

PMI: no all'assicurazione dei veicoli impiegati in zone portuali, ferroviarie e aeroportuali



Rubrica a cura dello Studio Legale Siccardi Bregante & C. -www.siccardibregante.it - studio@siccardibregante.it

Con il Comunicato stampa n° 111 rilasciato il 14 gennaio scorso il Governo ha dato notizia di aver approvato il Disegno di legge annuale sulle piccole e medie imprese “*di cui all’art. 18 delle norme per la tutela della libertà d’impresa; Statuto delle imprese (L. n° 180 dell’11 novembre 2011)*”.

Secondo il Comunicato, “*Il testo, che costituisce il primo intervento organico in materia, introduce e disciplina una serie di misure di favore per affrontare le principali sfide operative che interessano le piccole e medie imprese (PMI) in relazione, tra l’altro, agli eccessivi oneri amministrativi*” ai quali si ritiene che le imprese siano soggette.

Sotto questo profilo, risulta qui di particolare interesse la riduzione delle ipotesi di assicurazione obbligatoria dei veicoli a motore in uso alle imprese stesse attraverso “*l’estensione dell’esonero dall’assicurazione obbligatoria anche per i carrelli elevatori e per altri veicoli utilizzati dalle imprese in aree ferroviarie, portuali e aeroportuali, con specifici requisiti stabiliti dalla norma*”.

Precisato che la “norma” non esiste ancora, neppure in bozza, e non è quindi possibile conoscere le specifiche tecniche che accompagneranno l’esonero dall’obbligo assicurativo, è utile – qui – offrire una breve descrizione dello stato attuale della nostra normativa al riguardo,

piuttosto articolata e oggetto di recenti interventi riformatori orientati verso una progressiva estensione dell'obbligo assicurativo.

Nel nostro ordinamento l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore è stabilito dall'art. 122 del Codice delle assicurazioni private e, limitatamente alla circolazione stradale, dall'art. 193 del Codice della Strada.

Si distingue, quindi, tra un obbligo di carattere generale, fissato dal Codice delle assicurazioni, relativamente ai veicoli a motore indipendentemente dalle aree dove lo stesso viene utilizzato, e obbligo assicurativo "specifico" relativo ai veicoli "posti in circolazione sulla strada".

È da segnalare che entrambe le richiamate disposizioni sono il frutto di recenti modifiche, apportate con il d. lgs. 22 novembre 2023, n. 184, in attuazione della normativa emanata a livello europeo.

In linea generale, il trend recepito è stato quello di ampliare la portata dell'obbligo assicurativo, nonostante la normativa europea avesse consentito ai vari legislatori nazionali di mitigare in qualche modo l'obbligo assicurativo nel momento del recepimento della normativa UE negli ordinamenti interni, opportunità non colta dal nostro legislatore.

Con il decreto legislativo del 2023 si è innanzitutto inciso sulla definizione di "veicolo" soggetto all'obbligo di assicurazione: se prima di tale decreto l'obbligo era infatti genericamente riferito ai veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, oggi, in forza dell'articolo 1, comma 1, lettera rrr) del Codice delle Assicurazioni private, esso si rivolge specificamente a:

- qualsiasi veicolo a motore azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia, con i) una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h o ii) un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h; e
- qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo con le caratteristiche di cui sopra, a prescindere che sia ad esso agganciato o meno.

Il recepimento della normativa europea ha anche interessato l'articolo 122 del Codice delle Assicurazioni private, ove è stata specificata, estendendola, la portata dell'obbligo di assicurazione. Oggi, in base ai nuovi commi 1, 1-bis e 1-ter, dell'articolo 122, sono soggetti a tale obbligo tutti i veicoli:

- utilizzati conformemente alla propria funzione di mezzi di trasporto al momento dell'incidente;
- indipendentemente dalle loro caratteristiche, dal terreno su cui sono utilizzati e dal fatto che siano fermi o in movimento; e

anche se utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni.

Rispetto alla precedente formulazione dell'art. 122, che poneva l'obbligo di assicurazione per i veicoli posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree ad esse equiparate, per tali intendendosi quelle aperte alla circolazione del pubblico ancorché private, la portata della norma attualmente vigente risulta significativamente più estesa.

In questo contesto, quindi, la proposta normativa del Governo pare costituire una sorta di inversione di marcia rispetto alle scelte operate nel 2023 in fase di attuazione delle norme UE. Il Disegno di legge, infatti, sembrerebbe voler incidere sulla portata del comma 1-bis dell'articolo 122 del Codice prevedendo l'esenzione dall'obbligo assicurativo per i veicoli utilizzati dalle imprese nelle (loro) aree ferroviarie, portuali e aeroportuali, ovvero impiegati all'interno di aree aziendali, stabilimenti, magazzini o depositi.

Il progetto di norma sembra trovare giustificazione nella misura in cui si riferisce a veicoli che operano in contesti controllati e a limitato rischio di incidenti con i terzi, e, se approvata, consentirà alle imprese un risparmio consistente nel mancato pagamento delle polizze assicurative dei veicoli impiegati nelle suddette aree.

Tra i molti esempi che potrebbero farsi si può pensare ai i veicoli utilizzati in aree portuali dalle imprese terminaliste, i quali però circolino solamente in zone interdette dall'accesso al pubblico. Infatti, non sembra che si possano escludere situazioni nelle quali il veicolo o mezzo "non assicurato" possa entrare in contatto con personale dipendente dell'impresa, personale di fornitori o clienti, visitatori dell'azienda o casi simili, tutti casi nei quali ben può verificarsi un sinistro da circolazione con rischi per l'incolumità di persone e/o cose.

Sebbene siano chiari l'intento e la giustificazione della deroga proposta dal Governo, possono sollevarsi perplessità in relazione al possibile verificarsi di incidenti con persone terze, che porrebbero indubbi problemi di copertura assicurativa e – dunque – di risarcibilità. Sul punto, tuttavia, va rilevato che, come si legge nel Comunicato stampa del Governo, l'operatività della deroga sarà soggetta al rispetto di "specifici requisiti" che si auspica saranno in grado di garantire un livello di sicurezza adeguato.

L'intervento è stato in ogni caso accolto con grande favore dalle associazioni di categoria e dagli operatori del settore. Tra gli altri, Unione Nazionale Imprese Portuali (UNIPORT), con una nota del 17 di gennaio scorso ha espresso soddisfazione per questa misura, plaudendo l'esecutivo per aver "mostrato attenzione e consapevolezza della strategicità di un settore, quello portuale, fondamentale per il sistema logistico del Paese".

Si attende ora che il disegno di legge venga presentato in Parlamento per seguire l'iter necessario per la sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.