

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2733

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato VIGNALI

Modifiche al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, concernenti il risarcimento del danno e l’esercizio dell’attività di perito assicurativo nell’ambito della disciplina dell’assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione di veicoli e natanti

Presentata il 19 novembre 2014

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con il presente progetto di legge vengono introdotte nuove disposizioni in materia di assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore (denominata «assicurazione RC-Auto»), con specifico riferimento agli obblighi di riparazione dei veicoli e di risarcimento dei danni in funzione della sicurezza della circolazione stradale, della tutela della concorrenza e della trasparenza fiscale.

Le disposizioni in esame intendono affrontare la materia anche per concorrere al miglioramento dell’efficienza delle procedure di accertamento e di liquidazione dei sinistri e al conseguente contenimento dei costi assicurativi.

Nella situazione attuale la riduzione dei premi di assicurazione RC-Auto riflette certamente un interesse generale dei consumatori e da questo punto di vista appare necessario intervenire sull’assetto del mercato assicurativo, soprattutto ai fini di ridurre il *gap* con gli altri Paesi dell’Unione europea relativamente ai costi delle polizze e di invertire il *trend* al rialzo di tali costi registrato negli ultimi anni.

I diversi interventi che il Governo ha messo in campo negli ultimi anni (peraltro non approvati dal Parlamento) hanno sempre tenuto in evidenza in modo prioritario le aspettative delle compagnie di assicurazione che notoriamente godono di una posizione di soggetto «forte» nel mercato assicurativo, trascurando gli ef-

fetti sugli altri soggetti economici coinvolti (come le imprese di autoriparazione) e limitando, al contempo, la libertà di scelta del consumatore, fino a compromettere fortemente il principio di libera concorrenza.

Ad esempio, l'articolo 29 (efficienza produttiva del risarcimento diretto) del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in tema di risarcimento in forma specifica, aveva previsto la facoltà per le compagnie di assicurazione di offrire ai danneggiati di sostituire al pagamento dell'indennizzo la riparazione della vettura a proprie cura e spese in officine convenzionate vanificando l'eventuale possibilità di scelta da parte del danneggiato. A fronte del rifiuto della proposta della compagnia di assicurazione il danneggiato sarebbe stato obbligato ad accettare un risarcimento per equivalente, cioè in denaro, decurtato nella misura del 30 per cento. Tale norma è stata poi soppressa nel corso dell'esame parlamentare.

Va ricordato anche il decreto-legge n. 145 del 2013 cosiddetto «destinazione Italia», il cui articolo 8 (disposizioni in materia di assicurazione ed RC-Auto), in particolare, attribuiva all'impresa di assicurazione la facoltà di risarcire il danno in forma specifica attraverso carrozzerie appositamente convenzionate. Lo stesso articolo 8 prevedeva, altresì, disposizioni di tenore negativo quali, ad esempio, la possibilità di inserire nel contratto di assicurazione il divieto di cessione del credito con grave lesione della libertà contrattuale a svantaggio del consumatore.

Il testo dell'articolo 8, stralciato nel corso dell'esame parlamentare, è stato ripreso, tuttavia, da un disegno di legge presentato dal Governo Letta (atto Camera n. 2126), d'iniziativa del Ministro dello sviluppo economico, Zanonato, trasmesso alla Camera dei deputati e assegnato alla Commissione Finanze.

Nel frattempo, altri provvedimenti in materia di RC-Auto sono stati presentati in entrambi i rami del Parlamento.

Nel fare riferimento ai dati disponibili dalle diverse fonti ufficiali, nel settore della riparazione degli autoveicoli in Italia operano 119.070 imprese, di cui il 63,5 per cento nel settore della manutenzione e della riparazione degli autoveicoli (pari a oltre 75.000 imprese). Il fatturato dell'autoriparazione vale 14.498 milioni di euro e nelle imprese del settore sono occupati 204.755 addetti, di cui 101.407 dipendenti (dimensione media per azienda di 2,7 addetti). Se consideriamo il solo settore della riparazione di carrozzerie di autoveicoli si registrano 21.138 imprese che impiegano 68.509 addetti, pari al 33,5 per cento degli addetti del settore dell'autoriparazione, con una dimensione media aziendale di 3,2 addetti.

Il fatturato della manutenzione e della riparazione in Italia nel I trimestre 2014 è variato dello 0,2 per cento rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. Tra il 2011 e il 2013 il fatturato del settore si è ridotto del 6,9 per cento, con un calo in valore assoluto pari a 1.002 milioni di euro. Nel medesimo periodo la diminuzione del fatturato in Italia è stata più accentuata rispetto ai maggiori Paesi europei: nel dettaglio, la Germania registra una riduzione del 4,7 per cento, la Francia una riduzione meno accentuata e pari allo 0,9 per cento, mentre è in controtendenza il Regno Unito con una variazione positiva del 7,6 per cento. Il calo del fatturato 2011-2013 in Italia, a fronte di un aumento dei prezzi del 4,8 per cento, determina una riduzione del volume dei servizi venduti che si stima pari all'11,2 per cento.

Nel corso di dieci anni (marzo 2004-marzo 2014) i prezzi delle assicurazioni sui mezzi di trasporto in Italia sono aumentati del 27,9 per cento, più del doppio del 13,6 per cento dell'eurozona; nel periodo si registra un aumento dell'8 per cento in Germania e del 6,6 per cento in Francia.

In particolare, focalizzando l'attenzione agli ultimi anni si osserva che tra il 2008 e il 2012 i tassi di variazione annuali dei prezzi delle assicurazioni sui mezzi di trasporto sono cresciuti di più in Italia rispetto all'Unione europea a 28; solo nel

2013 si è osservata in Italia una dinamica dei prezzi inferiore alla media dell'Unione europea a 28.

In base ad una comparazione internazionale dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OSCE) in Italia, nel 2012, i premi lordi delle polizze assicurative su veicoli a motore hanno inciso sul prodotto interno lordo (PIL) per l'1,3 per cento contro l'1 per cento di Germania e Spagna e lo 0,3 per cento del Regno Unito.

Invece, prendendo a riferimento la dinamica del valore aggiunto delle assicurazioni, tra il 2007 e il 2013, in seguito al manifestarsi di due recessioni in successione, si è osservata un'intensa divaricazione tra andamento dell'economia reale e dell'economia finanziaria: il valore aggiunto dell'economia reale ha presentato, infatti, un crollo nel periodo del 9,4 per cento, in contrasto con la dinamica del valore aggiunto di quella finanziaria che ha registrato un incremento del 14 per cento.

Nel contesto indicato, prendendo in considerazione la dinamica del valore aggiunto reale tra il 2007 e il 2011, si osserva una crescita di quello del comparto assicurativo del 6,8 per cento in controtendenza rispetto alla caduta del valore aggiunto del commercio e dell'autoriparazione dell'11,3 per cento.

Il dato di sintesi che emerge dalle considerazioni esposte dimostra come, pur in presenza di una grave incidenza della crisi sulla redditività del comparto della manutenzione e riparazione dei veicoli, i premi per la RC-Auto hanno subito significativi rialzi con positive ricadute in termini di valore aggiunto, segnale evidente che, alla base dell'alto costo delle assicurazioni auto, non vi è l'incidenza del costo assoluto della riparazione ma, evidentemente, un assetto del mercato assicurativo con una scarsa dinamica concorrenziale.

Per altro verso, anche l'osservazione empirica, a supporto dell'evidenza dei dati, dimostra come i costi elevati dei premi assicurativi dipendano da un complesso di fattori strutturali, gestionali e funzionali del sistema dell'RC-Auto e che solo per

una ridotta percentuale sono da ascrivere alle frodi assicurative. Ma soprattutto emerge in modo evidente che l'adozione di clausole assicurative di « risarcimento in forma specifica », da effettuare in base ad apposite convenzioni fra compagnie assicurative e imprese di autoriparazione, non avrebbe alcuna incidenza sulla riduzione delle frodi assicurative e non porterebbe neppure a un'effettiva riduzione dei costi assicurativi e dei relativi premi: anzi, l'adozione di tali clausole rischierebbe di mettere l'intera filiera nel controllo pieno delle compagnie di assicurazione, limitando la capacità, per gli autoriparatori, di autodeterminare i prezzi delle riparazioni sulla base degli *standard* qualitativi assicurati ai consumatori, con la conseguenza potenziale di formare un « cartello » in grado di organizzare le componenti di costo in modo da generare le più ampie fette di rendita assicurabili dalla scarsa dinamica competitiva che si verrebbe a generare.

Emerge con evidenza l'interesse generale a regolare compiutamente il forte conflitto di interesse che si viene a creare in capo alle compagnie di assicurazione le quali hanno il potere di determinare il danno che esse stesse devono risarcire, nel senso che occorre limitare il potere di imporre clausole vessatorie che avrebbero l'unico effetto di consegnare di fatto il controllo del mercato della riparazione dei veicoli alle stesse compagnie.

Per converso, appare del tutto auspicabile una standardizzazione dei costi delle riparazioni, che andrebbe a vantaggio soprattutto dei cittadini che acquisirebbero il valore della trasparenza e, quindi, darebbe loro il potere di confrontare e di scegliere le condizioni ritenute migliori.

Quindi, sotto diversi profili scaturisce l'esigenza di intervenire nel contesto legislativo con norme che, partendo dalla centralità degli interessi e delle libertà dei cittadini consumatori, contemperino le diverse esigenze con soluzioni eque ed equilibrate, perseguendo l'obiettivo della riduzione dei premi assicurativi senza compromettere il livello qualitativo delle ripa-

razioni e la conseguente sicurezza della circolazione stradale.

Le soluzioni che vengono rappresentate nella presente proposta di legge, quindi, sono tese a introdurre norme che consentano di riequilibrare il sistema, partendo dall'affermazione forte del principio della libertà di scelta dell'assicurato di far riparare il proprio veicolo da imprese di autoriparazione di fiducia, evitando imposizioni vessatorie da parte delle compagnie di assicurazione, ma prevedendo, al contempo, l'obbligo della riparazione dei veicoli danneggiati in conformità alle prescrizioni tecniche del fabbricante, quindi secondo requisiti di sicurezza e di funzionalità.

Inoltre, si intendono rafforzare gli obblighi di informazione e di trasparenza da parte delle compagnie di assicurazione, al fine di generare un contesto di maggiori tutele degli assicurati.

Infine, si vuole garantire la libertà contrattuale, bilanciando i rapporti tra le compagnie di assicurazione e gli assicurati e precludendo la facoltà per le compagnie stesse di pubblicizzare o di proporre l'inserimento di clausole vessatorie, quali il divieto di cessione del credito e il risarcimento in forma specifica tramite autoriparatori convenzionati.

Si illustrano, di seguito, le singole proposte di modifica e di integrazione al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, di seguito « codice », con specifico riguardo alla materia dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore.

L'articolo 1 inserisce alcune disposizioni volte a integrare il codice mediante gli articoli da 142-*quater* a 142-*novies*.

In particolare l'articolo 142-*quater* (« Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie ») mira a tutelare la libertà di concorrenza nel mercato dell'autoriparazione assicurando in via di principio a favore del danneggiato la libertà di scelta delle imprese di autoriparazione di fiducia abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, che risulta espressamente diretta a raggiungere un più elevato grado di sicu-

rezza nella circolazione stradale e a qualificare i servizi resi dalle imprese di autoriparazione.

Il principio della libertà di scelta è mirato a rafforzare le tutele a vantaggio dei consumatori contemperandole con la libertà di concorrenza nel mercato dell'autoriparazione ed evitando forme di abuso di posizione dominante da parte delle imprese di assicurazione.

Inoltre, si prevede che tale principio sia espressamente menzionato all'atto della stipulazione di nuovi contratti e in occasione di ogni rinnovo, così come la sua citazione esplicita nella nota informativa che le compagnie di assicurazione sono tenute a consegnare al contraente prima della conclusione del contratto e unitamente alle condizioni di assicurazione, ai sensi dell'articolo 185 del codice.

La proposta di legge stabilisce, altresì, che le clausole dirette a escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono pertanto nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, di seguito « codice del consumo » in quanto tali clausole sarebbero dirette a « determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto » a carico degli utenti.

Al riguardo si ricorda che anche in Francia, in data 17 marzo 2014, è stata approvata una legge relativa alla riforma del codice del consumo (legge Hamon) in cui è stato inserito uno specifico articolo che stabilisce con chiarezza che i contratti di assicurazione devono prevedere espressamente la facoltà dell'assicurato, in caso di danno garantito dal contratto di assicurazione, di scegliere l'impresa di autoriparazione alla quale ricorrere per la riparazione del danno.

L'articolo 142-*quinquies* (« Riparazione in sicurezza e revisione del veicolo ») sancisce il principio che il danneggiato sia tenuto a effettuare la riparazione del veicolo nei casi in cui lo stesso abbia riportato danni ad elementi strutturali e a sistemi, organi, impianti, dispositivi, equipaggiamenti e componenti, meccanici, elet-

trici ed elettronici: in tutti i casi, insomma, in cui sia pregiudicata la sicurezza del veicolo e possa essere messa a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada o avere ripercussioni sull'ambiente, ovvero i casi in cui è prevista la revisione obbligatoria stabiliti dall'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Grazie a tale disposizione, infatti, sarebbe possibile superare i gravi aspetti di contraddizione esistenti nella situazione attuale nella quale, anche a fronte di danni alle parti strutturali dei veicoli e a tutti gli elementi e componenti dei veicoli che devono obbligatoriamente risultare integri e funzionanti in sede di revisione periodica, gli assicurati non provvedono a effettuare le relative riparazioni in quanto non vi sono obbligati e i veicoli continuano di fatto a circolare in condizioni di precarietà e senza rispettare i requisiti obbligatori di affidabilità e sicurezza anche per lunghi periodi prima di essere sottoposti a nuova revisione periodica e di essere, quindi, necessariamente riparati.

In senso coerente, la norma dispone che entro sessanta giorni dalla riparazione avvenuta, il danneggiato è tenuto a far effettuare la revisione singola del veicolo al fine di accertare la sussistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità e inquinamento prescritti dalle disposizioni vigenti e che deve conseguentemente fornire all'impresa di assicurazione copia della certificazione di esito favorevole dell'avvenuta revisione. Al fine di rendere concretamente efficace la nuova disposizione e di obbligare effettivamente il danneggiato a ottemperare ai nuovi obblighi di legge, la norma stabilisce che l'impresa di assicurazione, laddove il danneggiato non fornisca la certificazione di avvenuta revisione con esito favorevole, è tenuta a segnalare la mancata revisione al Dipartimento per trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i relativi provvedimenti di competenza a carico dell'interessato inadempiente.

Comunque, sempre al fine di salvaguardare la libertà di scelta dei consumatori, la

disposizione prevede una facoltà di opzione in capo al soggetto danneggiato, il quale può riservarsi di comunicare all'impresa di assicurazione la propria volontà di non effettuare la riparazione. Tale facoltà può essere esercitata entro i termini prescritti dall'articolo 148 del codice, nei quali l'impresa di assicurazione deve proporre congrua e motivata offerta per il risarcimento, ovvero comunicare specificatamente i motivi per i quali non ritiene di formulare offerta, nel qual caso il danneggiato mantiene il diritto al risarcimento da parte dell'impresa di assicurazione a condizione che proceda alla demolizione del veicolo — dato che in assenza di adeguata riparazione e di avvenuta revisione con esito favorevole non potrebbe circolare — e che presenti alla medesima impresa copia del certificato di avvenuta demolizione.

Dunque, viene previsto un doppio regime che obbliga il danneggiato o a provvedere all'effettiva riparazione del veicolo o, in caso contrario, alla sua demolizione onde evitare che possano continuare a circolare veicoli incidentati o non conformi alle prescrizioni vigenti in materia di revisione periodica dei veicoli; al contempo si vuole evitare che i soggetti interessati possano ricevere l'indennità dell'assicurazione conseguendo un illecito arricchimento, vanificando sostanzialmente la natura e la finalità della stessa indennità assicurativa.

Viene anche presa in esame l'eventuale ipotesi in cui il soggetto interessato non provveda a far effettuare la riparazione e ceda a terzi (a titolo oneroso o anche gratuito) il veicolo danneggiato; in tal caso, al fine di precludere la possibilità di continuare a utilizzare un veicolo incidentato e non revisionato o, peggio, di far effettuare una riparazione provvisoria o inadeguata, si prevede che, a seguito di trasferimento di proprietà del veicolo danneggiato, l'obbligo di riparazione e di conseguente revisione singola del veicolo si trasferisca in capo al nuovo proprietario (tale obbligo viene meno nei casi di radiazione del veicolo per rottamazione o esportazione).

L'articolo 142-*sexies* (« Riparazione in conformità alle prescrizioni tecniche del costruttore. Garanzie ») introduce due aspetti complementari, relativi alla riparazione in conformità alle regole tecniche prescritte dai costruttori e alle garanzie relative agli interventi riparativi effettuati:

1) si stabilisce che la riparazione del veicolo deve essere eseguita da parte delle imprese di autoriparazione abilitate ai sensi della legge n. 122 del 1992, in conformità alle prescrizioni tecniche fornite dal costruttore, in modo da realizzare le condizioni *standard* di un servizio di riparazione conforme a requisiti di funzionalità e di sicurezza;

2) parallelamente viene stabilito che in ordine agli interventi effettuati e alla relativa qualità devono essere prestate da parte delle stesse imprese di autoriparazione le apposite garanzie previste dall'articolo 11 della legge n. 122 del 1992; tale articolo ha stabilito che, ferma restando la responsabilità civile, le imprese esercenti attività di autoriparazione sono responsabili nei confronti dei committenti, all'atto dell'assunzione dell'incarico, in ordine agli interventi effettuati e alla relativa qualità. A tal fine la proposta di legge intende affidare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il compito di regolare con apposito decreto il sistema delle garanzie che le imprese di autoriparazione sono tenute inderogabilmente a prestare rispetto alle diverse tipologie di intervento, recuperando una disposizione, mai attuata, prevista dalla legge n. 122 del 1992.

L'articolo 142-*septies* (« Risarcimento del danno e liquidazione dell'indennità dovuta. Documentazione fiscale. Cessione del credito e clausole vessatorie ») prevede il diritto del danneggiato di conseguire la reintegrazione in forma specifica da parte dell'impresa di assicurazione la quale provvede al risarcimento mediante pagamento dell'indennità dovuta, necessaria per la riparazione del veicolo danneggiato.

La norma proposta riprende il principio generale sancito dall'articolo 2058 del

codice civile in base al quale « Il danneggiato può chiedere la reintegrazione del danno in forma specifica, qualora sia in tutto o in parte possibile ». Lo stesso articolo stabilisce, tuttavia, che « il giudice può disporre che il risarcimento avvenga solo per equivalente, se la reintegrazione in forma specifica risulta eccessivamente onerosa per il debitore ».

Viene stabilito, nel caso in esame, che l'impresa di assicurazione provvede al risarcimento del danno in forma specifica non già mediante la reintegrazione in pristino del veicolo danneggiato, da effettuare avvalendosi di imprese di autoriparazione appositamente convenzionate, bensì mediante la dazione di una somma di denaro (indennità) necessaria per la riparazione, mantenendo ferma la facoltà di scelta da parte del danneggiato di rivolgersi a imprese di autoriparazione di propria fiducia.

Per tale finalità la proposta di legge stabilisce che la somma corrisposta a titolo di risarcimento deve essere versata direttamente all'impresa che ha svolto l'attività di autoriparazione in base alla cessione del relativo credito da parte del danneggiato in capo all'autoriparatore ai sensi dell'articolo 1260 del codice civile che sancisce il principio della libera cessione dei crediti, anche senza il consenso del debitore ceduto (salvo il caso in cui il credito abbia carattere strettamente personale o che sussista un divieto legale o convenzionale di cessione).

Si stabilisce, altresì, che il versamento dell'indennità da parte dell'impresa di assicurazione sia subordinato comunque alla contestuale presentazione da parte dell'impresa di autoriparazione della copia della documentazione fiscale già rilasciata al danneggiato per la prestazione svolta.

Inoltre, con il comma 3 si interviene sulla materia relativa alla cessione del credito: la nuova disposizione che si propone è diretta a rafforzare il diritto di cessione del credito da parte del danneggiato in capo all'autoriparatore in conformità agli articoli 1260 e seguenti del codice civile.

Questa previsione risulta necessaria a fronte del comportamento seguito da diverse imprese di assicurazione le quali inseriscono nei contratti apposite clausole che limitano la facoltà dell'assicurato danneggiato di cedere il proprio credito relativo al risarcimento del danno in capo a imprese di autoriparazione di propria scelta.

Nel merito di tali clausole si osserva che:

l'eventuale divieto di cessione di credito può risultare contrario all'articolo 33, comma 2, lettera *t*), del codice del consumo, che considera vessatoria ogni « restrizione alla libertà contrattuale del contraente nei rapporti con i terzi »; il divieto difatti andrebbe a ledere l'autonomia dell'assicurato di stipulare una cessione di credito con il proprio riparatore;

ne consegue che risulta preclusa all'impresa assicuratrice ogni facoltà di vietare la cessione del diritto al risarcimento del danno dato che un simile vincolo verrebbe a determinare un'ingiustificata e grave limitazione delle facoltà contrattuali degli assicurati espressamente riconosciute e disciplinate dal codice civile (articoli 1260 e seguenti);

la cessione del credito non fa « lievitare » i costi del sinistro né costituisce fonte di aggravio ingiustificato di costi, dato che l'assicuratore è tenuto a provvedere comunque al pagamento al cessionario della stessa indennità che dovrebbe versare al cedente in quanto il credito ceduto non muta secondo la qualità del soggetto che esercita il diritto a ottenere il risarcimento;

pertanto il fenomeno delle frodi assicurative non è affatto riconducibile all'istituto della cessione del credito in sé considerato.

In base a quanto evidenziato, la proposta di legge intende stabilire che le eventuali clausole dirette a escludere, limitare o condizionare la facoltà di cessione del credito da parte dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi

del citato codice del consumo, proprio in quanto dirette a imporre ingiustificate restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti con i terzi.

Il comma 4 regola la diversa ipotesi in cui il danneggiato effettui la riparazione del veicolo danneggiato avvalendosi direttamente di imprese di autoriparazione di propria fiducia senza ricorrere alla cessione del credito, nel qual caso è previsto che l'indennità da corrispondere a titolo di risarcimento deve essere versata direttamente al medesimo danneggiato, previa presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata dalla stessa impresa di autoriparazione.

Questa disposizione si rende necessaria non solo al fine di consentire al danneggiato di valutare se avvalersi di un'impresa di autoriparazione ricorrendo alla cessione del credito verso l'impresa di assicurazione, oppure se curare personalmente il rapporto con l'impresa di assicurazione dopo aver proceduto a far effettuare la riparazione, ma anche al fine di subordinare inderogabilmente la liquidazione dell'indennità dovuta dall'impresa di assicurazione alla presentazione della documentazione fiscale attestante l'avvenuta riparazione del veicolo.

Con il comma 5, in particolare, viene previsto che la documentazione fiscale rilasciata debba riportare in modo analitico il contenuto della prestazione svolta e degli interventi riparativi effettuati dall'impresa di autoriparazione. Al contempo, si prevede che la copia della documentazione fiscale rilasciata dall'impresa di autoriparazione debba essere inviata in formato elettronico da parte dell'impresa di assicurazione alla banca dati dei sinistri istituita presso l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS), in modo da integrare opportunamente i dati da trasmettere sui sinistri. In base a tale previsione si rende possibile garantire la tracciabilità fiscale di tutte le riparazioni effettuate contribuendo ad agevolare la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti nel settore dell'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore.

In base a quanto esposto, il sistema di risarcimento che si propone risulta idoneo ad assicurare condizioni di trasparenza e di correttezza sia sul piano fiscale che su quello contrattuale e sarebbe utile a far emergere in modo significativo le forme di abuso, con il recupero di risorse fiscali e contributive a vantaggio dello Stato e della collettività; al contempo costituirebbe un presupposto per la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti e per la tutela dell'interesse pubblico all'efficienza e alla sicurezza del parco auto circolante; inoltre consentirebbe una sensibile riduzione del contenziioso assicurativo concernente la determinazione dei danni diretti ed indiretti.

L'articolo 142-*octies* (« Convenzioni tra imprese di assicurazione e imprese di autoriparazione: limiti e condizioni ») è diretto a regolare i casi in cui le imprese di assicurazione sottopongano al contraente specifiche clausole contrattuali che riservano alle stesse di provvedere al risarcimento in forma specifica mediante apposite convenzioni con imprese di autoriparazione, a fronte di una riduzione del premio relativo alla garanzia di responsabilità civile.

Con il comma 1, in primo luogo si prevede che tali clausole possano essere considerate lecite, e quindi non vessatorie, esclusivamente a condizione che siano state oggetto di trattativa individuale con il contraente ai sensi del codice del consumo. Ma, in ogni caso, deve rimanere ferma la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione non convenzionate di propria fiducia per la riparazione del veicolo senza che tale scelta comporti conseguenze pregiudizievoli a suo carico.

Tale soluzione si rende necessaria a fronte del comportamento adottato da diverse imprese di assicurazione le quali inseriscono nei contratti apposite clausole che limitano la facoltà dell'assicurato danneggiato di rivolgersi a imprese di autoriparazione di propria scelta.

In via specifica, le clausole assicurative in questione stabiliscono che, laddove il danneggiato rifiuti il risarcimento in

forma specifica mediante autofficina convenzionata, per rivolgersi a una carrozzeria di propria fiducia, il risarcimento non possa comunque superare il costo che l'impresa di assicurazione avrebbe sostenuto provvedendo alla riparazione mediante un'impresa convenzionata (in tal senso sono previste decurtazioni dalla liquidazione del danno).

Clausole di questo tipo — anche se vengono « sottoposte » per specifica approvazione al contraente — risultano sicuramente vessatorie in quanto con esse le imprese di assicurazione inducono artificialmente il contraente ad accettare le condizioni proposte.

Le compagnie di assicurazione, in pratica, attraverso il sistema delle convenzioni e mediante il controllo surrettizio delle officine, si arrogano la facoltà di incidere indirettamente e in modo artificioso sulla formazione dei prezzi delle riparazioni; tale comportamento consiste nello scegliere preventivamente carrozzerie « fiduciarie » in convenzione alle quali impone la definizione di tariffe orarie relative al costo del lavoro e di appositi tempi di lavorazione per le singole tipologie di interventi, nonché la determinazione di sconti sui costi dei ricambi e dei materiali di consumo. Simili limitazioni possono anche comportare a carico delle imprese di autoriparazione convenzionate non solo la violazione di disposizioni previste dai contratti di lavoro sul trattamento economico dei lavoratori, ma possono compromettere la sicurezza sul lavoro e la tutela dell'ambiente.

Nel merito la proposta di legge intende affrontare la situazione illustrata prevedendo alcune puntuali condizioni per la stesura delle clausole da inserire nelle eventuali convenzioni fra imprese di assicurazione e imprese di autoriparazione (comma 2), quali:

a) la preclusione di condizioni talmente restrittive da risultare incompatibili con le disposizioni derivanti dalla contrattazione collettiva e della regolamentazione contrattuale di settore;

b) il divieto di stabilire tempi di lavorazione tali da rendere ingiustificatamente onerosa la conformità delle riparazioni alle prescrizioni tecniche fornite dai fabbricanti;

c) il divieto di limitazioni che possano aggravare le condizioni a carico delle imprese di autoriparazione in materia di sicurezza sul lavoro e di tutela dell'ambiente, nonché le ulteriori condizioni che non risultino compatibili con gli elementi e con i parametri definiti dagli studi di settore.

Specificamente (comma 3), al fine di rafforzare la sfera di applicazione delle modifiche normative proposte e di favorire un comportamento maggiormente trasparente da parte delle imprese di assicurazione, si propone di introdurre un regime di corresponsabilità fra impresa di assicurazione e impresa di autoriparazione nei casi in cui si verificano vizi, guasti, difetti di funzionamento o, addirittura, danni derivanti da interventi di riparazione che siano stati effettuati in condizioni precarie a causa dei vincoli indebitamente restrittivi previsti nelle clausole inserite nelle convenzioni; in tali casi, sul piano giuridico, si ritiene che oltre alla palese responsabilità dell'impresa di autoriparazione convenzionata, si debba chiamare in causa anche la stessa impresa di assicurazione che abbia proposto le relative clausole vessatorie inserite in convenzione, ferme restando, tuttavia, la preventiva richiesta di risarcimento della parte danneggiata all'impresa di autoriparazione e la preventiva escussione del patrimonio della medesima impresa, prima di invocare la responsabilità dell'impresa di assicurazione sulla base della graduazione della rispettiva colpa.

Inoltre (comma 4), si stabilisce che contro le imprese di assicurazione le quali nell'offerta, nella pubblicità e nell'informazione dei propri servizi assicurativi raccomandano l'utilizzo di condizioni generali di contratto aventi ad oggetto il risarcimento in forma specifica mediante specifiche convenzioni con imprese di

autoriparazione, viene ammessa l'azione inibitoria prevista dal codice del consumo da parte delle associazioni rappresentative dei consumatori e delle imprese del settore dell'autoriparazione; inoltre è prevista l'applicazione delle disposizioni relative alla tutela amministrativa contro le clausole vessatorie ad opera dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, prevista dallo stesso codice del consumo.

A conforto della validità della soluzione proposta risulta utile osservare come, da un confronto con alcune delle organizzazioni di rappresentanza della categoria degli autoriparatori degli altri Paesi membri dell'Unione europea, non risulti esistere una disciplina legislativa tesa a introdurre il ricorso alla procedura di risarcimento in forma specifica attraverso l'utilizzo da parte delle imprese di assicurazione di imprese di autoriparazione convenzionate.

Si riportano alcuni cenni relativi alla situazione esistente in vari Paesi europei:

1) in Germania non esiste alcuna legislazione che permetta alle imprese di assicurazione di obbligare un cliente a lasciare la sua automobile in riparazione ad alcuni riparatori piuttosto che ad altri. Tuttavia, una limitazione nella scelta di un riparatore può essere negoziata nel contratto di assicurazione. I termini e le condizioni del contratto sono definiti giuridicamente vincolanti a seconda del contratto concordato e della domanda. La domanda può essere giudicata secondo le rispettive disposizioni del codice civile (*Bürgerliches Gesetzbuch*) e dell'atto di contratto assicurativo (*Versicherungsvertragsgesetz*). Questa limitazione potrebbe eventualmente portare a una riduzione della tassa di assicurazione, ma non è obbligatoria;

2) in Austria l'associazione che riunisce le imprese di assicurazione e quella che rappresenta gli autoriparatori si riuniscono due volte all'anno per discutere su come l'*offsetting* (compensazione) diretto possa essere semplificato e reso più efficiente per entrambe le parti oltre che per i clienti. A seguito di questi incontri l'or-

ganizzazione che rappresenta gli autoriparatori elabora delle raccomandazioni per i propri associati, ma non esiste una normativa nazionale che regoli questo rapporto;

3) in Francia le compagnie di assicurazione hanno dato vita a reti di riparatori di automobili con cui sono solite collaborare. I riparatori hanno un accordo con una o più imprese di assicurazione. Tuttavia, le reti possono essere solo un'opzione per facilitare la decisione del consumatore. Infatti, anche se un assicuratore può « consigliare » al cliente di rivolgersi a un riparatore, dopo un incidente, per esempio, il consumatore rimane libero di scegliere il suo riparatore;

4) in Spagna non esiste una legge che stabilisca l'obbligo per un consumatore di portare la propria auto in riparazione presso un salone indicato dall'impresa di assicurazione. Questo è considerato un aspetto commerciale e pertanto è lasciato alla volontà delle imprese di assicurazione e dei clienti. Il cliente deve però sottostare al contratto che ha firmato con l'impresa di assicurazione; infatti, può accadere che alcune imprese chiedano ai clienti di portare la propria automobile solo presso autoriparatori che rientrano nella dicitura « approvato/selezionato ». Altri assicuratori consentono ai loro clienti di portare la loro automobile dove vogliono. Tutto dipende dalla polizza assicurativa e dalle clausole del contratto.

Con l'articolo 142-*novies* (« Risarcimento integrale dei danni subiti ») si stabilisce che nel caso di risarcimento in forma specifica il danneggiato mantiene il diritto al risarcimento « integrale » dei danni subiti nel senso che i medesimi danni sono da intendere come comprensivi non solo del danno materiale sul veicolo, ma anche degli eventuali oneri e costi relativi al soccorso stradale, al noleggio di veicoli sostitutivi e al « fermo tecnico » del veicolo (definibile anche con la sigla FRAM — fermo reperimento analogo mezzo), quale ristoro del mancato godimento (disponibilità) del veicolo incidentato

per il periodo occorrente per la relativa riparazione, nonché agli eventuali adempimenti stragiudiziali derivanti dall'incidente (attinenti all'assistenza tecnica da parte di studi o esperti di infortunistica stradale, all'assistenza peritale e alla consulenza legale), oltre che alle spese dovute nel caso di demolizione e di reimmatricolazione del veicolo.

Tale soluzione risulta conforme ai principi già enucleati dalla giurisprudenza, ancorché, in molti casi, gli stessi principi non siano rispettati dalle imprese di assicurazione.

Entrando nel merito si può ricordare l'orientamento giurisprudenziale mirato ad affermare che « al danneggiato spetta una somma comprensiva delle spese conseguenti alla eventuale riparazione, nonché per la perdita del bollo, quelle necessarie per la ricerca di altro veicolo usato con le stesse caratteristiche di quello incidentato, nonché quelle del costo dell'eventuale radiazione e nuova immatricolazione di altra autovettura » (giudice di pace, Bari, 21 ottobre 2003 — Giurisprudenza di merito 2004, 921). Altresì, per quanto concerne le spese per soccorso, traino e custodia si può citare una specifica pronuncia in base alla quale « accertato il fatto, la dinamica dell'incidente e il nesso di causalità e quindi la responsabilità esclusiva di una sola parte, la stessa è tenuta al risarcimento dei danni come segue: spese di soccorso stradale e di radiazioni dal pra, costi per il periodo di privazione del mezzo in via equitativa » (giudice di pace, Roma, 6 giugno 1997, Ojeda Fraschina c. Ricci e altro, Rivista giuridica della circolazione e dei trasporti 1997, 885 nota De Bonis).

Altresì, risulta di notevole rilievo quanto definito dalla sentenza n. 51 del 2012 della Corte di cassazione, III sezione civile, sul credito da risarcimento del danno da cosiddetto « fermo tecnico » consistente nel costo del noleggio di un'automobile sostitutiva.

Per converso, una recente e consolidata giurisprudenza di merito man mano formata nei vari tribunali e uffici del giudice di pace italiani (sostanzialmente con-

divisa dalla Corte di cassazione), si è espressa nel senso che il danneggiato da sinistro stradale ha diritto di farsi assistere da un legale o da studi tecnici esperti in incidentistica stradale anche nella fase stragiudiziale e di ottenere il rimborso delle relative spese.

Pertanto, la giurisprudenza afferma che le spese relative all'assistenza tecnica nella fase stragiudiziale costituiscono danno patrimoniale dell'illecito da sinistro stradale, secondo il principio della regolarità causale (articolo 1223 del codice civile). Dunque, il danneggiato da sinistri stradali ha diritto sia all'intervento legale che a quello peritale in quanto necessari per garantire un contraddittorio equilibrato tra le parti coinvolte nella fase stragiudiziale, tanto più laddove si considerino, da una parte, la mancanza di conoscenza tecnica del danneggiato e, dall'altra, l'organizzazione professionale e il potere economico più forte dell'impresa di assicurazione.

In questo caso, il ricorso al patrocinio è necessario anche per predisporre tutti gli adempimenti per poter poi agire in giudizio nell'ipotesi in cui non si addivenga ad una soluzione bonaria della lite. Il riconoscimento delle spese stragiudiziali al danneggiato trova, pertanto, fondamento anche nel diritto di difesa del danneggiato, costituzionalmente garantito, di farsi assistere da un legale di fiducia e, in caso di definizione bonaria della controversia, di farsi riconoscere il rimborso delle relative spese legali (Corte di cassazione, sezione III, sentenza n. 997 del 2010).

L'articolo 2 (« Abrogazione della normativa in materia di risarcimento diretto ») abroga le disposizioni vigenti che regolano la procedura di risarcimento diretto.

La proposta viene giustificata dalla constatazione delle gravi conseguenze che sono derivate da questa procedura la quale non ha risolto la questione relativa all'abbassamento dei costi di gestione delle pratiche di indennizzo a carico delle imprese né alla conseguente riduzione del costo delle polizze per la RC-Auto, soprattutto a causa dei meccanismi farraginosi di compensazione fra le imprese che

hanno innescato, nella pratica, una pressione al rialzo sui premi.

In effetti, nell'indagine conoscitiva riguardante la procedura di risarcimento diretto e gli assetti concorrenziali del settore RC-Auto svolta dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nel 2013 si legge: « In altre parole, il rimborso delle compagnie (gestionarie) su base forfetaria fa sì che in ogni istante vi siano compagnie, meno efficienti, che vengono penalizzate dal meccanismo di rimborso e compagnie, più efficienti, che ne beneficiano. L'assenza di adeguata pressione competitiva fa sì che nel mercato imprese meno efficienti riescano a coesistere con imprese più efficienti; le prime trasferiscono i (maggiori) costi connessi alla loro inefficienza sui premi; le seconde beneficiano di margini più ampi, dati dalla differenza tra il prezzo di mercato e i loro costi. Tali meccanismi determinano un circolo vizioso tra premi e costi verosimilmente in grado di innescare una pressione (unidirezionale) al rialzo sui premi » (pagina 141, paragrafo 280); « L'introduzione della procedura di risarcimento diretto non sembra aver interrotto il circolo vizioso tra premi e costi appena descritto. Piuttosto, le modalità attuative della procedura, basate sul rimborso forfetario alla compagnia del danneggiato, possono aver distorto la politica commerciale delle compagnie, inducendole a operare ristrutturazioni dei propri portafogli clienti in funzione delle aree del territorio nazionale di residenza e/o delle tipologie di veicoli assicurati » (pagina 156, paragrafo 329). « Il lavoro svolto nell'indagine ha, inoltre, messo in luce alcune criticità derivanti dall'implementazione della procedura CARD, che possono aver distorto gli incentivi delle compagnie. In particolare, la scelta, effettuata al momento di avvio della procedura, di rimborsare le compagnie su base forfetaria, può averle indotto ad attuare strategie di selezione di portafoglio particolarmente mirate, volte a ridurre il numero di assicurati che, a parità di condizioni, tendono a subire sinistri con risarcimenti elevati (superiori al *forfait*). In altre parole, invece di sfruttare le possi-

bilità offerte dalla procedura per accertare l'effettiva congruenza dei risarcimenti van-tati, le compagnie hanno preferito esclu-dere dal proprio portafoglio i rischi con i costi attesi più elevati (e superiori al *forfait*). Inoltre, le evidenze prodotte nel-l'indagine sembrano suggerire che le per-dite realizzate nell'ambito della gestione dei sinistri CARD siano state compensate con aumenti di premio » (pagina 162, pa-ragrafo 354).

Altresì, occorre evidenziare come tale procedura, all'atto pratico, abbia aggravato le condizioni relative al contenzioso giu-diziario e stragiudiziale in materia assicu-rativa. Infatti va ricordato che al fine di superare il contenzioso seguito alla disci-plina del risarcimento diretto è dovuta intervenire la sentenza della Corte costi-tuzionale n. 180 del 2009, con la quale è stato definitivamente chiarito che la pro-cedura del cosiddetto « indennizzo di-retto » costituisce una « ulteriore modalità di tutela » del danneggiato, accanto alla quale è comunque ammessa « l'esperibilità dell'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile civile ».

Tuttavia, anche a fronte dell'indirizzo interpretativo dettato dalla Corte, diverse imprese di assicurazione hanno continuato a seguire l'orientamento interpretativo in base al quale il sistema del cosiddetto « indennizzo diretto » comporterebbe la perdita del diritto di azione risarcitoria rivolta nei confronti dell'impresa del re-sponsabile civile anche in sede stragiudi-ziale, frapponendo pretestuosi ostacoli alle richieste stragiudiziali dei danneggiati, precludendo anche il rimborso delle spese sostenute per assistenza legale o consu-lenza professionale e provocando l'insor-gere di un diffuso e costoso contenzioso, con pesanti oneri a carico dei cittadini.

Da un altro punto di vista occorre evidenziare che il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 luglio 2006, n. 254, emanato in attuazione della delega di cui all'articolo 150 del codice dispone che: « Il danneggiato che si ritiene non responsabile, in tutto o in parte, del sinistro rivolge la richiesta di risarcimento all'impresa che ha stipulato il

contratto relativo al veicolo utilizzato » (articolo 5, comma 1) e che la compagnia gestionaria « nell'adempimento degli obbli-ghi contrattuali di correttezza e buona fede, fornisce al danneggiato ogni assi-stenza informativa e tecnica utile per consentire la migliore prestazione del ser-vizio e la piena realizzazione del diritto al risarcimento del danno » (articolo 9, comma 1). In base a tale previsione il danneggiato ha diritto di fruire della ne-cessaria assistenza tecnica per la quanti-ficazione e la liquidazione dei pregiudizi subiti direttamente dalla propria compa-gnia assicurativa in modo da conseguire il giusto ristoro celermente.

Peraltro, all'atto pratico l'obbligo di assistenza a carico dell'assicuratore è stato spesso disatteso e la sua inosservanza, venendo a costituire inadempimento con-trattuale con le relative conseguenze sul piano debitorio, ha incrementato il con-tenzioso.

Altresì, appare utile evidenziare che la disciplina del risarcimento diretto, se-condo quanto previsto dall'articolo 14 dello stesso regolamento, mirato a definire i benefici derivanti agli assicurati in base alla procedura di risarcimento diretto, nel fare riferimento a determinati elementi come « l'ottimizzazione della gestione, il controllo dei costi e l'innovazione dei con-tratti » ha precisato, tuttavia, che tali ele-menti possono anche « contemplare l'im-piego di clausole che prevedano il risar-cimento del danno in forma specifica », stabilendo che in tal caso « nel contratto deve essere espressamente indicata la per-centuale di sconto applicata ».

L'impostazione citata sembra inoppor-tuna e contraddittoria in quanto risulta chiaramente mirata a introdurre in modo surrettizio, mediante la procedura del risarcimento diretto, il meccanismo del risarcimento in forma specifica attraverso il ricorso ad autofficine convenzionate, con tutte le conseguenze negative già evidenziate. Nella pratica attuazione della norma il sistema del risarcimento diretto ha rafforzato la legittimazione delle im-prese di assicurazione a stipulare con-venzioni con imprese di autoriparazione

mediante l'impiego di clausole che prevedono il risarcimento del danno in forma specifica con contestuale riduzione del premio per l'assicurato, imponendo vincoli e limiti restrittivi che pregiudicano la parità di condizioni di concorrenza e compromettono in capo al danneggiato la libertà di scelta delle imprese di autoriparazione di fiducia.

In effetti, nel senso esposto, il sistema dell'indennizzo diretto ha offerto alle imprese di assicurazione strumenti fortemente invasivi che si sono anche tradotti in gravi turbative nel mercato dell'autoriparazione, fornendo loro la possibilità di incidere in modo artificioso sulla dinamica di formazione dei prezzi dei servizi di autoriparazione, con inevitabili conseguenti difficoltà per gli operatori del settore. In tal senso la norma tuttora vigente ha potuto favorire, nei fatti, un comportamento palesemente vessatorio da parte delle imprese di assicurazione, consistente nello scegliere preventivamente e nell'imporre carrozzerie ed imprese di autoriparazione « fiduciarie » con la definizione di tariffe massime o di sconti in convenzione, in aperta violazione del principio di libero mercato, imponendo così un mercato « vincolato » alle medesime imprese e determinando distorsioni nelle dinamiche della concorrenza tra le imprese di autoriparazione.

L'articolo 3 (« Estensione alle imprese di autoriparazione del diritto di accesso agli atti ») è diretto a consentire, in un quadro di trasparenza, oltre che ai contraenti e ai danneggiati, anche al riparatore direttamente interessato per aver riparato il mezzo, munito di delega o cessione di credito del soggetto danneggiato, di accedere agli atti istruttori a conclusione dei procedimenti di valutazione, constatazione e liquidazione dei danni che li riguardano per verificare le perizie svolte dall'assicuratore e per acquisire elementi di informazione circa le motivazioni che possano determinare un eventuale diniego al risarcimento o una sospensione della procedura liquidativa.

L'articolo 4 (« Modifiche alla procedura di risarcimento. Termini e adempimenti.

Ispezione e perizia del veicolo del responsabile civile ») introduce alcune modifiche all'articolo 148 del codice, attinente alla procedura di risarcimento.

Con il comma 1, lettera *a*), viene prevista, in primo luogo, una coerente modifica al comma 1 ove, all'ultimo periodo, si prevede « Il diritto dell'assicurato al risarcimento anche qualora ritenga di non procedere alla riparazione »; la disposizione vigente, in sostanza, mantiene ferma la facoltà di scelta da parte dell'assicurato di non effettuare la riparazione del veicolo anche nei casi di danni che possono pregiudicare l'affidabilità del veicolo e la sicurezza della circolazione stradale o avere ripercussioni sull'ambiente, quindi incompatibili in sede di revisione periodica. A tale riguardo, invece, si ritiene maggiormente coerente stabilire che il diritto dell'assicurato al risarcimento rimanga fermo nei soli casi in cui non sia obbligatorio procedere alla riparazione obbligatoria, come disciplinata dall'articolo 2 della presente proposta di legge.

In base alla lettera *b*) si intende integrare il comma 4 che riconosce all'impresa di assicurazione la possibilità di richiedere le informazioni relative alle modalità dell'incidente, alla residenza e al domicilio delle parti e alla targa di immatricolazione o ad altro analogo segno distintivo, ai competenti organi di polizia; in tal caso, la norma prevede che l'impresa di assicurazione sia tenuta al rispetto dei termini stabiliti per la procedura di risarcimento anche in caso di sinistro che abbia determinato sia danni a cose sia lesioni personali o il decesso.

Nel merito si deve rilevare come le imprese di assicurazione, non essendovi formalmente obbligate, talora omettano di acquisire le ulteriori informazioni relative all'incidente dagli organi di polizia con il rischio di definire in modo incompleto l'istruttoria; peraltro, qualora richiedano le predette informazioni, spesso anche a causa delle difficoltà e dei ritardi con cui riescono ad ottenere risposta, non rispettano i termini prescritti (peraltro di natura non perentoria) e tendono a ritardare la procedura di risarcimento provocando un

pregiudizio sia al danneggiato, sia nei riguardi dell'impresa di autoriparazione interessata.

Dunque, si intende prevedere che l'impresa di assicurazione risulti comunque tenuta a richiedere le informazioni relative all'incidente ai competenti organi di polizia, nel pieno rispetto dei termini della procedura, e al contempo si prevede che gli organi di polizia siano tenuti a trasmettere tempestivamente le informazioni acquisite all'impresa di assicurazione al fine di consentire il rispetto dei termini prescritti.

In base alla lettera *c*) si prevede una nuova formulazione del comma 5, che consente al danneggiato che abbia presentato richiesta di risarcimento di non veder bloccare la procedura stessa da parte dell'impresa di assicurazione nel caso in cui la richiesta sia priva degli elementi indispensabili per formulare un'offerta. In questo caso, e sempre che tali elementi non siano conoscibili in altro modo, l'impresa di assicurazione sarà obbligata a richiedere al danneggiato di integrare la richiesta.

Grazie alla modifica si stabilisce che la richiesta di integrazione, anziché interrompere i termini di decorrenza previsti dai commi 1 e 2 dello stesso articolo 148 per la procedura di risarcimento, determina la sospensione dalla data del ricevimento da parte dell'assicurato della richiesta di integrazione a quella del ricevimento dei dati o dei documenti integrativi da parte dell'impresa di assicurazione; in tale ottica la modifica tende a ridurre la durata complessiva della procedura in quanto, contrariamente all'interruzione dei termini attualmente prevista, che comporta una nuova decorrenza dei relativi termini dalla data di ricevimento dei dati o dei documenti integrativi, la sospensione comporta che i termini riprendano a decorrere dalla medesima data di ricevimento facendo salvo il periodo già decorso.

Con la lettera *d*) si interviene sulla procedura di risarcimento, nella quale è prevista l'ispezione del veicolo incidentato al fine di accertare l'entità del danno: si

ritiene necessario estendere l'attività di ispezione anche nei confronti del veicolo del responsabile civile al fine di poter accertare in modo circostanziato la relazione causale e la compatibilità rispetto ai danni per i quali è stata presentata richiesta di risarcimento. Peraltro, allo scopo di evitare che l'impresa di assicurazione possa ritardare l'attività istruttoria a causa di eventuali difficoltà che si frappongano all'attività di ispezione sul veicolo del responsabile civile, la norma stabilisce che, comunque, l'impresa di assicurazione è tenuta a mantenere fermi i termini complessivi della procedura di risarcimento.

Inoltre, al fine di integrare i dati da trasmettere alla banca dati sinistri istituita presso l'IVASS, si introduce l'obbligo a carico dell'impresa di assicurazione di comunicare alla medesima banca dati anche i dati relativi ai danni accertati sul veicolo del responsabile civile.

In virtù dell'articolo 5 («Attività peritale») si intende confermare e rafforzare il ruolo del perito assicurativo prevedendo che l'accertamento dei danni da parte delle imprese di assicurazione avvenga esclusivamente attraverso l'attività peritale svolta da periti iscritti nel ruolo professionale già istituito ai sensi dell'articolo 157 del codice; in tal senso si preclude alle imprese di assicurazione la facoltà di effettuare liberamente e direttamente l'accertamento e la stima dei danni, come desumibile dalla formulazione «aperta» del vigente comma 2 dell'articolo 156 dello stesso codice.

Al proposito occorre considerare come gli interventi legislativi confluiti nel codice benché effettuati nell'intento di razionalizzare e semplificare la disciplina risalente alla legge n. 166 del 1992 che istituiva il Ruolo nazionale dei periti assicurativi (RNPA), abbiano portato, progressivamente, a un forte condizionamento di fatto da parte delle imprese assicurative sullo svolgimento degli incarichi di accertamento e stima, indebolendo così, i principi d'imparzialità e oggettività che devono informare l'attività professionale dei periti assicurativi.

In sostanza si vuole garantire a tutti gli assicurati che la stima dei danni, la determinazione dei risarcimenti e degli indennizzi loro spettanti, il rilievo o la ricostruzione degli eventi dannosi ed ogni quantificazione vengano sottratti a qualsiasi condizionamento o riflesso da parte delle imprese di assicurazione.

In questa prospettiva la proposta di legge prevede che nello svolgimento del loro incarico i periti debbano comportarsi non solo « con diligenza, correttezza e trasparenza », come attualmente previsto, ma anche in modo autonomo e indipendente e in condizioni di terzietà, cosicché il loro giudizio non sia condizionato da conflitti di interesse, compresi quelli di natura economica o personale, derivanti dai loro accordi, del tutto intuibili ed evidenti, con le rispettive imprese di assicurazione.

In ogni caso, al fine di riequilibrare la situazione attuale nella quale ricorrono condizioni tali da influire sulla valutazione e sull'accertamento dei danni, la proposta di legge intende riconoscere anche al danneggiato l'esplicita facoltà di designare un perito di propria fiducia, iscritto nel relativo ruolo, al fine di far effettuare l'accertamento e la stima dei danni subiti in eventuale contraddittorio e confronto con il perito assicurativo, e prevede, altresì, l'obbligo di allegare ai documenti da fornire all'impresa di assicurazione la documentazione relativa al compenso professionale per l'opera svolta.

Grazie ad una simile disposizione sarebbe possibile assicurare un maggior equilibrio nella funzione di accertamento e di stima dei danni realizzando anche condizioni di oggettiva trasparenza.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Integrazioni al titolo X, capo III, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in materia di risarcimento del danno).

1. Al capo III del titolo X del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, sono aggiunti, infine, i seguenti articoli:

« ART. 142-*quater*. — *(Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie)*. — 1. Tutti i contratti di assicurazione devono prevedere espressamente la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, per la riparazione del danno. Tale indicazione deve essere riportata all'atto della stipulazione di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale, ed è inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185.

2. Le clausole dirette a escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto:

ART. 142-*quinqüies*. — *(Riparazione in sicurezza e revisione del veicolo)*. — 1. Al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la tutela ambientale, il danneggiato per sinistro causato dalla circolazione di un veicolo, per il quale vi è l'obbligo di assicurazione, è tenuto a ef-

fettuare la riparazione nei casi in cui lo stesso veicolo abbia riportato danni a elementi strutturali e a sistemi, organi, impianti, dispositivi, equipaggiamenti e componenti, meccanici, elettrici ed elettronici, che sono sottoposti alle operazioni di revisione periodica previste dall'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. Il danneggiato, entro i termini prescritti dall'articolo 148 nei quali l'impresa di assicurazione deve proporre congrua e motivata offerta per il risarcimento, ovvero comunicare specificamente i motivi per i quali non ritiene di formulare un'offerta, ha facoltà di comunicare all'impresa la propria volontà di non effettuare la riparazione. In tal caso, il danneggiato mantiene il diritto al risarcimento da parte dell'impresa di assicurazione previa presentazione della copia del certificato di avvenuta demolizione del veicolo.

3. Entro sessanta giorni dalla riparazione avvenuta ai sensi del comma 1, il danneggiato è tenuto a far effettuare la revisione singola del veicolo al fine di accertare la sussistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità e inquinamento prescritti, fornendo all'impresa di assicurazione copia della certificazione di esito favorevole. In mancanza, l'impresa di assicurazione è tenuta a segnalare la mancata revisione al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i provvedimenti di competenza.

4. In caso di trasferimento di proprietà del veicolo danneggiato, gli obblighi previsti dai commi 1 e 3 si trasferiscono in capo al nuovo proprietario:

ART. 142-*sexies*. — (*Riparazione in conformità alle prescrizioni tecniche del costruttore. Garanzie*). — 1. La riparazione deve essere eseguita in conformità alle prescrizioni tecniche fornite dal costruttore, fermo restando l'obbligo di prestare le garanzie di cui all'articolo 11 della legge 5 febbraio 1992, n. 122 da parte delle

imprese esercenti l'attività di autoriparazione in ordine agli interventi effettuati e alla relativa qualità. A tale fine, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono definite le garanzie di cui al citato articolo 11 della legge n. 122 del 1992;

ART. 142-septies. — (*Risarcimento del danno e liquidazione dell'indennità dovuta. Documentazione fiscale. Cessione del credito e clausole vessatorie*). — 1. Il danneggiato ha diritto a conseguire la reintegrazione in forma specifica da parte dell'impresa di assicurazione che provvede al risarcimento mediante liquidazione dell'indennità dovuta per la riparazione del veicolo danneggiato.

2. La somma corrisposta dall'impresa di assicurazione a titolo di risarcimento è versata direttamente all'impresa che ha svolto l'attività di autoriparazione in base alla cessione del relativo credito da parte del danneggiato ai sensi dell'articolo 1260 del codice civile, con contestuale presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata al danneggiato.

3. Le clausole dirette a escludere, limitare o condizionare la facoltà di cessione del credito da parte dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, in quanto dirette a imporre ingiustificate restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti con i terzi.

4. La somma viene liquidata direttamente al danneggiato quando questi effettui la riparazione del veicolo danneggiato avvalendosi di imprese di autoriparazione di propria fiducia senza ricorrere alla cessione del credito di cui al comma 2, previa presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata dalla medesima impresa di autoriparazione.

5. La documentazione fiscale rilasciata ai sensi dei commi 2 e 4 riporta in modo analitico il contenuto degli interventi riparativi effettuati dall'impresa di autori-

parazione. Copia di tale documentazione è inviata in formato elettronico da parte dell'impresa di assicurazione alla banca dati dei sinistri istituita presso l'IVASS ai sensi dell'articolo 135:

ART. 142-octies. — (*Convenzioni tra imprese di assicurazione e imprese di autoriparazione: limiti e condizioni*). — 1. Le clausole contrattuali che prevedono la facoltà da parte dell'impresa di assicurazione di provvedere al risarcimento in forma specifica mediante apposite convenzioni con imprese di autoriparazione, a fronte di una riduzione del premio relativo alla garanzia di responsabilità civile, non si considerano vessatorie a condizione che siano state oggetto di trattativa individuale con il contraente ai sensi dell'articolo 34 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206. Resta comunque ferma la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione non convenzionate di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, per la riparazione del veicolo ai sensi del presente capo.

2. In ogni caso le clausole previste nelle convenzioni fra imprese di assicurazione e imprese di autoriparazione non possono prevedere condizioni restrittive che risultino difformi rispetto alle disposizioni della contrattazione collettiva e della regolamentazione contrattuale di settore, né stabilire tempi di lavorazione tali da rendere ingiustificatamente onerosa la conformità delle riparazioni alle prescrizioni tecniche fornite dai fabbricanti. Risultano precluse limitazioni che possano aggravare le condizioni a carico delle imprese di autoriparazione in materia di sicurezza sul lavoro e di tutela dell'ambiente, nonché le ulteriori condizioni che non risultino compatibili con gli elementi e con i parametri definiti dagli studi di settore.

3. Nei casi di vizi, guasti o danni derivanti da interventi di riparazione effettuati in condizioni precarie a causa dei vincoli restrittivi previsti nelle clausole inserite nelle convenzioni, l'impresa di assicurazione è corresponsabile con l'im-

presa di autoriparazione convenzionata, ferme restando la preventiva richiesta di risarcimento della parte danneggiata all'impresa di autoriparazione e la preventiva escussione del patrimonio della medesima impresa.

4. È ammessa l'azione inibitoria prevista dall'articolo 37 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, contro le imprese di assicurazione che nell'offerta, nella pubblicità e nell'informazione dei propri servizi assicurativi raccomandano l'utilizzo di condizioni generali di contratto aventi ad oggetto il risarcimento in forma specifica mediante specifiche convenzioni con imprese di autoriparazione. Si applica l'articolo 37-bis del citato codice di cui al decreto legislativo n. 206 del 2005:

ART. 142-novies. — (*Risarcimento integrale dei danni subiti*). — 1. Resta comunque fermo il diritto del danneggiato all'integrale risarcimento dei danni subiti a seguito di incidente, compresi gli oneri e i costi conseguenti relativi al soccorso stradale, al fermo tecnico del veicolo, al noleggio di veicoli sostitutivi, all'assistenza tecnica, peritale e legale in sede stragiudiziale, nonché all'eventuale demolizione e reimmatricolazione del veicolo ».

ART. 2.

(*Abrogazione della normativa in materia di risarcimento diretto*).

1. Al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni;

a) l'articolo 145, comma 2, l'articolo 149 e l'articolo 150 sono abrogati;

b) all'articolo 315, commi 1, alinea, 2 e 3, le parole: « dagli articoli 148, 149 e 150 » sono sostituite dalle seguenti: « dall'articolo 148 »;

c) all'articolo 326, comma 1, secondo periodo, le parole: « di cui agli articoli 148

e 149 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui all'articolo 148 ».

2. Il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 luglio 2006, n. 254, è abrogato.

ART. 3.

(Estensione alle imprese di autoriparazione del diritto di accesso agli atti).

1. Il comma 1 dell'articolo 146 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è sostituito dal seguente:

« 1. Fermo restando quanto previsto per l'accesso ai singoli dati personali dal codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, le imprese di assicurazione esercenti l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti sono tenute a consentire ai contraenti e ai danneggiati, nonché ai titolari delle imprese che provvedono alla riparazione dei veicoli coinvolti nel sinistro muniti di delega o cessione di credito, il diritto di accesso agli atti a conclusione dei procedimenti di valutazione, constatazione e liquidazione dei danni che li riguardano ».

ART. 4.

(Modifiche alla procedura di risarcimento. Termini e adempimenti. Ispezione e perizia del veicolo del responsabile civile).

1. All'articolo 148 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il sesto periodo del comma 1 è soppresso;

b) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. L'impresa di assicurazione è tenuta a richiedere le informazioni relative alle modalità dell'incidente, alla residenza e al domicilio delle parti e alla targa di immatricolazione o ad altro analogo segno distintivo ai competenti organi di polizia, fermi restando i termini stabiliti dai commi 1 e 2 anche in caso di sinistro che abbia determinato sia danni a cose che lesioni personali o il decesso. Gli organi di polizia trasmettono tempestivamente le informazioni acquisite all'impresa di assicurazione al fine di consentire il rispetto dei termini prescritti »;

c) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. In caso di richiesta incompleta l'impresa di assicurazione richiede al danneggiato entro trenta giorni dalla ricezione della stessa le necessarie integrazioni; in tal caso i termini di cui ai commi 1 e 2 rimangono sospesi dalla data di ricevimento della richiesta di integrazione a quella del ricevimento dei dati o dei documenti integrativi »;

d) dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:

« 11-bis. Fermi restando i termini previsti dal presente articolo, l'ispezione diretta ad accertare l'entità del danno di cui al comma 1 viene effettuata anche nei confronti del veicolo del responsabile civile al fine di accertare la relazione causale rispetto ai danni per i quali è stata presentata richiesta di risarcimento. I relativi dati sono comunicati alla banca dati sinistri istituita presso l'IVASS ai sensi dell'articolo 135 ».

ART. 5.

(Attività peritale).

1. L'articolo 156 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legi-

slativo 7 settembre 2005, n. 209, è sostituito dal seguente:

« ART. 156 — (*Attività peritale*). — 1.
L'attività professionale di perito assicurativo per l'accertamento e la stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio dei veicoli a motore e dei natanti soggetti alla disciplina del presente titolo non può essere esercitata da chi non sia iscritto nel ruolo di cui all'articolo 157.

2. Le imprese di assicurazione possono effettuare l'accertamento e la stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio dei veicoli a motore e dei natanti esclusivamente mediante l'attività professionale di periti iscritti nel ruolo di cui all'articolo 157.

3. Nell'esecuzione dell'incarico i periti devono comportarsi con diligenza, correttezza e trasparenza e devono agire in condizioni di terzietà e di autonomia, in modo che il loro giudizio non sia condizionato da conflitti di interesse, compresi quelli di natura economica o personale.

4. Resta ferma la facoltà da parte del danneggiato di designare un perito di propria fiducia iscritto nel ruolo di cui all'articolo 157 al fine di effettuare l'accertamento e la stima dei danni subiti, con l'obbligo di allegare ai documenti da fornire all'impresa di assicurazione la documentazione relativa al compenso professionale per l'opera svolta ».

€ 2,00



17PDL0027170