



IL COLLEGIO

composto da:

CONCETTA BRESCIA MORRA	Presidente
GIOVANNI STELLA	Membro scelto dall'IVASS
ENRICO CAMILLERI	Membro scelto dall'IVASS
FRANCESCO ALESSANDRO MAGNI	Componente designato dalle imprese di assicurazione
STEFANO CHERTI	Componente designato dai clienti consumatori

Relatore GIOVANNI STELLA

Riunione del 21/05/2026

FATTO

Con ricorso del 23 gennaio 2026 (e reclamo presentato in data 22 dicembre 2025) il ricorrente rappresentava che, in data 21 marzo 2024, era rimasto coinvolto in un sinistro stradale, mentre percorreva una rotatoria. Secondo la sua ricostruzione, il veicolo di controparte avrebbe violato le regole di circolazione applicabili alle rotatorie a corsia unica, in particolare l'obbligo di procedere in accodamento e il divieto di affiancamento, urtando il veicolo di sua proprietà.

Al sinistro avrebbero assistito due testimoni oculari che l'impresa avrebbe omesso di sentire e, per la valutazione delle responsabilità, il ricorrente avrebbe trasmesso all'impresa un parere ministeriale esplicativo della condotta da tenere nel percorrere le rotatorie.

Il ricorrente evidenziava ancora che il 12 aprile 2024 l'impresa avrebbe comunicato di avere rimesso la pratica alle Aree Speciali per meri "*indicatori statistici*", senza dare conto di specifiche ragioni investigative.

In data 29 maggio 2024 l'impresa resistente, attribuendogli una corresponsabilità pari al 50%, aveva formulato una "*offerta simbolica di € 193,00*", rifiutata in pari data dallo stesso



ricorrente, che invece aveva chiesto *“la riparazione totale del mezzo”* e fatto presente che dal giorno del sinistro il veicolo sarebbe stato operativo al 50% per fermo tecnico.

Successivamente l'impresa resistente avrebbe *“mantenuto un silenzio assoluto per quasi due anni”*, salvo erroneamente mettere in dubbio l'effettiva titolarità del veicolo, e poi avrebbe riproposto, nel 2026, la medesima offerta già rifiutata, senza svolgere gli approfondimenti istruttori richiesti e senza procedere al risarcimento integrale.

Il ricorrente evidenziava poi un comportamento ritenuto contraddittorio da parte dell'impresa: da un lato, essa non avrebbe applicato il *malus* sulla sua polizza, circostanza da interpretarsi come conferma dell'assenza di sua responsabilità; dall'altro lato, avrebbe negato il rinnovo contrattuale e rifiutato il risarcimento integrale.

Con le conclusioni il ricorrente chiedeva di:

- “1. accertare l'esclusiva responsabilità della controparte nella causazione del sinistro;*
- 2. dichiarare il suo diritto al risarcimento integrale dei danni, ‘in qualità di proprietario risultante dal certificato di proprietà’;*
- 3. condannare l'impresa al pagamento del risarcimento integrale, includendo i danni materiali, il fermo tecnico (veicolo operativo solo al 50% dal 21/03/2024) e gli interessi moratori dalla data della prima messa in mora (29/05/2024);*
- 4. sanzionare la condotta della Compagnia per la palese malafede istruttoria (mancata escussione testimoni e gestione ostruzionistica tramite “Aree Speciali”).*

Con le controdeduzioni l'impresa eccepiva che il sinistro era in gestione presso la struttura antifrode e necessitava di accertamenti istruttori che il Collegio non è autorizzato a disporre ai sensi dell'art. 11, comma 8, del Decreto delle Imprese e del *Made in Italy*, 6 novembre 2024, n. 215 (di seguito, il “Decreto”).

L'impresa chiedeva pertanto di dichiarare il ricorso inammissibile ai sensi dell'art. 11, comma 8, del Decreto.

Con memoria di replica il ricorrente contestava l'eccezione di inammissibilità sollevata dall'impresa, fondata sulla devoluzione del sinistro all'unità antifrode, sostenendo che tale eccezione fosse infondata, strumentale e tardiva, in quanto l'impresa medesima non avrebbe presentato querela né inviato una comunicazione formale di sospensione per antifrode, senza trascurare il fatto che aveva addirittura formulato offerta risarcitoria (in data 29 maggio 2024) e che aveva omesso ogni esame dei testimoni indicati come presenti sul luogo del sinistro. In aggiunta, il ricorrente evidenziava che per quasi due anni dall'apertura del sinistro l'impresa avrebbe gestito il sinistro senza comunicare specifiche ragioni investigative od opporre la devoluzione alle Aree Speciali, e che – in ogni caso – la devoluzione alle Aree Speciali sarebbe stata comunicata nell'aprile 2024, dunque prima dell'offerta, motivata sulla base di *“indicatori statistici”*.

In sede di replica il ricorrente, oltre a ribadire le domande già formulate, chiedeva espressamente il rigetto dell'eccezione di inammissibilità sollevata dall'impresa.



Nelle controrepliche l'impresa ribadiva la medesima eccezione presentata nelle controdeduzioni.

DIRITTO

La controversia sottoposta alla decisione di questo Collegio concerne un sinistro R.C. Auto - gestito ai sensi dell'art. 149 del codice delle assicurazioni private (di seguito "CAP") - nel quale il ricorrente è il presunto danneggiato; la resistente ricopre invece il ruolo di impresa c.d. "*gestionaria*" che ha stipulato il contratto relativo al veicolo utilizzato e che "*a seguito della presentazione della richiesta di risarcimento diretto, è obbligata a provvedere alla liquidazione dei danni per conto dell'impresa di assicurazione del veicolo responsabile, ferma la successiva regolazione dei rapporti fra le imprese medesime*" (così l'art. 149, comma 3, CAP), salva la comunicazione dei motivi che impediscono il risarcimento diretto (comma 6 del detto articolo).

Con riferimento al ricorso in oggetto si pone la questione pregiudiziale, sollevata dall'impresa, dell'inammissibilità del ricorso per deferimento del sinistro alle strutture antifrode e conseguente applicabilità dell'art. 11, comma 8, del Decreto, che preclude a questo Collegio di entrare nel merito della controversia quando sono necessari gli accertamenti istruttori che esso non può disporre ai sensi dell'art. 3, comma 3, del medesimo Decreto. L'eccezione risulta sollevata sia con le controdeduzioni che con le controrepliche, sebbene l'impresa non abbia motivato e dedotto specificamente sull'asserita devoluzione del sinistro all'Unità antifrode.

A sostegno dell'assunto, l'impresa resistente riporta la Risoluzione n. 4 dell'IVASS in occasione della pubblica consultazione del 23 maggio 2025 relativa al Documento n. 1/2025, concernente l'emanazione delle Disposizioni tecniche e attuative predisposte ai sensi dell'articolo 13 del richiamato Decreto, secondo cui "*l'Arbitro Assicurativo non può in nessun caso esprimersi in merito alla frode di un sinistro, non disponendo di strumenti idonei ad effettuare il relativo accertamento che, pertanto, va rimesso all'Autorità giudiziaria. Pertanto, laddove l'istruttoria relativa al sinistro sia stata devoluta all'Unità antifrode dell'impresa (cc.dd. Aree Speciali), come comunicato dalla stessa in sede di controdeduzioni senza la necessità di ulteriori dettagli nel merito, il collegio adotterà le opportune risoluzioni sul ricorso*".

Questo Collegio, pur consapevole delle ragioni sottostanti a quanto sostenuto dall'IVASS negli esiti della pubblica consultazione, ritiene che non vi debba essere un mero automatismo (*sub specie* di necessaria declaratoria di inammissibilità del ricorso) tra l'assegnazione di un sinistro alle Aree Speciali da parte dell'impresa e la decisione finale che è rimessa ad una valutazione complessiva del Collegio stesso alla luce di tutto quanto dedotto e controdedotto dalle parti.

La rimessione alle Aree Speciali deve essere supportata da una ancorché minima argomentazione, pur nel rispetto delle esigenze difensive delle imprese, a tutela del principio del contraddittorio dinanzi a questo Arbitro.

Ciò premesso, nel caso di specie – nonostante l'assenza di motivazione specifica nelle deduzioni dell'impresa – il Collegio ritiene non necessario chiedere all'impresa



un'integrazione delle argomentazioni e/o della documentazione relative alla rimessione alle Aree Speciali. A prescindere, infatti, dall'esame delle ragioni della rimessione del sinistro alla sezione speciale antifrode, sussistono già agli atti del procedimento elementi che inducono questo Collegio a ritenere infondate nel merito le domande del ricorrente.

Sotto questo profilo la controversia concerne principalmente l'accertamento delle responsabilità nella causazione del sinistro descritto nel ricorso e la determinazione del relativo danno lamentato dal ricorrente, con riguardo sia al danno materiale subito dal veicolo sia al preteso danno da fermo tecnico.

Al riguardo giova rammentare le coordinate normative e giurisprudenziali all'interno delle quali questo Arbitro deve decidere la controversia nel merito.

In base all'art. 2054, comma 1, cod. civ., *“Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno”*. Quanto alla ripartizione delle responsabilità nella causazione dei sinistri stradali, l'art. 2054, comma 2, cod. civ. (invocato, nella specie, dall'impresa) stabilisce che *“[n]el caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli”*.

Per costante giurisprudenza, *“il giudice nel ricostruire la dinamica del sinistro deve valutare la condotta dei conducenti dei veicoli, la sussistenza di eventuale colpa a carico di ciascuno e la sua graduazione, nonché accertare la sussistenza di rapporto di causalità tra il comportamento dei conducenti e l'evento dannoso”* (App. Firenze, sez. III, 21 giugno 2018, n. 1460). Potrà operare, solo in via sussidiaria, la presunzione di corresponsabilità prevista dall'art. 2054, comma 2, cod. civ. *“nel caso in cui le risultanze probatorie non consentano di accertare in modo concreto in quale misura la condotta dei due conducenti abbia cagionato l'evento dannoso e di attribuire le effettive responsabilità del sinistro”* (Cass. civ., sez. III, 20 marzo 2020, n. 7479).

Nel caso oggetto della presente decisione, il ricorrente descrive la dinamica del sinistro nel senso che il presunto danneggiante in una rotatoria l'avrebbe urtato con il suo veicolo, violando l'obbligo di incolonnamento e il divieto di affiancamento, come stabilito dal Parere Ministero Infrastrutture Prot. 2074/2021 riguardo alla condotta automobilistica da seguire nelle rotatorie.

Il Collegio osserva che il ricorrente, a sostegno delle sue pretese, si limita alle descrizioni e alle considerazioni sopra riportate (supportate dal detto Decreto Ministeriale), senza produrre ulteriore documentazione riguardo la dinamica del sinistro.

La ricostruzione della dinamica del sinistro da parte del ricorrente deve considerarsi contestata dall'impresa, posto che il sinistro è stato rimesso alle Aree Speciali dell'antifrode, per quanto la resistente non sia entrata nel merito delle modalità di verifica del sinistro facendo affidamento, come si è visto, sulla risoluzione IVASS sopra riportata.

Ne consegue che, compatibilmente con i circoscritti poteri istruttori di cui può avvalersi questo Collegio (al riguardo è d'uopo richiamare l'art. 3, comma 3, Decreto, ai sensi del quale *“le controversie sono esclusivamente documentali”* e l'Arbitro *“non può disporre*



l'espletamento di perizie tecniche né l'assunzione di testimonianze o dichiarazioni orali"), non può dirsi raggiunta in questo procedimento la prova di un'esclusiva responsabilità della "controparte" nella causazione del sinistro come ha chiesto di accertare il ricorrente.

Fermo quanto sopra circa la mancata dimostrazione da parte del ricorrente della esclusiva o principale responsabilità altrui nel sinistro in questione, il Collegio osserva che – anche a voler applicare di ufficio la norma dell'art. 2054, comma 2, cod. civ. sul concorso di responsabilità (cfr., *ex multis*, Cass. civ., sez. VI, 6 ottobre 2021, n. 27169) – non vi sono agli atti elementi per procedere a una quantificazione dei danni a favore del ricorrente diversa (segnatamente, maggiore) di quella operata dall'impresa con l'offerta del 29 maggio 2024 (tenendo presente che l'impresa ha appunto applicato alla fattispecie il concorso paritario di responsabilità dei conducenti).

Infatti, anche circa l'entità dei pregiudizi lamentati, il ricorrente non produce documenti a sostegno del danno subito al veicolo, incluso quello da fermo tecnico se non indicando che il mezzo è rimasto operativo solo al 50% dal giorno del sinistro. Sul punto, la giurisprudenza di legittimità è consolidata nell'affermare che *"In tema di risarcimento del danno da fermo tecnico, questo non può considerarsi sussistente in re ipsa, quale conseguenza automatica del sinistro, ma necessita, per converso, di esplicita prova, che attiene tanto al profilo della inutilizzabilità del mezzo meccanico in relazione ai giorni in cui esso è stato sottratto alla disponibilità del proprietario, tanto a quello della necessità del proprietario stesso di servirsene, così che dalla impossibilità della sua utilizzazione ne sia derivato un danno, quale, ad esempio, quello riconnesso alla impossibilità dello svolgimento di un'attività lavorativa ovvero all'esigenza di far ricorso a mezzi sostitutivi"* (Cass. civ., sez. III, 22 ottobre 2024, n. 27343).

Occorre esaminare, infine, la domanda del ricorrente di *"sanzionare la condotta della Compagnia per la palese malafede istruttoria (mancata escussione testimoni e gestione ostruzionistica tramite "Aree Speciali")"*.

Al riguardo il ricorrente evidenzia plurimi profili di presunta criticità in ordine a modalità, tempistiche e motivazioni della devoluzione della gestione del sinistro all'Aree Speciali.

Più in particolare, il ricorrente riconduce la condotta dell'impresa all'ambito di applicazione del divieto del *"venire contra factum proprium"*, censurando l'offerta risarcitoria formulata dopo la rimessione alle Aree Speciali (peraltro motivata sulla base di "indicatori statistici").

Invoca anche la violazione degli obblighi di correttezza e buona fede di cui agli artt. 1175 e 1375 cod. civ., poiché l'impresa avrebbe tenuto, per un lungo periodo, una condotta incompatibile con la successiva eccezione antifrode, sollevata solo in sede di controdeduzioni dinanzi all'AAS.

La tesi del ricorrente secondo cui la formulazione dell'offerta farebbe decadere i sospetti di frode e costituirebbe un comportamento contraddittorio non appare condivisibile.

Il divieto di *venire contra factum proprium*, espressione del più generale dovere di buona fede e correttezza (artt. 1175 e 1375 cod. civ.), è applicabile ai comportamenti contraddittori che ledono l'affidamento della controparte. Tuttavia, nel contesto della procedura di risarcimento danni da R.C. Auto, poiché l'offerta del risarcimento del danno ha una finalità



meramente conciliativa e non costituisce ammissione di responsabilità, il fatto che l'impresa, una volta fallito il tentativo di accordo, contesti la fondatezza della domanda sulla base di circostanze che giustificano la rimessione agli uffici antifrode non integra necessariamente, di per sé, una violazione del divieto. La fase stragiudiziale è funzionale ad evitare il contenzioso; se questo obiettivo non viene raggiunto, le parti riacquistano piena libertà di difesa in sede contenziosa. Del resto, l'impresa potrebbe essere indotta a formulare l'offerta per ragioni di opportunità, ad esempio per evitare i costi e le incertezze di un giudizio, pur mantenendo dubbi sulla genuinità del sinistro (cfr. Trib. Salerno, sez. II, 25 febbraio 2025, n. 855: *“L’offerta dell’assicuratore per la responsabilità civile auto non ha (...) portata cognitiva o ricognitiva di un fatto o di un rapporto preesistenti, quindi, non è una dichiarazione confessoria né di riconoscimento dell’importo del debito risarcitorio. Peraltro, la comunicazione di un’offerta ‘congrua’ presuppone un’attività valutativa dell’esistenza e dell’entità dei danni risarcibili che non può mai essere oggetto né di confessione né di riconoscimento di debito. Quando avanzata, l’offerta è allora fonte dell’obbligazione di pagare la somma ivi indicata, ma soltanto allo scopo di pervenire alla liquidazione stragiudiziale del danno”*).

Quanto all’asserita condotta dilatoria e ostruzionistica dell’impresa resistente, è indubbio che quest’ultima abbia inizialmente solo prefigurato una rimessione del sinistro alle Aree Speciali per non meglio precisati dati statistici, disvelando la rimessione alla Sezione Antifrode solo al momento del ricorso a questo Arbitro.

Pur tuttavia, almeno quanto al prolungamento dell’istruttoria, dagli atti del procedimento risulta che gli uffici dell’impresa hanno chiesto più volte all’odierno ricorrente (comunicazioni del 27 agosto 2025, 7 gennaio 2026, 14 gennaio 2026) documentazione atta a provare che la vettura fosse effettivamente di sua proprietà, precisando di non poter formulare alcuna proposta risarcitoria, in quanto il veicolo non risultava intestato allo stesso ricorrente ma a un soggetto terzo.

Il ricorrente non ha dimostrato di aver trasmesso tale documentazione all’impresa e anche dinanzi a questo Arbitro ha prodotto soltanto fuori termini di cui all’art. 10 del Decreto un presunto certificato di proprietà relativo al veicolo (detto documento formalmente non è stato inserito nel fascicolo del ricorso).

In ogni caso, e ciò appare dirimente sul punto, il ricorrente non allega né prova o quantifica alcun danno specifico derivante dalla asserita condotta ostruzionistica attribuita all’impresa e, pertanto, la domanda di *mala gestio* dell’assicuratore nel sinistro deve essere respinta.

Il ricorrente sostiene, infine, che il mancato addebito del *malus* sul proprio Attestato di Rischio confermerebbe la contraddittorietà della condotta dell’impresa. Segnatamente, l’impresa da un lato non avrebbe applicato il *malus* sulla sua polizza, circostanza da interpretarsi come conferma dell’assenza di sua responsabilità; dall’altro lato, avrebbe rifiutato il risarcimento integrale.

Anche questa eccezione appare infondata.

In proposito il Collegio evidenzia che ai sensi dell’art. 134, comma 4-ter, CAP *“Conseguentemente al verificarsi di un sinistro, le imprese di assicurazione non possono*



applicare alcuna variazione di classe di merito prima di aver accertato l'effettiva responsabilità del contraente, che è individuata nel responsabile principale del sinistro, secondo la liquidazione effettuata in relazione al danno e fatto salvo un diverso accertamento in sede giudiziale". L'art. 2, comma 4, del Regolamento IVASS 19 maggio 2015, n. 9, applicabile ratione temporis, dispone a sua volta che *"In caso di sinistri, tra due o più veicoli, cui sia stato attribuito un grado di responsabilità paritaria, nessuno dei contratti relativi ai veicoli coinvolti subirà l'applicazione del malus"* (cfr. anche l'art. 5, comma 4, del Regolamento IVASS 10 febbraio 2026, n. 58, che regola attualmente la materia).

Il mancato addebito del *malus* è dunque coerente con la paritaria ripartizione della responsabilità valutata dall'impresa nel caso di specie.

PER QUESTI MOTIVI

Il Collegio non accoglie il ricorso.

La Presidente

Firmato digitalmente da
CONCETTA BRESCIA MORRA