



Servizi alla Comunità
AUTORIPARAZIONE



Camera dei Deputati

Commissioni riunite

VI Finanze e X Attività produttive

Legge annuale per il mercato e la concorrenza

AC. 3012 Governo e abb.

Audizione

12 giugno 2015

Premessa

Le Organizzazioni artigiane dei Carrozzeri di Confartigianato, CNA e Casartigiani esprimono, in premessa, la loro forte preoccupazione per la scelta di inserire, nel provvedimento in esame, norme in materia di modifica del Codice delle assicurazioni che riproducono, nella sostanza, due decreti legge (DL 1/2012 e DL 145/2013) portati all'attenzione del Legislatore, ma mai arrivati al completamento dell'iter, poiché giudicati inopportuni per l'impatto potenzialmente dannoso per consumatori ed imprese di carrozzeria.

Ora, con il provvedimento in esame, senza tener conto del dibattito già prodottosi in passato, il Governo ha articolato una serie di misure che non sembrano certamente perseguire la finalità di maggiore concorrenza (che pur costituisce il tema guida del Disegno di Legge – legge annuale per il mercato e la concorrenza), né tantomeno quello dell'abbattimento dei costi dei premi o della diminuzione delle frodi, ma che rischiano, invece, di minare un mercato già fortemente concorrenziale dove operano migliaia di officine indipendenti in grado di competere tra loro e di offrire al consumatore un ventaglio diversificato di opportunità di scelta.

Si permette così, a pochi soggetti economici, di condizionare a proprio favore le dinamiche di mercato: le Compagnie di assicurazione più importanti che operano in Italia, si riducono, in buona sostanza, a tre soli grandi gruppi dove si concentra oltre il 60% del mercato assicurativo e che costituiscono di fatto un oligopolio scarsamente concorrenziale ed in grado di determinare in modo fortemente condizionante i prezzi.

In assenza di importanti modifiche, pertanto, l'attuale impianto normativo consegnerebbe il mercato dell'autoriparazione nell'orbita delle compagnie assicurative, creando una sorta di “filiera del sinistro” ad esse facente riferimento. Ne sono prova alcune misure, come vedremo oltre, che limitano la libertà del carrozziere di fiducia da parte dell'assicurato e il diritto di cessione del credito da risarcimento del danno.

Ove approvate le disposizioni contenute nel disegno di legge del Governo esporrebbero a rischio diretto di sopravvivenza oltre **17.000 imprese di carrozzeria** e circa **60.000 addetti** che operano nel settore; a cui si aggiunge la platea delle altre imprese del più ampio comparto del settore della riparazione degli autoveicoli, che in Italia conta oltre 119 mila imprese ed occupa circa 204 mila addetti.

L'analisi degli ultimi dati disponibili di Aci ed Istat evidenzia, inoltre, che tra il 2003 e il 2013 la consistenza del parco veicolare è salita dell'11,2% a fronte di una riduzione degli incidenti stradali del 28,2%; nello stesso arco di tempo l'indice medio annuale del prezzo delle assicurazioni sui mezzi di trasporto di fonte Eurostat cresce del 32,3%, il doppio rispetto al 15,5% registrato nell'Eurozona. La crescita dei prezzi delle assicurazioni sui mezzi di trasporto in Italia supera di 7,9 punti l'aumento del 24,3% registrato dall'indice dei prezzi al consumo nel periodo.

Nei dieci anni compresi tra aprile 2005 e aprile 2015 i prezzi delle assicurazioni sui mezzi di trasporto sono aumentati del 24,5%, sostanzialmente il doppio rispetto al 13,9% registrato nell'Eurozona, al 13,8% della Spagna e all'11,7% della Germania e due volte e mezzo rispetto al 9,6% della Francia.

Va inoltre segnalato che ad aprile 2015, nel contesto generale dell'economia italiana in condizione di deflazione (tasso di inflazione in calo dello 0,1% su base annua), l'indice dei prezzi delle assicurazioni sui mezzi di trasporto registra una riduzione tendenziale dell'1,8%; nonostante questa recente dinamica negativa persiste su base decennale una crescita del 24,5%, equivalente ad un ritmo di crescita medio annuo del 2,2%.

Vanno poi ricordate le connotazioni recessive del comparto: nel I trimestre 2015 le imprese della carrozzeria hanno segnato una riduzione dello 0,8% su base annua e l'intero comparto dell'autoriparazione nell'arco del triennio 2011-2014, a seguito del forte calo della domanda interna, ha perso 1.173 milioni di euro di fatturato, pari all'8,1% in meno.

La formula dell'indennizzo diretto, voluta dalle compagnie di assicurazioni, non ha portato, pertanto, alla riduzione dei costi delle polizze.

Inoltre, fatto 100 il costo medio complessivo di un sinistro, circa il 68% è imputabile ai risarcimenti per il danno fisico, il 15% serve a coprire i costi fissi e indiretti non collegabili ai singoli sinistri, e solo il 17% copre il puro costo della riparazione. Quest'ultimo poi, per il 60% è ascrivibile al prezzo dei ricambi (molto costosi in Italia), a cui va aggiunto un 10% circa relativo ai costi dei materiali di consumo e smaltimento rifiuti, per cui l'incidenza della manodopera delle carrozzerie, sul costo medio complessivo di un sinistro è pari al 5%.

Inoltre, dai dati dell'ultima relazione ANIA emerge con chiarezza che il costo medio dei danni alle cose in Italia è pressoché allineato con il dato europeo (1.741 euro in Italia e di 1.720 euro la media europea) e, cosa di non secondaria, il costo orario della manodopera italiano è tra i più bassi in europa (40 euro il costo orario italiano e 55 euro il costo medio europeo).

E' evidente che le ragioni del caro polizze e delle frodi assicurativa vanno cercate altrove

Esame di merito del provvedimento

Pur condividendo la necessità di intervenire sul mercato assicurativo al fine di ridurre il *gap* con gli altri Paesi dell'UE in ordine ai costi delle polizze e per arginare il fenomeno delle frodi, riteniamo che le misure proposte mortifichino la libertà di scelta dei consumatori e la capacità negoziale dei riparatori; il risultato netto è il rischio, già in larga parte sperimentato, che la posizione di dominanza delle compagnie possa tradursi nell'accettazione di condizioni inique e vessatorie, con gravissime conseguenze anche sulla qualità della riparazione e quindi sulla sicurezza stradale.

Senza, peraltro, agire nella direzione di rimuovere le ragioni delle frodi assicurative, concausa degli elevati costi delle polizze, che risiedono nel rapporto perverso tra gli operatori infedeli della filiera del sinistro.

La complessità della materia è testimoniata dalla circostanza che alla discussione dell'iniziativa del Governo è abbinato l'esame di altre quattro proposte che intervengono sui temi analoghi: AC 2684 Moretto, AC 2733 Vignali, AC 2437 Causi, AC 2469 Marco Di Stefano.

Ciò deve far riflettere anche sull'ipotesi di rimandare l'analisi e l'approfondimento delle questioni in materia di RC Auto all'interno di uno specifico provvedimento di riforma, intorno al quale raccogliere le considerazioni delle categorie interessate – imprese di autoriparazione, rappresentanti dei consumatori, compagnie assicurative, professioni legali, mediche e peritali – tutte concordi nel promuovere, in tempi brevi, misure orientate all'efficienza, alla concorrenza e alla correttezza di comportamenti nel settore.

Con riferimento al testo in commento le scriventi Associazioni sottolineano la necessità di assicurare *in primis* la **piena libertà di scelta** da parte dell'utente dell'autoriparatore di fiducia a cui rivolgersi, evitando forme di abuso di posizione dominante da parte delle imprese di assicurazione, che tendono ad indirizzare le riparazioni verso le carrozzerie convenzionate. A tal fine le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato sarebbero vessatorie ai sensi degli articoli 33 e 36 del Decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 (Codice del Consumo), in quanto dirette a “*determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto*” a carico degli utenti.

Valga come esempio di rispetto della libertà di scelta l'esperienza francese, dove la legge di riforma del Codice del Consumo (c.d. legge “Hamon”) ha previsto che i contratti di assicurazione devono richiamare espressamente la facoltà dell'assicurato di scegliere l'impresa di autoriparazione alla quale ricorrere.

Sul **diritto alla cessione del credito** derivante da sinistro stradale la contrarietà all'introduzione di forme di limitazione è suffragata in maniera chiara ed autorevole dalla Corte di Cassazione, la quale ha enunciato il principio di diritto secondo il quale “il danneggiato da un sinistro stradale può cedere - non trattandosi di un credito strettamente personale e non esistendo al riguardo divieti normativi - il proprio credito risarcitorio ad un terzo [...]” (Cassazione Civile, Sez. III, sentenza 13 maggio 2009, n. 11095). Nella stessa direzione più recentemente ha ribadito che “Questa Corte ha già avuto modo di affermare che il credito da risarcimento del danno da sinistro stradale è suscettibile di cessione, in ossequio al principio della libera cedibilità del credito posto agli artt. 1260 ss. c.c.” (Cassazione Civile, Sez. III, sentenza 3 ottobre 2013, n. 22601); in via di puntualizzazione la Corte ha anche specificato che “Tale principio è stato affermato in particolare con riferimento alla cessione del diritto di credito al risarcimento del danno patrimoniale, ponendosi in rilievo che esso è di natura non strettamente personale [...]”, cioè appunto al danno subito dall'assicurato il cui mezzo sia stato oggetto di un sinistro stradale.

È evidente che la proposta del Governo di limitare la cessione del credito si pone in contrasto con lo spirito del disegno di legge, ovvero il conseguimento della concorrenza: infatti, le limitazioni alla cessione, ponendo un ostacolo ad uno strumento in grado di assicurare fluidità nei rapporti assicurativi e nei pagamenti dei corrispettivi in favore delle imprese di autoriparazione, deprimerebbero il settore piuttosto che promuoverne lo sviluppo e la concorrenza. Sotto altro profilo, quello del contrasto alle frodi assicurative, la proposta pare anche incoerente, come già sottolineato dal parere con condizioni espresso dalla Commissione Giustizia della Camera dei Deputati nel corso dell'esame del c.d. D.L. Destinazione Italia (D.L. 23 dicembre 2013, n. 145), che all'art. 8 conteneva una disposizione analoga in materia di cessione del credito: “*La disposizione non risulta sorretta da adeguata giustificazione sotto il profilo dell'efficacia nel contenimento del fenomeno delle frodi assicurative, la cui origine non risiede nell'istituto della cessione del credito in sé considerato.*”

A fronte della prevedibile inefficacia rispetto allo scopo perseguito si determina, invece, sotto il profilo del bilanciamento degli interessi, una compressione sproporzionata e discriminatoria delle facoltà contrattuali di una specifica categoria di creditori. La disposizione, pertanto, deve essere soppressa”.

Ugualmente incoerente con lo spirito di concorrenza e di tutela dei consumatori è la proposta del Governo mirata ad ostacolare il ricorso alle carrozzerie di fiducia (ed indirettamente a privilegiare le carrozzerie convenzionate) mediante l’attribuzione di uno sconto sul premio agli assicurati che decidono di rivolgersi ad essi e di accettare un **risarcimento per equivalente** pari a quello previsto per le carrozzerie convenzionate.

L’ancoraggio del risarcimento del danno al valore delle convenzioni costituisce una limitazione ingiustificata del diritto al risarcimento del danno subito, nonché del diritto di scelta, da parte dell’utente, del soggetto cui rivolgersi per procedere alla riparazione del mezzo.

E’ primariamente necessario impedire che le imprese assicuratrici possano limitare la libertà di scelta dell’assicurato in ordine all’autoriparatore di fiducia attraverso proposte, mediate o velate, di sconti sui premi di polizza, oppure accettando risarcimenti parametrati ai canoni convenzionati che, in forza della posizione dominante delle compagnie, sono sempre inferiori rispetto ai danni realmente subiti.

Pur in presenza di sconti, anche in questo caso le proposte del Governo contrastano in modo evidente con la finalità del provvedimento. Le compagnie assicuratrici, infatti, finirebbero per avere una **posizione dominante nel mercato** dell’autoriparazione, indirizzando la gran parte degli interventi verso gli autoriparatori convenzionati, con il rischio di indurre gli autoriparatori, per sopravvivere, a convenzionarsi con le imprese di assicurazioni alle condizioni vincolanti imposte da queste ultime, pena il rischio di lavorare sempre meno, finanche di chiudere la propria attività. Nel contempo le imprese di assicurazione condizionerebbero unilateralmente la formazione dei prezzi, determinando le capacità negoziali dei consumatori e degli autoriparatori che saranno vincolati ad accettare condizioni penalizzanti, con evidenti conseguenze anche sulla qualità della riparazione e dunque sulla sicurezza stradale.

Lo squilibrio del provvedimento in danno dei consumatori, o quanto meno la mancanza di chiarezza a tutela di questi ultimi, trova, peraltro, conferma nella circostanza che la proposta del Governo non determina, come sarebbe necessario, l’ammontare degli sconti obbligatori da applicare sulle polizze.

Quanto alla **trasparenza delle procedure di risarcimento del danno**, riteniamo utile prevedere che, in caso di cessione del credito ai sensi dell’art. 1260 c.c., la somma corrisposta a titolo di risarcimento sia versata direttamente all’impresa che abbia svolto l’attività di autoriparazione e che il versamento da parte dell’assicurazione sia subordinato alla contestuale presentazione da parte dell’autoriparatore della copia della documentazione fiscale riportante il contenuto degli interventi effettuati. Un simile sistema di tracciamento del risarcimento contribuirebbe ad arginare in modo significativo i comportamenti fraudolenti, oltre a costituire un presidio per il rispetto degli adempimenti fiscali connessi alle attività di autoriparazione, con effetti positivi anche sulle entrate tributarie nelle casse dello Stato.

Inoltre, al fine di assicurare il ripristino delle condizioni di sicurezza nella circolazione stradale dei veicoli danneggiati da un sinistro, riteniamo che, nell'ipotesi in cui il **costo della riparazione** fosse superiore al valore commerciale del mezzo danneggiato, sia necessario assicurare che il risarcimento non sia inferiore ai costi per la riparazione stessa.

Alla luce delle considerazioni che precedono riteniamo, invece, pienamente condivisibili le disposizioni contenute nei disegni di legge AC. 2684 (on. Moretto) e AC. 2733 (on. Vignali) poiché, partendo dalla libertà di scelta dell'assicurato di far riparare il proprio veicolo da imprese di autoriparazione di fiducia, scongiurano imposizioni vessatorie da parte delle compagnie di assicurazione in danno degli autoriparatori, quali il divieto di cessione del credito e la riparazione presso carrozzerie convenzionate, e rafforzano gli obblighi di informazione e trasparenza anche nella direzione di reprimerne i comportamenti fraudolenti nel settore.

Quanto alle previsioni del disegno di legge governativo sulle c.d. **“scatole nere”** diverse sono le considerazioni da svolgere. In tema di costi per l'installazione di detti dispositivi è, innanzitutto, opportuno mantenere il trattamento attualmente in vigore che pone i **costi a carico delle imprese di assicurazione (art. 132, comma 1 Codice della Strada)**, e non già porli a carico degli assicurati attraverso un'apparente rassicurazione del fatto che la riduzione del premio praticata dalla compagnia debba essere superiore agli eventuali costi di installazione.

Ferma restando la condivisione per l'installazione delle scatole nere, quali strumenti in grado di accrescere i livelli di sicurezza nella circolazione stradale, **il valore di piena prova delle sue risultanze contrasta con i più elementari principi di difesa costituzionalmente previsti**. Posta la necessità di tutelare i diritti di difesa degli assicurati, occorre bilanciare tale valore mediante la previsione secondo la quale il soggetto contro il quale esse sono prodotte possa disconoscere la conformità ai fatti, secondo il **principio enunciato dall'art. 2712 del codice civile in materia di riproduzioni meccaniche**. La proposta è avvalorata anche dalla considerazione che, in base allo stato della tecnologia, le risultanze delle registrazioni non offrono una fotografia pienamente attendibile dei luoghi e delle circostanze del sinistro, ma risentono di un significativo grado di approssimazione tale da incidere sull'accertamento dei fatti e delle responsabilità; a titolo di esempio vi sarebbero evidenze del fatto che i dispositivi non procederebbero alla registrazione dei dati nei casi di urti tra veicoli avvenuti a basse velocità.

Sul tema delle scatole nere, sempre nello spirito di promozione della concorrenza e della tutela della libertà di scelta degli utenti, è altresì importante garantire inequivocabilmente agli assicurati la **libertà di scelta del provider di telematica assicurativa, cioè dell'impresa che fornisce i servizi informatici relativi alla scatola nera**. Come per le carrozzerie convenzionate, quello che si vuole scongiurare è il rapporto di natura convenzionale tra l'assicurazione e il provider, circostanza che non consentirebbe all'assicurato di scegliere l'impresa di fiducia cui affidare i servizi telematici di raccolta ed invio dei dati relativi alla propria auto.

Infine, in tema di **identificazione dei testimoni** il Governo pone l'obbligo di identificare eventuali testimoni presenti sul luogo del sinistro e di comunicarlo, tassativamente, nel termine di presentazione della denuncia alla compagnia di assicurazioni, ossia tre giorni dall'incidente. **La norma infrange non poco le esigenze di tutela delle vittime di incidente in quanto, nell'inevitabile confusione e nel turbamento conseguente al sinistro, costoro potrebbero non avere la lucidità di identificare tutti i presenti all'evento**.

AC 3012

Legge annuale per il mercato e la concorrenza

Emendamento

Articolo 3

(Trasparenza e risparmi in materia di assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore)

Al comma 1, capoverso art. 132-ter, comma 1, sopprimere le lettere d), f) e il comma 4.

MOTIVAZIONE

L'emendamento intende sopprimere alcune disposizioni introdotte dall'articolo in esame che, qualora approvate, lederebbero fortemente i diritti dei consumatori ad ottenere il risarcimento integrale del danno subito, a scegliere liberamente il proprio autoriparatore di fiducia e ad utilizzare lo strumento della cessione del credito, ampiamente diffuso nel rapporto con le imprese di autoriparazione. Al contempo le disposizioni richiamate avrebbero l'effetto di distorcere il mercato della riparazione dei veicoli ad esclusivo vantaggio delle Compagnie di assicurazione, in contrasto con gli obiettivi di miglioramento della concorrenza auspicato dallo stesso disegno di legge.

Le disposizioni che si propone di sopprimere sono quelle relative alla limitazione del diritto di cessione del credito derivante da sinistro stradale (contenuto nella lettera d) e quelle che attribuiscono uno sconto sul premio agli assicurati che, pur rivolgendosi ad un autoriparatore di fiducia, accettino un risarcimento per equivalente pari a quanto previsto per le carrozzerie convenzionate (contenute nella lett. f e nel comma 4 dell'articolo in esame).

In merito al primo punto, sul tema della cedibilità del credito, la Corte di Cassazione è intervenuta enunciando il principio di diritto secondo il quale *“il danneggiato da un sinistro stradale può cedere - non trattandosi di un credito strettamente personale e non esistendo al riguardo divieti normativi - il proprio credito risarcitorio ad un terzo [...]”* (Cassazione Civile, Sez. III, sentenza 13 maggio 2009, n. 11095).

Nella stessa direzione più recentemente ha ribadito che *“Questa Corte ha già avuto modo di affermare che il credito da risarcimento del danno da sinistro stradale è suscettibile di cessione, in ossequio al principio della libera cedibilità del credito posto agli artt. 1260 ss. c.c.”* (Cassazione Civile, Sez. III, sentenza 3 ottobre 2013, n. 22601); in via di puntualizzazione la Corte ha anche specificato che *“Tale principio è stato affermato in particolare con riferimento alla cessione del diritto di credito al risarcimento del danno patrimoniale, ponendosi in rilievo che esso è di natura non strettamente personale [...]”*, cioè appunto al danno subito dall'assicurato il cui mezzo sia stato oggetto di un sinistro stradale.

La Corte di Cassazione in materia di risarcimento del danno da sinistro stradale ha, pertanto, enunciato i seguenti principi, inequivocabili:

- libera cedibilità del credito risarcitorio ai sensi dell'art 1260 del codice civile;
- carattere non strettamente personale del credito stesso, ove per personale si intende il credito volto al soddisfacimento di un interesse immediato della persona o di un interesse fisico o morale del creditore (esempio, il credito alimentare di cui all'art. 447 del codice civile). E' di tutta evidenza come non possa definirsi tale l'indennizzo che l'assicuratore deve corrispondere al danneggiato da un incidente stradale per i danni subiti dal veicolo.

In tale quadro, ed in forza dei principi enunciati dalla Cassazione, il tema della libera cedibilità del credito derivante dal risarcimento del danno da sinistro stradale ha una connotazione giuridica consacrata. Ogni diversa considerazione (o limitazione) di tale diritto integrerebbe una violazione della Costituzione italiana:

- (i) all'art. 3, ponendo nei fatti un ingiustificato ostacolo ed una limitazione alla libertà di disposizione (con evidenti riflessi economici) del cittadino-assicurato-danneggiato in ordine ad un proprio diritto;
- (ii) all'art. 41, costituendo il divieto (od una limitazione) del diritto di cessione del credito una compressione della libera iniziativa economica degli operatori del settore dell'autoriparazione per i quali la cessione del credito rappresenta uno strumento essenziale per garantire la continuità e lo sviluppo della propria attività. Tale presidio costituzionale, in un'ottica di interpretazione sistematica delle norme, deve essere opportunamente preservato anche in considerazione del fatto che nell'attuale severa congiuntura economica del Paese ad essere oltremodo colpito sarebbe il settore produttivo dell'autoriparazione che risulterebbe gravato dalle limitazioni dei benefici derivanti dalla cessione del credito.

Giova sottolineare, per le ragioni da ultimo evidenziate, che la disposizione sulle limitazioni alla cessione del credito si pone, peraltro, in contrasto con lo spirito del disegno di legge nel quale essa è contenuta, ovvero il conseguimento della concorrenza; infatti le limitazioni alla cessione, ponendo un ostacolo ad uno strumento in grado di assicurare fluidità nei rapporti assicurativi e nei pagamenti dei corrispettivi in favore delle imprese di autoriparazione, deprimerebbero il settore piuttosto che promuoverne lo sviluppo e la concorrenza.

Sotto altro profilo, quello del contrasto alle frodi assicurative, la disposizione pare del tutto incoerente, come sottolineato dal parere con condizioni espresso dalla Commissione Giustizia della Camera dei Deputati nel corso dell'esame del c.d. D.L. *Destinazione Italia* (D.L. 23 dicembre 2013, n. 145) che all'art. 8 conteneva una disposizione analoga in materia di cessione del credito: *“La disposizione non risulta sorretta da adeguata giustificazione sotto il profilo dell'efficacia nel contenimento del fenomeno delle frodi assicurative, la cui origine non risiede nell'istituto della cessione del credito in sé considerato. A fronte della prevedibile inefficacia rispetto allo scopo perseguito si determina, invece, sotto il profilo del bilanciamento degli interessi, una compressione sproporzionata e discriminatoria delle facoltà contrattuali di una specifica categoria di creditori. La disposizione, pertanto, deve essere soppressa”*.

Le limitazioni al diritto di cessione del credito non si possono neanche giustificare alla luce delle argomentazioni addotte dall'Antitrust nella Segnalazione del 4 luglio 2014 sulle “*Proposte di riforma concorrenziale ai fini della Legge Annuale per il Mercato e la Concorrenza anno 2014*”, inviata al Parlamento e alla Presidenza del Consiglio, in cui si propone “*che, a fronte dell'ottenimento di sconti di livello significativo a favore dell'assicurato, il diritto al risarcimento dei danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti non sia cedibile a terzi senza il consenso dell'assicuratore*”.

A tal proposito si evidenzia come le giuste finalità di contrasto alle frodi nel mercato assicurativo, di contenimento della dinamica delle tariffe RCAuto e di efficienza del settore, evidenziate nella segnalazione dell'Antitrust, non paiono elementi tali da giustificare la compressione della piena disponibilità di un diritto che la Cassazione ha qualificato come non strettamente personale e, quindi, liberamente cedibile.

In conclusione il sacrificio imposto al titolare del credito mediante limitazioni alla cessione del diritto al risarcimento comporterebbe una evidente violazione dei principi generali dell'ordinamento giuridico italiano in materia di (i) autonomia negoziale e (ii) di intangibilità della sfera decisionale rispetto a diritti di cui le parti hanno piena disponibilità.

Con riferimento al secondo tema, ovvero la soppressione della lett. f) e del comma 4 dell'articolo in esame, si ritiene che l'ancoraggio del risarcimento del danno al valore delle riparazioni previste dalle convenzioni costituisca una limitazione ingiustificata del diritto al risarcimento del danno subito, nonché al diritto di scelta, da parte dell'utente, del soggetto cui rivolgersi per procedere alla riparazione del mezzo. **L'emendamento è, quindi, diretto ad impedire che le imprese assicuratrici limitino fortemente la libertà di scelta dell'assicurato di rivolgersi al proprio autoriparatore di fiducia, attraverso la proposta di usufruire di uno sconto sul premio assicurativo: laddove si opti per il risarcimento in forma specifica attraverso il ricorso agli autoriparatori c.d. “convenzionati” con le imprese assicuratrici (comma 4); o laddove, comunque, l'assicurato mantenga viva l'opzione di rivolgersi ad un carrozziere di fiducia, ma si impegni ad accettare un risarcimento comunque pari a quanto previsto nelle convenzioni ed abbia l'obbligo di fornire informazioni relative al soggetto che procederà alla riparazione, entro un termine massimo, per consentire all'impresa di assicurazione di verificare la stima dell'ammontare del danno prima che la riparazione sia effettuata** (lettera f).

Tali nuove disposizioni, se approvate, determinerebbero - pur in presenza di sconti - gravi conseguenze che contrasterebbero in modo evidente con lo spirito di apertura al mercato che dovrebbe, invece, animare il presente disegno di legge. Le compagnie assicuratrici, infatti, finirebbero per avere una posizione dominante nel mercato dell'autoriparazione, indirizzando la gran parte delle riparazioni verso gli autoriparatori convenzionati, con il rischio di indurre gli autoriparatori, per sopravvivere, a convenzionarsi con le imprese di assicurazioni, alle loro vincolanti condizioni, pena il rischio nel breve periodo di lavorare sempre meno o di chiudere la propria attività. Nel contempo le imprese di assicurazione condizionerebbero unilateralmente la formazione dei prezzi, determinando le capacità negoziali dei consumatori e degli autoriparatori che saranno vincolati ad accettare condizioni penalizzanti, con evidenti conseguenze sulla qualità della riparazione e dunque sulla sicurezza stradale.

Si creerebbero, infatti rapporti di convenzionamento tra le compagnie di assicurazione e le imprese di autoriparazione non equilibrati che potrebbero:

- determinare condizioni restrittive difformi rispetto alle disposizioni della contrattazione collettiva e della regolamentazione contrattuale di settore;
- stabilire tempi di lavorazione tali da rendere ingiustificatamente onerosa la conformità delle riparazioni alle prescrizioni tecniche fornite dai fabbricanti;
- aggravare le condizioni a carico delle imprese di autoriparazione in materia di sicurezza sul lavoro e di tutela dell'ambiente.

Per quanto sopra, si chiede la soppressione di queste disposizioni che finirebbero per consegnare di fatto il controllo del mercato della riparazione dei veicoli alle compagnie di assicurazione, determinando, quindi, la riduzione della concorrenza e una depressione del mercato che porterebbe alla chiusura di migliaia di imprese di autoriparazione.

AC 3012

Legge annuale per il mercato e la concorrenza

Emendamento

Articolo 10

(Trasparenza delle procedure di risarcimento)

Sostituire l'art. 10 con il seguente:

“Articolo 10

(Trasparenza delle procedure di risarcimento del danno e liquidazione dell'indennità dovuta)

Al Codice delle Assicurazioni provate, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, dopo l'articolo 142 ter, è inserito il seguente: Art. 142 quater *(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 la quale provvede alla 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'art. 1260 c.c., con contestuale presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata al danneggiato.

3. Le clausole dirette ad 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 Decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 e successive modifiche ed integrazioni, in quanto dirette ad imporre ingiustificate restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti con i terzi.

4. La somma viene liquidata direttamente al danneggiato laddove 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 autoriparazione. 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.

6. Il danneggiato ha altresì diritto all'integrale risarcimento dei danni subiti a seguito di incidente, ivi compresi gli oneri ed 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.”

MOTIVAZIONE

L'articolo 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.

Viene stabilito 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 ad imprese di autoriparazione di propria fiducia.

Per tale finalità la proposta 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 ai sensi dell'art. 1260 c.c. che sancisce il principio della libera cessione dei crediti.

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

Il comma 3 è diretto a tutelare la cessione del credito da parte del danneggiato rispetto ad eventuali limiti che potrebbero essere posti dalle compagnie. Questa previsione risulta, infatti, necessaria a fronte del comportamento seguito dalle 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 ad imprese di autoriparazione di propria scelta.

Nel merito si osserva che:

- l'eventuale divieto di cessione di credito può risultare contrario all'art 33 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 col proprio riparatore;
- risulta preclusa all'Impresa assicuratrice la facoltà di vietare la cessione del diritto al risarcimento del danno dato che un simile vincolo verrebbe a determinare una ingiustificata e grave limitazione delle facoltà contrattuali degli assicurati espressamente riconosciute e disciplinate dal Codice Civile (articoli 1260 cc 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;
- il fenomeno delle frodi assicurative non è affatto riconducibile all'istituto della cessione del credito in sé considerato.

La proposta intende stabilire che le eventuali clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la facoltà di cessione del credito da parte dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi del Codice del Consumo, proprio in quanto dirette ad 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 viene 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'assicurazione, oppure se curare personalmente il rapporto con la compagnia di assicurazione dopo aver proceduto a fare effettuare la riparazione, ma anche al fine di subordinare la liquidazione dell'indennità dovuta dall'impresa di assicurazione alla presentazione della documentazione fiscale attestante l'avvenuta riparazione del veicolo.

Con il comma 5, infine, 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'IVASS, in modo da integrare opportunamente i dati da trasmettere sui sinistri. In base a tale previsione si rende possibile garantire la tracciabilità 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 definitiva il sistema di risarcimento proposto risulta idoneo ad assicurare condizioni di trasparenza e correttezza sia sul piano fiscale che sotto il profilo 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 ed alla sicurezza del parco auto circolante; contribuirebbe, infine, ad una riduzione del contenzioso assicurativo concernente la determinazione dei danni diretti ed indiretti.

AC 3012

Legge annuale per il mercato e la concorrenza

Emendamento

Articolo 3

(Trasparenza e risparmio RC veicoli a motore)

Dopo l'art. 3 inserire il seguente:

«Art. 3-bis

(Principio della libertà di scelta dell'assicurato)

1. Dopo l'articolo 142-ter del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è inserito il seguente articolo:

“Art. 142-quater

(Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie).

1. Tutti i contratti di assicurazione prevedono espressamente la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della Legge 5 febbraio 1992, n. 122 e successive modificazioni ed integrazioni, per la riparazione del danno. Tale indicazione deve essere riportata all'atto della stipula di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale, e viene inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185.

2. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del Decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 e successive modifiche ed integrazioni, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto”»

MOTIVAZIONE

L'emendamento mira a tutelare la libertà di concorrenza nel mercato dell'autoriparazione assicurando in favore del danneggiato la libertà di scelta della impresa di autoriparazione di fiducia abilitata ai sensi della Legge 5 febbraio 1992, n. 122.

Il principio della libertà di scelta mira a rafforzare le tutele a vantaggio dei consumatori contemperandole con la libertà di concorrenza nel mercato dell'autoriparazione, evitando forme di abuso di posizione dominante da parte delle imprese di assicurazione. Tale indicazione di principio deve essere esplicitata all'atto della stipulazione di nuovi contratti ed in occasione di ogni rinnovo, così come viene inserita nella nota informativa che le Compagnie di assicurazione sono tenute a consegnare al contraente prima della conclusione del contratto ed unitamente alle condizioni di assicurazione, ai sensi dell'articolo 185 del Codice.

La proposta prevede che le clausole dirette ad 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 Decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante il Codice del Consumo, in quanto 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 (c.d. 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.

AC 3012

Legge annuale per il mercato e la concorrenza

Emendamento

Articolo 3

(Trasparenza e risparmi in materia di assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore)

Al comma 1, capoverso art. 132-ter, comma 3, sostituire le parole:

“la riduzione di premio praticata dall’impresa di assicurazione è superiore agli eventuali costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità sostenuti direttamente dall’assicurato. Tale”

con le seguenti:

“gli eventuali costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità sono sostenuti direttamente dalle imprese di assicurazioni. La connessa”.

MOTIVAZIONE

L’emendamento è diretto a mantenere in essere il trattamento attualmente praticato dalle imprese di assicurazione, ai sensi della legislazione vigente. Infatti, l’attuale art. 132, comma 1 prevede quanto segue: *“... Nel caso in cui l’assicurato acconsenta all’installazione di meccanismi elettronici che registrano l’attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, o ulteriori dispositivi, individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, i costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità sono a carico delle compagnie che praticano inoltre una riduzione significativa rispetto alle tariffe stabilite ai sensi del primo periodo, all’atto della stipulazione del contratto o in occasione delle scadenze successive a condizione che risultino rispettati i parametri stabiliti dal contratto.”*

In buona sostanza attraverso una apparente rassicurazione sul fatto che la riduzione del premio praticata dalla compagnia debba essere superiore agli eventuali costi di installazione si sta cercando di porre a carico dell’assicurato dei costi che sono, invece, per legge attualmente a carico delle imprese di assicurazione.

Con il presente emendamento, quindi, si garantisce all’assicurato di avere un significativo sconto e nel contempo di evitare che si cerchi di porre spese a suo carico. Spese che l’attuale art. 132, comma 1, del Dlgs 209/2005 (Codice delle assicurazioni private) modificato dall’art. 32, co. 1, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni nella L. 24 marzo 2012, n. 27 pone, invece, a carico delle imprese di assicurazione.

AC 3012

Legge annuale per il mercato e la concorrenza

Emendamento

Articolo 8

(Valore probatorio delle cosiddette “scatole nere” e di altri dispositivi elettronici)

Al comma 1, capoverso art. 145-bis, comma 1, sostituire le parole:

“salvo che la parte contro la quale sono state prodotte dimostri il mancato funzionamento o la manomissione del predetto dispositivo.”

con le seguenti:

“se colui contro il quale sono prodotte non ne disconosce la conformità ai fatti medesimi.”

MOTIVAZIONE

L'articolo 8 del provvedimento reca il principio secondo il quale le risultanze delle scatole nere installate sui veicoli costituiscono piena prova nei procedimenti civili.

Ferma restando la condivisione per l'installazione delle scatole nere, quali strumenti in grado di accrescere i livelli di sicurezza nella circolazione stradale, il valore di piena prova delle sue risultanze contrasta con i più elementari principi di difesa costituzionalmente previsti. **In tal senso l'emendamento intende bilanciare il valore probatorio delle scatole nere con la circostanza secondo la quale il soggetto contro il quale esse sono prodotte possa disconoscerne la conformità ai fatti, secondo il principio enunciato dall'art. 2712 del codice civile in materia di riproduzioni meccaniche.**

Tale emendamento acquista un rilievo ancora maggiore ove si consideri che, in base allo stato della tecnologia, le risultanze delle registrazioni non offrono una fotografia attendibile dei luoghi e delle circostanze del sinistro, ma **risentono di un significativo grado di approssimazione tale da incidere sull'accertamento dei fatti e delle responsabilità; a titolo di esempio vi sarebbero evidenze del fatto che i dispositivi non procederebbero alla registrazione dei dati nei casi di urti tra veicoli avvenuti a basse velocità.**

Del resto forti perplessità sono state già espresse dalla Commissione Giustizia della Camera dei Deputati nel parere relativo all'analogia disposizione prevista all'art. 8 del Decreto legge c.d. “Destinazione Italia” (Decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145), norma infatti poi stralciata.

La Commissione, infatti, ha evidenziato come *“Con essa, infatti, si intende introdurre una prova legale civile (piena prova delle risultanze del dispositivo – cosiddetta scatola nera – in relazione ai fatti cui esse si riferiscono), il cui superamento è possibile solo attraverso la prova, a carico della parte contro la quale tali risultanze sono prodotte, che dimostri «il mancato funzionamento del dispositivo»; la «prova contraria» appare, in realtà, di impossibile realizzazione, dal momento che la parte interessata dovrebbe provare «il mancato funzionamento» della scatola nera che, se collocata su veicolo della controparte, non è nella sua disponibilità.*

Né – anche se nel corso del processo dovessero emergere elementi di dubbio sull'attendibilità dei dati dell'apparato – si potrebbe chiedere al giudice di procedere ad una consulenza tecnica d'ufficio, poiché a fronte dell'assenza di prova circa il mancato funzionamento, si perfezionerebbe la prova legale e non vi sarebbe spazio per l'attivazione dei poteri istruttori del giudicante”.

La Commissione aggiunge, poi, come la norma sia anche “*in distonia rispetto alla regola generale di cui all'articolo 2712 del codice civile (che disciplina la valenza probatoria delle riproduzioni meccaniche), secondo cui «le riproduzioni fotografiche, informatiche o cinematografiche, le registrazioni fonografiche e, in genere, ogni altra rappresentazione meccanica di fatti e di cose formano piena prova dei fatti e delle cose rappresentate, se colui contro il quale sono prodotte non ne disconosce la conformità ai fatti o alle cose medesime».* Tale disciplina è stata dalla giurisprudenza ritenuta applicabile alle risultanze – simili a quelle contenute nella «scatola nera» – dei dischi cronotachigrafici collocati sui mezzi di trasporto commerciali. Esse non integrano infatti una prova legale, ma solo una presunzione semplice, che può essere superata da prova contraria (non limitata al «mancato funzionamento dell'apparato») (Cass., Sez. lav., n. 9006/02; 16098/01).”

Scopo dell'emendamento, pertanto, è quello di sostituire il valore di piena prova delle risultanze della scatola nera con un regime probatorio più equilibrato che tenga conto dei diritti di difesa dell'assicurato.

AC 3012

Legge annuale per il mercato e la concorrenza

Emendamento

Articolo 8

(Valore probatorio delle cosiddette “scatole nere” e di altri dispositivi elettronici)

Al comma 1, capoverso articolo 145-bis, comma 2, sostituire le parole:

«“di telematica assicurativa”, i cui dati identificativi sono comunicati all’IVASS da parte delle imprese di assicurazione che ne utilizzano i servizi»

con le seguenti:

«scelti dall’assicurato. L’assicurato comunica i dati identificativi del provider all’impresa di assicurazione, che ne dà comunicazione all’I.V.ASS».

Conseguentemente tutti i riferimenti alle parole: “provider di telematica assicurativa” sono sostituiti con la parola: “provider”.

MOTIVAZIONE

L’emendamento è diretto ad assicurare la libertà di scelta da parte dell’assicurato del provider di telematica assicurativa, cioè dell’impresa operante nel settore dei servizi telematici per auto che fornisce i servizi relativi alla scatola nera (tra cui l’interoperabilità e la portabilità).

L’attuale formulazione del disegno di legge attribuisce alle compagnie di assicurazione il compito di comunicare all’IVASS gli elementi identificativi del provider di cui “utilizzano i servizi”. La norma, come configurata, sembrerebbe identificare un rapporto diretto o comunque di natura convenzionale tra l’assicurazione e il provider, circostanza che non consentirebbe all’assicurato di scegliere l’impresa di fiducia cui affidare i servizi telematici di raccolta ed invio dei dati relativi alla propria auto.

La proposta emendativa intende, in tal modo, affermare il principio della libera scelta del provider da parte dell’assicurato.

Peraltro è rilevante notare come l’intervento proposto sia ancor più necessario in quanto allo stato la compressione della libera scelta da parte dell’assicurato non risulta bilanciata dall’apposita disciplina di settore, posto che non sono stati ancora adottati i regolamenti di cui all’art. 32, comma 1-bis e 1-ter del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 - richiamati dall’art 8 del disegno di legge concorrenza - relativi alla definizione dello standard tecnologico delle scatole nere ed alle modalità di gestione e utilizzo dei dati raccolti con particolare riguardo alla tutela della privacy dell’assicurato.

AC 3012**Legge annuale per il mercato e la concorrenza****Emendamento**

Art. 10

(Trasparenza delle procedure di risarcimento)

Dopo l'art. 10 inserire il seguente:

“Art. 10 bis

(Valore commerciale dei veicoli danneggiati)

1. Nel caso in cui il costo della riparazione ecceda il valore commerciale del veicolo e la riparazione costituisca condizione essenziale per la circolazione, ai sensi dell'art. 75 del Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il risarcimento non potrà essere inferiore al valore del costo della riparazione incrementato delle spese accessorie.”

MOTIVAZIONE

L'emendamento mira ad assicurare il ripristino delle piene condizioni di sicurezza nella circolazione stradale dei mezzi danneggiati da un sinistro.

Infatti, nell'ipotesi in cui il costo della riparazione sia superiore al valore commerciale del mezzo danneggiato, la proposta intende assicurare che il risarcimento non sia inferiore ai costi necessari per la sua riparazione.

In assenza di tale modifica aumenterebbe il rischio della circolazione di veicoli danneggiati e non adeguatamente riparati a causa del mancato pieno indennizzo del danno effettivamente subito.

AC 3012

Legge annuale per il mercato e la concorrenza

Emendamento

Articolo 6

(Identificazione dei testimoni dei sinistri con soli danni a cose)

Al comma 1, dopo l'alinea, sopprimere i commi 3-bis e 3-ter.

MOTIVAZIONE

L'emendamento è diretto ad impedire una modifica del Codice delle Assicurazioni già tentata in precedenza, con il decreto legge n. 145 del 23 dicembre 2013 "Destinazione Italia", poi fortunatamente stralciata in sede di conversione, a seguito alle numerose proteste giunte dalle associazioni di consumatori. . La norma in esame mira ad introdurre l'obbligo di identificare eventuali testimoni presenti sul luogo del sinistro e comunicarlo, tassativamente, nel termine di presentazione della denuncia alla compagnia di assicurazioni. Tale obbligo deve essere assolto in soli tre giorni dall'incidente, fatte salve le risultanze contenute in verbali delle autorità di polizia intervenute.

La novità non è di poco conto, in quanto può accadere, anche in virtù dell'inevitabile confusione e turbamento conseguente al sinistro, che non si abbia la lucidità di identificare tutti i presenti all'evento, salvo che non siano persone conosciute e, in quanti tali, disponibili anche a ricontattare la vittima del sinistro per riferire in merito alla loro presenza ed a quanto accaduto sotto la loro diretta percezione.

Peraltro, in considerazione del fatto che la "denuncia di sinistro", generalmente, viene presentata dalla stessa vittima dell'incidente - e, quindi, senza l'assistenza di un consulente tecnico, quale ad esempio, un avvocato -, questi potrebbe incolpevolmente, magari perché non al corrente della nuova normativa, omettere di indicare immediatamente il nominativo dei testimoni presenti sul luogo del sinistro. Questa, probabilmente, è l'ipotesi più critica, perché si ingenererebbero conseguenze irreversibili, salvo il caso "oggettiva impossibilità", sul quale ci soffermeremo in seguito.

Come accennato, le conseguenze della omessa indicazione dei testimoni presenti sin dalla presentazione della denuncia di sinistro (da effettuarsi entro tre giorni), al pari della omessa indicazione nella "richiesta di risarcimento presentata all'impresa di assicurazione ai sensi degli articoli 148 e 149", una sorta di reiterazione dell'obbligo di indicare i testimoni, si concretizzano in evidenti, serie, preclusioni processuali.

Ed infatti, la riferita omissione comporterebbe "l'inammissibilità della prova testimoniale addotta" (art. 3-bis) atteso che: "In caso di giudizio, il giudice, sulla base della documentazione prodotta, non ammette le testimonianze che non risultino acquisite secondo le modalità previste dal comma 3-bis" (art. 3-ter).

Ciò posto, se si considera che, nella stragrande maggioranza dei casi, nei giudizi relativi a risarcimento del danno a cose in seguito a sinistro stradale, il convincimento del giudice - quasi sempre - si fonda proprio sulle risultanze testimoniali, appare scontato che un eventuale giudizio di siffatto genere, senza la possibilità di indicare i testimoni, nei termini previsti dal vigente codice di procedura civile, proprio perché non indicati nella denuncia stragiudiziale, appare dall'esito (negativo) scontato.

Tuttavia, una tale modifica del Codice delle Assicurazioni, oltre a comprimere il diritto di “accesso alla giustizia” e, pertanto, implicare seri profili di costituzionalità (art. 24 Cost.: “*Tutti possono agire in giudizio per la tutela dei propri diritti e interessi legittimi. La difesa è diritto inviolabile in ogni stato e grado del procedimento. ...*”), presuppone altresì problemi di coordinamento con le norme dettate dal codice di procedura civile in materia di mezzi istruttori.

A tal proposito, si evidenzia come, ai sensi dell'art. 183 cpc, all'udienza fissata per la prima comparizione e la trattazione della causa, “*Se richiesto, il giudice concede alle parti i seguenti termini perentori: 1) un termine di ulteriori trenta giorni per il deposito di memorie limitate alle sole precisazioni o modificazioni delle domande, delle eccezioni e delle conclusioni già proposte; 2) un termine di ulteriori trenta giorni per replicare alle domande ed eccezioni nuove, o modificate dall'altra parte, per proporre le eccezioni che sono conseguenza delle domande e delle eccezioni medesime e per l'indicazione dei mezzi di prova e produzioni documentali; 3) un termine di ulteriori venti giorni per le sole indicazioni di prova contraria. Salva l'applicazione dell'articolo 187, il giudice provvede sulle richieste istruttorie fissando l'udienza di cui all'articolo 184 per l'assunzione dei mezzi di prova ritenuti ammissibili e rilevanti. Se provvede mediante ordinanza emanata fuori udienza, questa deve essere pronunciata entro trenta giorni*”. In buona sostanza, è facoltà delle parti indicare mezzi di prova, tra i quali evidentemente i testimoni, anche oltre la prima udienza, con le “*memorie*” di cui al menzionato art. 183 cpc.

Il successivo art. 183 bis cpc dispone, altresì, che: “*Nelle cause in cui il tribunale giudica in composizione monocratica, il giudice nell'udienza di trattazione, valutata la complessità della lite e dell'istruzione probatoria, può disporre, previo contraddittorio anche mediante trattazione scritta, con ordinanza non impugnabile, che si proceda a norma dell'articolo 702-ter e invita le parti ad indicare, a pena di decadenza, nella stessa udienza i mezzi di prova, ivi compresi i documenti, di cui intendono avvalersi e la relativa prova contraria. Se richiesto, può fissare una nuova udienza e termine perentorio non superiore a quindici giorni per l'indicazione dei mezzi di prova e produzioni documentali e termine perentorio di ulteriori dieci giorni per le sole indicazioni di prova contraria*”.

Ciò detto, tralasciando le problematiche possibili nel collegamento tra i sopra citati articoli, quello che appare evidente è che il DDL in commento, in particolare l'art. 6 di modifica dell'art. 135 Cod. Assicurazioni, comporta una modifica di fatto del codice di procedura civile.

Indubbio, infatti, che nei giudizi di risarcimento danni a cose da sinistro stradale, in caso di conversione senza modificazioni del DDL, non varrà più la “regola generale” dettata dal codice di procedura civile e, pertanto, la possibilità (tradotta in diritto) di indicare i testimoni all'udienza di comparizione delle parti ovvero in quella disposta successivamente dal giudice, oppure, nella procedura più rigorosa, nell'atto introduttivo del giudizio, bensì fin dalla fase stragiudiziale, peraltro, nello stringente termine di tre giorni dall'evento, e tanto, con evidente compressione dei diritti dei consumatori, utenti delle assicurazioni.

Rimane come accennavamo, una sorta di clausola di salvaguardia, considerato che sempre l'art. 3 ter del DDL, al secondo comma, statuisce come: *“Il giudice dispone l'audizione dei testimoni che non sono stati indicati nel rispetto del comma 3-bis nei soli casi in cui risulti comprovata l'oggettiva impossibilità della loro tempestiva identificazione”*.

Ebbene, il concetto di *“oggettiva impossibilità”*, specie in una materia particolare come quella dei sinistri stradali, non fosse altro per la loro frequenza e incidenza nel carico di lavoro dei diversi organi giurisdizionali, risulta oltre modo indeterminato, di talché, ad esempio, ben può accadere che una specifica causa di oggettiva impossibilità addotta dalla parte, possa essere ritenuta *“comprovata”* dal Tribunale di Milano e, viceversa, negata dal Tribunale di Palermo.

Pertanto, anche se la finalità della norma risiede nel cercare di arginare il fenomeno delle *“truffe assicurative”*, nei fatti questa tende a comprimere in modo ingiustificato le tutele del consumatore. Si ritiene, pertanto sufficiente conservare il solo comma 3-quater che costituisce già un forte deterrente alle frodi assicurative.

I primi due commi 3-bis e 3-ter, di cui si propone la soppressione, risultano infatti del tutto inutili ai fini del contrasto alle frodi assicurative, in quanto coloro che sono usi a mettere in atto tali comportamenti, preso atto della nuova normativa, scientemente comunicheranno entro il termine di presentazione della denuncia di sinistro l'identificazione degli eventuali testimoni (naturalmente falsi) sul luogo di accadimento dell'incidente (sempre falso).

I nuovi commi 3-bis e 3-ter rischiano, quindi, di compromettere i diritti degli assicurati *“onesti”*. Infatti, essi avranno più difficoltà a dimostrare il diritto al risarcimento del danno in occasione di un sinistro non potendo, in caso di ritardo nell'individuazione di testimoni, ottenere piena ragione e quindi probabilmente otterranno un mero *“concorso di colpa”*, con beneficio esclusivo delle imprese di assicurazione degli assicurati coinvolti nel sinistro, le quali potranno applicare ad entrambi i propri assicurati una assegnazione di classe di merito peggiore con conseguente aumento di premio assicurativo per entrambi.