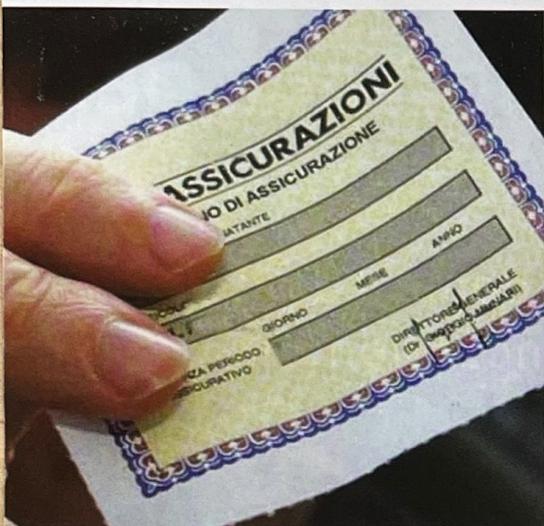


ASSICURAZIONI CHE COSA È CAMBIATO

Massimo Condolo

Tutti i veicoli targati adesso devono avere una polizza, anche se non sono utilizzati su strada pubblica. Ecco una guida alla nuova normativa e alle esenzioni per gestori di flotte e commercianti



Un veicolo targato dev'essere assicurato. È questa, in estrema sintesi, la novità del decreto legislativo 23 novembre 2023 n. 184, che recepisce la direttiva europea 2021/2118. Il provvedimento influisce su qualunque attività di gestione di una flotta: società di noleggio, azienda di trasporto, impresa di compravendita di auto. Molto spesso, infatti, queste attività hanno una parte del parco non operativa, che fino allo scorso dicembre non veniva assicurata se non si trovava sulla strada pubblica. L'obbligo vale quindi anche per i veicoli che si spostano esclusivamente in aree non accessibili al pubblico, per esempio in grandi stabilimenti industriali o logistici. Il decreto prevede anche un inasprimento (un aumento del 50% rispetto a quelle attuali) delle sanzioni per chi circola con un veicolo non assicurato.

Il rischio del trasporto

Per capire che cosa cambia iniziamo dalle categorie interessate. Sono tutti i vei-

coli "a motore", nuova definizione che comprende i ciclomotori, gli autoveicoli, i motoveicoli, i filoveicoli, le macchine agricole e operatrici, più tutti i mezzi con sistema di propulsione ascrivibili a quattro profili: di peso superiore ai 25 kg; di peso inferiore a 25 kg, ma in grado di sviluppare velocità superiori a 14 km/h; rimorchi per veicoli a motore, anche quando non sono agganciati all'unità di trazione; veicoli leggeri elettrici individuali, per i quali è attesa una definizione dei ministeri delle Imprese e del Made in Italy e delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con quello dell'Interno. Sono esentati i mezzi non rispondenti a queste caratteristiche e quelli non azionati meccanicamente in via autonoma, quindi monopattini elettrici e biciclette a pedalata assistita, in quanto la forza meccanica non è il loro solo sistema propulsivo, nonostante sia quello prevalente. L'obbligo, recita il decreto, riguarda "tutte le occasioni di trasporto", anche in locali e aree private, per veicoli "in movimento, fermi o comunque utilizzati". Viene infatti introdotto il concetto di "rischio del trasporto", che accorpa quelli precedenti di "rischio statico", in virtù del quale un veicolo fermo in uno spazio pubblico doveva comunque essere assicurato, e di "rischio da circolazione".

Salvi commercio e grandi numeri

Esenzioni all'obbligo di assicurazione sono stabilite dal nuovo articolo 122 bis del Codice delle assicurazioni private (D.Lgs. 7 settembre 2005 n. 209) e per le flotte, in alcuni casi, possono rappresentare un'occasione di risparmiare sui costi industriali. Sono previste per veicoli ritirati dalla circolazione, perché radiati per demolizione o esportazione (casi resi-



duali, visti gli obblighi dell'attuale Codice, che prevedono la radiazione per queste cause solo una volta effettivamente avvenuta l'esportazione o la consegna a un demolitore autorizzato) o in seguito a un provvedimento di revoca o annullamento della carta di circolazione (per esempio, una radiazione d'ufficio). Valgono anche per i veicoli colpiti da un provvedimento ostativo alla circolazione da parte della pubblica amministrazione (confiscati, in fermo amministrativo o fiscale, sotto sequestro penale o con carta sospesa per

mancata revisione oppure per ritiro delle targhe). E sono esentati pure i mezzi momentaneamente inidonei al trasporto, per esempio perché danneggiati o privi di parti essenziali quali il motore o le ruote. Esiste infine il caso della sospensione volontaria della polizza assicurativa. Per le flotte e le aziende che fanno dei veicoli l'oggetto della propria attività commerciale o comunque economica, il nuovo decreto prevede che possa proseguire l'impiego delle cosiddette "polizze a libro matricola", in cui il contratto è ne-

goziato globalmente per un grande insieme di targhe dal quale il gestore può escludere i mezzi non circolanti. Il contratto deve prevedere comunque specificamente tutte le targhe interessate e i veicoli non assicurati devono essere custoditi, come già avveniva, in aree soggette a restrizioni all'accesso. L'assenza della revisione, ci ha spiegato l'avvocato Antonio Longo, consulente nel settore assicurativo, non basta a definire il veicolo "inidoneo al trasporto". La salvaguardia delle polizze "a libro matricola" 

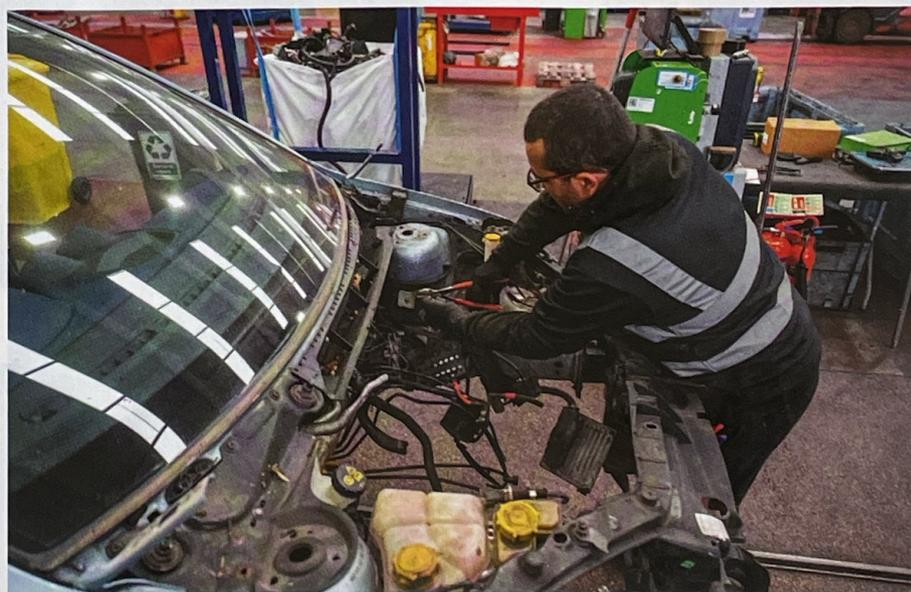


Il decreto prevede anche un inasprimento delle sanzioni del 50% per chi circola con un mezzo privo di copertura

► ha ricevuto il plauso dell'Aniasa, il cui direttore generale, Giuseppe Benincasa, ci ha dichiarato: "Grazie allo speciale regime assicurativo per i mezzi acquistati e in attesa di essere noleggiati o di vendita, le aziende italiane del noleggio, che movimentano ogni anno circa 300 mila veicoli utilizzati con un periodo in stock medio di 20 giorni, possono contenere i costi delle Rc auto".

Quando è opportuno sospendere

In caso di mezzo sottoposto a un fermo stagionale, è invece più corretta la sospensione, come puntualizza Longo. Eventuali interruzioni dovute ad altre cause, come la citata impossibilità a circolare (che va comunicata all'assicurazione), non influenzano il periodo massimo di sospensione volontaria, che è di dieci mesi. Per i veicoli d'interesse storico e collezionistico – di rado oggetto dell'attività dei gestori di flotte, ma piuttosto comune in quella dei commercianti d'auto – è atteso uno specifico decreto, relativo a mezzi regolarmente immatricolati, costruiti da oltre 30 anni o da oltre 20 iscritti in uno dei cinque registri storici previsti dall'articolo 60 del Codice. Infine, nel caso di veicoli trasferiti da uno Stato all'altro, il provvedimento prevede che il luogo di ubicazione del rischio, in cui si deve stipulare il contratto assicurativo, possa essere lo stesso d'immatricolazione del veicolo o quello in cui il trasportatore accetta la consegna da parte del cliente (la cosa riguarda, per esempio, i mezzi non immatricolati). **F&B**



20

La quantità media di giorni di permanenza dei veicoli usati nello stock delle società di noleggio, che in Italia ne movimentano complessivamente 300 mila all'anno

184

Il numero del decreto che disciplina obblighi ed esenzioni (come quella per veicoli privati di motore) e definisce l'ubicazione del rischio in caso di mezzi trasportati