

Sara Landini

**ASSICURAZIONE CONTRO
LA RESPONSABILITÀ CIVILE
AUTOMOBILISTICA E STRUMENTI
PRIVATISTICI NELLA LOTTA
ALLE FRODI ASSICURATIVE**

Estratto



Milano • Giuffrè Editore

ASSICURAZIONE CONTRO LA RESPONSABILITÀ CIVILE AUTOMOBILISTICA E STRUMENTI PRIVATISTICI NELLA LOTTA ALLE FRODI ASSICURATIVE

PRIVATE LAW AND MOTOR INSURANCE

Sara Landini

SOMMARIO:

1. La funzione sociale dell'assicurazione obbligatoria; 2. L'azione diretta del terzo danneggiato e procedure liquidatorie; 3. I danni alla persona nel codice delle assicurazioni private; 4. L'intervento del Fondo di Garanzia; 5. *Smart Cities* e *Smart Cars*. Dove sta andando la responsabilità civile automobilistica; 6. Il problema della lotta alle frodi nella assicurazione contro la responsabilità civile automobilistica e gli strumenti in atto: limiti all'indennizzo, scatole nere, banche date, uso dei *big data*; 6.1. Accertamenti delle micro lesioni; 6.2. Il valore probatorio delle scatole e la prevenzione delle frodi; 6.3. Le banche date sinistri; 6.4. *Big data* e prevenzione delle frodi.

1. La funzione sociale dell'assicurazione obbligatoria.

Antigono Donati individua già a fine anni '50 uno “stadio sociale” dell'assicurazione della responsabilità civile riferendosi a particolari ambiti di copertura che presentano profili di socializzazione del rischio. Con ciò l'autore intende riferirsi alla rilevanza della posizione del terzo danneggiato in talune forme di assicurazione della responsabilità civile, in cui questi pur non essendo parte formale del contratto finisce per rivestire una situazione di interesse rilevante per lo stesso ordinamento generale. Tra queste ipotesi primeggia l'assicurazione contro la responsabilità civile automobilistica¹⁾. Tale istanza è

1) Così A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, III, *Il diritto del contratto di assicurazione*, 2, *La disciplina delle singole specie (rami) di assicurazione*, Milano, 1956, p. 329. V. altresì V. FERRARI, *I contratti di assicurazione contro i danni e sulla vita*, Napoli, 2011, p. 208 ss. il quale afferma che “nonostante le assicurazioni obbligatorie rientrino nella categoria generale delle assicurazioni della responsabilità civile, deve considerarsi come in realtà i destinatari della tutela indennitaria vengano ad essere – oltre all'assicurato – danneggiante rispetto alla pretesa

rinvienibile nelle leggi speciali che prevedono a carico di determinati soggetti l'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione contro la propria responsabilità civile in presenza di particolari condizioni di rischio.

Si pensi all'assicurazione obbligatoria per i danni da energia nucleare (art. 22 l. 1860/1962), all'assicurazione obbligatoria per l'esercizio della caccia (art. 12 L. 157/1992) e appunto all'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile da circolazione di veicoli a motore e natanti introdotta dalla l. 990/1969.

Da ultimo il fenomeno ha interessato l'assicurazione per la responsabilità professionale: art. 3, comma 5 lett. e) DL 138/2011 (convertito nella legge 14 settembre 2011, n. 148)²⁾, art. 9, comma 4 DL 1/2012 (convertito nella legge 24 marzo 2012, n. 27)³⁾ e art. 10 l. 24/2017.

Il contratto di assicurazione della responsabilità civile obbligatoria che prevede una disciplina specialmente dettagliata è quello della responsabilità civile automobilistica che, come detto, presenta una struttura diversa da quello della responsabilità civile ordinario avuto particolare riguardo alle procedure indennitarie.

2. L'azione diretta del terzo danneggiato e procedure liquidatorie.

Al fine di facilitare l'esercizio del diritto del terzo danneggiato, alla tutela del cui interesse è proteso il contratto di assicurazione contro la responsabilità civile automobilistica, il legislatore ha previsto la possibilità per il terzo danneggiato di azionare le proprie pretese risarcitorie direttamente nei confronti dell'assicuratore del responsabile in base alla norma contenuta dall'art. 18 della l. 24.12.1969, n. 990 ora art. 144 d. lgs. 209/2005 (d'ora in poi c.p.a.)

Da un punto di vista sostanziale la previsione dell'azione diretta del terzo danneggiato verso l'assicuratore del danneggiante ha portato alcuni autori a ricondurre tali polizze allo schema concettuale del contratto a favore di terzo⁴⁾.

Contro tale linea ricostruttiva si è in particolare osservato che la stessa porterebbe ad individuare la fonte del diritto del terzo non nella legge ma nel contratto condizionandolo

indennitaria subita – anche i danneggiati, che possono riporre un sicuro affidamento in ordine al soddisfacimento delle proprie ragioni risarcitorie". Dello stesso autore si veda anche *L'imputazione del danno tra responsabilità civile e assicurazione*, Napoli, 2008, pp. 28-30.

2) Ove si prevede "a tutela del cliente, il professionista è tenuto a stipulare idonea assicurazione per i rischi derivanti dall'esercizio dell'attività professionale. Il professionista deve rendere noti al cliente, al momento dell'assunzione dell'incarico, gli estremi della polizza stipulata per la responsabilità professionale e il relativo massimale. Le condizioni generali delle polizze assicurative di cui al presente comma possono essere negoziate, in convenzione con i propri iscritti, dai Consigli Nazionali e dagli enti previdenziali dei professionisti".

3) Ove si prevede l'obbligo per il professionista di "rendere noto al cliente il grado di complessità dell'incarico, fornendo tutte le informazioni utili circa gli oneri ipotizzabili dal momento del conferimento fino alla conclusione dell'incarico e deve altresì indicare i dati della polizza assicurativa per i danni provocati nell'esercizio dell'attività professionale".

4) Cfr. F. FERRARA JR., *L'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1974, p. 756; G. GENTILE, *La legge sull'assicurazione obbligatoria r.c. dei veicoli a motore e dei natanti*, in *Resp. civ. prev.*, 1970, pp.19-23.

alla validità ed efficacia di questo, con la conseguenza che nulla sarebbe dovuto alle vittime di incidenti stradali in caso di dolo dell'assicurato e di nullità del contratto ⁵⁾. Per tal via “in sostanza il fine della tutela delle vittime colpite da sinistri stradali incontrerebbe il limite del contratto, con l'ulteriore conseguenza di avvantaggiare inspiegabilmente le imprese di assicurazioni, sollevate dall'obbligo di corrispondere l'indennità” ⁶⁾.

Da ultimo problemi di inquadramento si sono posti con riferimento all'introduzione, in ambito di assicurazione contro la responsabilità da circolazione di autoveicoli, del meccanismo dell'indennizzo diretto, la procedura di rimborso assicurativo che dal 1° febbraio 2007, in caso di incidente stradale, consente ai conducenti non responsabili – o responsabili solo in parte – di essere risarciti direttamente dal proprio assicuratore. La disciplina è contenuta nell'art. 149 c.a.p., intitolato “procedura di risarcimento diretto” e ha ad oggetto la liquidazione di danni a cose o danni alla persona del conducente non responsabile purché contenuti nei limiti di cui all'art. 139 del codice delle assicurazioni intitolato “danno biologico per lesioni di lieve entità”.

L'indennizzo diretto si può applicare anche se nell'incidente sono stati coinvolti passeggeri. In quest'ultimo caso per i danni, anche di grave entità, la richiesta di risarcimento deve essere presentata sempre all'assicuratore del veicolo su cui i passeggeri erano a bordo.

È poi previsto un meccanismo che consente all'assicuratore del conducente non responsabile, che ha pagato, di rivalersi sull'assicuratore del responsabile secondo le disposizioni della convenzione CARD (convenzione tra assicuratori per il risarcimento diretto) attraverso la procedura della stanza di compensazione.

L'impresa debitrice (assicuratore del responsabile) si impegna ad acquisire informazioni per conto della “gestionaria” (assicuratore del conducente non responsabile) per valutare la responsabilità. Questa valutazione, però, rileverà solo ai fini della procedura della stanza di compensazione. In sede di giudizio di responsabilità civile le risultanze potrebbero essere diverse.

Anche con riferimento a questo nuovo istituto si sono posti problemi di inquadramento della prestazione dovuta dall'assicuratore all'interno delle categorie civilistiche: secondo alcuni l'assicuratore del conducente non responsabile paga un debito altrui (ovvero il debito dell'assicuratore del responsabile) in virtù di un processo sostitutorio *ex lege* con diritto di rivalsa verso l'assicuratore del responsabile ⁷⁾; secondo altri la prestazione dell'assicuratore è un obbligo di gestione del sinistro imposto dal legislatore ⁸⁾. Il debito dell'assicuratore del conducente non responsabile sarebbe, secondo quest'ultima

5) V. *amplius infra*.

6) Così M. FRANZONI, *Il terzo danneggiato nell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile*, Padova, 1986, p. 27.

7) Così W. FARRUGGIA, *Nuove norme relative alla richiesta di risarcimento per danni prodotti dalla circolazione dei veicoli e dei natanti - D.leg. 7 settembre 2005 n. 209*, in *Dir. ed econ. assicuraz.*, 2007, 751.

8) In tal senso O. CLARIZIA, *Indennizzo diretto e prestazione assicurativa*, Napoli, 2009.

prospettiva, un debito autonomo verso il proprio assicurato, come parrebbe evincersi dalla lettera della legge ⁹⁾.

Al riguardo occorre peraltro ricordare che il terzo comma dell'art. 149 prevede che "l'impresa, a seguito della presentazione della richiesta di risarcimento diretto, è obbligata a provvedere alla liquidazione dei danni". L'impresa non può, quindi, opporre eventuali eccezioni relative al rapporto tra l'assicuratore del responsabile e il proprio assicurato.

Se l'impresa c.d. gestonaria pagasse in sostituzione dell'impresa debitrice, l'omessa denuncia di sinistro da parte dell'assicurato di quest'ultima, in base all'art. 143 c.a.p., farebbe venir meno il diritto all'indennizzo ex art. 1915, richiamato dal suddetto art. 143. L'estinzione del credito dell'impresa debitrice, farebbe cessare anche il credito della gestonaria che adempie in sua sostituzione. Stante la lettera della legge, invece, quest'ultima è tenuta comunque ad indennizzare il proprio assicurato. Anche per queste ragioni la tesi dell'adempimento in sostituzione non risulta convincente.

Quanto ai rapporti tra azione diretta e risarcimento diretto, la Corte Costituzionale è intervenuta con indirizzi che aprono alla possibilità per il danneggiato di esercitare l'azione diretta, ora prevista all'art. 144 c.a.p., anche nei casi in cui è prevista l'operatività del meccanismo dell'indennizzo diretto ¹⁰⁾.

Un'altra caratteristica delle polizze della responsabilità civile automobilistica riguarda la non opponibilità al terzo delle limitazioni di polizza.

L'art. 18 della già richiamata legge 990 e ora l'art. 144 del c.a.p. non si limitano a riconoscere al terzo danneggiato azione diretta nei limiti del massimale verso l'assicuratore, ma, al fine approntare a questi una più incisiva tutela, sanciscono l'inopponibilità nei suoi confronti delle eccezioni derivanti dal contratto o dalle clausole limitative in esse

9) Un problema particolare si è posto con riferimento alla cedibilità di tale credito indennitario. Al riguardo si veda Trib. di Firenze, 3.5.2011, in *Assicurazioni*, 2011, 301 con nota di S. LANDINI, *Cessione del credito indennitario*. Alcuni aspetti problematici. Afferma il giudice fiorentino il seguente principio di diritto "È ammissibile la cessione, da parte del danneggiato da un sinistro stradale, del credito da quest'ultimo vantato nei confronti del proprio assicuratore in ipotesi di azione ex art. 149 cod. ass. (indennizzo diretto), vigendo, nell'ordinamento italiano, il principio della libera cedibilità dei crediti, norma generale la cui deroga può essere ammessa solo nei casi previsti dalla legge".

10) Il riferimento è a C. Cost. 13 giugno 2008, n. 205, in *Foro it.*, 2008, I, c. 2741, e a C. Cost. 19 giugno 2009, n. 180, in *Foro it.*, 2009, I, c. 2590. La Corte, richiamando i giudici alla necessità di operare secondo interpretazioni costituzionalmente orientate che tengano in considerazione la tutela sostanziale del diritto di difesa del danneggiato, propone un'interpretazione costituzionalmente orientata che ammetta, accanto alla nuova azione diretta contro il proprio assicuratore, l'esperibilità dell'azione ex art. 2054 c.c. e dell'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile civile.

In argomento A. PALMIERI, *Sinistri stradali e sistema di risarcimento diretto: facoltatività (e alternatività) dell'azione giudiziaria promossa dall'assicurato contro il proprio assicuratore* (Nota a Corte cost., 19 giugno 2009, n. 180, *Soc. trasp. Rocca c. Comp. Zurigo assicuraz.*), in *Foro it.*, 2010, 782; F. PECCENINI, *Assicurazione per la responsabilità civile automobilistica e dei natanti*, in *Encicl. dir. Annali*, Milano, 2010, vol. III, 35 ss.; O. TROIANO, *Tutela diretta e indiretta del danneggiato nell'assicurazione della responsabilità civile*, in *L'assicurazione tra codice civile e nuove esigenze: per un approccio precauzionale al governo dei rischi*, a cura di Busnelli e Comandè, Milano, 2009, pp. 217 ss.

contenute ¹¹⁾. Per l'intero massimale di polizza l'impresa di assicurazione non può opporre al danneggiato tali eccezioni avendo tuttavia diritto di rivalsa verso l'assicurato nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione ¹²⁾. Ci si può al riguardo interrogare in ordine alle tutele riconoscibili in capo all'assicurato che debba difendersi dall'azione dell'impresa di assicurazione per il recupero delle somme corrisposte al danneggiato nonostante l'operatività di esclusioni di copertura. Seguendo certi orientamenti giurisprudenziali potrebbero essere dichiarate vessatorie e quindi affette da nullità parziale le esclusioni che finiscono per rendere vana la copertura rappresentando esclusioni di responsabilità, e non delimitazioni del rischio ovvero dell'oggetto del contratto, e non essendo pertanto escluse dal giudizio di vessatorietà *ex art. 34, 2 comma cod. cons.* ¹³⁾. Peraltro, in caso di esclusioni della responsabilità, anche al di fuori dei casi di contratti col consumatore, si avrà l'applicazione dell'art. 1229 c.c. Ancora l'assicurato potrebbe opporre l'inadeguatezza del prodotto laddove ad esempio sia prevista una franchigia irragionevole oppure sia prevista un'esclusione che ha alte probabilità nella prassi di verificarsi. Ricordiamo che in ambito di responsabilità civile automobilistica l'obbligo assicurativo è bilaterale ovvero ricade sia sul proprietario del veicolo (obbligo di assicurarsi) sia sull'assicuratore (obbligo di assicurare) *ex art. 132 c.a.p.*, obbligo che risulterebbe violato dalla messa in commercio di polizze palesemente inadeguate. Ancora potrebbe verificarsi un caso di violazione delle norme sulla corretta informativa del contraente. L'art. 131, I comma c.a.p. prevede infatti l'obbligo di mettere a disposizione, presso ogni punto vendita e nei siti internet delle imprese, le condizioni di assicurazione r.c. dei veicoli e dei natanti e la nota informativa per il contraente. Ricordiamo infine che nella distribuzione di prodotti assicurativi in generale la direttiva 2016/97, nota come IDD, all'art. 20 impone agli Stati membri di assicurare che nella collocazione di prodotti assicurativi sia rispettato il principio del "best interest of customer".

Al fine di consentire all'assicuratore valutazioni relative al sinistro è lasciato a questi

11) Nonostante la chiara lettera della legge ampio è il contenzioso in merito. Da ultimo si veda Cass. 9 gennaio 2013, n. 373, in *Assicurazioni*, 2013, p. 96 la quale ha affermato "in tema di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, la clausola di polizza che subordina la garanzia alla circostanza che il conducente fosse munito di valida patente di guida non opera nei confronti del danneggiato, ma solo nei confronti dell'assicurato".

12) Sul punto recentemente la Suprema Corte ha affermato "In tema di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile, la disposizione dell'art. 18, comma 2, della l. n. 990 del 1969 (oggi trasfuso nell'art. 144 cod. ass.) – in base alla quale l'assicuratore, quando non può opporre al danneggiato che agisce direttamente nei suoi confronti eccezioni derivanti dal contratto, ha diritto di rivalsa verso l'assicurato nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione – trova applicazione anche quando l'assicuratore abbia risarcito il danno sulla base della semplice richiesta del danneggiato, senza il preventivo accertamento della responsabilità dell'assicurato, il quale, peraltro, ove non abbia consentito al pagamento o non abbia partecipato alla transazione, può contrastare la domanda di regresso formulando tutte le possibili eccezioni in ordine alla sua responsabilità e all'entità del risarcimento": così Cass. 11 dicembre 2012, n. 22616, in *Assicurazioni*, 2013, p. 83.

13) Così nella sentenza Cass. 7 aprile 2010, n. 8235, in *Foro it.*, 2010, c. 2413.

uno *spatium deliberandi* ex art. 145 c.a.p. prima dello scadere del quale non è dato azionare diritti indennitari nei suoi confronti ¹⁴⁾.

Nuove disposizioni sono state infine introdotte relativamente alle procedure indennitarie dal già ricordato DL 1/2012 al fine di contenere il fenomeno delle frodi assicurative. Secondo il novellato testo dell'art. 148 c.a.p. l'impresa può sospendere i termini per la formulazione dell'offerta risarcitoria nel caso in cui, dalla consultazione della banca dati sinistri IVASS, emergano due parametri di significativo rischio di frode. La sospensione non può superare però i 30 giorni e va comunicata al danneggiato e anche all'IVASS, indicando nella comunicazione di sospensione la necessità di condurre ulteriori approfondimenti in relazione al sinistro. Sempre entro il termine di 30 giorni, l'impresa deve comunicare al danneggiato le sue conclusioni in merito alla richiesta. Anche per i danni alle cose inoltre, si stabilisce ora il divieto in capo al danneggiato di rifiutare gli accertamenti strettamente necessari alla valutazione del danno alle cose stesse.

All'interno delle procedure liquidatorie occorre collocare anche la negoziazione assistita introdotta dal D.L. 2014/132 e riflettere sul suo combinarsi con le procedure liquidatorie sinora considerate. L'art. 3 Decreto-legge 12 settembre 2014, n. 132 (in Gazzetta Ufficiale – serie generale – n. 212 del 12 settembre 2014), convertito nella legge 10 novembre 2014, n. 162 prevede che “Chi intende esercitare in giudizio un'azione relativa a una controversia in materia di risarcimento del danno da circolazione di veicoli e natanti deve, tramite il suo avvocato, invitare l'altra parte a stipulare una convenzione di negoziazione assistita. Allo stesso modo deve procedere, fuori dei casi previsti dal periodo precedente e dall'articolo 5, comma 1-*bis*, del decreto legislativo 4 marzo 2010, n. 28, chi intende proporre in giudizio una domanda di pagamento a qualsiasi titolo di somme non eccedenti cinquantamila euro. L'esperimento del procedimento di negoziazione assistita è condizione di procedibilità della domanda giudiziale Quando l'esperimento del procedimento di negoziazione assistita è condizione di procedibilità della domanda giudiziale la condizione si considera avverata se l'invito non è seguito da adesione o è seguito da rifiuto entro trenta giorni dalla sua ricezione ovvero quando è decorso il periodo di tempo di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a)”.

Pensiamo all'ipotesi in cui il danneggiato, contestualmente alla richiesta danni, invia alla Compagnia di assicurazione l'invito a negoziare. In particolare, il problema si pone quando il destinatario della richiesta danni e dell'invito a negoziare si trova a dover osservare le norme dettate per entrambe le procedure (liquidazione del danno ex artt. 148-149 c.d.a. e negoziazione assistita ex art. 3). Viene insomma da chiedersi se la

14) Sullo *spatium deliberandi* in caso di procedura di indennizzo diretto ex art. 149 c.a.p. si v. Giud. Pace Pozzuoli, 22 febbraio 2010, in www.iussit.com.

richiesta di negoziazione escluda l'obbligo di rispettare la tempistica prevista dai citati articoli del codice delle assicurazioni private ¹⁵⁾.

Una risposta è data dalla Consulta ¹⁶⁾. Si osserva che la negoziazione assistita non può considerarsi un "inutile doppione" della cosiddetta "messa in mora" di cui agli artt. 145, 148 e 149 c.a.p.

Le procedure richiamate "hanno contenuto e assolvono funzioni diverse e, utilmente, complementari".

I richiamati artt. 145, 148 e 149 c.a.p. prevedono, infatti, un meccanismo volto a rafforzare le possibilità di difesa offerte al danneggiato, attraverso il raccordo dell'onere di diligenza, a suo carico, con l'obbligo di cooperazione imposto all'assicuratore.

Altra è la finalità della « negoziazione assistita » introdotta dall'artt. 2 ss. del d.l. n. 132 del 2014. Questa disegna un procedimento precedente l'accesso al giudice che si instaura attraverso "un accordo mediante il quale le parti convengono di cooperare in buona fede e con lealtà per risolvere in via amichevole la controversia tramite l'assistenza di avvocati iscritti all'albo". "Dal che, appunto, la conclusione" osserva la Corte affermando la legittimità delle norme in questione in quanto non lesive del diritto di difesa di cui all'art. 24 C. "che il meccanismo della negoziazione assistita – reso obbligatorio dalla disposizione denunciata nelle controversie risarcitorie di danno da circolazione di veicoli o natanti – riflette un ragionevole bilanciamento tra l'esigenza di tutela del danneggiato e quella (di interesse generale), che il differimento dell'accesso alla giurisdizione intende perseguire, di contenimento del contenzioso, anche in funzione degli obiettivi del "giusto processo", per il profilo della ragionevole durata delle liti, oggettivamente pregiudicata dal volume eccessivo delle stesse." ¹⁷⁾.

3. I danni alla persona nel codice delle assicurazioni private. Cenni e rinvio.

In ragione della distinzione tra risarcimento e indennizzo, specifiche disposizioni si danno per l'indennizzo dei danni alla persona che da tempo hanno creato problemi di gestione del rischio perché legati a determinazioni equitative del giudice.

Il capo III del codice delle assicurazioni private intitolato "Risarcimento del danno" si occupa esclusivamente dei criteri di quantificazione dei danni alla persona distinguendo tra danni patrimoniali (art. 137), intesi come incidenza dell'inabilità temporanea o del-

15) Sul punto R. BALESTRIERI, *Negoziazione assistita e procedure liquidative ex artt. 148-149 cda: conflitto o coesistenza?*, in *Sfide e novità nel diritto della assicurazione contro la responsabilità civile automobilistica*, a cura di S. Landini - A. Venchiarutti - P. Ziviz, Napoli, 2016, p. 29.

16) C. Cost. 22 giugno-7 luglio 2016, n. 162, in www.cortecostituzionale.it.

17) Sul punto R. BALESTRIERI, *Negoziazione assistita e procedure liquidative ex artt. 148-149 cda: conflitto o coesistenza?*, in *Sfide e novità nel diritto della assicurazione contro la responsabilità civile automobilistica*, cit., p. 29 ss.

l'invalidità permanente sul reddito da lavoro¹⁸⁾, e danno biologico, a sua volta distinto in danno biologico per lesioni di non lieve entità (art. 138) e danno biologico per lesioni di lieve entità (art. 139), che recupera nella sostanza la normativa sui risarcimenti delle micropermanenti (art. 5 L. 57/2001).

L'art. 138 c.a.p., definisce il danno biologico come “la lesione temporanea o permanente all'integrità psicofisica della persona suscettibile di accertamento medico-legale che esplica un'incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla capacità di produrre reddito”¹⁹⁾.

Si tratta di una definizione che, prevalentemente, ricalca il testo dell'art. 5 l. 5.3.2001, n. 57²⁰⁾, ove, in ipotesi di micropermanenti in ambito di r.c.a., il danno biologico era limitato al campo delle lesioni all'integrità psicofisica della persona suscettibili di accertamento sul piano medico-legale ed incidenti sulla vita del danneggiato nei suoi aspetti dinamico relazionali in generale e non solo dal punto di vista reddituale. La norma rinvia poi ad un sistema tabellare da adottarsi su Decreto del Presidente del Consiglio²¹⁾.

~~~~~

18) Da notare come in base ad un orientamento costante della nostra giurisprudenza è da considerarsi danno patrimoniale ogni incidenza sull'attività della persona che abbia un'incidenza economica. Al danno alla salute riportato da una casalinga. Sul punto anche da ultimo la S.C. ha affermato “La casalinga, pur non percependo reddito monetizzato, svolge un'attività suscettibile di valutazione economica, che non si esaurisce nell'espletamento delle sole faccende domestiche, ma si estende al coordinamento della vita familiare, per cui costituisce danno patrimoniale (come tale risarcibile autonomamente rispetto al danno biologico) quello che la predetta subisca in conseguenza della riduzione della propria capacità lavorativa.”: così Cass., 9 febbraio 2005, n. 2639 in *Rep. Foro it.*, 2005, voce « Danni civili », n. 14.

19) Anche in giurisprudenza si danno analoghi tentativi definitivi. Tra le pronunce più recenti possiamo ricordare Cass. 23 aprile 2004, n. 7730, in *Giust. civ. mass.*, 2004: “Il danno biologico consiste nelle ripercussioni negative – di carattere patrimoniale e diverse dalla mera sofferenza psichica – della lesione della integrità psicofisica del soggetto leso, per l'intera durata della sua vita residua, nel caso di invalidità permanente, oppure, nel caso di invalidità temporanea, finché la malattia risulti ancora in atto”. Ancora si può ricordare la frequente massima “Il danno alla salute (o “danno biologico”) comprende ogni pregiudizio diverso da quello consistente nella diminuzione o nella perdita della capacità di produrre reddito che la lesione del bene alla salute abbia provocato alla vittima”: così Cass. 26 febbraio 2004, n. 3868, in *Giust. civ. mass.*, 2004. Per la giurisprudenza di merito da ultimo v. Tribunale Monza, 21 febbraio 2005, in *Juris data* (s.m): “Il danno biologico continua a ricomprendere tutti i profili di pregiudizio non patrimoniale – dunque, anche quelli di tipo ricreativo e relazionale - scaturenti dalla riduzione dell'integrità psico-fisica”.

Anche dopo l'entrata in vigore dell'art. 138 i giudici hanno interpretato la norma come non esclusiva dell'indennizzo delle poste di danno non patrimoniale diverse dal biologico. Cfr. App. Cagliari, 9 dicembre 2011, in *Riv. giur. sarda*, 2012, I, p. 279: “Il risarcimento del danno morale deve essere effettuato evitando la duplicazione del riconoscimento, sotto diverse voci, del medesimo pregiudizio arrecato, senza che ciò comporti, in caso di danno da lesione del diritto alla salute, l'assorbimento e l'annullamento del danno biologico delle sofferenze, dei turbamenti, che inevitabilmente comporta la sua violazione quale diritto costituzionalmente garantito”. Trib. Camerino, 09.01.2012, in *Arch. circolaz.*, 2012, p. 1037: “I profili esistenziali del danno alla persona fanno parte del danno biologico, in virtù della definizione data a quest'ultimo dall'art. 138 d.leg. n. 209 del 2006, nella parte in cui menziona l'incidenza negativa della lesione sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato”.

20) Adesso abrogato dall'art. 354 del Codice delle Assicurazioni in quanto la norma in esso contenuta è stata recuperata all'interno dell'art. 139 del codice medesimo.

21) Si veda sul punto A. FITTANTE - P. POMPEI, *Il risarcimento del danno alla persona nel codice delle assicurazioni private*, con prefazioni di M.R. Morelli e G. Vettori, Padova, 2013, p. 75, in cui si dà atto dell'evoluzione giurisprudenziale sul danno alla persona e sulla “prassi condivisa” dei giudicanti di seguire le “tabelle di Milano”, ovvero le

Tali limitazioni al potere equitativo del giudice sono state sottoposte ad accuse di compressione del diritto all'integrale risarcimento in caso di lesione alla persona <sup>22)</sup>.

#### 4. L'intervento del fondo di Garanzia.

In base all'art. 283 c.a.p., che sostanzialmente recupera l'art. 19 della l. 990/1969, abrogata ex art. 354 c.a.p. <sup>23)</sup>, si prevede, a tutela delle "vittime della strada" che, presso la Consap (concessionaria servizi assicurativi pubblici s.p.a.), sia costituito un Fondo di garanzia, alimentato con il contributo di tutte le imprese autorizzate all'esercizio delle assicurazioni per la responsabilità civile da circolazione di veicoli a motore e natanti. Il Fondo interviene a salvaguardia del diritto all'indennizzo del danneggiato in illeciti di circolazione automobilistica in tutti i casi in cui la sua azione contro l'assicuratore della responsabilità civile del danneggiante sia compromessa da circostanze quali la messa in liquidazione dell'impresa assicuratrice, la mancata identificazione del veicolo che ha cagionato il danno, la mancanza di una copertura assicurativa dello stesso, il fatto che il veicolo sia stato messo in circolazione contro la volontà del proprietario.

Il dlgs. 198/2007 ha aggiunto l'ipotesi del veicolo privo di assicurazione spedito nel territorio italiano da uno stato membro e l'ipotesi del sinistro cagionato da veicolo estero con targa non corrispondente o non più corrispondente allo stesso veicolo.

La problematica relativa alla natura dell'obbligazione del Fondo, può dirsi ormai definitivamente risolta in dottrina ed in giurisprudenza nel senso che il Fondo sarebbe obbligato, anziché in via indennitaria, in via risarcitoria, in quanto la sua prestazione sarebbe sostitutiva di quella del responsabile <sup>24)</sup>.

La tesi della natura indennitaria dell'obbligazione del Fondo risulta risalente e fondata su una peculiare lettura che evidenzia i connotati di "contributo solidaristico" della prestazione del Fondo <sup>25)</sup>.

tabelle adottate dai giudici milanesi nella determinazione del danno biologico per lesioni di non lieve entità nell'attesa dell'adozione di un parametro legale.

Sul punto si ricorda quanto affermato dalla Cass., 7 giugno 2011, n. 12408, in *Foro it.*, 2011, I, c. 2274, con nota di A. Diana: "La liquidazione equitativa del danno non patrimoniale conseguente alla lesione dell'integrità psico-fisica deve essere effettuata da tutti i giudici di merito, in base a parametri uniformi, che vanno individuati (fatta eccezione per le lesioni di lieve entità causate dalla circolazione di veicoli e natanti, per le quali vige un'apposita normativa) nelle tabelle elaborate dal tribunale di Milano, da modularsi secondo le circostanze del caso concreto".

22) V. *infra* il contributo di Maria Gagliardi e *infra* p. 257.

23) P. PANARELLI, *I sistemi di indennizzo*, in *Il nuovo codice delle assicurazioni. Commento sistematico*, a cura di Amorosino - Desiderio, Milano, 2006, p. 534. Sulla precedente disposizione si veda G. CASTELLANO voce *Assicurazione obbligatoria dei veicoli a motore e dei natanti*, in *Noviss. Dig. It.*, Appendice, vol. I, Torino, 1980, pp. 470 ss.

24) F. PECCENINI, *L'assicurazione della responsabilità civile automobilistica*, Milano, 1999, pp. 325 ss.; A. DONATI - G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, Milano, 2015, , p. 234. In giurisprudenza in tal senso da ultimo Cass. 13 luglio 2011, n. 15367, in *Arch. circ.* 2012, p. 27; Cass., 7 febbraio 2006, n. 2596, in *Mass. Foro it.* 2006; Cass., 28 febbraio 2002, n. 2963, *ivi*, 2002; Cass., 6 aprile 2001, n. 5161, in *Arch. circolaz.*, 2001, p. 73; Cass., 25 settembre 2000, n. 12671, in *Danno e resp.*, 2001, p. 838.

25) In quest'ultimo senso G. SCALFI, *La prestazione del Fondo di garanzia a favore delle vittime dei pirati della strada*, in *Dir. prat. assic.*, 1976, p. 550, e C. Cost. 29 dicembre 1981, n. 202, *ivi*, 1982, p. 565.

La tesi della natura risarcitoria dell'obbligazione del Fondo acquista in particolare rilievo quale fondamento teorico da cui muovere ai fini della soluzione di una serie di ulteriori interrogativi di rilievo preminentemente pratico. Movendo da tale assunto, infatti, si afferma che: i) non si costituisce un rapporto di solidarietà passiva tra il Fondo di garanzia per le vittime della strada ed il soggetto responsabile del danno, perché l'obbligazione del Fondo, avente natura risarcitoria e non indennitaria, è sostitutiva di quella del responsabile <sup>26</sup>); ii) la prescrizione dell'azione nei confronti del danneggiante non è interrotta da un valido atto interruttivo compiuto dal danneggiato nei confronti del Fondo <sup>27</sup>); iii) nel caso di colpevole impedimento o ritardato adempimento, il Fondo risponde anche oltre il massimale non godendo di un trattamento differenziato rispetto ad ogni altro assicuratore <sup>28</sup>).

Al riguardo si dovrà tenere presente che, nella determinazione del *quantum debeatur*, troverà applicazione la disciplina dettata in tema di risarcimento danni alla persona nell'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e i natanti *ex art. 137 ss. c.a.p.*

L'art. 283, rispetto alla previgente disciplina, ha in particolare introdotto una nuova ipotesi di intervento del Fondo con riguardo al caso in cui il "veicolo sia posto in circolazione contro la volontà del proprietario, dell'usufruttuario, dell'acquirente con patto di riservato dominio o del locatario in caso di locazione finanziaria" cercando di risolvere il problema della copertura dei veicoli rubati.

La norma rappresenta un complemento della previsione di cui all'art. 122 III comma ove si sancisce che "l'assicurazione non ha effetto nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario ..." a differenza di quanto previsto nell'abrogato art. 1 L. 990/1969 in base al quale "l'assicurazione stipulata ai sensi della presente legge spiega il suo effetto, limitatamente alla garanzia per i danni causati ai terzi non trasportati o trasportati contro la propria volontà, anche nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario..." <sup>29</sup>).

Sul termine "contro la volontà del proprietario" occorre ricordare come in giurisprudenza siano state avanzate interpretazioni contrapposte: in alcune sentenze di merito si è data rilevanza anche la circolazione non solo in contrasto con la volontà del proprietario, ma anche solo senza la sua autorizzazione <sup>30</sup>); secondo un più recente indirizzo si ritiene, invece, che, al fine di configurare l'ipotesi di "utilizzo di un bene contro la volontà del proprietario", occorra "un'attività esterna e concreta volta ad impedire la commissione dell'illecito" <sup>31</sup>).

26) Cass., 28 febbraio 2002, n. 2963, cit

27) Cass., 28 febbraio 2002, n. 2963, cit.

28) Cass., 6 aprile 2001, n. 5161, cit.

29) C. MULAS, in *Commentario al codice delle assicurazioni. Decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209*, a cura di Bin, Padova, 2006, p. 783.

30) Cfr. C. App. Milano 22 febbraio 2002, in *Arch. circ.*, 2003, p. 413.

31) Così Cass., 11 novembre 1991, n. 12030, in *Arch. circ.*, 1992, p. 341.

Con riferimento al *quantum* della prestazione del Fondo, il legislatore, nel segno di continuità rispetto alla previgente disciplina, ha posto limiti quantitativi, con ciò non mettendo in discussione la natura risarcitoria e non indennitaria della prestazione del Fondo. Si tratterebbe di una mera scelta di politica legislativa fondata su ragioni di contenimento dei costi che gravano sulla comunità.

In ipotesi di sinistri cagionati da un veicolo assicurato con un'impresa posta in liquidazione coatta, il quinto comma dell'art. 283 prevede il diritto di surroga del Fondo di garanzia, per l'importo pagato, nei diritti dell'assicurato e del danneggiato verso l'impresa posta in liquidazione coatta.

L'ultimo comma dell'art. 283, infine, si richiama alla normativa in tema di indennizzo diretto di cui all'art. 150 c.a.p. sancendo il diritto di regresso dell'impresa di assicurazione, che ha provveduto alla liquidazione del danno, nei confronti del Fondo di garanzia per le vittime della strada.

L'impresa, che provvede a liquidare i danneggiati nei sinistri per i quali opera l'obbligazione posta a carico del Fondo di garanzia, viene designata, per un tempo determinato, con provvedimento amministrativo dell'Ivass in ottemperanza a quanto previsto nell'apposito regolamento da emanarsi da parte del Ministro delle Attività Produttive.

L'impresa designata anticipa le somme necessarie per il ristoro dei danni nei limiti dei massimali obbligatori per legge e, dopo aver effettuato il pagamento, ha diritto *ex art.* 292, ad agire in via di surroga verso l'impresa in liquidazione nell'ipotesi di cui all'art. 283 lett. c) e in via di regresso verso il responsabile nelle ipotesi di cui all'art. 283 lett. a), b), d), *d-bis* e *d-ter*, nonché di ottenere il rimborso, dal Fondo di garanzia, per il residuo non recuperato *ex art.* 286 II° comma.

Tale diritto di rimborso, sempre nell'art. 286, II comma, è quantificato nelle somme anticipate più le spese ed avviene secondo le modalità stabilite in apposite convenzioni stipulate fra le imprese designate e il Fondo di garanzia <sup>32)</sup>.

## 5. *Smart Cities e Smart Cars. Dove sta andando la responsabilità civile automobilistica.*

Si parla sempre più spesso di "*Autonomous Vehicle*" ovvero di auto guidate da un robot secondo tragitti programmati dall'utente. Un'auto automatica o semiautomatica dovrebbe essere in grado, attraverso navigatori, di individuare il percorso più veloce e meno congestionato dal traffico.

32) Già sotto il precedente sistema ci si chiedeva se nelle somme anticipate, oggetto del diritto al rimborso, debba comprendersi anche quanto pagato dall'impresa designata in misura maggiore rispetto ai limiti del massimale per condotte defatigatorie ad essa imputabili. Secondo i più recenti orientamenti giurisprudenziali tali somme non sono rimborsabili all'impresa designata in quanto devono continuare a gravare sulla stessa a titolo di sanzione per *mala gestio* (Cass., 5 gennaio 2005, n. 162, in *Arch. circolaz.*, 2005, p. 835; Cass., 8 marzo 2003, n. 3524, in *Arch. circolaz.*, 2003, p. 696).

Se l'uso di tali macchine sarà implementato occorrerà ripensare la responsabilità civile autostradale tenuto conto della possibile corresponsabilità tra guidatore e produttore dei dispositivi installati sulle *smart cars* <sup>33</sup>). I dispositivi installati rappresentano anche utili strumenti di registrazione di dati relativi allo stile di guida del conducente.

Gli assicuratori possono rappresentare uno strumento per migliorare la "Eco guida". Alcuni importanti studi attuariali compiuti negli ultimi dieci anni indicano un collegamento diretto tra gli autisti più efficienti e quelli con meno incidenti. In tale logica una guida ecologica può essere di interesse diretto anche per gli assicuratori in quanto correlata alla riduzione del rischio di incidenti.

Allo stesso tempo gli assicuratori possono promuovere la guida ecologica, offrendo polizze auto ad un prezzo inferiore per gli "ecodrivers", che in base a tali studi sarebbero anche gli assicurati "più sicuri" <sup>34</sup>).

Importante è anche la sinergia tra assicuratori e istituzioni nel segno di raccogliere dati ed elaborarli al fine di ideare "smart cities" ovvero città progettate per far scorrere il traffico in maniera più efficiente con una riduzione delle emissioni di gas serra e con una riduzione degli incidenti.

La città di Amsterdam, ad esempio, utilizza il sistema SCM di TrafficLink che è collegato al sistema del traffico del governo nazionale. Entrambi i centri possono vedere cosa sta succedendo su un solo schermo. Questo è il modo in cui i centri sono in grado di gestire congiuntamente e automaticamente il traffico all'interno della regione.

Grazie all'iniziativa si è avuta una riduzione del 10% di tempo alla guida con una conseguente riduzione del traffico e delle emissioni di gas serra.

Anche la progettazione di *smart cities*, in senso in parte analogo a quanto detto per le *smart cars*, importa di rileggere le regole della responsabilità civile automobilistica tenuto

33) M. CHANNON, *Autonomous Vehicle*, in [http://www.aida.org.uk/workpart\\_motorins.asp](http://www.aida.org.uk/workpart_motorins.asp). V. anche p. 9.

34) *New technologies can help driver*. M.A. REGAN - T. HORBERRY - A. STEVENS, *Driver Acceptance of New Technology: Theory, Measurement and Optimization (Human Factors in Road and Rail Transport)*, Hashgate 2014: "Acceptance of new technology and systems by drivers is an important area of concern to governments, automotive manufacturers and equipment suppliers, especially technology that has significant potential to enhance safety. To be acceptable, new technology must be useful and satisfying to use. If not, drivers will not want to have it, in which case it will never achieve the intended safety benefit. Even if they have the technology, drivers may not use it if it is deemed unacceptable, or may not use it in the manner intended by the designer. At worst, they may seek to disable it. This book brings, into a single edited volume, the accumulating body of work on driver and operator acceptance of new technology. Bringing together contributions from international experts in their field, the editors have shaped a book that covers the theory behind acceptance, how it can be measured and how it can be improved. Case studies are presented that provide data on driver acceptance for new and emerging vehicle technology. Although driver acceptance is the central focus of this book, acceptance of new technology by operators in other domains, and across cultures, is also investigated. Similarly, perspectives are obtained from domains such as human computer interaction, where user acceptance has long been regarded as a key driver of product success".

V. Joint meeting with the AIDA Climate Change Working Party in Sydney between 18-20 September 2013. AIDA - Minutes of CCWP + MIWP Meeting Sydney 18.9.13 <http://www.aida.org.uk/pdf/Minutes%20CCWP%20+%20MIWP%20Meeting%20Sydney%2018.9.13.pdf>.

Sul punto anche M. FREDERICO - B. FERNANDES, *Trafego, riscos e o seguro de automoveis*, in *Estudio de direito do seguro em homenagem a Pedro*, Rio de Janeiro, 2011.

conto della partecipazione alla causazione dei danni del “Traffic Manager” ovvero della persona preposta all’ufficio che ha la responsabilità del corretto funzionamento del sistema di gestione del traffico. Fino ad ora la responsabilità civile automobilistica vedeva fondamentalmente tre attori: la vittima, il proprietario del veicolo e il conducente ove persona diversa dal proprietario. La pubblica amministrazione entrava in scena solo in caso di difetto della manutenzione della strada <sup>35)</sup>.

Attualmente invece sarà possibile ipotizzare la corresponsabilità di altri soggetti che con le loro azioni od omissioni sono in grado di intervenire sulla dinamica eziologica del sinistro stradale.

Con riferimento all’ordinamento italiano il conducente del veicolo potrà così ottenere l’esclusione della propria responsabilità non solo dimostrando di “aver fatto tutto il possibile per evitare il danno” in base all’art. 2054 c.c., ma anche dimostrando che il dispositivo della smart car non ha funzionato chiamando in causa il produttore oppure dimostrando un difetto nella gestione del programma di circolazione stradale che ha determinato l’incidente chiamando in causa il “Traffic Manager”.

A livello assicurativo questo importa che la responsabilità potrebbe essere a carico di soggetti che non hanno una copertura assicurativa <sup>36)</sup>, venendo ad incrinare il sistema di tutele delle vittime degli incidenti stradali guidato da una logica di socializzazione della responsabilità civile che la dottrina degli anni’60 già affermava <sup>37)</sup> e che recentemente è stato ribadito dalle pronunce della CGCE <sup>38)</sup> e nella proposta di direttiva depositata l’8 giugno u.s. <sup>39)</sup>.

35) Con riferimento al demanio stradale, la ricorrenza della custodia ai fini della responsabilità ex art. 2051, dev’essere esaminata non soltanto con riguardo all’estensione della strada, ma anche alle sue caratteristiche, alla posizione, alle dotazioni, ai sistemi di assistenza che li connotano, agli strumenti che il progresso tecnologico appresta, in quanto tali caratteristiche assumono rilievo condizionante anche delle aspettative degli utenti: conseguentemente, in applicazione di tale criterio, mentre in relazione alle autostrade (di cui già all’art. 2, d.P.R. n. 393/1959, ed ora all’art. 2, d.l.g. n. 285/1992), attesa la loro natura destinata alla percorrenza veloce in condizioni di sicurezza, si deve concludere per la configurabilità del rapporto custodiale [C 6 giugno 2008 n. 15042, DeG 2008; C 24.4.2008 n. 10689, DeG 2008; C 29 marzo 2007 n. 7763], in relazione alle strade riconducibili al demanio comunale non è possibile una simile, generalizzata, conclusione, in quanto l’applicazione dei detti criteri non la consente, ma comporta valutazioni ulteriormente specifiche (per le strade comunali – salvo il vaglio in concreto del giudice di merito – circostanza eventualmente sintomatica della possibilità della custodia è che la strada, dal cui difetto di manutenzione è stato causato il danno, si trovi nel perimetro urbano delimitato dallo stesso comune) [C 6.7.2006 n. 15383, GC 2007, 154; T Milano 30 aprile 2007, *Giust. a Milano* 2007, 36].

36) Da tempo si lamenta in Italia l’assenza di una copertura per la responsabilità da prodotti difettosi di cui agli artt. 114 ss. del codice del consumo d.lgs 209/2005. Così A. PALAZZO - A. SASSI, *Diritto privato del mercato*, Milano, 2007, p. 269.

37) A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, III, *Il diritto del contratto di assicurazione*, 2, *La disciplina delle singole specie (rami) di assicurazione*, cit., p. 329.

38) Ricordiamo in specie il caso causa C-129/1994 caso *Bernaldez*. La corte ha escluso che il contratto possa negare l’obbligo dell’assicuratore di indennizzare i terzi danneggiati in caso di guida in stato di ebbrezza del conducente. Afferma la Corte che “Infatti, tenuto conto dell’obiettivo di protezione costantemente riaffermato in tutte le direttive adottate in materia, il citato art. 3, n. 1, quale precisato e integrato dalle direttive successive, va interpretato nel senso che l’assicurazione obbligatoria degli autoveicoli deve consentire ai terzi vittime di un sinistro causato da un veicolo di essere indennizzati per tutti i danni alle persone ed alle cose che gli stessi abbiano subito, senza che l’assicuratore possa avvalersi di disposizioni legali o di clausole contrattuali allo scopo di rifiutare tale indennizzo. Qualunque altra interpretazione priverebbe questa disposizione del suo effetto utile, in quanto si

Le auto automatiche impongono inoltre dilemmi etici e interrogativi giuridici in ordine all'esistenza di obblighi per i programmatori del software di guida di prevedere algoritmi decisionali per l'auto volti a salvare vite umane anche a discapito della salvezza del solo "guidatore".

Forse non è necessario aspettare una nuova direttiva. Forse è sufficiente leggere la Costituzione e le convenzioni internazionali sui diritti fondamentali prima tra tutte la CEDU che inizia l'elenco dei diritti e delle libertà con il diritto alla vita.

## **6. Il problema della lotta alle frodi nella assicurazione contro la responsabilità civile automobilistica e gli strumenti in atto: limiti all'indennizzo, scatole nere, banche date, uso dei *big data*.**

È un dato di fatto che l'assicurazione contro la responsabilità civile automobilistica (da ora r.c.a.) è un meccanismo di compensazione avente un impatto rilevante sulla libera circolazione delle persone e dei veicoli. In ragione di ciò si richiede che abbia costi ragionevoli.

Tra i principali motivi di un aumento dei costi dell'assicurazione auto: l'aumento della propensione al contenzioso, l'aumento degli importi assegnati con particolare riguardo a danni fisici non oggettivamente valutabili (come nel caso dei crediti indennitari da "colpo di frusta") e le perdite non pecuniarie che essendo in genere rimesse ad una valutazione equitativa del giudice presentano poste non determinate e non determinabili in astratto con difficoltà per gli assicuratori di compiere stime al fine di accantonare adeguate riserve sinistri. La difficoltà di compiere tali stime incide sulla gestione del rischio e quindi sull'equilibrio rischio/premio.

Un altro motivo dell'aumento dei costi potrebbe essere dato dalle frodi. Tipiche frodi assicurative, intese non in senso tecnico penalistico ma nel senso di fenomeni idonei a distorcere il meccanismo assicurativo <sup>40)</sup>, nella assicurazione rca sono: il cosiddetto incidente per contanti (per esempio una persona provoca un incidente per ottenere un credito risarcitorio da vantare contro un assicuratore) e i casi di pretese esagerate (per esempio si può verificare un vero e proprio incidente, ma la vittima chiede il risarcimento anche per tutta una serie di precedenti danni minori del veicolo).

~~~~~  
risolverebbe nel permettere agli Stati membri di limitare l'indennizzo dei terzi vittime di un incidente automobilistico a determinati tipi di danni, causando quindi disparità di trattamento tra le vittime a seconda del luogo ove è avvenuto il sinistro, il che è proprio quanto le direttive intendono evitare".

39) Proposal on "Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance". Qui si dice che "The objective of the proposal is to maintain a high degree of protection for victims of motor vehicle accidents while respecting the right of Member States to set up arrangements at national level to protect victims of accidents that are result of agricultural, construction...".

40) Per la distinzione si vedano le corrette osservazioni di A. VALLINI, *Contenimento delle frodi e diritto penale in Italia*, in *Sfide e novità nel diritto della assicurazione contro la responsabilità civile automobilistica*, a cura di S. Landini - A. Venchiarutti - P. Ziviz, Napoli, 2016, p. 153.

6.1. Accertamenti delle micro lesioni.

È noto come i piccoli danni in ragione della lieve entità dei postumi riportati, ove non rappresentino un pregiudizio accertabile su base oggettiva aprono a una maggiore possibilità di frode da parte delle vittime di sinistri stradali.

Secondo la legge italiana il risarcimento del danno biologico per lesioni di lieve entità, derivanti dall'uso su strada dei veicoli a motore e dei natanti, è determinato nel *quantum* secondo criteri e misure predeterminati (art. 139 c.a.p.).

La legge italiana prevede limiti per danni alle persone non oggettivamente valutabili (art. 139, 2 c.a.p., come modificato dall'art. 32 Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge dalla legge 24 marzo 2012, n. 27). Secondo questa regola nessuna compensazione può essere riconosciuta per lesioni personali lievi "che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo" ⁴¹⁾.

La Corte Costituzionale italiana ⁴²⁾ ha detto che la costituzionalità del meccanismo di compensazione tabellare del danno biologico introdotta dal censurato art. 139 per le lesioni lievi deve essere condotta considerando che il diritto di essere compensato non è un valore assoluto e intangibile, per cui occorre verificare la ragionevolezza del suo equilibrio con altri valori.

La Corte ritiene che nel sistema giuridico in vigore le compagnie di assicurazione, per legge, contribuiscono al fondo di garanzia per le vittime della strada perseguendo finalità di solidarietà sociale. L'interesse al risarcimento delle vittime della strada deve essere bilanciato con l'interesse generale e sociale delle persone assicurate per avere un livello accettabile e sostenibile dei premi assicurativi. Le norme in questione cercano di conciliare questi interessi in conflitto.

Inoltre, sulla base di considerazioni simili, anche la Corte di giustizia dell'Unione europea, chiamata a pronunciarsi in via pregiudiziale dal Tribunale italiano di Tivoli, nella sua sentenza del 23 gennaio 2014, nella causa C-371/12 E. Petillo contro assicurazione Unipol, ha escluso l'incompatibilità della norma di cui all'art. 139 c.a.p. con le direttive europee.

Il 21 settembre 2007 il sig. Enrico Petillo ha subito lesioni fisiche a seguito di un incidente stradale. Ha quindi proposto un ricorso contro Unipol, l'assicuratore del trasgressore, per sentirla condannare al pagamento dei danni patrimoniali e non patrimo-

41) Precisa da ultimo la Cass. 26 settembre 2016, n. 18773, in *Diritto & Giustizia* 2016, 27 settembre: "I commi 3 ter e 3 quater dell'art. 32 d.l. n. 1 del 2012 sono da leggere in correlazione alla necessità, di cui agli art. 138 e 139 c. assicur. che il danno biologico sia "suscettibile di accertamento medico-legale", esplicando entrambe le norme i criteri scientifici di accertamento e valutazione del danno biologico tipici della medicina legale, siccome conducenti ad un'"obiettività" dell'accertamento stesso, che riguardi sia le lesioni che i relativi postumi". Si veda *amplius* il saggio della Prof.ssa Gagliardi.

42) C. Cost. 16 ottobre 2014, n. 235, in *Archivio della circolazione e dei sinistri* 2014, 12, p. 979. V. però 08.28.2015, n. 17209, in *Persona e Danno* https://www.personaedanno.it/index.php?option=com_content&view=article&id=48291&catid=78&Itemid=323&mese=08&anno=2015 con nota di P. Zviz, "Danno morale e micropermanenti. Le tabelle non sono onnicomprese".

niali. In Italia, come detto, l'importo del risarcimento da pagare per il danno morale subito dalle vittime di incidenti stradali è calcolato secondo uno schema specifico che stabilisce restrizioni rispetto ai criteri di valutazione applicati ai danni derivanti da altri tipi di incidenti. Il Tribunale di Tivoli chiedeva alla Corte di giustizia dell'UE, se le direttive in materia di ravvicinamento dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile ostano ad una normativa nazionale che, nel contesto di un particolare regime, limita la compensazione dovuta per danno morale derivante dalle lesioni fisiche lievi causate da incidenti stradali in confronto con la compensazione riconosciuta per danni identici derivanti da cause diverse da incidenti stradali.

In risposta si rileva che le direttive sulla assicurazione degli autoveicoli non richiedono che gli Stati membri adottino un particolare schema per determinare l'entità del diritto al risarcimento. La Corte inoltre rileva che il Codice delle Assicurazioni Private italiano determina il diritto all'indennizzo verso l'assicuratore e non limita il risarcimento del danno.

6.2. Il valore probatorio delle scatole e la prevenzione delle frodi.

In Italia gli assicuratori cercano di incentivare l'installazione della scatola nera per prevenire le frodi. La quota di polizze con una scatola nera, secondo i dati Ivass, è passata dal 10,7% del totale dei nuovi contratti stipulati a ottobre 2013 al 13,8% nel mese di giugno del 2015.

Affinché le “scatole nere” possano rappresentare uno strumento di contenimento delle frodi assicurative occorre stabilire quale sia il valore probatorio delle registrazioni acquisite.

Gli assicuratori vorrebbero utilizzare i risultati prodotti dalla scatola nera, non solo per dimostrare in Tribunale la dinamica dei sinistri nei procedimenti civili, ma anche per perseguire qualsiasi frode assicurativa commessa dalla persona assicurata in un procedimento penale.

I rischi di alterazione delle prove digitali devono essere considerati. Questo aspetto può essere valutato come un limite per l'utilizzo delle prove in sede penale in cui sarà importante per garantire l'integrità, l'autenticità e la fedeltà dei dati raccolti, verbalizzare l'intera catena di custodia, come pure la funzionalità del dispositivo.

Nei procedimenti civili le decisioni più interessanti hanno qualificato i risultati dei dispositivi della scatola nera come una “riproduzione meccanica” ai sensi dell'articolo 2712 del codice civile.

L'articolo 2712 prevede che: “Le riproduzioni fotografiche, informatiche o cinematografiche, le registrazioni fonografiche e, in genere, ogni altra rappresentazione meccanica di fatti e di cose formano piena prova dei fatti e delle cose rappresentate, se colui

contro il quale sono prodotte non ne disconosce la conformità ai fatti o alle cose medesime”.

Le prime indicazioni della giurisprudenza civile italiana, infatti, confermano che i dati prodotti dalla scatola nera possono essere valutati dal giudice come prova, ma possono sempre essere contestati giudizialmente. Sarà la parte contro la quale la prova è invocata a mettere in discussione l'affidabilità dei dati del dispositivo, altrimenti il giudice può liberamente apprezzarli per la decisione ⁴³).

Una soluzione il legislatore italiano aveva provato a trovarla nel disegno di legge S. 2085 il cosiddetto DDL “diritto della concorrenza”. Si propone di introdurre un nuovo articolo del codice delle assicurazioni. Art. 145-*bis*. – (Valore probatorio delle cosiddette “scatole nere” e altri dispositivi elettronici). “Quando uno dei veicoli coinvolti in un incidente è dotato di un dispositivo elettronico che ha le caratteristiche tecniche e funzionali stabilite in conformità all’articolo 132-*ter*, comma 1, lettere b) e c), ... i risultati dei dispositivi formano piena prova nei procedimenti giudiziari civili dei fatti a cui si riferiscono, a meno che la parte, contro la quale sono stati prodotti, dimostri il mancato finanziamento o la manomissione del predetto dispositivo”.

6.3. Le banche date sinistri.

Con l’art. 135 del Codice delle Assicurazioni è stabilito che IVASS, al fine di migliorare l’efficacia della prevenzione e lotta contro le frodi nel settore dell’assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore immatricolati in Italia, costituisce tre database denominati: reclami, testimoni, danneggiati ⁴⁴). Le società sono tenute a comunicare i dati relativi ai reclami dei propri assicurati, secondo le modalità previste dal regolamento adottato da IVASS. I dati sulle compagnie di assicurazione che operano nel territorio della Repubblica in regime di libera prestazione di servizi o in regime di stabilimento sono richiesti da IVASS alle rispettive autorità di vigilanza degli Stati membri interessati. Le procedure di organizzazione e di funzionamento, i termini e le condizioni di accesso alle banche dati da parte delle autorità pubbliche, le autorità giudiziarie, la polizia, le compagnie di assicurazione e terzi, nonché gli obblighi di consultazione delle banche dati da parte delle imprese di assicurazione nel processo di liquidazione dei sinistri sono stabiliti dal regolamento IVASS in accordo con il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero degli interni, e, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali.

43) Tribunale di Sassari, 4 agosto 2015 n. 1878, in *De jure*; Tribunale di Roma 13 luglio 2015, in *De jure*.
V. *Amplius* M. MARRAFFINO, *Il valore probatorio della scatola nera tra normativa presente e progetti di riforma*, in *Giustizia civile.com*, 29.4.2015.

44) Sul punto si veda L. BUZZACCHI - M. SIRI, *La frode: rilevanza, effetti, sistemi di monitoraggio e problematiche di regolazione pubblica*, in *La frode nell’assicurazione r.c. auto. Riforme legislative, esperienze europee e politiche aziendali per il mercato italiano*, a cura di G. Sacerdoti, Milano, 2001, pp. 141 ss. V. *supra* p. 250.

Le banche dati raccolgono i dati relativi a veicoli a motore immatricolati in Italia, nonché i dati dei testimoni e dei danneggiati al fine di facilitare la prevenzione e la lotta contro le pratiche fraudolente nel settore delle assicurazioni obbligatorie per i veicoli a motore. I database sono organizzati in modo tale che IVASS possa effettuare analisi statistiche, ricerche, studi e analisi dei dati.

6.4. *Big data e prevenzione delle frodi.*

Come noto il termine “Big Data” indica un complesso di enorme dimensione dei dati che possono essere utilizzati per formare nuove conoscenze attraverso le relazioni tra i dati conoscibili. I big data hanno un valore euristico in quanto rappresentano il punto di partenza per individuare le correlazioni che possono essere rilevanti per gli sviluppi futuri ⁴⁵⁾.

Ci sono varie tecniche utilizzate:

1 - Il “data mining” è il processo di analisi dei dati da diversi punti di vista in modo da trarne informazioni utili. È il processo di ricerca di correlazioni o modelli tra dati raccolti in banche dati relazionali ⁴⁶⁾.

2 - La “data fusion” è il processo di integrazione di molteplici dati e conoscenze. L’aspettativa è che i dati “fusi” contengano informazioni superiori ai dati originali ⁴⁷⁾.

3 - La procedura “clustering” ha l’obiettivo di raggruppare dati e di organizzarli in gruppi in modo che i dati contenuti nello stesso cluster siano tra loro più simili rispetto a quelli contenuti in “cluster” diversi.

4 - La “Regression analysis” è usata per stimare la forza e la direzione della correlazione tra le variabili che sono in rapporto lineare tra loro.

Non esiste una definizione unica di Big data. A volte l’aggettivo “Big” si riferisce alla quantità di dati, altre volte è riferito alla loro estensione e all’analisi che possiamo effettuare su di essi. In generale, sono caratterizzati da grandi volumi: questo significa che la quantità di dati non può essere trattata con metodi tradizionali, come fogli di calcolo o data base. Un’altra caratteristica è la grande velocità riferita al rapido trasferimento di informazioni. Infine c’è l’aspetto di varietà di dati.

I Big Data possono essere utilizzati a fini di rilevamento e di prevenzione delle frodi assicurative non solo nel campo della assicurazione contro la responsabilità civile auto-

45) MANYIKA, J., CHUI, M., BROWN, B., BUGHIN, J., DOBBS, R., ROXBURGH, C., et al. (2011), *Big data: The next frontier for innovation, competition, and productivity. The McKinsey Global Institute*; McAFEE, A., & BRYNJOLFSSON, E. (2012), *Big Data: The Management Revolution. Harvard Business Review*; S. FARO - N. LETTIERI, *Big data: una lettura informatico-giuridica, in Scritti per Luigi Lombardi Vallauri*, vol. 1, Padova, 2016, pp. 503 ss.

46) CABENA, P.; HADJINIAN, R.; STADLER, J.; VERHEES, A.; ZANASI, *Discovering data mining from concept to implementation*, Prentice Hall PTR 1997; DULLI SUSI; FURINI SARA; PERON EDMONDO, *Data Mining*, Springer Verlag, 2009.

47) HALL, DAVID L.; McMULLEN, SONYA A. H. (2004), *Mathematical Techniques in Multisensor Data Fusion, Second Edition. Norwood, MA: Artech House, Inc.*; MITCHELL, H. B. (2007), *Multi-sensor Data Fusion – An Introduction. Berlin: Springer-Verlag*; Das, S. (2008). *High-Level Data Fusion. Norwood, MA: Artech House Publishers.*

mobilitistica. Attraverso grandi tecnologie le aziende sono in grado di gestirli per migliorare la loro capacità di rilevamento delle frodi. Un metodo efficace è quello di applicare un modello bayesiano in riconoscimento delle frodi in combinazione con tecniche di analisi dei Big Data. Possiamo indicare le seguenti fasi:

1 - analisi dei dati che identificherà ogni rapporto storico tra gli attori in una richiesta specifica, che potrebbe suggerire una propensione a commettere una frode.

2 - una clusterizzazione degli attori e dei comportamenti correlati sulla base di un modello statistico di auto-apprendimento. Esso consente una migliore rappresentazione di relazioni e atteggiamenti nei confronti di una plausibile esistenza di frode.

Da un punto di vista legale tale metodo deve essere regolato per evitare che simili correlazioni permettano di attribuire la responsabilità senza valutare l'azione delle persone.

In breve, il rischio è che i soggetti siano ritenuti responsabili e puniti prima che essi abbiano agito. Una tale prospettiva sembra essere in contrasto con i valori di base di tutti i sistemi giuridici: equità e giustizia ⁴⁸⁾.

Con riferimento all'uso dei Big data in funzione di prevenzione delle frodi assicurative occorre poi compiere ulteriori riflessioni. L'uso della profilazione dei clienti al fine di prevenire le frodi nella c.d. fase assuntiva, ovvero al momento in cui l'assicuratore assume il rischio accettando la proposta assicurativa del cliente, trova un limite inoltre nell'obbligo a contrarre bilaterale previsto nel settore della responsabilità civile automobilistica. L'assicuratore non potrà infatti negare copertura a soggetti che possano risultare a rischio frode. Anche la libertà tariffaria dell'assicuratore in tale ambito trova un limite nei casi in cui rappresenti uno strumento per aggirare l'obbligo a contrarre ⁴⁹⁾.

48) V. MAYER-SCHONBERGER K. CUKIER, *Big Data. Una rivoluzione che trasformerà il nostro modo di vivere e già minaccia la nostra libertà*, tr. It., Milano, 2013, tr. It., p. 204.

49) V. sul punto M. TAMBURINI, *L'obbligo a contrarre nelle polizze r.c.a.: riflessioni sul fenomeno elusivo alla luce dell'evoluzione normativa e giurisprudenziale*, in *Diritto del mercato assicurativo e finanziario*, 2016, 2. Il saggio ripercorre la genesi normativa e giurisprudenziale, nazionale e comunitaria, dell'obbligo a contrarre polizze per la responsabilità civile auto. Si gettano così le fondamenta per affrontare con maggiore consapevolezza il problema dell'elusione dell'obbligo a contrarre. Si riflette dunque, sulle sanzioni amministrative pecuniarie che l'IVASS può irrogare alle compagnie assicuratrici, laddove le tariffe predisposte si dimostrino abnormi e finalizzate a negare la copertura assicurativa obbligatoria in determinate zone territoriali o con riferimento a singole categorie di assicurati. Questa analisi viene preceduta da alcune considerazioni circa la distinzione tra discrezionalità amministrativa e discrezionalità tecnica delle Autorità amministrative indipendenti, dimostrando una commistione tra diritto amministrativo ed assicurativo.