

Riflessi dei comportamenti nell'assicurazione obbligatoria per R.C.A. \*

Recentemente il legislatore, con il D.lgs. 27/06/2003 n. 151, convertito con modificazione nella Legge 1/08/2003 n. 214, ha apportato alcune modifiche al Codice della strada, innovando profondamente la disciplina previgente: ci riferiamo, in particolare, alla c.d. patente a punti.

L'obiettivo di questa relazione è verificare se possa esistere un qualche collegamento tra il nuovo sistema "a punti", e l'importo del premio dovuto dall'assicurato nel contratto obbligatorio per la r.c.a.

In altre parole, si può ritenere che le parti, nell'esercizio dell'autonomia privata, possano inserire nel regolamento negoziale un'opportuna clausola che adotti quale variabile di classificazione di diligenza nella guida?

Già nella vigenza del "regime contrattuale amministrativo", l'art. 11 L. 990/1969, nell'XI comma, prevedeva la facoltà di adottare, per determinate categorie di veicoli a motore, contratti stipulati in base a condizioni e tariffe che consentissero, ad ogni scadenza annuale, variazioni del premio ovvero franchigie.

In forza di tale norma si era progressivamente affermato, nella prassi, l'uso di particolari clausole quali *bonus malus*, *no claim discount*, *pejus*, nonché quelle di franchigia, che avevano indubbiamente prodotto una forte diminuzione dell'incidenza dei sinistri, ovvero del rapporto tra parco auto circolanti e sinistri.

Questo dato ha indotto il legislatore, in regime contrattuale liberalizzato, ad imporre nel mercato l'adozione di queste clausole che, nel rispetto del principio solidaristico proprio di un'assicurazione di massa qual è quella della r.c.auto, penalizzino economicamente, in un'ottica di prevenzione, l'assicurato che si renda responsabile di sinistri stradali, favorendo, nel contempo la guida maggiormente "giudiziosa".

Il nuovo testo dell'art. 12 della L. 990/1969, introdotto dal D. lgs. 17 marzo 1995 n. 175, stabilisce infatti che i contratti di assicurazione obbligatoria debbano essere

---

\* Intervento tenuto a Napoli il 14 novembre 2003 in occasione del convegno delle Commissioni giuridiche della federazione ACI.

stipulati in base a condizioni di polizza che prevedano, ad ogni scadenza annuale, la variazione in aumento o in diminuzione del premio applicato all'atto della conclusione, in relazione al verificarsi o meno di sinistri nel corso di un certo periodo di tempo.

In virtù di questa norma i contratti possono, peraltro, contenere clausole di franchigia che impongono un contributo dell'assicurato al risarcimento del danno.

Chiarita quindi l'attuale obbligatorietà delle clausole suindicate, vediamo adesso se possa ritenersi lecita l'introduzione di una clausola facoltativa che colleghi la misurazione del premio ai punti della patente del conducente.

Nel regime anteriore all'introduzione della L. 24 dicembre 1969 n. 990 esisteva una copertura denominata proprio "assicurazione sulla patente".

Questa particolare forma di assicurazione aveva ad oggetto la patente di colui che aveva concluso il relativo contratto.

La specifica finalità della polizza era quella di consentire al proprietario di più veicoli di coprire la propria responsabilità civile attraverso la stipulazione di un unico contratto, anziché predisporre un regolamento per ogni mezzo.

L'entrata in vigore della Legge sull'assicurazione obbligatoria ha però definitivamente escluso, come anche affermato dalla S. C. (Cass. 16 gennaio 1979 n. 316 in Ass. 1979, II, 2, 80; Cass. pen 15 febbraio 1974 in Mass. Cass. pen. 1976, 580), l'ammissibilità della polizza sulla patente.

Ciò non solo per la mancanza, nella normativa speciale nonché nel suo regolamento di esecuzione, di un qualsiasi riferimento esplicito a questo tipo di contratto assicurativo, ma anche perché l'intero sistema è incentrato sull'obbligo di indicare nel contratto non già la patente dello stipulante, bensì il numero di targa di riconoscimento di un determinato veicolo.

L'art. 1 L. 990/1969, nonché l'art. 193, I comma, dell'attuale Codice della strada, che ha abrogato solo per i veicoli l'art. 32 della Legge speciale, stabiliscono infatti, con un'identica formula, che sono i veicoli a non poter essere posti in circolazione se non siano coperti dall'assicurazione obbligatoria. Ancora, l'art. 7 della L. 990/1969 prevede che l'assicuratore rilasci un certificato ed un contrassegno recanti, tra l'altro, il numero di targa di un veicolo.

Il collegamento dell'obbligo di assicurazione al veicolo posto in circolazione non appare quindi compatibile con un sistema nel quale si trasferisca il criterio di connessione dell'obbligo di assicurazione del mezzo meccanico al suo conducente.

Tutto ciò, malgrado che l'art. 1 della L. 5 marzo 2001 n. 57 avesse introdotto nell'ultima parte del comma II dell'art. 12 *bis* della L. 990/1969 un obbligo, a carico dell'assicuratore, di evidenziare eventuali rivalse o esclusioni di garanzia previste contrattualmente anche nei confronti del conducente, per sinistri occorsi o causati in occasione di guida del veicolo assicurato da parte di persona diversa dal proprietario o da persona designata contrattualmente alla guida, dalla "tariffa di riferimento" usata.

Usiamo il termine condizionale in quanto la L. 12 dicembre 2002 n.273 ha abrogato questa norma che, quindi, ha avuto una vita molto breve. In ogni caso occorre comunque precisare come, già all'atto dell'emanazione della L. 57/2001 la miglior dottrina (Rossetti Il legislatore promette trasparenza ma detta norme inutili o illegittime in Dir. e giust. 2001, 13, 20) aveva osservato come clausole di tal genere non possano esistere, e quanto introdotto dalla L. 57/2001 era perfettamente inutile, posto che l'oggetto (la clausola da evidenziare) non esiste in *rerum natura*.

Escludendo dunque, nel regime della L. 990/1969, l'ammissibilità di una polizza sulla patente, da quanto sopra esposto sembrerebbe che l'oggetto della copertura assicurativa sia il veicolo.

Ma la L. 990/1969 ha reso obbligatorio un contratto che assicura un soggetto oppure un veicolo?

In altre parole, si è in presenza di un regolamento dal carattere soggettivo ovvero oggettivo?

Visto che all'atto della conclusione del contratto lo stipulante e la *res* sono perfettamente identificati, se assicurato è un soggetto, lo stesso non può che essere determinato fin da tale momento (tesi soggettiva); se invece ad essere assicurato è il veicolo, il soggetto coperto dalla garanzia non è mai individuato né individuabile all'atto della conclusione, bensì solo con il verificarsi di un evento di danno, e ciò in virtù di un rapporto, di una relazione di qualsiasi tipo con la *res* indicata nel regolamento, quale, ad esempio, la proprietà, la detenzione, o anche la semplice guida occasionale (tesi oggettiva).

L'adesione all'una o all'altra tesi comporta una notevole conseguenza pratica: infatti, secondo la teoria soggettiva la persona dell'assicurato va individuata nel titolare del diritto dominicale, mentre, secondo quella oggettiva si deve considerare assicurato qualsiasi conducente, sia esso o meno il proprietario del veicolo.

**La tesi oggettiva.** Da una lettura dell'art. 1 L. 990/1969 emerge che la responsabilità coinvolta affinché la normativa speciale operi non può essere che quella "prevista" dall'art. 2054 c.c.

Da ciò si potrebbe desumere che nell'ambito della Legge n. 990/1969 siano titolari dell'interesse assicurato, e quindi assicurati, tutti i soggetti il cui patrimonio può subire conseguenze negative a causa dell'attribuzione di una responsabilità derivante dall'attività di circolazione, in base proprio al disposto della norma codicistica.

Ciò in quanto, nell'assicurazione della responsabilità civile, quale è appunto quella obbligatoria per la r.c.a., l'interesse risiede, diversamente da quanto accade nelle altre assicurazioni contro i danni che sono assicurazioni di cose, nella copertura del rischio della possibile esposizione dell'intero patrimonio personale ad un debito risarcitorio.

Seguendo tale pensiero, l'assicurazione obbligatoria, coprendo il rischio derivante dalla circolazione del veicolo, non potrebbe non comprendere la responsabilità di tutti i soggetti di cui all'art. 2054 c.c., e, quindi, anche quella di qualsiasi conducente o, nell'ipotesi dell'istruttore di guida, del co-conducente.

Si dovrebbe, pertanto, giungere alla conclusione che il soggetto la cui responsabilità è coperta dall'assicurazione obbligatoria è, oltre al proprietario-conducente, anche il mero conducente.

Di conseguenza, il rischio assicurato sarebbe quello corrispondente al danno provocato ad altri dal conducente.

Addirittura, secondo una parte della dottrina (Pandolfi, L'individuazione del soggetto passivo del diritto di rivalsa dell'assicuratore *ex art. 18 comma 2 Legge n. 990/1969*, in *Dir. econ. ass.*, 2002, 389) proprio quest'ultimo dovrebbe essere considerato l'effettivo e principale soggetto assicurato: l'art. 2054 c.c., I comma, prevederebbe, infatti, quale primo e diretto responsabile del danno l'autore materiale dell'illecito.

Pertanto, la posizione giuridica riconosciuta allo stesso, ai fini del beneficio della prestazione assicurativa, risulterebbe “sostanzialmente” equivalente a quella del proprietario-contraente.

Il conducente sarebbe quindi un “assicurato”, e ciò anche nel caso in cui non fosse parte del contratto.

Non si tratterebbe, infatti, di un semplice terzo rispetto al regolamento stipulato da altri, dal momento che il contratto estende anche a lui i suoi effetti proprio in virtù dell’esclusione, nei suoi confronti, della rivalsa da parte dell’assicuratore (salvo il caso in cui la circolazione avvenga contro la volontà del proprietario).

Peraltro, qualora il conducente non assumesse la qualità di assicurato, diventerebbe difficilmente giustificabile la disposizione dell’art. 5 della L. 39/1977, secondo cui “il conducente è tenuto a denunciare il sinistro all’assicuratore con lo speciale modulo ivi previsto”.

Secondo una parte della dottrina (Polotti di Zumaglia, Conseguenze dell’esclusione del rapporto di terzietà nei confronti di un assicurato ma non nei confronti del responsabile, in Dir. Prat. Ass., 1990, 759) la qualità di assicurato di chi si trovi alla guida si desumerebbe, inoltre, dall’art. 4, n. 2, lett.b), della L. 990/1969, laddove si afferma che i parenti e gli affini fino al terzo grado non solo del proprietario ma anche del conducente, non sono considerati terzi, per quanto attiene i danni alle cose, quando siano a carico degli stessi, in quanto “l’assicurato” provvede abitualmente al loro mantenimento.

Da questo punto di vista il sistema della L. 990/1969 avrebbe profondamente innovato la disciplina dell’assicurazione per la r.c.a. rispetto al regime anteriore, nel quale il conducente di certo non era assicurato, bensì solo beneficiario di un contratto da lui non concluso, prevedendo le polizze la possibilità, da parte dell’assicuratore, di surrogarsi nel diritto di regresso spettante al proprietario-assicurato ex art. 2055 c.c. nei confronti del conducente, suo coobbligato solidale verso i terzi danneggiati, ex art. 2054, III comma, c.c.

In adesione a quest’orientamento, la S.C., in una nota decisione dei primi anni 80 (Cass. 20 agosto 1980 n. 4949 in Giur. it. 1980, I, 1, 1680), ha ritenuto che anche la responsabilità del conducente sia coperta da un contratto di assicurazione concluso dal proprietario del veicolo.

La Corte ha accolto la tesi c.d. “dualistica”, differenziando le due figure di assicurato-contraente e assicurato-beneficiario, di conseguenza che, ove esse non coincidano, l’assicurazione dovrebbe essere propriamente inquadrata nello schema negoziale del contratto in favore di terzo o per conto di chi spetta, da intendersi a favore di colui o di coloro che sono tenuti all’obbligazione di risarcimento conseguente ad un sinistro cagionato dal veicolo “designato” nel contratto.

Visto che deve intendersi assicurato il soggetto la cui responsabilità è coperta dal regolamento negoziale, il conducente, qualora non sia la parte contraente del rapporto, sarebbe un assicurato-beneficiario.

La Cassazione parte dal presupposto che, quando la Legge 990/1969 indica i soggetti la cui responsabilità civile dev’essere coperta dall’assicurazione, si riferisce al responsabile, comunque assicurato, ponendo quindi l’accento sull’aspetto sostanziale e strutturale del rapporto assicurativo, e non su quello formale dell’obbligo di stipulare l’assicurazione.

Seguendo la tesi oggettiva, la qualità di assicurato si acquisterebbe, quindi, con la semplice guida del mezzo e, allo stesso modo, si perderebbe per il solo fatto che la circolazione del veicolo venga posta in essere da un soggetto diverso, indipendentemente, quindi, dal verificarsi o meno di un sinistro, momento utile, invece, esclusivamente per l’identificazione del soggetto coperto dall’assicurazione.

La circostanza che quest’ultimo possa essere determinato successivamente alla conclusione del contratto di per sé non deve stupire.

Nel nostro ordinamento è infatti perfettamente ammissibile un contratto di assicurazione nel quale la persona assicurata viene individuata in un momento successivo alla conclusione del regolamento.

Ci riferiamo all’assicurazione per conto di chi spetta, disciplinata nell’art. 1891 c.c.

I fautori della tesi oggettiva, anche in considerazione del fatto che il contratto di assicurazione per la r.c.a. può essere concluso in nome proprio su di un veicolo di proprietà altrui, ritengono che la natura dell’assicurazione obbligatoria sia proprio quella di un’assicurazione per conto.

Con l’introduzione dell’assicurazione obbligatoria si sarebbe passati da un regime “personalizzato”, in cui tra l’altro le eccezioni contrattuali erano opponibili al terzo danneggiato, ad un sistema in cui l’assicurato non andrebbe più considerato come parte

di un rapporto negoziale, bensì quale “collettore” dei contratti assicurativi attraverso i quali si realizza una distribuzione mutualistica dei rischi.

Il “punto di vista” si sarebbe, pertanto, spostato dalla persona dell’assicurato al veicolo, e quest’ultimo costituirebbe l’unico elemento cui riferirsi per determinare, nel caso concreto, l’origine e le conseguenze del fatto dannoso.

La Legge speciale avrebbe cioè creato una vera e propria oggettivazione dell’obbligo assicurativo, quasi determinando una personalizzazione dei veicoli a motore e dei natanti.

L’*intuitus personae*, normalmente posto a base dei contratti assicurativi per la responsabilità civile, nel sistema della Legge speciale rimarrebbe, nei confronti dei terzi danneggiati, compresso e sacrificato per le esigenze di ordine sociale e pubblico di un istituto diretto, non tanto e non solo a tenere indenni i proprietari-assicurati, quanto a tutelare le vittime.

In altre parole, le qualità soggettive del proprietario-assicurato risulterebbero irrilevanti o, comunque, attenuate, per lasciar spazio ad una più marcata immanenza nel contratto del bene costituente occasione del rischio, essendo esclusivamente rilevante che il veicolo sia coperto da assicurazione.

Il legislatore del 1969, con l’introduzione dell’azione diretta prevista dall’art. 18, avrebbe infatti inteso soddisfare esigenze che trascendono i contraenti, in quanto proprie del danneggiato.

Di conseguenza, nei rapporti tra quest’ultimo e l’assicuratore, non sarebbe applicabile la disciplina assicurativa privatistica propriamente detta, essendo estranei alla finalità di tutela incondizionata della vittima i rapporti tra assicurato e assicuratore.

Tale finalità farebbe sì che la dimensione pubblicistica venga a prevalere sulla stessa componente privatistico-contrattuale del rapporto interno.

Non a caso, sia l’art. 1, I comma, L. 990/1969, che l’art. 193 del C.d.S., il quale ha abrogato, solo per i veicoli, l’art. 32 della Legge speciale, prevedono, con una formula identica, che sono i veicoli a dover circolare provvisti della copertura assicurativa obbligatoria per la r.c.a. Ancora, l’art. 7, comma III, stabilisce che il contrassegno assicurativo debba recare, tra i suoi elementi fondamentali, il numero della targa di riconoscimento del veicolo, e non anche le generalità del contraente.

Come si può vedere, le leggi speciali fanno riferimento, in ordine alla copertura assicurativa, non tanto alle persone quanto ai veicoli.

Il fattore soggettivo, fondamento invece dell'assicurazione volontaria per la r.c.a., nell'attuale regime verrebbe in considerazione solo in ipotesi del tutto marginali, e limitatamente alle eventuali azioni di rivalsa dell'assicuratore.

La natura oggettiva dell'assicurazione resa obbligatoria dalla Legge speciale risulterebbe anche da una prima lettura dell'art. 8 della L. 990/1969, in materia di alienazione del veicolo assicurato.

Infatti questa norma, in applicazione del principio di eterointegrazione di cui all'art. 1374 c.c., prevede che il trasferimento di proprietà del mezzo importi anche la cessione *ex lege* del contratto assicurativo per la r.c.a., secondo la regola della continuità legale dell'assicurazione.

Il sistema, che trova la sua ragion d'essere nel pubblico interesse di evitare che nei passaggi di proprietà possano esistere zone d'ombra in cui venga a mancare la copertura del rischio nei confronti delle vittime della strada, sembrerebbe far assurgere la garanzia assicurativa, come è stato osservato da una parte della dottrina, al ruolo di “*qualitas del veicolo*”, nello stesso modo in cui la servitù segue il fondo, ed in questa prospettiva il contrassegno sarebbe equiparabile, ad esempio, alla potenza del mezzo.

Si tratterebbe di una sorta di *obligatio propter rem*, in quanto sarebbero presenti i requisiti dell'ambulatorietà e dell'accessorietà.

**La tesi soggettiva.** La dottrina e la giurisprudenza dominanti ritengono che il veicolo non possa essere considerato l'oggetto della copertura, né dell'interesse dedotto nel contratto, bensì semplicemente lo strumento con il quale il danno viene prodotto.

La *res* costituisce, infatti, il mezzo dell'attività dell'assicurato, causa ed occasione del sinistro, ovverosia elemento cui riferirsi per la determinazione e la delimitazione del rischio assunto dall'assicuratore, e non l'oggetto dell'interesse, poiché è proprio e solo dall'uso della cosa che può sorgere la responsabilità dell'assicurato.

Unicamente quest'ultima rappresenta l'oggetto del contratto di assicurazione.

Una conferma di tale assunto si rinviene nell'art. 8 L. 990/1969 e nell'art. 19 del regolamento di esecuzione (D.P.R. 24 novembre 1970 n. 973).

Secondo costante giurisprudenza (Cass. 27 ottobre 1993 n. 10677 in Riv. giur. circ. e trasp. 1994, 44) nel caso di alienazione del veicolo, nei rapporti interni tra assicurato ed assicuratore, la validità della garanzia si produce, nei confronti del cessionario, non immediatamente ed automaticamente come avviene verso i danneggiati, bensì dal giorno in cui è avvenuta la comunicazione di cui all'art. 19 del regolamento di esecuzione e a partire, si badi bene, dalle ore 24 di detto giorno.

La norma appena menzionata stabilisce che il cedente o il cessionario sono tenuti a dare notizia dell'avvenuta alienazione all'assicuratore, proprio al fine di fornire tutte le indicazioni necessarie per il rilascio di un nuovo certificato di assicurazione.

Orbene, affinché si possa procedere a quella che la giurisprudenza definisce "voltura della polizza", occorrono precise informazioni per individuare esattamente l'acquirente, onde consentire all'istituto assicuratore di conoscere chi sia l'effettivo nuovo titolare del rapporto assicurativo, e ciò sia per un più sollecito riscontro ed accertamento delle domande e denunce relative ai sinistri, che per le eventuali rivalse verso l'assicurato, di cui al II comma dell'art. 18 L. 990/1969.

Se quindi, nei confronti dei terzi danneggiati, non si verifica una soluzione di continuità tra il precedente ed il successivo rapporto assicurativo, nei rapporti tra assicurato ed assicuratore la situazione è ben diversa.

Con l'alienazione si è infatti in presenza di un nuovo rischio, avente ad oggetto la responsabilità del nuovo proprietario del veicolo.

Tale circostanza non fa che confermare come l'oggetto dell'assicurazione non sia il veicolo, bensì la responsabilità del proprietario.

Infatti, è di tutta evidenza che se fosse il mezzo ad essere assicurato non emergerebbe, nei riguardi dell'acquirente, quell'esigenza di certezza cui l'art. 1899, I comma, c.c. risponde, in riferimento al momento iniziale di decorrenza della nuova copertura assicurativa.

Nel diverso caso in cui l'assicurato acquisti un nuovo veicolo e chieda, ai sensi dell'art. 8 L. 990/1969, che il contratto stipulato per il mezzo alienato sia reso valido per quello nuovo, si avrà invece una mera sostituzione della polizza, vale a dire un semplice aggiornamento tecnico-formale del contratto stesso, dunque una modificazione accessoria e non un nuovo rischio, in quanto l'oggetto del contratto, ovverosia la responsabilità civile del proprietario del veicolo, non muta.

Come già detto, il veicolo non costituisce infatti l'oggetto della garanzia assicurativa, dato che nel contratto di assicurazione per la r.c.a. l'interesse ha per oggetto il patrimonio dell'assicurato, ed è quindi irrilevante l'acquisto di un bene che costituisce parte di detto patrimonio.

La formula "rendere valido" il contratto per il nuovo veicolo significa, infatti, "prosecuzione" della copertura assicurativa dell'originario contratto concluso in relazione all'altro veicolo, quello appunto alienato, salvo ovviamente l'eventuale adeguamento del premio in caso di aggravamento o diminuzione del rischio.

Non si è pertanto in presenza di una novazione oggettiva ex art. 1230 c.c., in quanto l'obbligazione originaria non viene sostituita da una nuova obbligazione con oggetto o titolo diverso, proprio perché l'oggetto dell'obbligazione principale e, quindi, del contratto, è la responsabilità civile del proprietario del mezzo.

Come si può vedere, in entrambe le ipotesi esaminate, qualora muti il veicolo il rischio assicurato rimane il medesimo, mentre qualora muti il proprietario, ma non il veicolo, si è in presenza di un nuovo rischio. Il che non fa che confermare come non sia il mezzo a costituire l'oggetto della garanzia assicurativa, bensì la responsabilità del titolare del diritto dominicale.

Ancora di recente la S.C. (Cass. 6 giugno 2002 n. 8216 in Gius. Civ. 2003, I, 734) ha ribadito il principio in base al quale quando si parla di soggezione di un mezzo all'obbligo assicurativo non si intende affermare che ad essere "assicurato" sia il veicolo medesimo, quanto piuttosto il rischio della responsabilità civile dell'assicurato.

Escluso, quindi, che sia il veicolo l'oggetto della copertura assicurativa, ne deriva che non debbono considerarsi assicurati coloro i quali si trovano alla guida del mezzo.

Questo sarebbe possibile soltanto ipotizzando che il contratto di assicurazione per la r.c.a. sia stato concluso dal proprietario per conto di chi spetta, ma questo schema contrattuale non si attaglia minimamente all'istituto dell'assicurazione di responsabilità civile, qual è appunto quella obbligatoria per la r.c.a.

I fautori della tesi soggettiva giustamente ritengono, quindi, che l'assicurazione obbligatoria copra la responsabilità dei soggetti di cui al III comma dell' art. 2054 c.c.

A questi l'art. 91, II comma, del Codice della strada ha aggiunto un ulteriore responsabile, sostitutivo del proprietario del mezzo: il locatario in un contratto di *leasing*.

Questo non significa che non sia coperta anche la responsabilità del conducente, ma ciò solo ed in quanto sussista anche una responsabilità del titolare del diritto dominicale.

Secondo la S.C. (Cass. 24 marzo 1976 n. 1040 in Arch. civ. 1976, 1002) l'estensione della garanzia assicurativa a favore del conducente non assicurato ha infatti soltanto lo scopo di garantire il proprietario-assicurato dalla responsabilità solidale ed indiretta che grava sullo stesso ai sensi del III comma dell'art. 2054 c.c.

Le stesse S.U. della Cassazione (Cass. 11 luglio 1984 n. 4055 in Giur. it. 1985, I, 1, 140) hanno ritenuto che l'estensione, in capo al conducente, dei benefici del contratto stipulato dal proprietario non possa indurre a ritenere che il primo sia parte del rapporto obbligatorio (nel caso di specie, quale soggetto responsabile del danno ai sensi dell' art. 23 L. 990/1969).

D'altronde, la circostanza che un contratto possa eccezionalmente produrre effetti anche in capo ad un terzo, ovvero, che quest'ultimo possa avere un interesse ad un regolamento da lui comunque non predisposto, non comporta assolutamente che il conducente divenga parte dello stesso.

Ciò si deduce da quattro ordini di motivi:

I) l'art.1, III comma, della Legge speciale attribuisce all'impresa, che abbia risarcito il terzo, il diritto di rivalsa nei confronti del conducente, qualora la circolazione del veicolo sia avvenuta contro la volontà del proprietario.

Come si può vedere, qualora non vi sia responsabilità per il titolare del diritto dominicale, o per i soggetti a lui equiparati, l'assicurazione non garantisce la responsabilità personale del conducente.

È evidente come l'esercizio del diritto di rivalsa non possa essere giustificato se non nei confronti di un soggetto il quale, in realtà, non è coperto dall' assicurazione.

Lo stesso dato letterale dell'art.1 L. 990/1969 pone in evidenza come l'assicurazione obbligatoria spieghi il suo effetto "anche" nel caso di circolazione contro la volontà del proprietario.

Tale dato non fa che confermare che, qualora non esistesse l'eccezionale estensione del beneficio dell'assicurazione, questo danno non rientrerebbe nella copertura, la quale è invece predisposta esclusivamente nei confronti dei soggetti di cui al III comma dell'art. 2054 c.c.

**II)** Un'ulteriore argomentazione può essere desunta dalla circostanza che, anteriormente ad una nota decisione della S.C.(Cass. 26 ottobre 1998 n. 10629 in Riv. giur. circ.e trasp. 1998, 965), la giurisprudenza ha sempre negato l'azione diretta al trasportato a titolo di cortesia su di un veicolo condotto da un soggetto diverso dal proprietario-assicurato.

Ciò in quanto è assicurato il proprietario del veicolo e non il conducente; di conseguenza il trasportato non aveva azione diretta contro l'assicuratore, in quanto sussisteva una condotta colposa soltanto di colui il quale si trovava alla guida del mezzo, soggetto, ripetiamo, non assicurato.

Essendo preclusa a questo tipo di danneggiato la tutela rafforzata di cui all'art. 2054 c.c., in tutti i suoi commi, lo stesso non poteva che agire ex art. 2043 c.c. nei confronti del solo conducente.

Il trasportato, in quel regime, non aveva quindi alcun titolo per agire nei confronti del titolare del diritto dominicale in assenza di una sua responsabilità, ovverosia qualora lo stesso non fosse alla guida del mezzo.

Un'evidente conferma dell'assioma proprietario-assicurato la troviamo, poi, in una decisione della S.C. (Cass. 9 dicembre 1992 n. 13015 in Foro it. 1994, I, 1556) relativa ad una fattispecie in materia di *leasing* anteriore alle modifiche introdotte dall'art. 91, n. 2, del C.D.S.

Secondo la Cassazione il soggetto obbligato a stipulare il contratto di assicurazione obbligatoria doveva essere individuato proprio nel proprietario-concedente, e non già nell'utilizzatore, visto che quest'ultimo non era il soggetto la cui responsabilità doveva essere coperta dall'assicurazione.

**III)** Il conducente, qualora non sia il proprietario-assicurato, non è legittimato a svolgere, nel caso in cui sia stato evocato in giudizio dalla vittima ex art. 2054, I comma, c.c., la chiamata in garanzia di cui all'art. 106 c.p.c. dell'istituto assicuratore che copre la responsabilità del proprietario del veicolo.

Proprio la mancanza della qualifica di assicurato impedisce, infatti, al conducente di avvalersi di questa facoltà: lo stesso non può che limitarsi a chiamare in causa il titolare del diritto dominicale, al quale, in quanto responsabile solidale ex art. 2054, III comma c.c., la causa è comune. Soltanto il proprietario, quale unico soggetto assicurato, può esperire la domanda di garanzia nei confronti dell'istituto assicuratore.

Tutto ciò a meno che il sinistro non sia avvenuto in un'area privata nella quale non esistono traffico e circolazione di veicoli, come, ad esempio, all'interno di un'autorimessa, o in un fondo agricolo. In tal caso, dell'eventuale danno a cose o a persone risponderà personalmente, ed in via esclusiva, il conducente, ex art. 2043 c.c.

**IV)** L'estraneità del conducente al rapporto assicurativo è altresì confermata dalla disciplina contenuta nel II comma dell'art. 18; questo infatti prevede che il conducente non possa mai essere destinatario della rivalsa.

Secondo costante giurisprudenza, nel caso in cui, ad esempio, il conducente diverso dal proprietario-assicurato, nel guidare un veicolo sprovvisto di patente cagioni danni, l'istituto assicuratore sarà legittimato ad agire in rivalsa di quanto pagato al terzo per l'inadempimento contrattuale esclusivamente nei confronti dell'assicurato-proprietario, e mai del conducente.

Lo stesso può dirsi, inoltre, in presenza delle clausole di personalizzazione cosiddette di "guida esclusiva" o di guida limitata a determinati soggetti; anche in tal caso, in ipotesi di inadempimento, il conducente non subirà alcun tipo di conseguenza, gravando la rivalsa sul solo assicurato-proprietario.

L'azione recuperatoria, essendo infatti legata al contratto di assicurazione, viene attribuita nei casi in cui l'impresa assicuratrice "avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione", sicché va indirizzata contro colui che era soggetto all'obbligo assicurativo e che è parte del rapporto, al quale invece è estraneo il conducente.

Questo problema interpretativo è, per qualche aspetto, analogo a quello affrontato per individuare il litisconsorte necessario nel giudizio promosso dal danneggiato contro l'assicuratore, indicato dall'art. 23 della L. 990/1969 come soggetto "responsabile del danno".

Tale termine è stato dalla S.C. (Cass. 23 febbraio 2000 n. 2047 in Resp. civ. prev. 2001, 140) interpretato in senso restrittivo, come indicante il solo proprietario del veicolo, e non anche il conducente, proprio per il collegamento del primo soggetto (e non pure del secondo) con il contratto di assicurazione.

Analogamente il termine "assicurato", legittimato passivo dell'azione di rivalsa prevista dall'art. 18, pur potendo, di per sé solo considerato, comprendere anche il conducente del veicolo che, beneficiando del contratto di assicurazione, può

considerarsi titolare dell'interesse dedotto in assicurazione, va interpretato in senso restrittivo, e riferito soltanto al proprietario-assicurato.

Chiarito che i soggetti assicurati sono, in via alternativa, solo quelli di cui all'art. 2054, III comma, c.c., cui è da aggiungersi il locatario nel contratto di *leasing*, vediamo adesso di focalizzare la nostra attenzione sull'interesse sotteso al contratto assicurativo per la r.c.a.

L'art.1904 c.c. stabilisce, in via generale, che il contratto di assicurazione è nullo se nel momento in cui l'assicurazione deve avere inizio non esiste un interesse dell'assicurato.

L'interesse di un soggetto ad assicurarsi per la responsabilità civile consiste nel cautelarsi contro il rischio di alterazione negativa del proprio patrimonio complessivo, attraverso la previsione del pagamento, ad opera dell'assicuratore, di una somma di denaro pari all'esborso dovuto dal responsabile, nell'ambito di un massimale predefinito.

In *subiecta materia* il soggetto che ha interesse a coprire il rischio di essere chiamato a rispondere dei danni cagionati dalla circolazione di un veicolo, è proprio il titolare del diritto dominicale del medesimo.

È questo, infatti, ad avere interesse a cautelarsi contro il rischio di alterazione negativa del proprio patrimonio, in quanto risponde per il solo fatto che il suo veicolo circoli, con la conseguenza che è responsabile anche del sinistro cagionato dal conducente, sia esso occasionale o meno, salva la prova che la circolazione sia avvenuta contro la sua volontà.

Non a caso la S.C. (Cass. 14 giugno 1976 n. 2201 in Riv. giur. circ. e trasp. 1977, 201) pur se in riferimento ad ipotesi relative all'assicurazione volontaria per la r.c.a., ha ritenuto che il concetto di interesse dell'assicurato è strettamente collegato a quello di rischio, visto che quest'ultimo consiste appunto nella possibilità che l'assicurato debba rispondere delle conseguenze dannose derivanti da un sinistro stradale.

L'estremo della sussistenza del rischio presuppone, quindi, una relazione tale che verificandosi il sinistro ne derivi una diretta incidenza negativa sul patrimonio dell'assicurato, per cui sorge, appunto, il suo interesse al conseguimento della garanzia assicurativa.

Difetta un tale interesse, in quanto viene a mancare il rischio, qualora l'indicata relazione non sussiste, come avviene nell'ipotesi in cui l'assicurato non debba rispondere, né direttamente né indirettamente, dei danni derivanti dalla circolazione del veicolo stesso.

Il contratto di assicurazione per la r.c.a., avendo ad oggetto la responsabilità dei soggetti indicati nel III comma dell'art.2054 c.c. (cui si aggiunge, si ripete, l'utilizzatore del veicolo in *leasing*), viene normalmente concluso proprio da questi.

Tale affermazione non è però smentita dalla circostanza che il contratto possa essere talvolta stipulato da un soggetto diverso, come avviene, ad esempio, in presenza di rapporti di parentela o di coniugio.

Ciò in quanto lo stipulante conclude il contratto non solo per un interesse "diretto" del titolare del diritto dominicale, il quale potrebbe essere privo di mezzi propri che gli consentano di concludere il contratto e, quindi, di circolare con un veicolo a motore.

In questo caso il contraente è, infatti, titolare di un ulteriore interesse economico, sebbene "indiretto", a coprire, con l'assicurazione, anche quelle situazioni nelle quali non sarebbe, in realtà, giuridicamente tenuto a sopportarne le conseguenze in via diretta: non a caso, l'art. 1916 c.c., II comma, esclude l'azione di surroga da parte dell'assicuratore proprio nei confronti dei soggetti legati all'assicurato da rapporti di parentela.

La norma codicistica è infatti ispirata alla considerazione che qualora l'assicuratore avesse la possibilità di agire in surroga nei confronti del responsabile civile anche in presenza di tali rapporti, di fatto il danno andrebbe ad incidere proprio sul patrimonio del contraente.

Risulta quindi evidente come la conclusione di un contratto di assicurazione su un veicolo di proprietà altrui non scaturisce unicamente da un dovere morale o affettivo, ma è funzionale al mantenimento dell'integrità del patrimonio del contraente.

Costituisce infatti un dato di comune esperienza che, nella generalità dei casi, ogni danno patrimoniale di un membro della famiglia è, in realtà, risentito da tutti i componenti della stessa.

Di conseguenza, non ci sembra accettabile la tesi secondo la quale il proprietario concluderebbe un contratto in favore altrui o per conto di chi spetta.

Lo stesso ha, infatti, inteso coprire il rischio inerente alla circolazione del veicolo “designato”, rischio di cui verrebbe a rispondere patrimonialmente, in via diretta o indiretta, in caso di sinistro.

E ciò, si badi bene, sia qualora si trovi lui stesso alla guida, sia qualora il mezzo venga condotto da altri.

Un'altra ipotesi tipica in cui il contratto viene concluso da un soggetto diverso dal proprietario del mezzo è quella relativa all'imprenditore che riceve in consegna il veicolo per la riparazione.

In questa particolare fattispecie gli imprenditori hanno senz'altro interesse ad assicurare il rischio derivante dalla circolazione di tali mezzi, in quanto coincidente con il rischio connesso alla loro attività, consistente proprio in comportamenti inerenti all'organizzazione e di cui debbano rispondere, senza distinguere se le modalità dell'affidamento del veicolo escludano o implicino il consenso del legittimo proprietario alla circolazione.

Come è stato infatti affermato dalla S.C. (Cass. 26 novembre 1998 n. 11978 in Arch. giur. circ. e sin 1999, 112), rappresenta un fatto notorio che le auto, ad esempio affidate alle officine di riparazione, vengano provate dagli addetti, con la conseguenza che ben difficile è il raggiungimento della prova che la circolazione sia avvenuta con o contro la volontà del legittimo proprietario.

Sicché, in questa ipotesi, attraverso l'assicurazione l'imprenditore vuole superare le strettoie, poste dal legislatore del 1942, relative all'onere probatorio.

Non si deve peraltro dimenticare che la speciale copertura garantisce il titolare dell'officina per la responsabilità che può essergli imputata per titoli diversi da quelli previsti dall'art. 2054 c.c.

Qualora infatti circolasse con il veicolo sprovvisto della speciale copertura, in caso di sinistro, non operando nei suoi confronti la garanzia offerta al proprietario dalla compagnia assicuratrice con la quale quest'ultimo abbia stipulato la polizza, sarebbe passibile dell'azione di surroga ex art. 1203, n. 3, c.c. da parte dell'istituto assicuratore, per quanto erogato al terzo danneggiato.

Proprio ai fini sopra indicati l'art. 9 del regolamento di esecuzione della L. 990/1969 stabilisce che i veicoli che circolino a scopo di prova tecnica, ovvero di dimostrazione per la vendita, debbano essere assicurati mediante la stipulazione di una particolare

polizza, quale quella sulla targa di prova, con la quale viene coperto il rischio di qualsiasi veicolo che circoli con la targa speciale, la quale è trasferibile da mezzo a mezzo.

Orbene, appare del tutto evidente come, in tal caso, l'assicurazione per la r.c.a. di certo non copra la responsabilità del proprietario o dei soggetti a lui equiparati di cui al III comma dell'art. 2054 c.c., bensì il rischio d'impresa.

Nel momento in cui si appone la targa di prova, che vale a collegare la circolazione al soggetto assicurato, si intende, infatti, volontariamente escludere il rischio derivante dalla circolazione per il proprietario del veicolo e per l'impresa assicuratrice con cui quest'ultimo ha concluso il contratto obbligatorio.

La suddetta targa ha, quindi, carattere speciale e prevale sull'altra, sostituendola.

La circostanza che si possa assicurare il rischio d'impresa non deve stupire: lo stesso legislatore del 1969, all'art. 3, ha infatti espressamente previsto l'obbligo di assicurazione per l'organizzatore di gare e competizioni sportive di veicoli a motore.

Questa assicurazione copre proprio la responsabilità dell'imprenditore per i danni arrecati alle cose e alle persone, con esclusione di quelli prodotti ai partecipanti ed ai veicoli da essi condotti.

La speciale polizza ha, però, efficacia onnicomprensiva, nel senso che comprende nella garanzia assicurativa anche la responsabilità ex art. 2054 c.c. dei proprietari dei singoli veicoli che partecipano alla gara.

In questo caso, analogamente a quanto avviene nell'assicurazione della targa in prova, la copertura dei singoli titolari del mezzo viene ad essere sostituita da quella dell'organizzatore della gara.