

# **BGer I\_390/2005 vom 11. Oktober 2005**

Bundesgericht, 2005-10-11, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_I\\_390\\_2005](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_I_390_2005)

FR: TF I\_390/2005 du 11 octobre 2005

IT: TF I\_390/2005 del 11 ottobre 2005

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

L'autorità giudiziaria cantonale ha correttamente esposto le norme disciplinanti il diritto a un mezzo ausiliario dell'AI ( art. 21 cpv. 1 e 2 LAI ; art. 2 cpv. 1 OMAI ) e la competenza del Consiglio federale rispettivamente del Dipartimento federale dell'interno ad emanare l'elenco dei mezzi ausiliari ( art. 21 cpv. 1 LAI in relazione con l' art. 14 OAI ). Giova in questa sede ribadire che, giusta l' art. 2 OMAI , il diritto alla consegna di mezzi ausiliari è subordinato, nei limiti tracciati dall'elenco allegato, alla necessità per l'assicurato di farne uso per spostarsi, stabilire contatti con l'ambiente o ampliare la propria autonomia (cpv. 1), fermo restando tuttavia che l'assicurato ha diritto ai mezzi ausiliari designati nel citato elenco da un asterisco (\*) solamente se gli sono indispensabili per esercitare un'attività lucrativa o adempiere le mansioni consuete, per studiare, per imparare una professione, a scopo di assuefazione funzionale o per svolgere l'attività esplicitamente citata nel numero corrispondente dell'allegato. Il diritto si estende agli accessori e agli adeguamenti resi necessari dall'invalidità (cpv. 3). L'assicurato può pretendere soltanto mezzi ausiliari di tipo semplice e adeguato (cpv. 4, prima frase). Infine, se egli ha diritto a un mezzo ausiliario figurante nell'elenco annesso ma si accontenta di un altro mezzo più economico, che ha la stessa funzione, quest'ultimo dev'essergli consegnato anche se non è menzionato nell'elenco (cpv. 5).

### **E. 1.2**

L'allegato OMAI è esaustivo nella misura in cui enumera le categorie dei mezzi ausiliari entranti in linea di considerazione. Per contro, occorre esaminare all'interno di ogni singola categoria se l'enumerazione dei diversi mezzi ausiliari facenti parte di tale categoria sia ugualmente esaustiva oppure semplicemente indicativa ( DTF 121 V 260 consid. 2b e i riferimenti ivi citati).

### **E. 1.3**

L'allegato OMAI menziona alla cifra 10.05 le modifiche ("Abänderungen", "transformations") di veicoli a motore rese necessarie dall'invalidità. La giurisprudenza ha precisato che la domanda di assunzione delle spese legate a tali modifiche non può essere rifiutata per il fatto che l'assicurato non sia in grado di guidare personalmente il veicolo, né per il motivo che egli non utilizza il veicolo per l'esercizio di un'attività professionale assicurantegli l'esistenza oppure per un altro degli scopi precisati dall' art. 21 cpv. 1 LAI ( DTF 121 V 261 segg. consid. 3b/bb). Nemmeno il fatto che l'assicurato non sia il detentore del veicolo consente, in quanto tale, di rifiutare la presa a carico delle modifiche al veicolo ( DTF 121 V 263 consid. 3c).

### **E. 1.4**

Con la lettera circolare AI no. 207 del 29 settembre 2004 l'UFAS ha modificato la cifra marg. 10.05.5 della circolare sulla consegna di mezzi ausiliari nell'assicurazione invalidità (CMAI), che fino ad allora prevedeva l'assunzione dei costi supplementari d'installazione di un cambio automatico su un'autovettura acquistata nella misura in cui tale equipaggiamento era reso necessario dall'invalidità. La nuova direttiva dispone che l'AI non si assume le spese di un cambio automatico se l'automobile è dotata di tale dispositivo fabbricato in serie. Inoltre, i relativi costi sono presi a carico solo se l'Ufficio della circolazione esige che, a causa dell'invalidità, l'autovettura dev'essere equipaggiata con un cambio automatico. Interpellato in sede cantonale, l'UFAS ha precisato il senso di questa direttiva, osservando che mentre il medico è tenuto ad indicare gli impedimenti, nel caso concreto di natura fisica, l'Ufficio della circolazione controlla i veicoli dal punto di vista della sicurezza e definisce, secondo il tipo di handicap, le modifiche necessarie e i controlli che ne derivano.

### **E. 1.5**

Al pari di ogni altra ordinanza amministrativa, le direttive dell'UFAS costituiscono delle istruzioni dell'autorità di vigilanza all'indirizzo degli organi esecutivi dell'assicurazione sul modo di svolgere le loro competenze. Volte ad assicurare un'applicazione uniforme delle prescrizioni legali da parte dell'amministrazione, tali istruzioni esplicano effetto solo nei confronti di quest'ultima. In particolare, esse non creano delle nuove regole giuridiche e non possono costringere gli amministrati ad adottare un determinato comportamento. Non pubblicate nella Raccolta ufficiale delle leggi federali, tali direttive forniscono il punto di vista dell'amministrazione sull'applicazione delle norme giuridiche ma non anche un'interpretazione vincolante delle stesse. Senza pronunciarsi sulla loro validità, dal momento che, non essendo delle decisioni, esse non possono essere impugnate in quanto tali, il giudice ne controlla liberamente la costituzionalità e la legalità e se ne deve scostare nella misura in cui esse stabiliscono delle norme non conformi alle disposizioni legali applicabili. Per contro, il giudice ne tiene conto nella misura in cui esse consentano nel caso di specie una corretta interpretazione delle disposizioni di legge ( DTF 130 V 172 consid. 4.3.1, 232 consid. 2.1, 129 V 204 consid. 3.2, 127 V 61 consid. 3a, 126 V 68 consid. 4b, 427 consid. 5a).

### **E. 1.6**

Ratione temporis, nulla osta al fatto che l'amministrazione, anziché richiamarsi a quelle precedenti, apparentemente maggiormente favorevoli per l'assicurato, abbia applicato ai fini della propria decisione le direttive contenute nella nuova lettera circolare del 29 settembre 2004. Corrisponde infatti a consolidata giurisprudenza che per principio una nuova prassi amministrativa si applica immediatamente a tutte le vertenze pendenti e non ancora cresciute in giudicato al momento della modifica. Risulta di principio irrilevante in questi casi se lo stato di fatto determinante si è realizzato prima o dopo la modifica della prassi oppure se si tratta di esaminare un diritto a prestazioni sorto prima o dopo questo momento. Ciò non determina retroattività o disparità di trattamento illegali (RAMI 1995 no. U 232 pag. 208 consid. 3b, 1992 no. K 895 pag. 132; RCC 1990 pag. 269; in questo senso pure la sentenza inedita del 14 giugno 1999 in re R. e D., I 97/98, consid. 3).

### **E. 2.1**

Come rilevato dai primi giudici, ci si può effettivamente domandare se il fatto di limitare l'obbligo di prestazione ai casi in cui l'automobile non è dotata di un tale dispositivo fabbricato in serie - ritenuto che altrimenti la vettura non subirebbe alcuna modifica - sia

conforme alla legge oppure no.

Il Tribunale federale delle assicurazioni ha già avuto modo di qualificare come troppo restrittiva una precedente versione delle direttive (cifra 10.05.3\* CMAI, nella versione applicabile dal 1977 al 1980) limitanti l'obbligo di assunzione alle spese di modifiche effettuate su un veicolo ( DTF 108 V 5 segg.). Questa Corte aveva infatti stabilito in quell'occasione che se l'invalidità rende necessario un dispositivo supplementare, come può essere l'installazione di un cambio automatico, la differenza di prezzo risultante dev'essere assunta dall'assicurazione anche se esso è offerto in opzione dal fabbricante. Infatti, anche se non costruito specialmente, si tratta pur sempre di un equipaggiamento opzionale, venduto applicando una maggiorazione sul prezzo del modello di base. Se la vettura dev'essere, a causa dell'invalidità, equipaggiata di un cambio automatico, quest'ultimo è parte integrante del veicolo, sia che venga montato di serie sia che debba essere installato specialmente. In entrambi i casi, la spesa non può essere posta a carico dell'assicurato ( DTF 108 V 5 segg.).

Ora, come esposto dai primi giudici, può effettivamente apparire un controsenso escludere un rimborso solo perché l'assicurato, a causa della sua invalidità, anziché procedere a una trasformazione - di gran lunga più onerosa (cfr. il preventivo del Garage B. \_\_\_\_\_) - della vecchia vettura dotata di cambio meccanico, ha acquistato un'altra autovettura equipaggiata di cambio automatico, limitando la richiesta di prestazione alla spesa per il supplemento.

## **E. 2.2**

La questione non necessita tuttavia di ulteriore approfondimento in questa sede in quanto il giudizio cantonale, così come del resto anche la decisione su opposizione in lite, devono essere annullati in considerazione di un altro aspetto.

### **E. 2.2.1**

La nuova direttiva dell'UFAS fa dipendere l'assunzione dei relativi costi di installazione, fra l'altro, dal fatto che anche l'Ufficio della circolazione imponga, a causa dell'invalidità, l'equipaggiamento dell'autovettura con un cambio automatico. L'UFAS ha a tal proposito convincentemente esposto che compete all'Ufficio della circolazione definire, secondo il tipo di handicap, le modifiche necessarie dal profilo della sicurezza stradale e i controlli che ne derivano.

### **E. 2.2.2**

In precedenti analoghe vertenze, il Tribunale federale delle assicurazioni ha già avuto modo di avallare una simile disposizione (sentenza inedita del 26 febbraio 1987 in re R., I 288/86, consid. 2c in fine: "Die Bestimmung, wonach die invaliditätsbedingte Ausstattung durch eine für die Abgabe des Führerausweises zuständige Behörde vorgeschrieben sein muss, ist nicht zu beanstanden"; cfr. pure la sentenza del 9 settembre 2003 in re S., I 346/03, in cui il Tribunale federale delle assicurazioni ha confermato la posizione dell'Ufficio AI cantonale denegante l'assunzione delle spese di installazione di un "Parkpilot", che era stato ritenuto indicato dal profilo medico, ma altrimenti non necessario e non prescritto dalle autorità competenti in materia di circolazione stradale). Ciò deve valere anche nella presente vertenza, non essendo dati, per principio, motivi impellenti per concludere diversamente.

### **E. 2.2.3**

Dall'inserito si evince che l'UAI, dopo avere richiesto la documentazione di dettaglio all'assicurato (certificato medico, licenza di condurre e di circolazione, indicazioni sulle modalità di acquisto della nuova vettura ecc.), si è rivolto all'Ufficio della circolazione chiedendo conferma del fatto che l'interessato non avesse notificato a quest'ultimo la necessità di condurre una vettura con il cambio automatico. Risulta inoltre che con scritto 16 gennaio 2004 la Sezione della circolazione ha risposto all'UAI segnalando che l'interessato, oltre a beneficiare di una licenza di condurre categoria B/D2 rilasciata il 24 marzo 1999, dispone(va) di un permesso per disabili del tipo A (diritto di utilizzare i posteggi riservati ai disabili). Per il resto ha soggiunto che "Dalla verifica tecnica, effettuata a Camorino il 23 marzo 1999, non risulta che al signor Z.\_\_\_\_\_ sia stato imposto la condizione di guidare autoveicoli con cambio automatico".

#### **E. 2.2.4**

Non avendo l'Ufficio della circolazione in qualsivoglia maniera imposto, per motivi di sicurezza stradale, l'installazione di un cambio automatico, mal si difende la conclusione tratta dalla Corte cantonale a sostegno del proprio giudizio. A ben vedere, l'autorità giudiziaria cantonale nemmeno si è confrontata con il tema relativo alla necessità di verifica (anche) da parte della Sezione della circolazione, avendo essa sostanzialmente incentrato la propria valutazione sul concetto di equivalenza tra installazione di un cambio automatico su un veicolo nuovo e trasformazione di un veicolo dotato di cambio meccanico. In tale misura, la pronuncia impugnata non può essere confermata e si rivela quantomeno lacunosa.

D'altra parte, la dichiarazione della Sezione della circolazione facente espressamente riferimento alla situazione esistente nel 1999, ossia a un momento ben anteriore all'attestazione 11 luglio 2003 del Centro K.\_\_\_\_\_ e all'acquisto della nuova vettura con cambio automatico, nemmeno può essere invocata dall'UAI a sostegno della propria, opposta tesi. Il fatto che la Sezione della circolazione abbia espresso la propria valutazione fondandosi su una verifica effettuata nel 1999 e apparentemente senza nemmeno conoscere l'effettivo e attuale stato valetudinario dell'assicurato non poteva infatti legittimare gli organi dell'UAI a respingere ipso facto la richiesta di prestazioni.

#### **E. 2.2.5**

L'inserito rivelandosi lacunoso su una questione centrale, si impone di rinviare gli atti all'amministrazione affinché sottoponga nuovamente per esame la vertenza alla Sezione cantonale della circolazione e, dopo averle fornito le indicazioni necessarie alla valutazione, si esprima ulteriormente sulla richiesta di prestazioni di Z.\_\_\_\_\_.