

## **ECCO COSA FARE IN CASO DI INCIDENTE CON UNO STRANIERO IN ITALIA O QUANDO SIAMO ALL'ESTERO**

(da [www.asaps.it](http://www.asaps.it)).

Testo di Roberto Rocchi.

L'approssimarsi della stagione estiva è, da sempre, sinonimo di risveglio di quegli appetiti turistici che portano spesso molti automobilisti a compiere lunghi viaggi. Per questo motivo, ogni volta, si ripresenta la necessità di dover decidere quali documenti portare al seguito, primi fra tutti quelli di carattere assicurativo che ci coprono da eventuali e certamente non graditi imprevisti.

Non è un caso, se già rimanendo coinvolti sul territorio italiano in un **sinistro stradale con veicoli di nazionalità straniera**, si incontrano non poche difficoltà per denunciare correttamente l'incidente e giungere ad una soddisfacente definizione della pratica risarcitoria. Senza considerare il fatto, poi, che **se il sinistro avviene all'estero tutto si complica** e qualche volta si potrebbero avere brutte sorprese. Ecco perché, negli anni scorsi, la stessa Unione europea ha voluto regolare in maniera più efficace il cosiddetto sistema della "**Carta Verde**", che tutti conoscono forse più di nome che di fatto e che certamente pochi sanno realmente in quale modo adoperarla e quali sono le procedure per richiedere il risarcimento del danno patito. Abbiamo allora pensato di esaminare nel dettaglio la materia e fornire utili informazioni, che comunque speriamo non debbano mai essere messe in pratica.

Cominciamo col dire che **la Carta Verde è un certificato internazionale di assicurazione**, che consente ad un veicolo di entrare e **circolare in un Paese estero in regola con la normativa sull'assicurazione rc-auto**. A rilasciarla è il proprio ufficio nazionale, altrimenti chiamato "bureau", che in Italia trova sede a Milano presso l'Ufficio Centrale Italiano (U.C.I.). L'U.C.I. è dunque l'ufficio nazionale di assicurazione per l'Italia e si occupa anche dei veicoli immatricolati negli altri Paesi che circolano sulle strade ed autostrade di casa nostra.

Costituito nel 1953, l'U.C.I. opera nel sistema "Carta Verde" che trae origine da una normativa approvata dal "Comitato dei Trasporti su strada" in seno alla Commissione europea, su esplicita indicazione dell'O.N.U. (Organizzazione delle Nazioni Unite) che ha voluto tracciare alcune linee guida per la conduzione dei veicoli a motore e per il regime documentale.

L'Ufficio Centrale Italiano si occupa pertanto della gestione di ogni pratica relativa al risarcimento dei danni causati, sul suolo italiano, da veicoli immatricolati o registrati in stati esteri e, secondo alcune particolarità, anche dei sinistri subiti all'estero da veicoli italiani. Tutto questo avviene sulla base di convenzioni internazionali stipulate con gli analoghi uffici nazionali di assicurazione (per l'appunto chiamati bureaux), che si sono andati costituendo dopo avere recepito il sistema europeo della "Carta Verde".

Naturalmente l'U.C.I., oltre ad essere abilitato al risarcimento dei danni causati da veicoli esteri che si trovano sul territorio italiano, provvede anche alle analoghe operazioni per quanto riguarda il territorio della Repubblica di San Marino e della Città del Vaticano, che sono "annoverati" come suolo italiano per convenzione.

Fatte queste premesse, quando si parla di trattazione dei risarcimenti, intendiamo la liquidazione dei danni agli aventi diritto (cioè agli automobilisti danneggiati), ciò significa che l'Ufficio Centrale Italiano, come gli altri "bureaux" europei, dispone di adeguate risorse finanziarie in grado di versare somme per il risarcimento. Ma chi ne sostiene i costi?

Per comprenderlo dobbiamo ricordare come l'U.C.I. sia un vero e proprio consorzio fra le imprese di assicurazione, che dispone pertanto di un Presidente (Raffaele Pellino), di un Consiglio di amministrazione e di un'Assemblea dei soci. Pur essendo un organismo privato esercita una funzione pubblica (controllata dal ministero delle Attività Produttive) e si autofinanzia attraverso la trattazione dei sinistri provocati in Italia dai veicoli esteri, senza incidere sui costi delle polizze e dunque sulle "tasche" degli utenti (i compensi relativi alla trattazione dei sinistri sono stabiliti da convenzioni internazionali stipulate con gli altri Bureaux ).

Soltanto per farci un'idea della mole di lavoro che interessa questo ufficio, nel corso del 2003 sono stati definiti, dall'U.C.I. e dalle Società corrispondenti delle Compagnie di assicurazione estere, qualcosa come 38.443 risarcimenti corrispondenti ad altrettanti sinistri stradali, molti dei quali addebitati a veicoli di nazionalità tedesca, francese, austriaca e svizzera, dunque in Italia per evidenti motivi turistici.

Quello che però non tutti sanno, è che la cosiddetta "Carta Verde" non è obbligatoria per tutti e in alcuni Paesi è possibile entrare e circolare senza alcun documento assicurativo. Vediamo di esaminare la situazione nel dettaglio.

Allo stato attuale è necessario il possesso della Carta Verde per i veicoli i cui conducenti intendono recarsi nei seguenti Paesi esteri: Albania, Andorra, Bielorussia, Bulgaria, Bosnia Erzegovina, Estonia, Iran, Israele, Lettonia, Lituania, Macedonia, Malta, Marocco, Moldavia, Polonia, Romania, Serbia e Montenegro, Tunisia, Turchia, Ucraina.

I Paesi, invece, nei quali un veicolo italiano può circolare senza il certificato internazionale di assicurazione (poiché la normale polizza Rc-auto italiana ne comprende l'estensione) sono i seguenti: Austria, Belgio, Cipro, Croazia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Islanda, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Portogallo, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera e Ungheria.

Tuttavia, è bene ricordare che con l'ingresso di nuovi stati nell'Unione europea, non è più necessario avere al seguito la Carta Verde per entrare e circolare in Estonia, Lettonia, Lituania, Malta e Polonia.

Dunque, vale la pena ribadirlo, con la Carta Verde è possibile recarsi in uno degli stati menzionati certi di poter circolare liberamente ed in regola, con gli obblighi previsti in quel Paese per quanto concerne la copertura assicurativa dell'auto.

Se, invece, volessimo visitare uno dei Paesi in cui la carta verde è ancora obbligatoria e ci si dovesse accorgere che non si ha con sé il certificato internazionale, allora è possibile rimediare acquistando una polizza temporanea alla frontiera, anche se a un costo un poco superiore alla normale Carta Verde rilasciata dal proprio assicuratore. Questo documento, infatti, non sempre viene rilasciato dalle imprese di assicurazione, anche se oramai è consuetudine unirlo alla documentazione assicurativa senza alcun costo aggiuntivo.

**Alcune compagnie di assicurazione, tuttavia, rilasciano la Carta Verde soltanto su richiesta** e di solito vi applicano un prezzo comunque molto modesto. Fin qui, dunque, nulla di strano se non l'invito a vagliare attentamente l'indice dei Paesi nei quali il certificato internazionale di assicurazione è obbligatorio e provvedere in merito se non si ha in "tasca" una Carta Verde. Cosa fare, invece, per quando s'intende ottenere un indennizzo per un incidente stradale nel quale risulti completamente responsabile il conducente dell'altra vettura?

Innanzitutto occorre differenziare le modalità di richiesta a seconda se ci si trova sul territorio italiano o in uno Stato estero. Cominciamo da un sinistro cagionato in Italia da un veicolo immatricolato all'estero.

In questo caso bisognerà inviare una lettera raccomandata (con avviso di ricevimento) direttamente all'U.C.I. al seguente indirizzo: U.C.I. – Ufficio Centrale Italiano, C.so Sempione 39, 20145 Milano.

Nella richiesta di risarcimento occorrerà indicare la targa del veicolo e l'esatta appartenenza allo Stato estero; le caratteristiche tecniche (tipo e modello, ad esempio: Opel Astra 1.600); le generalità e l'indirizzo completo del proprietario del mezzo; le generalità e l'indirizzo del conducente; il nome della compagnia di assicurazione e, per quanto possibile, il numero della polizza assicurativa e la data di scadenza; l'autorità di polizia eventualmente intervenuta sul luogo del sinistro (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia Municipale, ecc...); l'eventuale copia della constatazione amichevole d'incidente (modulo CID) che, ricordiamo, vale anche per sinistri dove sono coinvolti veicoli stranieri; la copia della Carta Verde (dell'antagonista) con l'esatto numero identificativo e per finire una breve descrizione dell'evento infortunistico.

Se l'incidente stradale ha provocato danni a veicoli o cose, bisognerà indicare anche i giorni e gli orari in cui si è disponibili, per far sì che il liquidatore (italiano) incaricato dalla compagnia estera possa visionare l'auto e redigere una regolare perizia. Se invece vi sono state lesioni alle persone, occorre indicare anche l'età degli infortunati, l'attività svolta, il reddito annuo e l'attestazione medica che certifichi la guarigione o l'infermità permanente riscontrata dopo l'evento. L'U.C.I., in base ai dati forniti nella richiesta di risarcimento, provvederà ad incaricare della trattazione del sinistro l'ufficio corrispondente nominato dalla compagnia di assicurazione estera.

Se invece i dati pervenuti dal danneggiato non permettono l'esatta individuazione dell'impresa di assicurazione, l'ufficio nazionale di assicurazione dovrà svolgere accertamenti nel Paese d'immatricolazione ed i tempi di risarcimento, naturalmente, saranno più lunghi. Le ricerche, infatti, vengono svolte interessando il corrispondente "bureau" dello Stato estero e per questo è quanto mai opportuno, ai fini risarcitori, indicare fin dalla prima richiesta tutti gli elementi utili per l'identificazione del mezzo, del conducente e soprattutto della compagnia presso la quale è assicurato.

Cosa fare, invece, quando il sinistro stradale si è verificato in uno dei Paesi aderenti al sistema "Carta Verde" e compreso nel cosiddetto spazio economico europeo (cioè tutte le nazioni dell'Unione europea unitamente ad Islanda, Liechtenstein e Norvegia)? Anche in questo caso esistono due differenti procedure, a seconda se il mezzo è stato identificato (ed è assicurato) o meno.

Nella prima ipotesi ci si può avvalere di una particolare procedura prevista dal decreto legislativo nr.190 del 30 giugno 2003, secondo la quale per individuare l'assicuratore e il relativo mandatario italiano che si occuperà della liquidazione del danno, basterà scrivere all'Isvap (Istituto di vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo), che si trova a Roma in via del Quirinale 21. Ottenuta tale informazione si dovranno prendere contatti diretti con la Società italiana che funge da mandataria.

Qualora l'assicurato estero o il mandatario italiano non abbiano fornito una risposta alla richiesta di risarcimento entro tre mesi dalla data della stessa, il danneggiato può richiedere l'intervento dell'U.C.I., così come avviene quando l'assicuratore estero non abbia provveduto a nominare un proprio mandatario in Italia per la trattazione dei sinistri.

A questo proposito, infatti, è utile ricordare come una direttiva Ue, proprio per semplificare il compito dell'automobilista che deve essere risarcito per un danno subito all'estero (e più precisamente nell'area della Carta Verde), obbliga ogni impresa di assicurazione a nominare, in ciascuno dei Paesi dello spazio economico europeo, un mandatario per la trattazione dei sinistri. Ciò consentirà a chiunque resti coinvolto in un sinistro stradale provocato da un veicolo straniero, di avere un interlocutore diretto con il quale trattare il risarcimento anche in sede giudiziale.

Qualora, invece, si abbia subito un sinistro in uno dei Paesi dello spazio economico europeo da un veicolo non identificato o non assicurato, è comunque possibile richiedere l'intervento dell'Ufficio Centrale Italiano, il quale opererà per conto della Consap (l'organismo che in Italia gestisce il Fondo di Garanzia Vittime della Strada). Naturalmente, in quest'ultima ipotesi, è sempre bene avvertire le autorità del posto e fare in modo che venga redatto un verbale di constatazione, dove si evinca il giorno del fatto ed ogni altro particolare che potrebbe risultare utile per la definizione della pratica infortunistica. Non è detto, infatti, che un veicolo non identificato sia necessariamente privo della copertura assicurativa e taluni indizi possono talvolta risultare estremamente importanti per riuscire ad identificare il veicolo interessato.

Ecco perché, in tutti i casi, quando si rimane coinvolti in un sinistro che interessa veicoli stranieri o esso si verifichi al di fuori dell'Italia, è sempre bene avvisare il più vicino posto di polizia e consentire che si compiano tutti i rilievi di legge, anche nel caso in cui vi sia una responsabilità concorsuale nella dinamica dell'evento.

Con queste informazioni, dunque, speriamo di aver contribuito ad illustrare, in maniera chiara ed efficace, l'utilità e le modalità di risarcimento del sistema "Carta Verde", che vede impegnato l'Ufficio Centrale Italiano quale garante degli interessi di ogni assicurato italiano.