

Civile Sent. Sez. 3 Num. 17665 Anno 2020

Presidente: ARMANO ULIANA

Relatore: POSITANO GABRIELE

Data pubblicazione: 25/08/2020

SENTENZA

sul ricorso 19582-2018 proposto da:

ALLIANZ SPA ,in persona del procuratore,
elettivamente domiciliata in ROMA, VIA PANAMA 88,
presso lo studio dell'avvocato GIORGIO SPADAFORA, che
la rappresenta e difende unitamente all'avvocato
ANTONIO SPADAFORA;

- ricorrente -

2020

519

contro

SOCIETA' CATTOLICA DI ASSICURAZIONE SOC COOP , in
persona del suo Procuratore Speciale, elettivamente
domiciliata in ROMA, VIA ANTONIO BERTOLONI, 55,

presso lo studio dell'avvocato FILIPPO MARIA CORBO',
che la rappresenta e difende unitamente all'avvocato
FEDERICO MARIA CORBO';

- **controricorrente** -

nonchè contro

GARAGE PARISE DI PARISE A A & C SAS , BONATO SERENA,
MUTTA MATTIA;

- **intimati** -

avverso la sentenza n. 1361/2018 del TRIBUNALE di
VICENZA, depositata il 23/05/2018;

udita la relazione della causa svolta nella pubblica
udienza del 06/03/2020 dal Consigliere Dott. GABRIELE
POSITANO;

udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore
Generale Dott. ALBERTO CARDINO che ha concluso per
l'accoglimento del ricorso;

udito l'Avvocato MARA AVERSA;

udito l'Avvocato FILIPPO MARIA CORBO';

Corte di Cassazione - copia non ufficiale

FATTI DI CAUSA

1. Serena Bonato evocava in giudizio, davanti al Giudice di pace di Vicenza, Mattia Mutta, Garage Parise s.a.s., Cattolica Assicurazioni S.p.A. e Allianz Subalpina S.p.A., per ottenere il risarcimento dei danni subiti in occasione del sinistro dell'8 marzo 2003, verificatosi mentre l'attrice era trasportata all'interno dell'autovettura di proprietà di Mutta, condotta da Andrea Parise, addetto all'autofficina della concessionaria Subaru di Vicenza, Garage Parise s.a.s., e assicurata con Cattolica Assicurazioni S.p.A.. Esponeva 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, Andrea Parise, decedeva, mentre l'attrice Serena Bonato e il proprietario del veicolo, Mattia Mutta, 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 Garage Parise e assicurata per la responsabilità civile con Allianz Subalpina S.p.A.
2. Si costituivano Garage Parise e Cattolica Assicurazioni sostenendo che a causa dell'apposizione della "targa prova" avrebbe dovuto rispondere delle conseguenze del sinistro Allianz S.p.A, che garantiva per la responsabilità civile la predetta targa.
3. Si costituiva quest'ultima compagnia contestando i fatti e, in particolare, la circostanza che il conducente Parise avesse effettivamente applicato la "targa prova". In ogni caso, deduceva la responsabilità esclusiva di Cattolica Assicurazioni, assicuratore dell'autovettura di proprietà di Mutta.
4. Il Giudice di pace di Vicenza, con sentenza del 5 aprile 2010, condannava la Garage Parise s.a.s., proprietaria della targa prova, Allianz Subalpina S.p.A., quale assicuratore della predetta targa, e rigettava le domande proposte, nei confronti di Cattolica Assicurazioni

Cooperativa, che garantiva il veicolo Subaru e nei confronti di Mattia Mutta, per difetto di legittimazione passiva di quest'ultimo.

5. Con atto di citazione del 15 settembre 2010, Allianz S.p.A. interponeva appello avverso tale sentenza deducendo che la "targa prova" non era stata rinvenuta nell'immediatezza del sinistro, ma in un secondo momento ed ai margini di una scarpata con conseguente esclusiva responsabilità dell'assicuratore dell'autovettura. Si costituiva, sia Cattolica Assicurazioni, contestando l'impugnazione, sia Garage Parise, che concludeva per il rigetto e, in subordine, per la condanna di Cattolica a manlevarla e, sotto tale profilo, spiegava appello incidentale.
6. Il Tribunale di Vicenza, con sentenza del 23 maggio 2018, in parziale accoglimento dell'appello, applicava sulla somma dovuta in linea capitale da Allianz S.p.A. gli interessi con decorrenza dal 14 giugno 2010 e, in accoglimento dell'appello incidentale, condannava Allianz a tenere indenne la Garage Parise s.a.s. anche della somma relativa alle spese di lite oggetto della condanna di primo grado, provvedendo sulle spese processuali.
7. Avverso tale decisione propone ricorso per cassazione Allianz S.p.A. affidandosi a un unico motivo. La società Cattolica di Assicurazione-Società Cooperativa, resiste con controricorso.
8. Il Procuratore generale deposita conclusioni scritte, chiedendo l'accoglimento del ricorso.
9. Entrambe le compagnie di assicurazione depositano memorie ex art. 378 c.p.c.

RAGIONI DELLA DECISIONE

1. Con il ricorso si deduce la violazione degli articoli 1 e 18 della legge 24 dicembre 1969 n. 990, dell'articolo 9 del regolamento di esecuzione della stessa legge, approvato con d.p.r. 24 novembre 1970 n. 973, oggi articolo 122 del Codice delle assicurazioni (decreto legislativo n. 209 del

2005), nonché degli articoli 1 e 2 del d.p.r. n. 474 del 2001, in relazione all'articolo 360, n. 3 c.p.c.

2. La compagnia, con il secondo motivo di appello, aveva dedotto che l'impiego della targa di prova, non poteva considerarsi legittimo, nel caso di specie, in quanto la stessa avrebbe potuto essere utilizzata solo da un veicolo non ancora immatricolato. Il Codice della strada consentirebbe la circolazione di veicoli non targati e quindi privi di carta di circolazione solo in casi eccezionali e cioè quelli in cui la circolazione sia necessaria per prove tecniche, costruttive o trasferimenti finalizzati all'acquisto. In tali ipotesi, in luogo della carta di circolazione, e quindi della targa ordinaria, è possibile rilasciare una speciale autorizzazione amministrativa cui consegue una targa, denominata "targa prova", che è alternativa a quella ordinaria. In sostanza, la finalità della targa prova è quella di consentire la provvisoria circolazione di un veicolo non ancora immatricolato, e non quella di sostituire l'assicurazione di un mezzo già esistente e già immatricolato, con quella del professionista titolare della speciale autorizzazione amministrativa.
3. Il d.p.r. n. 474 del 2001 esclude l'obbligo di ottenere una carta di circolazione, quando il veicolo circola per prove tecniche, sperimentali o costruttive. L'art. 1, lett. A, B, C, D elenca una serie di soggetti cui tale autorizzazione può essere rilasciata e l'inclusione tra tali soggetti delle "officine di riparazione", va correttamente inteso con riferimento ai soggetti che operano solo su veicoli non ancora immatricolati.
4. Per tali ragioni la Corte di legittimità nel 2016 ha precisato che il citato d.p.r. solleva i soggetti appartenenti alle categorie sopra indicate dall'obbligo di munirsi della carta di circolazione dei veicoli, quando gli stessi circolano per le citate ragioni di prova tecnica, sperimentale o costruttiva, trasferimenti o ragioni di vendita o di allestimento. Da ciò si desume che la targa prova riguarda soltanto due categorie: i veicoli non ancora immatricolati e, quindi, privi di carta di circolazione, e i veicoli sui quali siamo stati applicati dispositivi di equipaggiamento che richiedano

l'aggiornamento della carta di circolazione. Anche l'ordinanza n. 19432 del 2010 della S.C, richiamata del giudice di appello, affermerebbe implicitamente che, in presenza di una targa ordinaria, non è possibile utilizzare la targa di prova. Negli stessi termini, Cass. 22 novembre 2004 n. 21956 e la dottrina. Sulla base di tali elementi non sarebbe condivisibile il ragionamento del giudice di secondo grado, secondo cui la targa prova è collegata alla specifica qualificazione del titolare dell'autorizzazione, quale guidatore competente, incaricato di svolgere le attività di prova, verifica e vendita indicate dalla norma. Al contrario, la targa prova sarebbe riferibile ai veicoli e non agli utilizzatori dei veicoli, poiché in quest'ultimo caso sarebbe necessaria una diversa polizza di assicurazione per la responsabilità civile, derivante dall'esercizio delle attività di costruttore, concessionario o commerciante di autoveicoli, come pure quella di autoriparatore. Dall'articolo 1 non sarebbe possibile evincere che la circolazione in prova di un veicolo pronto per essere commercializzato comporterebbe maggiori rischi rispetto ad una circolazione ordinaria.

5. Il ricorso è fondato.
6. E' opportuno delineare il quadro normativo di riferimento, quello giurisprudenziale, le prassi applicative e le indicazioni ministeriali sul tema specifico oggetto del ricorso.
7. 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.
8. 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.
9. 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).
10. 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.
11. L'art. 2 del citato DPR prevede che il veicolo – ove ne sussistano i presupposti – può circolare su strada a condizione che esponga posteriormente la targa di prova.
12. 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.

13. 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).
14. 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.
15. 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.

16. L'autorizzazione alla circolazione di prova, in base al comma IV dell'art. 1 del DRP 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.

17. 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.

18. 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.

19. 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).
20. 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.
21. 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.
22. La questione centrale posta dalla società ricorrente riguarda la possibilità di utilizzare una targa prova su veicoli già immatricolati, secondo una prassi impiegata da concessionarie d'auto o meccanici, per esigenze di prova tecnica o legate alla vendita.
23. 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.
24. 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".

25. 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.
26. 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.
27. Aggiunge il Ministero 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 pronunzia 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".

28. 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".
29. 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 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.
30. 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, titolato "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.
31. 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.

32. 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.

33. 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.

34. Secondo i ricorrenti, 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".

35. 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.

36. 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".
37. 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.
38. 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).
39. 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".

40. 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).
41. In definitiva, la targa prova 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.
42. 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 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.
43. 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.
44. 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.

45. 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.
46. 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".
47. 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.
48. 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.

49. La disciplina normativa consente, quindi, di concludere che la circolazione dei veicoli sprovvisti della carta di circolazione, cioè senza targa, 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.
50. 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.

51. 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.

52. Ne consegue che il ricorso per cassazione deve essere accolto; la sentenza va cassata con rinvio, 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. A tali accertamenti provvederà il giudice del rinvio.

P.T.M.

La Corte accoglie il ricorso;

cassa la sentenza impugnata in relazione al motivo accolto e rinvia la causa, anche per le spese del presente giudizio di legittimità, al Tribunale di Vicenza in persona di diverso magistrato.

Si dà atto del presente provvedimento è sottoscritto dal solo Presidente del collegio per impedimento dell'estensore, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera a), del DPCM 8 marzo 2020;

Così deciso nella camera di Consiglio della Terza Sezione della Corte Suprema di Cassazione in data 6 marzo 2020