di **garantire maggiore trasparenza a tutela dei consumatori** nella stipula dei contratti sulla responsabilità civile derivante dalla circolazione di **autovetture**, motocicli e ciclomotori a uso privato.

Tale contratto deve necessariamente prevedere e distinguere:

- le **clausole minime necessarie per adempiere all'obbligo dell'assicurazione del proprio veicolo;**
- le **condizioni aggiuntive al contratto base la cui offerta è rimessa alla libera valutazione e iniziativa della compagnia.**

Le clausole minime necessarie

OGGETTO	copertura della responsabilità civile per la circolazione dei veicoli su strada, pubblica, anche privata, con esclusione della responsabilità per la partecipazione a gare e competizioni sportive
ESCLUSIONI E RIVALSE	Guida senza patente o patente scaduta, guida in stato ebbrezza o uso sostanze stupefacenti, trasporto irregolare (lesioni ai trasportati), scuola guida senza istruttore a fianco
DICHIARAZIONI INESATTE O RETICENTI	Possono comportare la perdita totale o parziale dell'indennizzo e la cessazione dell'assicurazione, quando incidano sulla valutazione del rischio assicurativo.
AGGRAVAMENTO DI RISCHIO	Possono comportare la perdita parziale del diritto all'indennizzo nonché la cessazione dell'assicurazione (articolo 1898 cc)
ESTENSIONE TERRITORIALE	Territorio Italiano, in tutta Europa e in paesi non barrati nella Carta Verde. Deve essere consegnata al momento della stipula del contratto. La garanzia opera alle condizioni in cui opera la responsabilità civile obbligatoria nella legge del paese in cui si verifica il sinistro
DURATA E DECORRENZA DELLA POLIZZA	Ordinariamente annuale, senza possibilità di tacito rinnovo

Le clausole minime necessarie

PAGAMENTO DEL PREMIO	Salvo quanto previsto dall'articolo 23, il premio deve essere pagato in un'unica soluzione all'atto della stipulazione del contratto con le modalità indicate dall'impresa, contro rilascio di Quietanza
TRASFERIMENTO DI PROPRIETA' E CESSAZIONE DEL RISCHIO	Il trasferimento di proprietà del veicolo, dep. in conto vendita, cessazione del rischio per demolizione, esportazione, cessazione definitiva della circolazione etc, comportano risoluzione del contratto, sostituzione del contratto per altro veicolo, cessione del contratto all'acquirente del veicolo
ATTESTAZIONE DELLO STATO DI RISCHIO	L'impresa rilascia l'attestazione dello stato di rischio al Contraente, al proprietario etc. per via telematica. In caso di stipulazione di altro contratto l'impresa acquisisce direttamente l'attestazione dello stato del rischio mediante utilizzo della Banca dati ATRC (art. 134, 2° comma CAP)
DENUNCIA DI SINISTRO	Deve essere redatta sul modulo approvato dall'IVASS ai sensi dell'art. 143 CAP
GESTIONE DELLE VERTENZE	L'impresa, previa comunicazione al Contraente assume, fino a quando ne ha interesse, a nome dell'Assicurato, la gestione stragiudiziale e giudiziale delle vertenze nei confronti di terzi
BONUS MALUS	formula tariffaria «Bonus Malus» o la tariffa assimilata «Sconto sul premio in assenza di sinistro», liberamente predisposta dall'impresa per determinare il prezzo del contratto base.

Le condizioni aggiuntive

Queste condizioni possono comportare

- una **limitazione** (clausole limitative)
- un'**estensione** (clausole di ampliamento)

del **rischio** assicurato e della **copertura** assicurativa,
e di conseguenza determinare

- ❖ una diminuzione
- ❖ un aumento dei premi
- ❖ diverse modalità di gestione del contratto.

In sintesi le compagnie assicurative sono tenute a mettere in evidenza

- **come si costruisce l'importo del premio RC auto** e a dare conto di
- **come si calcolano riduzioni e aumenti del costo** in relazione alla applicazione o meno di condizioni aggiuntive.

Le condizioni aggiuntive

Clausole **limitative** della copertura con riduzione del premio

- guida esperta: riservata a categorie di utenti sopra una certa età;
- guida esclusiva: ovvero il vincolo che solo il contraente possa guidare la vettura; e che in caso di sinistro con altra persona alla guida la compagnia non attivi la copertura assicurativa.

Clausole di **ampliamento** della copertura con aumento del premio

- aumento dei massimali minimi previsti per legge;
- limitazioni alle esclusioni e alle rivalse come indicate nel contenuto necessario del contratto;
- danni cagionati dal rimorchio o dal gancio di traino del veicolo

Le condizioni aggiuntive

Clausole relative alla **gestione** del contratto con riduzione del premio

- maggior controllo sui rischi
- diminuzione alea del contratto in favore dell'assicurazione
- miglior conoscenza delle modalità di verifica del sinistro, per prevenire pagamenti non dovuti in caso di incertezza sulla dinamica dell'incidente.

Comportano riduzione del premio assicurativo:

- l'installazione di scatole nere o dispositivi equivalenti per il rilevamento dei sinistri,
- l'ispezione preventiva del veicolo da parte della compagnia
- l'adozione di sistemi di rilevamento del tasso alcoolemico che impediscano la messa in moto del veicolo

Clausole relative alla **gestione** del contratto con aumento del premio

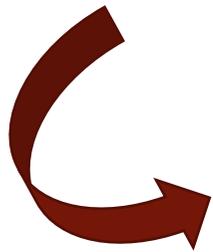
Il contraente chiede benefici nella gestione del rapporto assicurativo, con incremento del premio finale.

- la rateizzazione del pagamento del premio
- la sospensione della copertura assicurativa

DEFINIZIONE DEL MODELLO ELETTRONICO CONTRATTO BASE RC AUTO

Un modello elettronico di preventivo quale standard informativo comune per l'offerta mediante i siti internet delle compagnie assicurative e il comparatore pubblico.

- Evidenzia **un unico prezzo complessivo annuo per la** confrontabilità delle polizze sul mercato
- mantiene **separata evidenza delle singole voci di costo** della polizza RCA
- evidenzia come si costruisce **l'importo del premio**
- evidenzia come si calcolano **riduzioni e aumenti del costo della polizza in relazione all'applicazione di condizioni aggiuntive.**



- Possibilità per il contraente di comprendere più facilmente e nello specifico
- **che cosa copre** la propria polizza RC auto
 - e **quanto costa**, sia in termini di prezzo complessivo che per singole clausole

CONTRATTO BASE (MODELLO ELETTRONICO)

Ecco le voci specifiche:

- Identificativo del modello elettronico;
- Tipologia del contratto;
- Dati anagrafici;
- Dati di sintesi dei veicoli;
- Attributi di arricchimento;
- Mappa delle clausole abilitative e relativi parametri;
- Attributi di arricchimento con ricorso a banche dati di settore;
- Ultimo attestato di rischio, contenente i sinistri con responsabilità esclusiva;
- Ultimo attestato di rischio, contenente i sinistri con responsabilità paritaria per singola annualità;
- Ultima copertura assicurativa;
- Dati del veicolo censiti dalla Motorizzazione Civile;
- Banca dati delle dotazioni tecniche degli autoveicoli, dei motocicli e dei ciclomotori;
- Componenti costitutivi del premio RC auto
- **Componenti costitutive del premio RC auto**



definisce il **premio annuale complessivo preventivato** sommando, uno alla volta, l'importo del **premio netto RCA base**, le **singole voci di costo** per ogni clausola aggiuntiva del contratto base, la **somma del premio RCA base** e dei **costi relativi alle clausole aggiuntive**, gli eventuali **sconti commerciali** definiti dalle compagnie e **l'importo del premio dopo tale sconto**, il **contributo al Servizio Sanitario Nazionale**, le **imposte sulle assicurazioni**, le **provvigioni**.

Il contratto di assicurazione della RCA è già di per sé un **contratto “conformato”**: un contratto, cioè, i cui **contenuti minimi inderogabili non sono lasciati alla libera contrattazione delle parti**, ma sono stabiliti direttamente dalla legge.

È essa (**la legge**) , difatti, che delimita

- ❑ il **rischio** assicurato (artt. 122, 129 e 142 *ter* c. assicurazioni)
- ❑ la misura del **massimale** (art. 128 c. assicurazioni);
- ❑ la **rivalsa** dell'assicuratore (art. 144 c. assicurazioni);
- ❑ l'**estensione territoriale** della copertura (art. 122, co. 4, c. assicurazioni).



la possibilità di conoscere come siano «prezzate» le condizioni di assicurazione, in abbinamento ai relativi premi o quote di essi, consente una più agevole raffrontabilità delle proposte commerciali avanzate al contraente (scelta più consapevole ed aderente alle effettive necessità contrattuali).

La fase
dell'esecuzione
del contratto



Corte di Cassazione, sentenza 24718/2013

Art. 2058 del Codice Civile

Risarcimento in forma specifica

Il danneggiato può chiedere la reintegrazione in forma specifica, qualora sia in tutto o in parte possibile.

Tuttavia il giudice può disporre che il risarcimento avvenga solo per equivalente, se la reintegrazione in forma specifica risulta eccessivamente onerosa per il debitore

Secondo la Suprema Corte “il giudice, allorché sia richiesto il risarcimento in forma specifica, può disporre che il risarcimento avvenga solo per equivalente, se la reintegrazione in forma specifica risulta eccessivamente onerosa per il debitore”.

E ciò avviene quando “il sacrificio economico necessario per il risarcimento in forma specifica, in qualsiasi dei modi prospettabili (incluse, quindi, le riparazioni effettuate direttamente dal danneggiante o la corresponsione delle somme al danneggiato per effettuare dette riparazioni), superi in misura appunto eccessiva, date le circostanze del caso, il valore da corrispondere in base al risarcimento per equivalente”.

In caso di notevole differenza tra il valore commerciale del veicolo incidentato ed il costo richiesto dalle riparazioni necessarie, il giudice potrà, in luogo di quest’ultimo, condannare il danneggiante (ed in caso di azione diretta ex art. 18 legge n.990/69, l’assicuratore), al risarcimento del danno per equivalente.

Bocciato dunque anche il pagamento dell’Iva sulle riparazioni: “se è pur vero che il risarcimento del danno patrimoniale si estende agli oneri accessori e consequenziali, ma solo qualora la liquidazione sia stata operata in base alle spese di riattazione il risarcimento comprende anche l’Iva; essendo in questo caso stato riconosciuto il valore commerciale del veicolo e non l’importo, non sarebbe possibile aggiungervi l’Iva, occorrente per le riparazioni”.

Il “risarcimento diretto”
nella RCA (art. 149 CAP)



il diritto del danneggiato di rivolgere le richieste risarcitorie al proprio assicuratore (c.d. “gestionario”) in luogo che a quello del responsabile civile

Obiettivo della riforma:

- ❖ avvicinare le parti del contratto assicurativo
- ❖ stimolare il rapporto concorrenziale tra le imprese

il **Decreto di attuazione dell'indennizzo diretto** di cui all'art. 150 CAP «spinge» le Compagnie di assicurazione una attività di **innovazione sui loro contratti**, raccomandando di *“consentire effettivi benefici per gli assicurati, attraverso l'ottimizzazione della gestione, il controllo dei costi e **l'innovazione dei contratti che potranno contemplare l'impiego di clausole che prevedano il risarcimento del danno in forma specifica con contestuale riduzione del premio per l'assicurato**”* (art. 14, D.P.R. 18 luglio 2006, n. 254).



Legge Concorrenza (L. 4 agosto 2017, n. 124), ha modificato la disciplina della procedura liquidativa “ordinaria” prevista dall’art. 148 CAP; **il nuovo comma, l’11 bis**, sancisce il **diritto del danneggiato di rivolgersi al proprio autoriparatore di fiducia** per la riparazione a regola d’arte del veicolo.

Il contraente di una polizza RCA ben può rinunciare preventivamente a tale opzione in sede di indennizzo diretto e di **impegnarsi ad avvalersi**, ora per allora e **dietro riconoscimento di uno sconto, della rete fiduciaria della propria compagnia** (scegliendola, alla fine, come rete di propria fiducia).

La clausola di polizza accompagnata da uno **sconto a favore dell’assicurato**, dimostra come l’indicazione normativa sia stata valorizzata per offrire all’assicurato un servizio ed un valore aggiunto, anche in termini di prezzo finale della copertura.

Le parti , durante la trattativa liquidativa (anche in procedura ordinaria) possono ben concordare, anziché una regolazione pecuniaria per equivalente, un ristoro in forma specifica o una riparazione diretta

Un **accordo in via preventiva** ed eventuale all'atto della stipula della polizza (dietro riconoscimento di uno sconto) **non pone** alcun **problema di legittimità** sul piano delle ordinarie regole del diritto civile

Si tratta di **pattuizioni che non comportano alcuna limitazione preventiva di responsabilità** (ex art. 1229, c.c.) del debitore, ma prescelgono, in accordo tra le parti, una particolare modalità di riparazione del danno, non «inferiore» rispetto all'alternativo rimedio per equivalente.

Non, quindi, esoneri di responsabilità a carico dell'assicuratore ma **libere determinazioni** negoziali delle parti **in materia di diritti pienamente disponibili**

Non, quindi, **esoneri di responsabilità** a carico dell'assicuratore ma **libere determinazioni** negoziali delle parti **in materia di diritti pienamente disponibili**

L'art. 34 del D.Lgs. 6 settembre 2005, n. 206 - Codice del Consumo prescrive che **“Non sono vessatorie le clausole che riproducono disposizioni di legge ovvero che siano riproduttive di disposizioni o attuative di principi contenuti in convenzioni internazionali delle quali siano parti contraenti tutti gli Stati membri dell'Unione europea o l'Unione europea”**.

Il disposto **dell'art. 14 del D.P.R. n. 254/2006** (e **dell'art. 2058 c.c.**) esclude, a fronte del riconoscimento di uno sconto , profili di vessatorietà delle clausole in questione.



Art. 14 D.P.R. n. 254/2006 Benefici derivanti agli assicurati

1. Il sistema del risarcimento diretto dovrà consentire effettivi benefici per gli assicurati, attraverso l'ottimizzazione della gestione, il controllo dei costi e l'innovazione dei contratti che potranno contemplare l'impiego di clausole che prevedano il risarcimento del danno in forma specifica con contestuale riduzione del premio per l'assicurato.

Occorrerà verificare in concreto se la **formulazione della pattuizione** possa presentare eventuali **squilibri contrattuali**.



Prevedere un obbligo di risarcimento in forma specifica senza disporre di **adeguata copertura territoriale** potrebbe comportare per il danneggiato un disagio eccessivo (non in linea con l'efficienza della liquidazione sottesa agli artt. 148 e 149 CAP), non compensato in misura idonea dallo sconto.



La riparazione diretta non dovrebbe essere inferiore (**qualità e prestazione**) a quella a cui il danneggiato potrebbe legittimamente ambire rivolgendosi al proprio riparatore di fiducia (richiamo all'art. 148, comma 11 *bis*, CAP nella parte in cui sembra indicare criteri di riparazione e di garanzia a regola d'arte)

**Penale concordata
contrattualmente**

Ripetizione dello sconto

La previsione di **una penale concordata contrattualmente** o la **ripetizione dello sconto** inizialmente riconosciuto, costituisce un **diritto di credito** da parte della compagnia verso il proprio assicurato. Il cliente dovrà aver accettato la proposta aderendo all'opzione propostagli, anche in cambio dell'ottenimento di uno sconto, replicabile al rinnovo contrattuale.



Cass. n. 11757 del 15 maggio 2018 afferma, in via generale, la validità di un patto contrattuale di ristoro in forma specifica. La pronuncia riguarda il caso di un indennizzo assicurativo su garanzia diretta danni (CVT)

Art 145 bis CAP, 6 co (scatola nera) : *«L'assicurato che abbia goduto della riduzione di premio è tenuto alla restituzione dell'importo corrispondente alla riduzione accordata, fatte salve le eventuali sanzioni penali».*

 Ove l'assicurato si sia impegnato ad avvalersi della rete convenzionata della compagnia, quest'ultima (agendo in luogo della debitrice, anche quale di garante del responsabile civile) avrebbe la legittima aspettativa di **liquidare il danno** (riparazione del mezzo danneggiato a seguito del sinistro) **in misura non superiore rispetto ai costi che la propria rete convenzionata le applicherebbe**, con pari qualità della prestazione.

- 
- determinazione del danno risarcibile
 - concorso causale del danneggiato

 art. 1227 , 2° comma c.c.

Le clausole di risarcimento in forma specifica sono non solo **ammissibili**, ma **auspicabili**, anche nell'ambito del sistema dell'assicurazione obbligatoria della RCA

La presa in carico
del macro-leso

Case Management

IL SERVIZIO

Assisto è un servizio che consente al Liquidatore Over di proporre il **risarcimento in forma specifica** di prestazioni sanitarie, riabilitative, assistenziali (tramite un network di cliniche e ambulatori) e/o di abbattimento delle barriere architettoniche (tramite studi peritali e imprese selezionate e convenzionate).

LA GESTIONE TECNICA



LE PRESTAZIONI

GIA' ATTIVE

Riabilitazione
Accertamenti diagnostici
Visite specialistiche
Assistenza psicologica
Abbattimento barriere architettoniche

DA IMPLEMENTARE

Protesi
Assistenza macrolesi
Rendita vitalizia
Reinvestimenti

I RUOLI

Il processo garantisce la distinzione dei ruoli dei soggetti interessati, tecnico al Liquidatore (gestione del sinistro) e clinico al Case Manager (erogazione delle prestazioni)

TERAPIE, ACCERTAMENTI, VISITE

- Sin 1 (sub-amputazione e deficit osseo mano e avambraccio destro): la lesa ha effettuato visite specialistiche e terapie, ora è guarita e attendiamo la relazione medica definitiva.
- Sin 2 (politrauma, torace, mano sinistra, anca, acetabolo): il leso ha seguito il percorso riabilitativo ed è in attesa di sottoporsi ad un intervento chirurgico presso un centro convenzionato.
- Sin 3 (gravissimo trauma cranico e fratture multiple): Il macroleso, degente a Villa Beretta, deve essere riportato presso la sua abitazione, stiamo organizzando la complessa assistenza domiciliare.
- Sin 4 (grave frattura gamba destra): il leso ha eseguito visite, terapie ed esami pre-operatori presso una struttura convenzionata.
- Sin 5 (maciullamento arto inferiore destro): in attesa del piano del medico curante/ospedaliero
- Sin 6 (fratture gamba e piede destro): in attesa del piano del medico curante/ospedaliero
- Sin 7 (fratture multiple bacino e vertebre): in attesa del piano del medico curante/ospedaliero

BARRIERE ARCHITETTONICHE

-Sin 8 -Sin 9

In entrambi i casi si rende necessario il riadattamento dell'abitazione per accogliere il macroleso, in attesa della stima dello studio convenzionato.

ASSISTENZA PSICOLOGICA

-Sin 10

Servizio da erogare nei confronti dei genitori del macroleso.

PUNTI DI FORZA

- **Anticipazione istruttoria e accelerazione dei contatti con patrocinatore**
 - **Ottica innovativa e di servizio**
 - **Gestione dedicata**
- **Osservazione dello svolgimento del piano di cure prescritto**
 - **Prevenzione del conflitto**
 - **Possibile fidelizzazione**
- **Valenza sociale, benefici reputazionali**

AREE DI MIGLIORAMENTO

- **Difficoltà di emersione tempestiva dei casi**
- **Aumento dei tempi e complessità di gestione del sinistro**
 - **Possibile diffidenza legata a mentalità tradizionale**
 - **Differenze territoriali nella rete convenzionata**
 - **Processo difficilmente standardizzabile**

Nuovi sistemi di
mobilità

L'ecosistema Mobility del Gruppo Unipol.



servizi telematici

riparazione cristalli

centri riparazione, carrozzerie

centro assistenza 24 ore su 24

noleggino auto



Il magazine digitale
del Gruppo Unipol

Con la **pandemia** anche la mobilità sta cambiando volto e i **servizi in condivisione** puntano sempre più su **veicoli piccoli e sostenibili**

[Roberto Valguarnera](#)

Giornalista

Articolo del 20 gennaio 2021



Il Covid-19 sta cambiando volto ai servizi di mobilità in condivisione che adesso puntano sui **veicoli elettrici e di ridotte dimensioni**.

La pandemia, infatti, oltre a rivoluzionare il nostro modo di comunicare, mangiare, lavorare, ha avuto un forte impatto anche sul **modo in cui ci muoviamo**.

Come spesso accade, però, la crisi, oltre a infliggere duri colpi a business che fino a un momento prima godevano di ottima salute, apre contemporaneamente **nuove e inedite opportunità di cambiamento e di rilancio**.

L'esempio più lampante proviene dalla **Cina**: secondo una ricerca **Deloitte**, nel Paese asiatico si sta registrando un vero e proprio **boom** della **micro-mobilità condivisa** (monopattini, biciclette, scooter elettrici, segway). Un dato su tutti: il bike sharing è incrementato del **150%**.

Changes

La **quarta edizione del Rapporto nazionale sulla sharing mobility**, (realizzato dall'**Osservatorio nazionale della sharing mobility**, promosso da Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Trasporti e Fondazione per lo sviluppo sostenibile), ha messo in evidenza che anche in Italia i numeri parlano di una buona presenza dei servizi di mobilità condivisa micro.

Il **monopattino-sharing**, in particolare, ultimo a sbarcare in Italia a fine 2019, assieme al **bikesharing**, risultano i servizi di micromobilità **più in crescita** nel periodo post lockdown.

Tra dicembre 2019 e settembre 2020 i *monopattini in condivisione* sono passati da **4.900 a 27.150** mentre i servizi attivi sono più che triplicati passando da **12 a 38** in questo stesso periodo.



Changes

Le limitazioni legate all'uso dei mezzi pubblici per ragioni di sicurezza sanitaria avrebbero dovuto spingere in alto l'uso del **car sharing** e invece il **timore di usare un veicolo non perfettamente igienizzato**, unito alla riduzione delle esigenze di spostamento a causa della diffusione a macchia d'olio dello **smart working**, ha inferto **un durissimo colpo al settore**, rilevato già diversi mesi fa, in piena prima ondata, da alcune ricerche.

Fra i primi a metterlo in evidenza la società di consulenza aziendale che si occupa di ricerche di mercato e analisi strategiche Frost & Sullivan, che ha previsto **per il 2020 un calo del 25% del mercato del car sharing**.

Ecco perché l'universo della **micromobilità** sta trovando nuovi spazi: in tutto esistono **86 servizi di questo tipo** e una città capoluogo su tre ne ha attivo almeno uno entro i confini del suo territorio. In cima alla classifica si piazzano **le grandi metropoli** con Milano (14 servizi di micromobilità in sharing), Roma (11) e Torino (7).



L'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, nato nel 2015, è promosso dal Ministero della Transizione Ecologia, dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile.

Obiettivo: creare collaborazione tra istituzioni pubbliche e private, operatori di mobilità condivisa e mondo della ricerca per analizzare, sostenere e promuovere il fenomeno della Sharing mobility in Italia

Rapporto sulla Sharing Mobility in Italia, presentato martedì 23 novembre in occasione della giornata organizzata dall'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility.

Nel 2021, dopo 20 anni e dopo aver attraversato lo scorso anno la prova più difficile (i lockdown, coprifuoco, chiusura locali, didattica e smart working), sembra pienamente superato lo shock della pandemia e i **numeri della mobilità condivisa sono tutti in crescita: scooter, bike e monopattini in sharing hanno superato i valori del 2019 pre-pandemia**, ed il car sharing li sta raggiungendo in queste settimane.

Oggi circa **15 milioni di italiani possono utilizzare almeno un servizio di sharing con quasi 90.000 veicoli** in condivisione a disposizione (auto, scooter, bici e monopattini).

La sfida che la sharing mobility deve ancora affrontare è la **diffusione dei servizi in tutta Italia**, non solo nelle **grandi città**, ma anche in quelle **medio piccole**: oggi più del 50% dei capoluoghi italiani non dispongono ancora di un servizio di sharing il sud è il più penalizzato

La **guida**
autonoma e le
prospettive
future



SAE J3016™ LEVELS OF DRIVING AUTOMATION™

Learn more here: [sae.org/standards/content/j3016_202104](https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104)

Copyright © 2021 SAE International. The summary table may be freely copied and distributed AS-IS provided that SAE International is acknowledged as the source of the content.

	SAE LEVEL 0™	SAE LEVEL 1™	SAE LEVEL 2™	SAE LEVEL 3™	SAE LEVEL 4™	SAE LEVEL 5™
What does the human in the driver's seat have to do?	You <u>are</u> driving whenever these driver support features are engaged – even if your feet are off the pedals and you are not steering			You are <u>not</u> driving when these automated driving features are engaged – even if you are seated in “the driver’s seat”		
	You must constantly supervise these support features; you must steer, brake or accelerate as needed to maintain safety			When the feature requests, you must drive	These automated driving features will not require you to take over driving	

Copyright © 2021 SAE International.

These are driver support features

These are automated driving features

What do these features do?	These features are limited to providing warnings and momentary assistance	These features provide steering OR brake/acceleration support to the driver	These features provide steering AND brake/acceleration support to the driver	These features can drive the vehicle under limited conditions and will not operate unless all required conditions are met	This feature can drive the vehicle under all conditions
	Example Features	<ul style="list-style-type: none"> • automatic emergency braking • blind spot warning • lane departure warning 	<ul style="list-style-type: none"> • lane centering OR • adaptive cruise control 	<ul style="list-style-type: none"> • lane centering AND • adaptive cruise control at the same time 	<ul style="list-style-type: none"> • traffic jam chauffeur • local driverless taxi • pedals/steering wheel may or may not be installed

SAE International is the global leader in technical learning for the mobility industry

SAE **SAE J3016™ LEVELS OF DRIVING AUTOMATION™**
 Learn more here: saecenter.com/assets/documents/J3016_201204

	SAE LEVEL 0	SAE LEVEL 1	SAE LEVEL 2	SAE LEVEL 3	SAE LEVEL 4	SAE LEVEL 5
What does the human in the driver's seat have to do?	You are driving whenever these driver support features are engaged - even if you take one of the pedals and you are not driving.	You must constantly supervise these support features; you must steer, brake or accelerate as needed to maintain safety.	When the human driver is not driving.	These automated driving features will not require you to take over driving.		
What do these features do?	These features are limited to parking, starting, and emergency assistance.	These features provide steering, OR to slow or accelerate based on the driver.	These features provide steering, AND to slow or accelerate based on the driver.	These features can do the work to order limited conditions and will not require any of the driver's attention.	These features can do the work to order limited conditions and will not require any of the driver's attention.	These features can do the work to order limited conditions and will not require any of the driver's attention.
Examples:	Automatic emergency braking, blind spot warning, lane departure warning.	Lane centering OR adaptive cruise control.	Lane centering AND adaptive cruise control in the same lane.	Traffic jam assist.	Local driving task, automated steering, speed limit assist.	Source of level 4, this feature can drive in all conditions.

Livello 0: non c'è automazione, ma solo funzioni basiche come la frenata automatica d'emergenza.

Livello 1: introduce un **supporto al guidatore** nello sterzare o nell'accelerare, e quindi tecnologie come il mantenimento di corsia o il cruise control adattivo;

Livello 2 ("automazione parziale"): i sistemi gestiscono frenata, accelerazione e direzione allo stesso tempo.

Livello 3: subentra "l'automazione condizionale", dunque vincolata al verificarsi di determinate condizioni di traffico e alla **presenza di un conducente pronto a prendere il controllo**: quella che, teoricamente, è in grado di fornire l'Audi A8 con il traffic jam pilot, non ancora omologabile.

Il livello 4 prevede che i **sistemi gestiscano tutte le funzioni in determinati contesti ("automazione elevata")**, per esempio dei quartieri in cui è attivo un servizio di taxi senza conducente: in veicoli di questo tipo, nei quali i comandi possono anche essere assenti, chi è a bordo può disinteressarsi alla guida, togliendo lo sguardo dalla strada e ricevendo solo degli avvisi da parte del sistema (un punto, questo, introdotto dal recente aggiornamento della scala)

livello 5: in cui **la tecnologia può sostituirsi completamente al guidatore** e l'auto può definirsi "a guida autonoma": di fatto, si tratta di un livello 4 "universale", esteso a tutti i luoghi e condizioni stradali.

Le auto a guida autonoma

Sicurezza – stime che le auto a guida autonoma ridurranno di quasi 70% gli incidenti, la cui causa principale resta l'errore umano (distrazione, errore, eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza)

Congestione – ottimizza i tempi di percorrenza, decongestionando il traffico

Inquinamento – diminuisce i consumi e le emissioni inquinanti perché ad alimentazione elettrica o ibrida

Produttività – evita/limita i costi connessi al traffico e al parcheggio



Grainne Gillen

SVILUPPO VEICOLI A GUIDA AUTONOMA

Sistema tecnologico complesso, composto da tecnologie molto differenti che devono lavorare bene insieme

Diverse applicazioni in fase avanzata, a partire dai software e dai sensori che già vengono utilizzati in ambito automobilistico per l'assistenza alla guida.

Mezzi già operativi in contesti particolari: cantieri, porti, impianti industriali con complessità dell'interazione fra macchine e umani ridotta rispetto a una strada

*Marco Pavone
Professore Associato di Aeronautica
e Astronautica presso la Stanford
University*

CRITICITA' DI CARATTERE TECNOLOGICO E SISTEMICO

Integrazione dei
veicoli a guida
autonoma nel
sistema della
mobilità

Interazione con
l'essere umano

I veicoli a guida autonoma:
caratteristiche necessarie

Capacità

- Predire in maniera probabilistica i comportamenti di un altro essere umano - automobilisti, pedoni, ciclisti
- Prendere decisioni e anticipare possibili azioni altrui.

Criticità

- Compito molto complesso per un robot, richiede sistemi decisionali avanzati di intelligenza artificiale.
- Difficoltà per le macchine nel «generalizzare» bene il loro comportamento

Soluzione

- Algoritmi in grado di prevedere i comportamenti umani, in maniera probabilistica attraverso un percorso di apprendimento basato sull'esperienza

*Marco Pavone
Professore Associato di
Aeronautica e Astronautica
presso la Stanford University*

SICUREZZA

- Auto a Guida autonoma sicura: presenta un tasso di rischio di incidente inferiore a quello di un veicolo guidato da un essere umano
- Quanti chilometri sono necessari per l'apprendimento? In quali condizioni di traffico e meteorologiche?
- Esperienza per i veicoli a guida autonoma cambia in ogni contesto locale e che, quindi, le macchine devono sperimentare ogni ambiente, percorrendo migliaia di chilometri
- Algoritmi possono condividere immediatamente fra di loro l'apprendimento. Per cui l'apprendimento realizzato da un veicolo a guida autonoma può estendersi a tutti i mezzi in circolazione

*Marco Pavone
Professore Associato di
Aeronautica e
Astronautica presso la
Stanford University*

IPSOA | Danno e responsabilità

Driverless car e nuovi orizzonti della r.c. auto

5/2017

In viaggio col robot: verso nuovi orizzonti della r.c. auto (“driverless”)?

di **Antonio Davola e Roberto Pardolesi**

Stanno arrivando. E si guidano da sole. **Le automobili di domani non saranno soltanto dotate di sofisticati sistemi di assistenza alla guida**, sempre più sbalorditivi nella loro complessità e già largamente diffusi al giorno d’oggi; l’intelligenza artificiale avrà il sopravvento, perché capace di **prestazioni assolutamente più affidabili** (il robot alla guida non beve, non si distrae e neppure si stanca) e in grado di **ridurre drasticamente il costo degli incidenti**. Va messo nel conto che, per parte sua, la nuova dimensione comporterà rischi specifici e problemi (anche etici) di non scarso rilievo. In linea di massima, la diffusione di nuove tecnologie richiede, più spesso che no, una **rilettura dei modelli di responsabilità tradizionalmente accolti dall’ordinamento giuridico**; l’esigenza si fa ancor più stringente laddove tali tecnologie vadano a sovvertire radicalmente i principi essenziali sulla base dei quali un determinato settore ha visto impostare la propria disciplina. E non ci vuol molto per rendersi conto che le **driverless car** inclinano a iscriversi a pieno titolo in questa casistica. La loro diffusione finirà col rendere **obsoleta la tradizionale impostazione della responsabilità civile da circolazione stradale**, imperniata com’è sulla centralità del **ruolo del guidatore**, col supporto della ‘tasca profonda’ **del proprietario del veicolo**; e **sconvolgerà anche i consolidati paradigmi assicurativi**. Insomma, la nuova dimensione non fa sconti. **La disciplina di settore va ripensata in toto**. Magari secondo le linee proposte in conclusione del lavoro.

IPSOA | Danno e responsabilità

di Antonio Davola e Roberto Pardolesi

Driverless car e nuovi orizzonti della r.c. auto

5/2017

contorno che le *driverless car* vanno a iscriversi a pieno titolo in questa casistica: l'eliminazione della figura chiave ai fini dell'imputazione della responsabilità per sinistro stradale (il guidatore), unitamente alla graduale e auspicabile "liquefazione" del paradigma proprietario per gli autoveicoli, implica la necessità di rivedere il sistema delineato dall'art. 2054 c.c. e di ipotizzare nuove modalità di ripartizione dei rischi connessi alla circolazione stradale.

In quest'ordine di idee non sorprende come, in ultima analisi, la figura del produttore si candidi come la più idonea a rispondere di disfunzioni dei veicoli immessi in commercio riconducibili a malfunzionamenti del software preposto a regolare la guida automatizzata: la casa automobilistica funge da garante dell'affidabilità dei propri prodotti, sia quando è impegnata direttamente nel loro sviluppo, sia qualora, in qualità di assemblatore, selezioni i *partner* più adeguati per curarne specifici aspetti di marcata criticità (quale, appunto, la sicurezza del software per la guida automatica); è, inoltre, l'unico soggetto in grado di svolgere un'attività di monitoraggio sistematico del funzionamento dei propri prodotti, come pure quello meglio posizionato per intervenire, ov'essi rivelino imperfezioni o malfunzionamenti, al fine di migliorarne la qualità e l'affidabilità.

IPSOA | Danno e responsabilità

di Antonio Davola e Roberto Pardolesi

autoveicoli, la prospettiva più verosimile è quella di una rimodulazione dei servizi assicurativi, destinati a transitare, nelle proprie caratteristiche identitarie, verso forme di polizze più vicine a quelle che oggi caratterizzano la cosiddetta “r.c. prodotti” (44).

zioni? A nostro avviso, una traiettoria praticabile potrebbe consistere nel coniugare i due paradigmi attraverso l'introduzione di un regime di responsabilità oggettiva limitata: sull'esempio di quanto avviene nel settore della responsabilità della struttura sanitaria per infezioni nosocomiali nell'ordinamento francese, coerentemente con il modello

Driverless car e nuovi orizzonti della r.c. auto

5/2017

aspettare...) dei sistemi prodotti. Qualora l'impresa abbia realizzato prodotti *sub standard*, nel senso che si è appena indicato, essa dovrà comunque rispondere dei pregiudizi per incidenti causati da veicoli automatizzati; laddove, invece, essa si sia rigorosamente attenuta all'obbligo di garantire la sicurezza esigibile secondo le circostanze, non sarà chiamata a sopportare l'onere risarcitorio, che verrà invece “deviato” su un fondo di garanzia di natura pubblica

settore della guida automatizzata. I danneggiati, inoltre, troverebbero sempre ristoro in caso di incidente, posto che sarebbero risarciti dal produttore o - qualora non sia dato imputargli la responsabilità dell'evento - dalla collettività che di quel progresso tecnologico si giova.

«Iniziare un nuovo cammino spaventa. Ma dopo ogni passo che percorriamo ci rendiamo conto di come era pericoloso rimanere fermi.»

Roberto Benigni