

## **INCIDENTI CON VEICOLI AZIENDALI: CHI PAGA?**

---

### **I. Premessa**

La questione della responsabilità per i danni provocati dai lavoratori ai veicoli aziendali è spesso oggetto di controversie giudiziarie. Nella commisurazione dei risarcimenti dovuti in questi casi, i tribunali godono di ampia discrezionalità. Ciò spiega l'imprevedibilità e la mancanza di uniformità delle sentenze anche in caso di fattispecie molto simili tra loro. Con la presente scheda informativa intendiamo chiarire alcuni aspetti fondamentali.

### **II. Obbligo di risarcimento da parte del lavoratore: principi fondamentali**

In forza dell'articolo 321e capoverso 1 CO, il lavoratore è responsabile del danno che cagiona intenzionalmente o per negligenza al datore di lavoro. La giurisprudenza distingue tre gradi di negligenza (lieve, media e grave) con conseguenze giuridiche differenti. Si sono progressivamente affermati i seguenti principi: in caso di negligenza lieve il lavoratore non è considerato responsabile; in caso di negligenza media è tenuto a partecipare al risarcimento; in caso di negligenza grave deve farsi carico della maggior parte o addirittura dell'integralità del danno. Il datore di lavoro è tenuto a far valere le pretese di risarcimento subito dopo essere venuto a conoscenza dei danni, sotto pena di perenzione.

### **III. Danno sofferto dal datore di lavoro**

#### **1. Aspetti generali**

L'entità dei danni che un lavoratore può provocare al datore di lavoro in caso di incidente con l'auto aziendale dipende, fra l'altro, dalle coperture assicurative di quest'ultimo. Per i veicoli a motore vanno presi in considerazione diversi tipi di assicurazioni.

#### **2. Assicurazione obbligatoria di responsabilità civile**

Il datore di lavoro, in qualità di detentore del veicolo, è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione di responsabilità civile per veicoli a motore. Questo tipo di assicurazione copre i danni materiali e i danni a persone provocati dall'utilizzo del veicolo assicurato, a prescindere da chi lo conduce al momento dell'incidente. I terzi danneggiati godono di un diritto di credito diretto nei confronti dell'assicuratore.

Se il datore di lavoro si limita a sottoscrivere l'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile, un eventuale incidente con l'auto aziendale può recargli pregiudizio in forma di danni a terzi non coperti a causa di un'eventuale franchigia, danni al proprio autoveicolo, eventuali prestazioni pretese dall'assicuratore in via di regresso e un futuro aumento dei premi (perdita del bonus). Non rientrano invece fra i danni sofferti dal datore di lavoro i risarcimenti versati ai danneggiati dall'assicurazione di responsabilità civile.

#### **3. Assicurazione casco**

In ambito professionale, oltre alla RC obbligatoria, vengono di norma sottoscritte anche assicurazioni casco totali o parziali. La casco parziale per veicoli a motore copre il proprio automezzo da diversi rischi quali furto, incendio, danni della natura, rottura di vetri, danni causati da animali e danni dovuti ad azioni arbitrarie o dolose da parte di terzi. Con la casco totale,

oltre ai rischi coperti dalla casco parziale, si assicurano i danni provocati ai veicoli aziendali da eventi subitanei e violenti quali collisioni, capovolgimenti ecc.

In presenza di una casco totale, fra i danni subiti dal datore di lavoro in caso di incidente non figurano quindi quelli ai veicoli aziendali coinvolti. Nel conteggio dei danni vanno tuttavia prese in considerazione la perdita del bonus ed eventuali franchigie della casco.

## **IV. Entità del risarcimento – Criteri di calcolo**

### **1. Principi fondamentali**

Come precisato in precedenza, l'entità del risarcimento è commisurata in primo luogo al grado di negligenza del lavoratore. L'estensione della responsabilità dipende però da numerosi altri fattori, alcuni dei quali sono elencati nell'articolo 321e capoverso 2 CO. Si tratta di aspetti che in genere contribuiscono a ridurre la responsabilità del lavoratore. Qui di seguito presentiamo quelli più importanti.

### **2. Rischio professionale**

Per rischio professionale si intende in generale la probabilità elevata di accadimento di sinistri che caratterizza determinate professioni. I tribunali considerano, ad esempio, il rischio professionale di un camionista relativamente alto. Ciò porta di regola a una riduzione della responsabilità del lavoratore. In questi casi i conducenti sono costretti a rimborsare integralmente i danni solo in casi eccezionali (ad es. se è dimostrata l'intenzionalità). Come però si deduce dall'espressione, il concetto di rischio professionale non trova applicazione in caso di utilizzo privato del veicolo aziendale, seppure autorizzato.

### **3. Attitudini e capacità effettive del lavoratore**

Per la misura della responsabilità sono inoltre rilevanti le attitudini e le capacità del lavoratore, ma solo quelle che il datore di lavoro conosceva o avrebbe dovuto conoscere.

### **4. Concorso di colpa del datore di lavoro**

Sussiste un concorso di colpa da parte del datore di lavoro se questi non ha sufficientemente sorvegliato o istruito il lavoratore (ad es. in caso di informazioni lacunose sulle particolarità tecniche di un automezzo aziendale). Ciò riduce la responsabilità del lavoratore.

### **5. Situazione finanziaria del lavoratore e del datore di lavoro**

Un criterio su cui si basano spesso i calcoli dei risarcimenti è costituito dalla situazione finanziaria delle parti coinvolte. Di norma, un'ottima situazione finanziaria del datore di lavoro o una situazione d'indigenza incombente sul lavoratore portano a una riduzione dell'entità del risarcimento. Anche l'ammontare del salario risulta spesso determinante: i collaboratori ben retribuiti sono di norma chiamati a un risarcimento maggiore.

## V. Alcuni esempi tratti dalla prassi giudiziaria sulla responsabilità del lavoratore

Gli esempi di sentenze di seguito riportati dimostrano la mancanza di uniformità e l'imprevedibilità della prassi giudiziaria.

- Un conducente è stato condannato a risarcire l'intero danno da lui provocato a un veicolo di terzi per aver parcheggiato l'auto di servizio in spazi privati aziendali senza azionare il freno a mano. In questo caso, il rischio professionale legato al traffico stradale non è stato considerato rilevante.
- Anche in caso di urto contro un ostacolo all'interno di un'area fieristica e di una collisione nel cortile aziendale, il tribunale ha considerato irrilevante il rischio professionale.
- Per un danno provocato manovrando l'auto in un garage particolarmente stretto, a un collaboratore è stato riconosciuto il rischio professionale in virtù del quale è stato chiamato a risarcire solo il 6% dell'ammontare del danno.
- Un camionista inesperto, mal formato e mal istruito, ha dovuto farsi carico del 50% del danno da lui provocato per non aver azionato il freno a mano dell'automezzo aziendale.
- A seguito di un incidente da lui provocato per negligenza grave, il conducente di un taxi è stato condannato a risarcire l'intero danno.
- Anche un conducente cui è stata addebitata buona parte della colpa, che però stava lavorando sotto pressione, ha dovuto risarcire il 50% del danno.
- Un giovane autista di bus, con un programma di lavoro molto serrato, ha perso il controllo del mezzo ed è uscito di strada: a suo carico il 55% del danno.
- Solo il 10%, invece, per l'autista di un autobus che ha tamponato un'autovettura arrestatasi, malgrado il semaforo verde, perché si stava avvicinando un mezzo della polizia con i lampeggianti accesi.
- Un conducente che aveva provocato alla vettura graffi di poco conto non ha dovuto risarcire nulla.
- Alcuni tribunali hanno sviluppato precise scale: secondo la prassi del tribunale del lavoro di Zurigo, ad esempio, in caso di negligenza di gravità media il conducente deve farsi carico di un terzo del danno.

---

Zurigo, agosto 2010

**Per informazioni:** servizio giuridico SSIC, hotline, tel. 044 258 82 00