

Milano, 5 febbraio 2023

Spettabile

- Ministero delle Imprese e del Made in Italy  
Alla c. a. del ministro Adolfo Urso  
Alla c. a. del sottosegretario Massimo Bitonci

E p. c.

- Ministero per gli Affari Europei  
Alla c. a. del ministro Raffaele Fitto
- Ministero degli Affari Esteri  
Alla c. a. del ministro Antonio Tajani
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Alla c. a. del ministro Matteo Salvini
- Ministero dell'Interno  
Alla c. a. del ministro Matteo Piantedosi
- Ministero dell'Economia e delle Finanze  
Alla c. a. del ministro Giancarlo Giorgetti
- Ministero della Giustizia  
Alla c. a. del ministro Carlo Nordio

Oggetto: Osservazioni e richiesta di interpretazione/chiarimento di alcune disposizioni contenute nel Decreto legislativo n.184 del 22 novembre 2023 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.290 il 13 dicembre 2023, avente ad oggetto il recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

Con la presente si intende chiedere una interpretazione autentica del Decreto legislativo n.184 del 22 novembre 2023, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.290 del 13 dicembre 2023, in particolare per quanto disposto all'articolo 2, comma 1: lettera c); lettera d); lettera g); lettera h).

Il Decreto Lgs. n.184/2023 in argomento, all'art.2, comma 1, lettera c), prevede:  
...all'articolo 122 (Decreto legislativo 209/2005 - Codice delle Assicurazioni Private - n.d.r.):

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

**«1. Sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del Codice civile i veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), qualora utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente»;**

2) dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

**«1-bis. La disposizione di cui al comma 1 si applica a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento.**

**1-ter. L'obbligo di cui al comma 1 riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni.** Resta valida, ai fini dell'adempimento dell'obbligo di cui al comma 1, la stipula, da parte di soggetti pubblici o privati, di polizze che coprono il rischio di una pluralità di veicoli secondo la prassi contrattuale in uso, quando utilizzati per le attività proprie di tali soggetti, sempre che i veicoli siano analiticamente individuati nelle polizze.

**1-quater.** Alla violazione della disposizione di cui al comma 1 si applicano le sanzioni amministrative di cui all'articolo 193 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La violazione della disposizione di cui al comma 1 -ter è soggetta alle sanzioni amministrative di cui all'articolo 193, commi 2 e 3, del medesimo decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 122-bis, comma 2, è soggetta alle sanzioni amministrative di cui al citato articolo 193 del decreto legislativo n. 285 del 1992, aumentando della metà la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dal comma 2 del citato articolo 193. Si applicano le disposizioni del titolo VI del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992.»;

Il Decreto legislativo n.184 alla lettera d) dell'art.2, comma 1, prevede inoltre:

d) dopo l'articolo 122 (Decreto legislativo 209/2005 Codice delle Assicurazioni Private - n.d.r.) è inserito il seguente:

«Art. 122-bis (**Deroghe**) —

1. In deroga a quanto disposto dall'articolo 122, comma 1, del presente codice e dall'articolo 193 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, **i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione nonché quelli il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente conformemente alla normativa vigente, non sono soggetti all'obbligo di assicurazione.**

2. **La deroga di cui al comma 1 si applica anche quando il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto, nonché quando il suo utilizzo è stato volontariamente sospeso su richiesta dei soggetti di cui all'articolo 122, comma 3, per effetto di una formale comunicazione all'impresa di assicurazione resa ai sensi**

dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445. **Il termine di sospensione, inizialmente comunicato dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte**, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi entro dieci giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso **e non può avere una durata superiore a dieci mesi, rispetto all'annualità**. Per i veicoli di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285<sup>ii</sup>, **il termine di sospensione, inizialmente comunicato dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi entro cinque giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso e non può avere una durata superiore a undici mesi, rispetto all'annualità**. Con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'Ivass, possono essere disciplinati ulteriori casi e modalità di sospensione dell'obbligo assicurativo tenuto conto del precipuo valore collezionistico dei veicoli di cui al medesimo articolo 60.

3. **La sospensione di cui al comma 2 è attivata dal momento della registrazione nella banca dati di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 9 agosto 2013, n. 110, secondo le modalità previste dall'articolo 3, comma 2, del medesimo regolamento. L'impresa ne dà tempestiva comunicazione all'assicurato.**
4. In caso di sinistro provocato da un veicolo di cui ai commi 1 e 2, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 283, comma 1, lettera b).
5. Qualora il veicolo responsabile del sinistro stazioni abitualmente in un altro Stato membro, il Fondo di garanzia di cui all'articolo 283 può presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.»

## OSSERVAZIONI

Il Decreto Lgs. n.184 in commento recepisce la modifica apportata alla Direttiva 2009/103/CE, dalla Direttiva europea 2021/2118, con finalità della implementazione della tutela sociale dei terzi per le lesioni alle persone e i danni alle cose determinati dai veicoli (Direttiva 2009/103/CE), indipendentemente dal fatto che i veicoli siano posti in circolazione o siano in sosta, in aree pubbliche o private. Anche in coerenza alle diverse sentenze sul tema, tra le altre spiccano quelle della Corte di Giustizia UE del 4 settembre 2018 e del 29 aprile 2021, con il quale **i giudici hanno stabilito l'obbligatorietà della copertura assicurativa di un veicolo anche se non circolante e custodito in area privata, qualora tale veicolo non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla normativa nazionale applicabile**.

Si attenziona pertanto la finalità sociale della norma recepita nel nuovo comma 1 dell'articolo 122 (D.Lgs 209/2005), e delineata con precisione nei successivi commi 1-bis e 1-ter. Tuttavia, il termine "terreno", adottato dal legislatore nel comma 1-bis, ha suscitato dubbi sull'obbligo assicurativo riguardante veicoli ricoverati in "fabbricati" come box e garage e non in "terreni". Al riguardo, si ritiene utile evidenziare, nell'ottica di protezione sociale dell'assicurazione obbligatoria dei veicoli, le casistiche di sinistro di veicoli che seppure fermi in sosta in box (garage o altri spazi privati coperti o scoperti), possono essere

suscettibili di sinistri. Motivo di allarme l'aumento della frequenza dei casi d'incendio che si manifesta su veicoli elettrici; sinistri destinati ad aumentare con il diffondersi di detti veicoli ad alimentazione elettrica. Si pensi all'incendio di un veicolo ricoverato in un box alla base di un edificio condominiale; fattispecie di sinistro dalle potenziali conseguenze gravissime per lesioni strutturali al fabbricato, al contenuto delle abitazioni e alle persone coinvolte. Gli effetti di un tale evento devono trovare protezione dei terzi danneggiati nell'operativa copertura assicurativa obbligatoria del veicolo, come previsto al comma 1-bis dell'art.122. Si noti che la Direttiva 2009/103/CE modificata dalla Direttiva UE 2021/2118 impone agli Stati membri di attuare, nel loro ordinamento giuridico interno, un obbligo generale di assicurazione dei veicoli. Pertanto, ciascuno Stato membro deve garantire che, fatte salve le deroghe previste all'articolo 5 della Direttiva, ogni veicolo sia coperto da un contratto stipulato con una compagnia di assicurazione al fine di garantire, entro i limiti definiti dal diritto dell'Unione, la responsabilità civile relativa a tale veicolo. Alla luce di quanto precede, si deve ritenere che un veicolo che sia immatricolato e che non sia stato pertanto regolarmente ritirato dalla circolazione, e che sia idoneo a circolare, non smette di essere soggetto all'obbligo di assicurazione, di cui all'art. 122 del D.Lgs 209/2005 e art. 3, paragrafo 1, della riformulata Direttiva 2009/103/CE, per il solo fatto che il suo proprietario non ha più intenzione di guidarlo e lo immobilizza in un luogo privato.

Con il nuovo art. 122-bis, del Decreto Legislativo n. 209/2005, si è inteso introdurre alcune deroghe all'obbligo assicurativo previsto all'art. 122. Deroghe che possono costituire una insidia alla già menzionata protezione sociale da cui deriva l'obbligo di assicurazione dei veicoli per la responsabilità civile verso i terzi; a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento (come indicato nel comma 1-bis dell'art. 122). In particolare, il comma 1 dell'art. 122-bis prevede che non sono soggetti all'obbligo di assicurazione i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione nonché quelli il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente conformemente alla normativa vigente. Sul punto si evidenzia l'ipotesi di veicolo sottoposto a fermo amministrativo o a sequestro (uso vietato in via temporanea in forza di una misura adottata dall'autorità) che viene lasciato in custodia al proprietario, al conducente o ad altro soggetto delegato. I giudici amministrativi hanno chiarito cosa accade dopo il sequestro o il fermo amministrativo di un veicolo: si può custodire in un luogo non sottoposto al pubblico passaggio, come un giardino (anche condominiale) o un fondo privato (anche non chiuso). Il veicolo, il cui uso è vietato, è tuttavia suscettibile di provocare danni a terzi di diversa natura. Si pensi al veicolo sottoposto a sequestro dall'autorità perché scoperto, in circolazione o fermo, privo di regolare copertura assicurativa, così come previsto al comma 1-bis dell'art. 122 (D.Lgs 209/2005). In questi casi, come detto, il veicolo è sottoposto a sequestro ai sensi di legge, e di norma lasciato in custodia al proprietario che lo tiene ricoverato nel cortile condominiale o in altra area privata. Le casistiche di sinistro del freno di stazionamento che si allenta e investe persone o cose, oppure un incendio che si sviluppa dal veicolo, sono casi potenzialmente capaci di provocare danni ai terzi per il quale assume fondamentale importanza il principio di obbligo assicurativo dei veicoli di cui all'art.122, anche se non circolante e custodito in area privata. Valgono anche in questa circostanza le considerazioni già espresse riguardo ai veicoli ricoverati in terreni o fabbricati privati.

Il comma 2, del nuovo art. 122-bis del D.Lgs. 209/2005, estende poi la deroga all'obbligo assicurativo quando il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto, nonché quando il suo utilizzo è stato volontariamente sospeso su richiesta dei soggetti di cui all'articolo 122, comma 3. Per quanto attiene al veicolo non idoneo all'uso occorre constatare quanto considerato dalla Corte di Giustizia il 29/04/2021. Sebbene l'immatricolazione di un veicolo attesti, in linea di principio, la sua idoneità a circolare e, quindi, ad essere utilizzato come mezzo di trasporto, non si può escludere che un veicolo immatricolato sia, oggettivamente, definitivamente inidoneo a circolare a causa delle sue cattive condizioni tecniche. In una simile circostanza, la constatazione di tale inidoneità definitiva a circolare e, di conseguenza, quella della perdita della sua qualità di «veicolo», ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della direttiva 2009/103, devono essere effettuate in modo obiettivo. È quindi necessario, affinché un tale veicolo sia escluso dall'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, che esso sia stato ufficialmente ritirato dalla circolazione, conformemente alle norme nazionali applicabili. A tale proposito, sebbene la cancellazione dell'immatricolazione del veicolo considerato possa costituire una siffatta constatazione oggettiva, occorre tuttavia rilevare che la direttiva 2009/103 non disciplina il modo in cui un tale veicolo, definitivamente inidoneo alla sua funzione di mezzo di trasporto, può essere legalmente ritirato dalla circolazione. Pertanto, tale direttiva non vieta che la rimozione regolare di un siffatto veicolo dalla circolazione sia, secondo la normativa nazionale applicabile, constatata in modo diverso dalla cancellazione dell'immatricolazione del veicolo considerato. Tenuto conto di quanto precede, occorre considerare che **un veicolo immatricolato in uno Stato membro rimane soggetto all'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 finché non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla normativa nazionale applicabile.**

Nel merito delle disposizioni di deroga, di cui comma 2, del nuovo art. 122-bis del D.Lgs. 209/2005, si richiama poi l'attenzione sulla locuzione "quando il suo utilizzo è stato volontariamente sospeso su richiesta dei soggetti di cui all'articolo 122, comma 3." L'articolo 122, comma 3, prescrive la perdita di efficacia dell'assicurazione del veicolo nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario, dell'usufruttuario, dell'acquirente con patto di riservato dominio o del locatario in caso di locazione finanziaria. Ovvero, per il veicolo rubato o sottratto, il quale gode della prevista protezione assicurativa, di cui all'art. 283 del D.Lgs 209/2005.

In proposito, si osserva che la novellata Direttiva 2009/103, non indica tra i casi di deroga dell'obbligo assicurativo previsto dall'art.3. il caso di "sospensione volontaria" introdotta nel nuovo art. 122-bis. Si consideri che tale deroga in caso di "sospensione volontaria" del rischio comporterebbe l'inefficacia del dispositivo previsto dal più volte richiamato art. 122, il quale specifica nel comma 1-bis l'obbligo assicurativo a *prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento*. Dunque, la sospensione del rischio non può che considerarsi limitata ai casi previsti dal richiamato comma 3 dell'art. 122. Limitazione che sarebbe condivisibile, poiché eviterebbe che l'assicurazione possa essere sospesa in qualsiasi altro caso diverso da quello destinato ai veicoli rubati o sottratti che godono della protezione assicurativa di cui all'art. 283 del D.Lgs 209/2005. Per le ragioni esposte, la discrezionale "sospensione volontaria" dell'assicurazione

obbligatoria per casi diversi da quelli previsti dal comma 3 dell'art. 122-bis non dovrebbe considerarsi ammissibile, ancorché per i veicoli di cui ai commi 1 e 2 dell'art.122-bis sia operativo l'intervento del Fondo di Garanzia, come previsto all'articolo 283, comma 1, lettera b).

Sempre nell'ambito delle deroghe all'obbligo assicurativo, si pone in attenzione la locuzione "*quando il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto*" (art. 122-bis, comma 2, D.Lgs 209/2005). In pratica, un veicolo privato delle ruote certamente non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto. Tuttavia, la Corte di Giustizia ha sentenziato che la conclusione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un veicolo è obbligatoria quando il veicolo è immatricolato in uno Stato membro, qualora tale veicolo non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla normativa nazionale applicabile. Pertanto, soltanto attraverso la cancellazione dell'immatricolazione del veicolo. Ciò considerato, la deroga prevista per il veicolo non idoneo all'uso come mezzo di trasporto, deve trovare specifica constatazione in una descrizione delle ipotesi di inidoneità (provvisoria o definitiva?) all'uso come mezzo di trasporto e, di conseguenza, quella della perdita della sua qualità di "veicolo".

Merita a questo punto un approfondimento e l'analisi dei potenziali rischi connessi all'uso dei veicoli. Il più volte richiamato art. 122 (D.Lgs 209/2005), ai commi 1, 1-bis e 1-ter, stabilisce che è soggetto all'assicurazione obbligatoria, ogni veicolo (così come definito all'art. 1, comma 1, lettera rrr) del D.Lgs 209/2005), in quanto mezzo di trasporto, a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento.

Nella disamina dei rischi connessi, sono riconducibili all'uso del veicolo, per il quale vi è obbligo assicurativo, due momenti differenti: 1) veicolo in movimento; 2) veicolo fermo. A questi momenti si possono associare due fattispecie di rischio: il primo, del veicolo in movimento compreso quello della sosta e della fermata, specificatamente legato al "rischio della circolazione"; mentre la seconda fattispecie di rischio dei veicoli fermati dalla circolazione e custoditi in aree private. Quest'ultima fattispecie di rischio ricade nel cosiddetto "rischio statico" o rischio di stazionamento; ovvero il rischio del veicolo non posto in circolazione. Questa seconda fattispecie di rischio, per esempio, del veicolo di interesse affettivo ricoverato, e non posto al rischio proprio della circolazione, potrebbe trovare copertura nell'assicurazione specifica del "rischio statico". Così come, nella prassi assicurativa, trovano garanzia i rimorchi di autocarri, i carrelli porta imbarcazioni, oppure le roulotte, che assolvono l'obbligo assicurativo, qualora in stazionamento staccati dalla motrice. La soluzione prospettata sarebbe capace di accrescere il livello di sicurezza sociale, in ottemperanza alla disposizione di obbligo assicurativo di cui ai nuovi commi 1, 1-bis e 1-ter dell'art. 122 (D.Lgs 209/2005). Si consideri che nella prassi attuale un veicolo, ancorché "ricoverato" dal suo proprietario in area privata, sulla base del novellato art. 122, dovrà essere assicurato. Attualmente l'industria assicurativa non distingue per i veicoli diversi dai rimorchi la possibilità di assicurare il solo rischio statico. Pertanto, per esempio, un veicolo regolarmente immatricolato, motociclo, autovettura, ciclomotore etc, seppure conservato dal suo proprietario, per motivi affettivi o altro, dovrà essere assicurato per il rischio della circolazione, anche se non è il rischio proprio del veicolo considerato. Si tratta di una evidente carenza che sottopone i proprietari di tali veicoli ad un esborso assicurativo

di notevole importanza. Proseguendo nell'esempio, si pensi che, per una autovettura regolarmente immatricolata, custodita in un box, priva di garanzia assicurativa (sulla base del fatto che nella previgente normativa non era soggetta all'obbligo assicurativo), pertanto priva di attestazione di rischio, il suo proprietario nella attuale prassi tariffaria, sarebbe costretto a versare un premio particolarmente considerevole, previsto per l'assicurazione della circolazione.

Altresì nel merito del "rischio statico", merita attenzione l'eventuale "sospensione volontaria" dell'assicurazione obbligatoria. Poiché in caso di sospensione della garanzia si dovrebbe prevedere la sua efficacia nell'ambito del rischio statico del veicolo che non viene a cessare fintanto che il veicolo non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla normativa nazionale (cancellazione dai pubblici registri della motorizzazione) Pertanto, se per il veicolo fosse consentita la sospensione del "rischio circolazione" dovrebbe alternativamente trovare efficacia l'assicurazione del "rischio statico".

Tutto ciò premesso e considerato, si chiede chiarimento ai seguenti punti:

- 1. I veicoli fermi, conservati in luogo privato per motivi affettivi, collezionistici o altro in fabbricati, box, garage e simili, ovvero in altri luoghi privati, sono obbligati all'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi per i rischi della circolazione? Oppure, per i veicoli in argomento, è possibile assolvere l'obbligo assicurativo, provvedendo ad assicurare la garanzia del solo rischio statico?**
- 2. I veicoli fermi, privi di regolare revisione in quanto non posti in circolazione, conservati in luogo privato, come assolvono l'obbligo assicurativo di cui all'art.122?**
- 3. I veicoli formalmente ritirati dalla circolazione in via temporanea, in forza di una misura adottata dall'autorità, ma lasciati nella custodia del proprietario o avente diritto, esentati dall'obbligo dell'assicurazione per i rischi della circolazione, devono essere assicurati per il rischio statico durante il periodo di fermo del veicolo?**
- 4. Ai fini della deroga dell'obbligo di assicurazione di un veicolo non idoneo all'uso come mezzo di trasporto, quali caratteristiche deve possedere il veicolo per essere considerato non idoneo all'uso?**
- 5. La sospensione volontaria dell'utilizzo del veicolo dà al suo avente diritto la facoltà di sospensione della garanzia assicurativa per la circolazione al di fuori dei casi previsti dall'art. 122, comma 3 (furto/sottrazione), ovvero, considerato l'obbligo assicurativo di cui all'art. 122, può essere privato di assicurazione un veicolo per il solo fatto che il suo proprietario non ha più intenzione di guidarlo e lo immobilizza in un luogo privato?**
- 6. In considerazione della data di entrata in vigore del D.Lgs 184/2023 (23 dicembre 2023), quali sono le condizioni applicabili per l'assicurazione sospesa prima dell'entrata in vigore del Decreto?**
- 7. L'eventuale sospensione volontaria dell'assicurazione di un veicolo ricoverato fermo in un cortile condominiale sottopone il proprietario alla sanzione prevista per inadempimento dell'obbligo assicurativo di cui al comma 1-bis dell'art. 122?**
- 8. Il comma 2, art. 122-bis, disciplina i termini della sospensione del rischio e il periodo massimo della sospensione, ma non disciplina l'eventuale richiesta anticipata di**

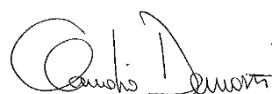
**riattivazione del rischio. Può essere riattivata anticipatamente la garanzia di un rischio sospeso?**

- 9. Se un proprietario chiede la sospensione del rischio per 30 giorni, e richiede la riattivazione dopo 15 giorni, il periodo di sospensione dà luogo a proroga della scadenza dell'assicurazione per i 15 giorni che il rischio è rimasto sospeso?**
- 10. Il veicolo consegnato alla concessionaria in conto vendita, pertanto senza la formalizzazione di mini-passaggio di proprietà, deve restare assicurato dal suo proprietario per tutto il periodo del conto vendita?**
- 11. Il veicolo dato in permuta e acquistato dal concessionario di autoveicoli con mini-passaggio, esposto nell'area privata della concessionaria, e posto in circolazione per prova con apposita targa prova assicurata, deve essere comunque obbligatoriamente assicurato ai sensi di quanto previsto dall'art. 122? Oppure, per i veicoli in argomento, è possibile assolvere l'obbligo assicurativo, provvedendo ad assicurare la garanzia del solo rischio statico?**
- 12. I carrelli elevatori per il movimento delle merci (muletti), aventi le caratteristiche di veicolo ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera rrr) del D.Lgs 209/2005, non immatricolati, come devono essere individuati ai fini dell'obbligo assicurativo e ai fini della sospensione del rischio?**

Nel restare a disposizione per dare il proprio contributo di esperienza, attendiamo urgente riscontro alla presente al fine di poter divulgare la corretta interpretazione della legge in argomento, considerato che la categoria rappresentata, degli Agenti di assicurazione italiani, intermedia oltre l'84% del settore assicurativo auto.

Con ossequio.

Il presidente nazionale Sna  
Cav. Dott. Claudio Demozzi



---

**<sup>i</sup> Art. 122, comma 3, Decreto legislativo n. 209/2005 (Codice delle assicurazioni private)**

L'assicurazione non ha effetto nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario, dell'usufruttuario, dell'acquirente con patto di riservato dominio o del locatario in caso di locazione finanziaria, fermo quanto disposto dall'articolo 283, comma 1, lettera d), a partire dal giorno successivo alla denuncia presentata all'autorità di pubblica sicurezza. In deroga all'articolo 1896, primo comma, secondo periodo, del Codice civile l'assicurato ha diritto al rimborso del rateo di premio, relativo al residuo periodo di assicurazione, al netto dell'imposta pagata e del contributo previsto dall'articolo 334.



**ii Art. 60 Decreto legislativo n. 285/1992 (Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri).**

1. Sono considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico
2. Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione. Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri.
3. I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni:
  - a) la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni. All'uopo i veicoli, per poter circolare, devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti. Nella autorizzazione sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo;
  - b) il trasferimento di proprietà degli stessi deve essere comunicato alla Dipartimento per i trasporti terrestri, per l'aggiornamento dell'elenco di cui al comma 2.
4. Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI.
5. I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli, determinati dal regolamento.
6. Chiunque circola con veicoli d'epoca senza l'autorizzazione prevista dal comma 3, ovvero con veicoli di cui al comma 5 sprovvisti dei requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 87 a € 344 se si tratta di autoveicoli, o da € 42 a € 173 se si tratta di motoveicoli.