

ORIGINALE

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

1000

TERZA SEZIONE CIVILE

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

non 28433

- Dott. STEFANO OLIVIERI - Presidente -
- Dott. MARIO CIGNA - Consigliere -
- Dott. CHIARA GRAZIOSI - Consigliere -
- Dott. ANTONIETTA SCRIMA - Consigliere -
- Dott. GABRIELE POSITANO - Rel. Consigliere -

ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

sul ricorso 12349-2018 proposto da:

(omissis) , elettivamente
 domiciliato in (omissis) , presso lo
 studio dell'avvocato (omissis) , che lo
 rappresenta e difende unitamente all'avvocato (omissis)
 (omissis) ;

- ricorrenti -

contro

(omissis) SPA , elettivamente domiciliato in (omissis)
 (omissis) , presso lo studio dell'avvocato (omissis)

1.11

*2020
753*

(omissis), che lo rappresenta e difende unitamente
all'avvocato (omissis) ;

- controricorrenti -

nonchè contro

(omissis) , (omissis) , (omissis) , (omissis)
(omissis) ,, (omissis) , (omissis) ,
(omissis) SAS IN LIQUIDAZIONE ;

- intimati -

Nonché da:

(omissis) , (omissis) , (omissis) , (omissis)
(omissis) , (omissis) , elettivamente domiciliati in (omissis)
(omissis) , presso lo studio dell'avvocato (omissis)
(omissis) , che li rappresenta e difende unitamente agli
avvocati (omissis) , (omissis) ;

- ricorrenti incidentali -

nonchè contro

(omissis) , (omissis) SPA ,
(omissis) SAS ;

- intimati -

avverso la sentenza n. 681/2018 della CORTE D'APPELLO di
VENEZIA, depositata il 19/03/2018;

udita la relazione della causa svolta nella camera di
consiglio del 01/07/2020 dal Consigliere Dott. GABRIELE
POSITANO;

G.M.

Rilevato che:

(omissis) , (omissis) , (omissis) e (omissis) (omissis) , anche nella qualità di genitori e fratelli di (omissis) evocavano in giudizio, davanti al Tribunale di Vicenza, (omissis) (omissis) , (omissis) s.a.s., (omissis) S.p.A. e (omissis) (omissis) S.p.A., per ottenere il risarcimento dei danni subiti in occasione del sinistro dell' (omissis) , nel quale era terza trasportata (omissis) . L'autovettura di proprietà di (omissis) era condotta da (omissis) , addetto all'autofficina della concessionaria (omissis) , (omissis) s.a.s., e assicurata con (omissis) S.p.A. Esponevano che il conducente si era posto alla guida dell'autovettura per verificare l'esistenza di un problema meccanico segnalatogli dal proprietario e aveva perso il controllo dell'auto. A seguito dell'impatto il conducente, (omissis) , decedeva, mentre il proprietario del veicolo, (omissis) e l'altra trasportata (omissis) riportavano lesioni personali. Aggiungeva che il conducente, prima di porsi alla guida dell'autovettura, aveva prelevato e posto sulla parte posteriore dell'autovettura la "targa prova" di proprietà di (omissis) e assicurata per la responsabilità civile con (omissis) (omissis) S.p.A;

si costituivano (omissis) e (omissis) sostenendo che a causa dell'apposizione della "targa prova" avrebbe dovuto rispondere delle conseguenze del sinistro (omissis) S.p.A, che garantiva per la responsabilità civile la predetta targa;

si costituiva quest'ultima compagnia contestando i fatti e, in particolare, la circostanza che il conducente (omissis) avesse effettivamente applicato la "targa prova". In ogni caso, deduceva la responsabilità esclusiva di (omissis) , assicuratore dell'autovettura di proprietà di (omissis) ;

G.M

con separata azione i genitori di (omissis) I, (omissis) e (omissis) ed i fratelli di (omissis) chiedevano la condanna dei medesimi soggetti al risarcimento dei danni morali ed esistenziali, oltre a quelli patrimoniali per l'assistenza continuativa e le spese mediche. Si costituivano i convenuti riproponendo le medesime difese già svolte nel primo giudizio.;

riunite le cause il Tribunale, con sentenza del 22 febbraio 2016 condannava la (omissis) s.a.s., proprietaria della targa prova e la (omissis) quale assicuratore del veicolo e rigettava le domande proposte, nei confronti di (omissis), che garantiva la targa prova, condannando gli attori (omissis) e la (omissis) (omissis) società cooperativa, in solido tra loro, alla rifusione delle spese del giudizio principale in favore di (omissis) S.p.A;

la compagnia (omissis) interponeva appello avverso tale sentenza chiedendo dichiararsi che il soggetto obbligato al pagamento in solido con (omissis) era (omissis) (omissis), nelle more del giudizio, (omissis) S.p.A. Si costituiva quest'ultima chiedendo il rigetto del gravame. Si costituivano (omissis) , (omissis) , (omissis) , (omissis) e (omissis) chiedendo la conferma della decisione con riferimento alla condanna di (omissis) e (omissis), e spiegando appello incidentale per il pagamento di ulteriori somme a titolo di risarcimento per lucro cessante patito da (omissis) con compensazione delle spese nei rapporti con (omissis) S.p.A. Si costituiva (omissis) S.a.S. aderendo all'appello di (omissis) al fine di dichiarare tenuta al risarcimento dei danni (omissis) S.p.A., quale assicuratore della targa prova, in solido con (omissis) . (omissis) , altresì, appello incidentale per la condanna di (omissis) a

G.M

tenerla indenne anche per le spese processuali da corrispondere alla famiglia (omissis). In via incidentale subordinata chiedeva che fossero poste a carico di (omissis) le spese dei (omissis) o, comunque, la condanna dei due assicuratori alla rifusione delle spese di lite sostenute dall'appellante incidentale;

con sentenza del 19 marzo 2018 la Corte d'Appello di Venezia rigettava l'appello principale e quello incidentale di (omissis)

(omissis) S.a.S. Condannava (omissis) al pagamento, in favore di (omissis) della ulteriore somma di euro 177.097, oltre interessi e rivalutazione; rigettava o dichiarava assorbito ogni altro appello incidentale; compensava le spese di primo grado nei giudizi tra la famiglia (omissis) e (omissis) S.p.A. e condannava la (omissis) e (omissis), in solido, al pagamento delle spese processuali dei (omissis) e di (omissis) S.p.A. del giudizio di appello;

avverso tale decisione propone ricorso per cassazione la società (omissis) di assicurazione-società cooperativa, affidandosi a un unico motivo che illustra con memoria. (omissis), (omissis) (omissis), (omissis), (omissis) e (omissis) resistono con controricorso e ricorso incidentale condizionato per la condanna di (omissis) S.p.A., in solido con (omissis) (omissis) S.a.S. al risarcimento dei danni che illustrano con memoria. (omissis) si costituisce con controricorso e deposita memoria. Il PG conclude per il rigetto del ricorso.

Considerato che:

con il ricorso si deduce la nullità per violazione di legge sensi dell'articolo 360, n. 3 c.p.c. in relazione alla statuizione relativa alla sussistenza dell'obbligo assicurativo, in capo a (omissis) (omissis), quale assicuratore per la responsabilità civile obbligatoria e l'erronea applicazione della disciplina di settore; in particolare l'articolo 1 della legge 24 dicembre 1969 n. 990, oggi

LM

articolo 122 del Codice delle assicurazioni e l'errata applicazione degli articoli 1 e 2 del d.p.r. n. 474 del 2001;

la Corte territoriale avrebbe avallato la tesi sostenuta dal Tribunale di Vicenza secondo cui la necessità di applicare sul veicolo la *targa di prova* sussisterebbe solo per quelli privi di carta di circolazione, mentre sarebbe *contra legem* la prassi di porre la targa prova su veicoli già targati. Tale affermazione sarebbe contraria all'orientamento di legittimità (Cass. 4 agosto 2016 n. 16310) secondo cui la finalità della disciplina relativa alla targa prova sarebbe quella di autorizzare anche gli esercenti di officine all'utilizzo di tale strumento per tutti i casi di veicoli già immatricolati per i quali si renda necessario verificarne la idoneità dopo una riparazione o anche per fini dimostrativi o di vendita. La correttezza di tale impostazione troverebbe riscontro nella possibilità riconosciuta dalla legge agli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, di utilizzare la targa prova, evidentemente per veicoli già immatricolati. D'altra parte tale targa non autorizza la circolazione di un determinato veicolo, ma l'esercizio di una determinata attività da associare al veicolo che, di volta in volta, necessita di verifica, dimostrazione o vendita. Per tale motivo la legge impone che la targa prova debba essere dotata di una propria assicurazione in considerazione dell'attività di un professionista qualificato abilitato a verificare la idoneità del veicolo alla circolazione o alla vendita;

Il ricorso è infondato. E' opportuno delineare il quadro normativo di riferimento, quello giurisprudenziale, le prassi applicative e le indicazioni ministeriali sul tema specifico oggetto del ricorso. Ai sensi del primo comma dell'art. 127 Cod. Ass., il certificato di assicurazione che le imprese devono rilasciare deve indicare: a) la denominazione e sede dell'assicuratore; b) il nome o la denominazione ed il domicilio o la sede del contraente; c) il tipo

del veicolo; d) i dati della targa o, se non prescritta, i dati di identificazione del telaio e del motore; e) il periodo di assicurazione; f) il numero del contratto di assicurazione. Il contenuto del certificato di assicurazione è previsto dall'art. 9 del D.P.R. 24 novembre 1970 n. 973, il cui secondo comma stabilisce che il certificato relativo ai veicoli che circolino a scopo di prova tecnica o di dimostrazione per la vendita, a norma dell'art. 63 del d.P.R. 15 giugno 1959 n. 393 (oggi DPR 474/01), deve contenere, in sostituzione dei dati indicati nella lettera d) del precedente comma, i dati della targa di prova. Nella vigenza della L. n. 990/1969 la giurisprudenza di questa Corte aveva affermato che "in base al combinato disposto dell'art. 1 l. 24 dicembre 1969 n. 990 (il quale stabilisce, con una norma di carattere generale e senza eccezioni, l'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile per i veicoli a motore senza guida di rotaie in circolazione su strade di uso pubblico (o su aree a queste equiparate) e dell'art. 9 del regolamento di esecuzione alla legge stessa approvato con d.P.R. 24 novembre 1970 n. 973 (il quale stabilisce che i veicoli che circolano a scopo di prova tecnica o di dimostrazione per la vendita debbono contenere, in sostituzione dei dati indicati nella lettera d, i dati della targa prova), anche i veicoli circolanti in prova sono soggetti all'obbligo assicurativo, che è adempiuto mediante la stipulazione di una polizza sulla targa prova, la quale assicura qualsiasi veicolo in circolazione con quella targa (trasferibile, ai sensi dell'art. 66, comma 5, cod. strada, da veicolo a veicolo)" (Cass. civ., sez. III, 18 aprile 2005 n. 8009; in senso conforme Cass. civ., sez. III, 25 febbraio 1992 n. 2332):

l'art. 1 L. n. 990/1969 è stato, poi, abrogato dal d. lgs. n. 209/2005, ma il suo contenuto è stato recepito dall'art. 122 Cod. Ass.; l'art. 9 del d.P.R. n. 973/1970 è tuttora in vigore. L'art. 2 del citato DPR prevede che il veicolo – ove ne sussistano i presupposti

472

- può circolare su strada a condizione che esponga posteriormente la targa di prova. Il Regolamento non disciplina l'obbligo di copertura assicurativa del veicolo che circoli con targa di prova, ma deve darsi continuità all'orientamento precedente riguardo alla necessità che il veicolo sia assicurato per la responsabilità civile, in considerazione del fatto che è immutato il dato normativo alla luce del quale questa Corte aveva affermato che anche i veicoli circolanti in prova debbono essere assicurati per la responsabilità civile. E l'assicuratore sarà obbligato a risarcire i danni subiti dai terzi anche qualora «l'incidente da cui sia derivato il danno si sia verificato ad opera di veicolo circolante con targa di prova ma per uno scopo diverso da quello della prova tecnica (o della dimostrazione per la vendita) poiché tale irregolarità rileva soltanto nei rapporti tra assicuratore ed assicurato, non incidendo sulla esistenza del rapporto assicurativo, né costituendo una eccezione opponibile al terzo danneggiato che agisca direttamente nei confronti dell'assicuratore, salva la rivalsa di questo verso l'assicurato a norma dell'art. 18, comma 2, della legge n. 990 del 1969» (Cass. civ., sez. III, 18 aprile 2005 n. 8009);

la circolazione con targa di prova è attualmente disciplinata dal Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, recante "Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli" e dall'art. 98 del Codice della Strada (parzialmente abrogato dall'art. 4 del DPR 24.11.2001, n. 474). L'art. 254 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada (che disciplinava peraltro la circolazione con targa di prova) è stato abrogato dal D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474;

tale ultimo decreto prevede che possano circolare su strada, senza carta di circolazione, i soli veicoli che vengano autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, per esigenze connesse con

prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Le categorie di soggetti che possono essere autorizzati sono quattro:

- i costruttori di veicoli a motore e di rimorchi, i loro rappresentanti, i concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di tali veicoli, ivi comprese le aziende che esercitano attività di trasferimento su strada di veicoli non ancora immatricolati da o verso aree di stoccaggio e per tragitti non superiori a 100 chilometri, nonché gli istituti universitari e gli enti pubblici e privati di ricerca che conducono sperimentazioni su veicoli;
- i costruttori di carrozzerie e di pneumatici;
- i costruttori di sistemi o dispositivi di equipaggiamento di veicoli a motore e di rimorchi, qualora l'applicazione di tali sistemi o dispositivi costituisca motivo di aggiornamento della carta di circolazione (ai sensi dell'articolo 236 del regolamento di attuazione del Codice della Strada, DPR 16 dicembre 1992, n. 495), i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di veicoli allestiti con tali sistemi o dispositivi di equipaggiamento;
- gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, anche per proprio conto;

l'autorizzazione alla circolazione di prova, in base al comma IV dell'art. 1 del DPR del 2001, viene rilasciata per un solo anno, ed è utilizzabile per la circolazione di un unico veicolo per volta, e va tenuta a bordo dello stesso. Sul veicolo è presente il titolare dell'autorizzazione medesima, oppure un suo dipendente munito di apposita delega, ovvero un soggetto in rapporto di collaborazione funzionale con il titolare dell'autorizzazione. Il veicolo, munito dell'autorizzazione, espone posteriormente una targa che è trasferibile da veicolo a veicolo;

4/11

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il tramite degli Uffici Provinciali della Motorizzazione, regola la messa su strada dei veicoli con l'obbligo dell'effettiva realizzazione delle finalità previste dalla legge, che sono quelle concernenti: prove tecniche, prove costruttive, prove sperimentali, trasferimenti, dimostrazioni, allestimenti, pubblicità;

sulla vettura impegnata nella circolazione temporanea, possono essere trasportati eventuali lavoratori dipendenti, impegnati in operazioni di prova, qualora l'autorizzazione sia stata richiesta per scopi tecnici. Se l'autorizzazione concerne la messa in strada di un'auto nuova, sono ammessi a bordo anche gli eventuali acquirenti;

l'autorizzazione deve essere accompagnata da una polizza assicurativa RCA. Entrambi i documenti non devono essere scaduti (l'autorizzazione alla targa prova e il contratto di assicurazione: Cass. n. 27046 del 25 ottobre 2018, secondo cui la circolazione di un veicolo con targa prova scaduta rende priva di effetti la copertura per la responsabilità civile sulla stessa targa prova, ancora vigente).

L'articolo 9 del DPR 24 novembre 1970, n. 973 (Regolamento di esecuzione della legge 24 dicembre 1969, n. 990, sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti) prevede, infatti, che il certificato di assicurazione relativo ai veicoli che circolano a scopo di dimostrazione per la vendita, deve contenere, in sostituzione dei dati della targa di riconoscimento, quelli della targa prova;

pertanto, il certificato di assicurazione afferente ai veicoli che circolano per dimostrazione finalizzata alla vendita, è strettamente correlato alla targa di prova, e ne riporta i dati;

la questione centrale posta dalla società ricorrente riguarda la possibilità di utilizzare una targa prova su veicoli già immatricolati,

427

secondo una prassi impiegata da concessionarie d'auto o meccanici, per esigenze di prova tecnica o legate alla vendita;

la tematica è stata recentemente oggetto di una Nota del Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'Interno (Prot. n. 300/A/4341/18/105/20/3) del 30 maggio 2018, in risposta a quesiti posti da Prefetture e Associazioni di categoria, con cui si chiedeva se fosse possibile utilizzare una targa prova su veicoli già immatricolati, da concessionarie d'auto o meccanici per esigenze di prova tecnica o legate alla vendita. Con un primo parere del 30 marzo 2018, il Ministero dell'Interno, esaminando la richiesta della Prefettura di Arezzo, riguardo alla possibilità di utilizzare la targa prova su veicoli immatricolati e, quindi targati, ma sprovvisti di copertura assicurativa per la responsabilità civile, ha desunto da alcune pronunzie della Corte di legittimità il principio secondo cui la circolazione in prova può avvenire, nei limiti e per i casi previsti dalla legge, "con veicoli non ancora immatricolati e, pertanto, privi di carta di circolazione, in deroga al disposto degli articoli 93, 110 e 114 del Codice della strada". Poiché il d.p.r. del 2001 n. 474 aveva ridisegnato la disciplina del rilascio della targa prova con l'obbligo di munire di carta di circolazione i veicoli che circolano su strada per prove tecniche e dimostrative, la finalità dell'istituto – secondo il Ministero- era quella di consentire a tali veicoli di circolare, ma solo per le specifiche esigenze indicate dalla norma, senza necessariamente essere immatricolati. La circostanza che tra i soggetti che potevano richiedere l'autorizzazione alla circolazione di prova erano inclusi anche gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, secondo la nota in oggetto, non implicava affatto che il titolo autorizzativo in esame potesse anche servire per la circolazione di veicoli immatricolati, ma non revisionati, privi di assicurazione RCA. Si faceva il caso di un veicolo commerciale nuovo, il cui allestimento venga modificato

prima dell'immatricolazione, con la necessità per l'officina di provare su strada il veicolo durante i lavori di allestimento. Il Ministero aggiunge che, secondo la giurisprudenza di legittimità, un veicolo non sottoposto alla prescritta revisione, non può circolare, anche se dotato di targa prova (richiamando Cass. n. 26074 del 20 novembre 2013). Principio che sarà ribadito negli stessi termini da Cass. n. 16310 del 2016. Da tale ultima pronuncia il Direttore generale del dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno desumeva che la circolazione in prova "può avvenire, per le specifiche modalità e ad opera dei soggetti indicati nel d.p.r. con veicoli non ancora immatricolati e, pertanto, privi di carta di circolazione";

tre mesi dopo tale netta presa di posizione, con nota del 30 maggio 2018, il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'Interno, rilevava che la prassi di utilizzare la targa prova su veicoli immatricolati non corrispondeva alle finalità del dettato normativo che "secondo la previsione dell'art. 98 CDS, come modificato ed integrato dal DPR 474/2001, doveva essere solo quella di consentire la circolazione di prova a veicoli non immatricolati, sprovvisti, perciò, di una propria targa di riconoscimento e di documenti di circolazione". Evidenziava, però, la complessità della questione e la diversa posizione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tale ente, infatti, con precedente "nota prot. 4699/M363 del 4.2.2004, si era mostrato possibilista nel riconoscere l'utilizzabilità della targa prova anche su veicoli immatricolati";

nella stessa nota del maggio 2018, il Ministero dell'Interno faceva presente che "la questione era stata, perciò, oggetto di analisi congiunta tra i due Dicasteri interessati ed ha trovato un costruttivo confronto nell'ambito del tavolo tecnico istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in cui si è convenuta la

17/27

necessità di sottoporre la problematica al parere del Consiglio di Stato per valutare la legittimità della prassi sopraindicata". Parere che, nelle more, non è intervenuto;

da ultimo, in data 14 febbraio 2019 è stato assegnato alla IX Commissione (Trasporti, Poste, Telecomunicazioni) l'esame di un disegno di legge (A.C. n. 1365) di iniziativa parlamentare, intitolato "Disposizioni in materia di circolazione di prova dei veicoli". La proposta di legge di modifica del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, ha ad oggetto il "Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli", che ha sostituito la disciplina della circolazione di prova in precedenza contenuta nell'art. 98 del Codice della Strada;

l'articolo 1 della proposta di legge prevede, per quello che qui interessa, l'utilizzabilità dell'autorizzazione alla circolazione di prova per i veicoli già immatricolati, anche se privi della copertura assicurativa ed alle condizioni indicate nel comma IV dell'articolo 1 del succitato DPR.

Questa Corte, come si è detto, ha affrontato il tema della compatibilità della targa prova con l'immatricolazione dei veicoli, nella decisione menzionata nelle note ministeriali (Cass. Sez. 2, n. 16310 del 04/08/2016 - Rv. 640997 - 01) affermando che in tema di circolazione stradale, l'art. 1 del d.P.R. n. 474 del 2001 nel prevedere che la circolazione con targa di prova, individualmente autorizzata, possa avvenire in deroga al disposto di cui agli artt. 78, 93, 110 e 114 del d.lgs. n. 285 del 1992, non include l'ipotesi di cui all'art. 80 del d.lgs. cit., sicché non è consentita la circolazione, neppure in prova, di un veicolo non presentato per la revisione;

la Corte, in quel caso, ha esaminato il problema solo incidentalmente. Si trattava, infatti, di una opposizione davanti al

Giudice di Pace relativa alla contestazione della contravvenzione di cui all'art. 80, comma 14, c.d.s. perché l'opponente circolava con un autocarro con targa di prova, privo della prescritta revisione;

secondo la ricorrente, la disciplina della circolazione con targa di prova conterrebbe una deroga al disposto dell'articolo 80 C.d.s., comma 14, che sanziona "chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione". Tesi disattesa dalla Corte secondo cui, al contrario, "l'esegesi dell'articolo 1. d.P.R. n. 474/01 consente dunque di concludere che la circolazione in prova può avvenire in deroga al disposto degli articoli 78, 93, 110 e 114 C.d.s.; non in deroga al disposto dell'articolo 80 del C.d.s., il quale vieta la circolazione con veicoli che non siano stati presentati alla prescritta revisione";

da tale decisione è stata tratta la considerazione (menzionata nella nota del Ministero dell'Interno del 30 marzo 2018) secondo cui l'apposizione della targa di prova non contiene una deroga all'articolo 80 del Codice della strada, per quanto riguarda l'obbligo di revisione periodica, se il veicolo è già stato immatricolato. Pertanto, la targa di prova sarebbe utilizzabile solo se il veicolo non è ancora stato immatricolato, mentre per l'auto che abbia già una targa ordinaria la circolazione su strada è consentita solo se il veicolo è anche in regola con la revisione periodica e se è coperto da assicurazione, diversa dall'assicurazione della targa di prova;

più di recente questa Corte (Cass. Sez. 2, n. 10868 del 07/05/2018 - Rv. 648828 - 01) ha affermato che "la circolazione di prova, regolata dall'art. 1 del d.P.R. n. 474 del 2001, è consentita ai veicoli che, in presenza di tutti gli altri requisiti di legge, siano privi della carta di circolazione, dovendo pertanto escludersi che la norma si applichi ai veicoli che abbiano subito modifiche costruttive o funzionali, senza avere superato la visita e la prova prescritte dall'art. 78 del codice della strada";

C.P.R.

in quel caso i ricorrenti avevano sostenuto che "ciò che conta, perché sia legittima la circolazione senza carta di circolazione, è che la circolazione sia avvenuta per esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti per ragioni di vendita o di allestimento (art. 98 C.d.s.)", ad opera di soggetto munito dell'autorizzazione prevista dall'art. 1 del d.P.R. n. 474 del 2001;

la Corte ha, invece, ribadito quanto affermato due anni prima e cioè che «in tema di circolazione stradale, l'art. 1 del d.P.R. n. 474 del 2001 nel prevedere che la circolazione con targa di prova, individualmente autorizzata, possa avvenire in deroga al disposto di cui agli artt. 78, 93, 110 e 114 del d.lgs. n. 285 del 1992, non include l'ipotesi di cui all'art. 80 del d.lgs. cit., sicché non è consentita la circolazione, neppure in prova, di un veicolo non presentato per la revisione» (Cass. n. 16310/2016; conf. Cass. n. 19432/2010);

da tale affermazione il decidente ha dedotto l'importante principio secondo cui "la circolazione di prova è consentita a veicoli che non incontrerebbero, al fine di poter circolare su strada, altro impedimento che non sia quello della mancanza della carta di circolazione";

in quel caso, invece, l'impedimento sussisteva, perché si pretendeva di legittimare la circolazione a fini di prova di un veicolo allestito per competizioni sportive, oltre l'ambito in cui tale circolazione è consentita ai sensi dell'art. 9, comma 4 bis, C.d.s. e questo sebbene l'art. 78 del C.d.s. preveda che i veicoli che abbiano subito modifiche delle caratteristiche costruttive, per poter circolare, «devono essere sottoposti a visita e prova presso i competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri» (comma 1);

la questione è stata nuovamente trattata da questa Corte decidendo con riferimento al medesimo sinistro stradale nel quale la (omissis) aveva evocato in giudizio, davanti al Giudice di pace di Vicenza, (omissis), (omissis) s.a.s., (omissis) (omissis) S.p.A. e (omissis) S.p.A., per ottenere il risarcimento dei danni subiti in occasione dell'incidente dell'8 marzo 2003. Ritiene la Corte di dovere dare continuità al principio affermato nella decisione del 6 marzo 2020 (in corso di pubblicazione) con al quale si è affermato che "nell'ipotesi in esame, in cui un veicolo munito di carta di circolazione, regolarmente targato e quindi coperto dalla ordinaria assicurazione della responsabilità civile, venga posto in circolazione con l'apposizione di una targa prova, sovrapposta a quella ordinaria, troverà applicazione la garanzia del veicolo. Ciò in quanto la finalità della targa prova non è quella di sostituire l'assicurazione del veicolo, con quella del titolare dell'officina, ma quella -differente- di consentire la circolazione provvisoria e di attribuire una copertura assicurativa anche ai veicoli non muniti di carta di circolazione e, perciò, non assicurati per la responsabilità civile, che si trovino comunque a circolare per le esigenze connesse con le prove tecniche";

la targa prova, infatti, costituisce una deroga e, sostanzialmente "sana", la mancanza di carta di circolazione e, quindi, di immatricolazione, ma non "sana", né la mancanza di revisione (decisione del 2016), né l'uso per competizioni sportive al di fuori dell'ambito in cui tale circolazione è consentita (decisione del 2018). In entrambi i casi, il presupposto è che non ci sia la carta di circolazione;

l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile è, poi, previsto dall' art. 193 per i veicoli a motore che vengano "posti in circolazione sulla strada". La norma -a rigore- non fa riferimento

GA

specifico al momento dell'immatricolazione, ma l'art. 93 del CdS prevede che gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi per circolare debbano essere muniti di una carta di circolazione e immatricolati presso il Dipartimento per i trasporti terrestri;

la targa prova rappresenta, in definitiva, una deroga alla previa immatricolazione e alla documentazione propedeutica alla "messa in circolazione", ma se l'auto è già in regola con i due presupposti (Carta di circolazione e immatricolazione), la deroga non è funzionale allo scopo;

il fatto che fra i soggetti abilitati a ricevere un'autorizzazione provvisoria vi siano anche gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, si spiega con la circostanza che il legislatore ha inserito anche tali soggetti, in quanto potrebbero avere l'esigenza di svolgere una delle suddette attività, su un veicolo non munito di carta di circolazione e, in tal caso, potrebbero impiegare l'autorizzazione provvisoria richiesta e far circolare - eccezionalmente - tale veicolo con la targa prova oppure, come nella esemplificazione contenuta nella nota ministeriale del 30 marzo 2018, nel caso di veicolo commerciale nuovo, il cui allestimento venga modificato prima dell'immatricolazione, per cui, per l'officina si presenti la necessità di testare su strada il veicolo, durante i lavori di trasformazione;

desumere dall'inserimento di tale categoria, quindi, la conclusione che l'autorizzazione provvisoria è necessaria per permettere ai riparatori di circolare con un veicolo che, di per sé stesso, può liberamente circolare, essendo munito della carta di cui all'art. 93 cod. strada, appare in contrasto con la finalità della targa prova;

l'apposizione di quest'ultima per la circolazione di un veicolo munito di carta di circolazione realizza un risultato inutile per duplicazione di polizze, per cui si dovrebbe escludere l'operatività

della ordinaria assicurazione per la responsabilità civile. Inoltre, la tesi che qui si contrasta potrebbe costituire profilo meritevole, solo ipotizzando che l'utilizzo di un veicolo già immatricolato, ma con targa prova, presenti un contenuto di pericolosità, rispetto alla circolazione ordinaria, tale da rendere del tutto sproporzionato l'elemento del rischio assicurato. In sostanza, si dovrebbe sostenere che l'assicuratore per la responsabilità civile obbligatoria ordinaria non avrebbe garantito quel veicolo se avesse conosciuto l'utilizzo dello stesso anche per "prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento";

ma tale problema non si pone, per siffatto assicuratore obbligatorio, nel momento in cui si afferma il più lineare principio per cui la targa prova e la relativa specifica assicurazione (diversa dalla r.c.) non operano nel caso di veicolo cui sia stata rilasciata la carta di circolazione, a seguito di regolare immatricolazione;

tale veicolo, pertanto, godrà della normale polizza assicurativa della quale è titolare il suo proprietario. Polizza che opera, normalmente, quale che sia il conducente del veicolo assicurato e le cui eventuali limitazioni soggettive, che dovessero essere previste nel contratto di assicurazione - ad esempio, per soggetti inferiori ad una certa età o con una anzianità di abilitazione alla guida ridotta - non potrebbero mai escludere il diritto del terzo danneggiato all'indennizzo. Senza contare che, notoriamente, fra i soggetti comunque autorizzati dall'assicuratore a condurre il veicolo, anche nel caso di limitazioni contrattuali, vi sono proprio i riparatori;

la disciplina normativa consente, quindi, di concludere che la circolazione dei veicoli sprovvisti della carta di circolazione, è comunque consentita, quando sia necessaria per prove tecniche, sperimentali o costruttive o per dimostrazioni finalizzate alla

vendita. In queste ipotesi, in luogo della carta di circolazione, il veicolo necessita, per circolare, di una specifica autorizzazione ministeriale, che può essere attribuita unicamente a determinate categorie (titolari di officine, concessionari, costruttori eccetera) e che consente il rilascio della "targa prova". La finalità della norma è quella di permettere anche all'esercente l'officina di riparazione di eseguire prove su strada al fine di verificare l'efficacia degli interventi da lui effettuati;

oltre al problema dell'ambito di operatività della targa prova, di cui si è detto, la controversia pone la questione della operatività della garanzia assicurativa. Per quanto si è detto in premessa, anche i veicoli circolanti con targa prova sono soggetti all'obbligo di assicurazione, atteso che l'articolo 122 Codice delle assicurazioni non prevede alcuna eccezione. L'assicurazione della responsabilità civile per la circolazione con targa prova è stipulata, non dal proprietario del veicolo, ma dal titolare dell'autorizzazione a circola con la suddetta targa. In questo caso la polizza copre il rischio dei danni, con la particolarità che non si riferiscono a quelli causati da un determinato veicolo, ma seguono la targa e, cioè, coprono i danni che potrebbero essere determinati da tutti veicoli sui quali è apposta, di volta in volta, la targa prova; ciò in quanto la garanzia riguarda tale documento e non il veicolo;

ne consegue che il ricorso per cassazione deve essere rigettato atteso che, il veicolo già targato, anche se circola per esigenze di prova, a scopo dimostrativo o per collaudo, non può esibire la targa di prova, la quale deve essere applicata unicamente su veicoli privi di carta di circolazione. Difatti, se la targa di prova presuppone l'autorizzazione ministeriale, e se quest'ultima può essere concessa solo per i veicoli privi di carta di circolazione, ne consegue che l'apposizione della targa di prova sui veicoli già targati è una prassi che non trova riscontro nella disciplina di settore. Di talché dei

danni derivanti dalla circolazione del veicolo già targato, che circoli con targa prova, deve rispondere –ove ne ricorrono i presupposti– solo l'assicuratore del veicolo e non l'assicuratore della targa di prova;

con il ricorso incidentale i controricorrenti ^(omissis) per l'ipotesi di accoglimento del ricorso principale propongono, anche nei confronti di ^(omissis), in solido con ^(omissis) le domande risarcitorie già svolte nel giudizio di merito, nei termini esposti nell'atto di precisazione delle conclusioni del 29 giugno 2017 del giudizio di appello, successivamente analiticamente individuate alle pagine 23-24 del controricorso;

trattandosi di ricorso incidentale proposto in via subordinata è assorbito, restando in disparte la sua assoluta inammissibilità poiché non sono individuate le norme violate, non è censurata alcuna parte della sentenza per cui, più propriamente, si tratterebbe di riproposizione di domande risarcitorie formulate in sede di merito;

ne consegue che il ricorso principale deve essere rigettato e quello incidentale è assorbito; le spese del presente giudizio di cassazione vanno compensate attesa la novità della questione. Infine, tenuto conto del tenore della decisione, mancando ogni discrezionalità al riguardo (Cass. Sez. U. 27/11/2015, n. 24245) va dichiarato che sussistono i presupposti processuali per il pagamento del doppio contributo se dovuto da parte della ricorrente principale.

P.T.M.

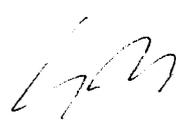
Rigetta il ricorso principale e dichiara assorbito quello incidentale. Compensa integralmente tra le parti le spese processuali.

Sussistono i presupposti processuali per il versamento, da parte della ricorrente principale, ai sensi dell'art. 13, comma 1- quater,

d.P.R. 30 maggio 2002 n. 115, di un ulteriore importo a titolo di contributo unificato, in misura pari a quello, ove dovuto, per il ricorso, a norma del comma I-bis dello stesso art. 13.

Così deciso nella Camera di Consiglio della Terza Sezione della Corte Suprema di Cassazione in data 1° luglio 2020.

Il Presidente



DEPOSITATO IN CANCELLERIA

OGGI

14 DIC. 2020



Il Funzionario Giudiziario
Luigi PASSINETTI

