

Federcarrozziere  
Federazione Italiana Carrozziere Indipendenti

**Risoluzione n. 7-00060 Gutgeld, relativa alle tematiche  
concernenti il meccanismo per il  
risarcimento dei danni biologici derivanti da sinistri  
nell'ambito dell'assicurazione RC auto,  
nonché le misure in materia di prezzi delle polizze**

.....

Audizione informale di  
Davide Galli  
Presidente Federcarrozziere  
Fabrizio Contu  
Segretario Federcarrozziere

VI Commissione (Finanze)  
CAMERA DEI DEPUTATI  
Roma, 6 novembre 2013

A nome di Federcarrozzieri desidero esprimere un sentito ringraziamento al Presidente e a tutta la Commissione per l'opportunità concessaci di essere sentiti in merito alla risoluzione **7/00060**.

## **La carrozzeria oggi in Italia**

Le carrozzerie in Italia sono conosciute in tutto il mondo per la realizzazione di vetture uniche nel loro design, facendo la storia di alcuni marchi prestigiosi nel lusso e nelle competizioni. Il carrozziere italiano, con la professionalità tramandata attraverso l'apprendimento di modelli culturali oltre che con una manualità di livello superiore alla media, ha dovuto e potuto nel tempo adattarsi, diventando sempre più riparatore e meno creatore.

Il consumismo infatti ha generato negli anni 60/70, una esponenziale crescita di modelli di auto "per tutti" che hanno sensibilmente aumentato il numero degli artigiani **carrozzieri riparatori**, diminuendo il numero dei "creatori di automobili".

Anche la riparazione è un'arte, ma il committente lascia meno spazio alla creatività dell'artigiano e soprattutto meno tempo per l'esecuzione del ripristino. Nei primi anni 70, le riparazioni dei veicoli incidentati sono aumentate, tanto quanto il numero dei carrozzieri che aprivano bottega in tutto lo stivale.

Le vetture, sempre più complesse con telai scatolati, una volta erano in traliccio e venivano sostituiti, ora in acciai altoresistenziali impossibili da riparare, difficilissimi da sostituire, mettono a dura prova la competenza dei carrozzieri nel ripristinare la vettura, oltre che nella forma estetica anche in quella della piena sicurezza per chi dovrà utilizzarla dopo le riparazioni.

Le attrezzature per il ripristino e la saldatura dei metalli, gli impianti di verniciatura a basso consumo energetico e a basso impatto ambientale, per l'utilizzo di prodotti vernicianti ecologici, richiedono costi elevati di esercizio.

Inoltre, le dotazioni di sicurezza elettroniche delle automobili sono sempre più complesse e richiedono interventi di personale altamente esperto in materia meccatronica e diagnostica.

E per finire, occorre dimostrare all'automobilista che la vettura ha riacquisito gli standard di sicurezza del costruttore e quindi può circolare sicura.

Esistono infatti attrezzature specifiche per la misurazione del telaio, che dovrebbero essere alla base della riparazione, sia in fase preventiva (diagnosi) che in quella post-riparazione (consegna del certificato di corretto allineamento).

## **Il mondo dell' autoriparazione e il sistema assicurativo**

Lo stato dell'arte della riparazione da incidente, da qualche anno, prevede alcune limitazioni nel normale andamento del mercato, **fuorviando la libera concorrenza attraverso polizze che obbligano l'automobilista a recarsi presso carrozzerie convenzionate dall'assicuratore**, pena, in alcuni casi la minaccia di revoca del contratto assicurativo.

Ovviamente alcuni assicurati, timorosi e ignari del proprio diritto di poter scegliere liberamente il riparatore, diritto sancito dal buon senso prima che dalle norme giuridiche, evitano di recarsi dal proprio carrozziere che da anni offre un ottimo servizio, per favorire il riparatore della compagnia.

Addirittura, viene **talvolta vietata in polizza la possibilità di cedere il credito alla carrozzeria**, metodo legale e legittimo, ampiamente utilizzato da tutti i carrozzieri, per consentire all'**assicurato di non dover anticipare denaro** a fronte della riparazione dell'auto, obbligando spesso l'artigiano a diventare banca della compagnia.

Ogni tentativo di limitare la cessione di credito è stato ampiamente bocciato da numerose sentenze della Cassazione (la più recente sez III Civile, sentenza 22601 del 19.6.2013).

## Il ruolo di Federcarrozzieri

Federcarrozzieri è l'unico organismo senza scopo di lucro a rappresentare solo aziende indipendenti dalle compagnie, artigiani che riparano le vetture nel libero mercato, senza condizionamenti da parte delle assicurazioni, utilizzando la grande comunicazione del web per oltrepassare gli ostacoli che ogni compagnia assicurativa pone a chi non è fiduciario.

La nostra organizzazione, che in questa sede, intende rappresentare la voce delle carrozzerie indipendenti, è inserita in un mondo costituito da 14.000 piccole e medie imprese che danno lavoro a 45 mila addetti e oltre 80 mila operatori nell'indotto.

La nostra attività contribuisce al mantenimento della sicurezza di un parco auto circolante composto da quasi quaranta milioni di veicoli; richiede capitale fisso e personale costantemente aggiornato per seguire i continui sviluppi dell'industria automobilistica e, quindi, necessita di una programmazione economico-finanziaria di medio periodo.

Il mercato della riparazione, direttamente correlato al settore dell'automobile profondamente in crisi, ha peraltro subito una riduzione del fatturato di circa il 50% negli ultimi 6 anni (fonte: GIPA Italia).

***Nel 2013, gli incidenti rilevati dallo studio ATO GIPA per il parco circolante calano del 9%***

Complessivamente, gli incidenti riparati sono stabili, ma la spesa sostenuta per il ripristino dei veicoli è stata dimezzata.

	2007	2013
Totale incidenti	100	91
Di cui riparati	100 (60,0 %)	99 (65,7 %)
Fatturato totale	100	49

## **Le gravissime criticità delle misure in discussione**

Quello di cui oggi si discute è il tentativo di capovolgere il principio del risarcimento del danno.

Se un veicolo viene danneggiato, il valore del danno è oggettivamente determinabile, e deve essere integralmente risarcito.

Ora da parte di alcuni, si propongono misure che avrebbero l'unico effetto di ridurre l'importo del danno risarcibile, a vantaggio dell'assicuratore debitore e a danno dell'automobilista e del carrozziere.

In altri termini si vuole consentire all'assicuratore di gestire direttamente la riparazione di una vettura. Questo potere gli viene attribuito offrendoli la facoltà di proporre il cosiddetto **risarcimento in forma specifica, presso un proprio riparatore convenzionato.**

**Che di questo si tratti è evidente perché nei testi circolati** a fronte del rifiuto di una tale "offerta", sono previste ipotesi penalizzanti per il consumatore al quale si intenderebbe corrispondere un risarcimento per equivalente, cioè in denaro, in misura ridotta rispetto al danno patito.

Infatti la misura del risarcimento che verrebbe corrisposto al danneggiato sarebbe determinata dalla compagnia assicuratrice con parametri propri applicabili alle carrozzerie convenzionate.

E' dunque evidente la criticità della proposta poichè di fatto l'assicuratore avrebbe la facoltà e il potere di decidere le condizioni di mercato dell'autoriparazione, riducendo i già residui margini di impresa, con l'ovvia conseguenza di un abbassamento degli standard qualitativi e di sicurezza delle riparazioni.

Inoltre in un sistema di libero mercato non è possibile obbligare le carrozzerie al convenzionamento, laddove nei fatti il convenzionamento altro non è che un modo elegante per dire, con altre parole, che si pretende di fare decidere alle compagnie come e quanto pagare gli artigiani carrozzieri.

### **Il danno si risarcisce integralmente...**

Il danneggiato, al quale l'ordinamento riconosce e garantisce il principio di *"integralità del risarcimento"*, a fronte di una scelta *"liberamente obbligata"* impostagli dall'assicuratore, potrebbe chiedersi: *"Perché non posso rivolgermi al mio carrozziere di fiducia? E perché un'eventuale differenza la devo pagare di tasca mia?"*

### **...ed è il creditore che può richiedere il risarcimento in forma specifica.**

E' evidente poi che una simile previsione contrasterebbe con quanto previsto dal Codice Civile che disciplina (art.2058 codice civile) la materia del risarcimento in forma specifica in senso esattamente opposto. Infatti il codice civile riconosce al danneggiato, e non al debitore / danneggiante, la facoltà (e non l'obbligo) di poter richiedere il risarcimento in forma specifica.

### **Le conseguenze**

La conseguenza immediata e devastante dell'approvazione di una norma così ingiusta e infondata sarà la chiusura di migliaia di imprese artigiane non convenzionate con le assicurazioni: le compagnie potranno così dominare incontrastate tutta la filiera dell'autoriparazione.

E' indiscutibile che se si consente all'assicuratore di imporre al danneggiato la scelta di un'impresa di riparazione, l'assicuratore diventa arbitro del mercato come a suo tempo chiarito il 29 settembre 2010, dall'attuale vice ministro allo sviluppo economico, Antonio Catricalà, allora presidente dell'AGCM, che audito nella Commissione Attività Produttive del Senato ha testualmente detto: *"Ancora è opportuno approfondire il significato di prassi contrattuali poste in essere da alcune compagnie volte a promuovere, come unica modalità, il risarcimento in forma specifica e senza, nella sostanza, consentire i risparmi di spesa che la legge avrebbe richiesto. Queste prassi, se poste in essere da operatori dominanti o da insiemi di imprese con un'elevata quota di mercato complessiva, possono presentare problemi sotto il profilo concorrenziale soprattutto nei rapporti con le officine di riparazione: sistemi di convenzionamento irragionevolmente selettivi potrebbero causare pregiudizi ai*

*riparatori esclusi nei confronti dei consumatori, invece, il pregiudizio potrebbe sostanzarsi nella perdita di possibilità di scelta”.*

**In parole povere, la creazione di un percorso obbligato, o comunque privilegiato, verso le imprese fiduciarie spingerà le imprese indipendenti fuori dal mercato, togliendo capacità contrattuale al sistema. In sostanza l’artigiano carrozziere verrebbe trasformato in terzista, sotto il diretto controllo del sistema assicurativo, con il conseguente e drammatico impoverimento di tutto il settore della riparazione.**

Anche considerando che nel breve periodo il numero delle imprese di Carrozzeria convenzionate (circa un terzo) rimanga immutato si evidenzia il rischio – assolutamente serio – che **i due terzi delle Imprese attive in Italia (diecimila Imprese Artigiane) vengano private del proprio mercato con il rischio concreto di chiusura, con un impatto su oltre quindicimila lavoratori che non potrebbero certo essere riassorbiti.**

Il mondo delle carrozzerie è consapevole del bivio in cui si trova per cause dovute alla crisi del mercato dell’automobile, ed è comunque consapevole di dovere affrontare processi di ristrutturazione e di accorpamento; in tale contesto norme che mettono il mercato della riparazione sotto il governo delle compagnie assicuratrici, potrebbe costituire un colpo mortale per un settore nel quale la domanda di lavoro è ancora superiore all’offerta.

## La distorsione della concorrenza

E' quindi evidente che tali intenzioni non corrispondono ad un paradigma liberale orientato all'apertura dei mercati. Lo scenario, per le considerazioni esposte, è esattamente l'opposto: si provoca una abnorme distorsione della concorrenza tra gli operatori, consentendo un'ingiustificabile

Anno	Frequenza sinistri %
2000	9,82%
2001	8,54%
2002	7,82%
2003	7,66%
2004	7,61%
2005	7,55%
2006	7,47%
2007	7,61%
2008	7,73%
2009	7,77%
2010	7,36%
2011	6,53%
2012*	5,64%

Riduzione Sinistri ANIA 2013

traslazione di redditività dal lavoro di migliaia di artigiani a un ristretto gruppo di compagnie, incapaci di allocare risorse in modo efficiente a causa del loro palese assetto oligopolistico che concentra oltre il 60% del mercato assicurativo su tre imprese in un contesto di intrecci finanziari che sono sotto gli occhi non solo della stampa ma anche della cronaca giudiziaria.

### Le fonti ANIA: un miliardo e ottocento milioni di utili

Il dato più rilevante che emerge dall'analisi del quadro macroeconomico della RC auto, elaborato su fonti ANIA, è che **il bilancio della RC auto non è mai stato così positivo, sia in termini assoluti che relativi.** Un miliardo e ottocento milioni di EURO di utile su 17 miliardi di raccolta premi sono un risultato eccezionale. La frequenza sinistri si è ridotta, tra il 2011 e il 2012, di quasi il 20% e i guadagni provenienti dalla famosa norma "ammazza colpo di frusta", invece di calmierare i premi, si sono tradotti in profitti per le compagnie assicurative.

**Didascalia-Fonte: ANIA - L'Assicurazione Italiana 2012/2013**



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Premi contabilizzati	18.198	18.416	18.239	17.637	16.994	16.913	17.794	17.576
Variazione della riserva premi e altre voci di saldo (-)	82	64	-10	-167	-5	306	299	-121
Oneri relativi ai sinistri (-):	14.284	14.588	14.732	14.672	15.106	14.467	14.791	13.107
- sinistri di competenza (-)	14.756	14.940	14.794	14.761	14.912	13.865	13.444	12.112
- sufficienza/insufficienza sinistri es. prec.	472	352	62	89	-194	-602	-1.347	-995
Saldo delle altre partite tecniche	-211	-232	-226	-290	-267	-244	-203	-271
Spese di gestione (-)	3.235	3.276	3.346	3.275	3.208	3.116	3.236	3.233
- provvigioni	1.944	1.962	1.936	1.882	1.808	1.787	1.868	1.839
- altre spese di acquisizione	468	498	514	559	574	585	595	638
- altre spese di amministrazione	823	816	896	834	826	745	773	756
<b>Saldo tecnico del lavoro diretto</b>	<b>386</b>	<b>256</b>	<b>-55</b>	<b>-433</b>	<b>-1.583</b>	<b>-1.221</b>	<b>-735</b>	<b>1.086</b>
Utile investimenti	1.104	992	963	344	1.217	496	272	786
<b>Risultato del conto tecnico diretto</b>	<b>1.490</b>	<b>1.248</b>	<b>908</b>	<b>-89</b>	<b>-366</b>	<b>-725</b>	<b>-463</b>	<b>1.872</b>
Saldo della riassicurazione	-16	9	49	-2	-15	-19	-19	1
<b>Risultato del conto tecnico complessivo</b>	<b>1.474</b>	<b>1.257</b>	<b>957</b>	<b>-91</b>	<b>-381</b>	<b>-744</b>	<b>-482</b>	<b>1.873</b>
Variazione % annua dei premi	0,6%	1,2%	-1,0%	-3,3%	-3,6%	4,4%	5,2%	-1,2%
<b>Combined ratio</b>	<b>96,6%</b>	<b>97,3%</b>	<b>99,1%</b>	<b>101,0%</b>	<b>107,7%</b>	<b>105,5%</b>	<b>102,7%</b>	<b>92,5%</b>

Fonte: ANIA - L'Assicurazione Italiana 2012/2013 pag. 131

## Il progetto Vicari e l'audizione di Federcarrozzieri al MISE

Non possiamo tacere la vivissima preoccupazione per quanto il Governo ha in avanzato stato di elaborazione.

Federcarrozzieri ha incontrato in data 23 ottobre la struttura tecnica del MISE, ed è emerso che il tavolo promosso dal Sottosegretario Vicari ha in avanzatissimo stato, un articolato progetto in materia di RC auto, destinato ad essere inserito in un collegato alla legge di stabilità.

Due sono i punti sui quali Federcarrozzieri ha espresso la vivissima contrarietà: lasciare alle imprese assicuratrici, e non al danneggiato, la facoltà di scelta sulla riparazione del veicolo, e la drastica riduzione dei termini della prescrizione in RC auto.

Sul punto si rimanda alle considerazioni espresse nell'allegato tecnico, basate sugli allarmanti formulati che sono stati sottoposti alla vostra attenzione.

### **La ferma contrarietà di Federcarrozzieri**

Vista l'impossibile tenuta giuridica di norme che consentirebbero all'assicuratore debitore a risarcire in misura ridotta, l'unico concreto effetto sarebbe la moltiplicazione esponenziale delle cause per ottenere dal responsabile civile la differenza non corrisposta dall'assicuratore, con effetti devastanti per il sistema giudiziario e con costi altissimi per le stesse imprese assicuratrici.

Perché dunque concepire norme che violano palesemente la concorrenza (L.287/90, art. 2 e 3) e la libertà di impresa prevista dall'art. 41 della nostra costituzione?

Infine, perché ipotizzare che la norma possa calmierare i premi in presenza di un mercato assicurativo lontano dalla concorrenza?

### **Il quadro europeo: la Legge Hamon.**

Non dimentichiamo inoltre che il Comitato Economico e Sociale Europeo ha più volte affermato, nel documento redatto il 1 settembre 2010, il pieno diritto alla libera scelta del riparatore di fiducia ed ha indicato nella concorrenza leale il sistema di promozione e di garanzia per tale diritto.

Le Compagnie ben sanno che, nel comparto assicurativo, si usa spesso prendere la Francia come punto di riferimento nella materia della RC auto, salvo poi dimenticare quale livello di concorrenza e pluralità di imprese vi sia in tale paese.

Allora è necessario ricordare proprio davanti a Voi che recentemente il senato francese **ha approvato il progetto di legge Hamon che sancisce in modo inequivocabile il riconoscimento del diritto per l'assicurato di scegliere, in caso di incidente, il riparatore professionista al quale vuole indirizzarsi e di essere informato di tale diritto dalla Compagnia non appena viene avviata la procedura di risarcimento.**

**PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT**

*relatif à la consommation.* Adopté le 13 septembre 2013

**Article 21 ter**

I. - Après l'article L. 211-5 du code des assurances, il est inséré un article L. 211-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 211-5-1.* - Tout contrat d'assurance souscrit au titre de l'article L. 211-1 mentionne la faculté pour l'assuré, **en cas de réparation d'un véhicule ayant subi un dommage garanti par le contrat, de choisir le réparateur professionnel auquel il souhaite recourir.** Cette information est également délivrée, dans des conditions définies par arrêté, lors de la déclaration du sinistre. »

**In Italia**

La risoluzione, di cui la Commissione discute, va nella direzione di consolidare la procedura di risarcimento diretto – quella dove l'assicuratore del danneggiato che ha ragione assume il ruolo dell'assicuratore di chi ha torto, gestendo il sinistro fino al risarcimento - che, a quasi sette anni dalla sua applicazione ha avuto l'effetto di favorire l'abbandono delle migliori tecniche per l'accertamento del danno, di ridurre la presenza degli ispettorati sinistri sul territorio, di consentire una anomala "cartolarizzazione" dei sinistri con l'effetto sotto gli occhi di tutti, di generare l'esplosione dei premi delle polizze RC auto.

Ricordiamo come il prof. Giampaolo Galli, quando ricopriva il ruolo di direttore generale dell'ANIA, ha affermato, ma solo in inglese, che la procedura di risarcimento diretto avrebbe alimentato comportamenti opportunistici e di azzardo morale (cfr. "*Direct reimbursement schemes in compulsory motor liability insurance*").

Non dimentichiamo inoltre la voce di un altro presidente dell'Ania, lo scomparso Alfonso Desiata, che ebbe a dire oltre dieci anni fa "*Tutti i sistemi che hanno previsto l'indennizzo diretto hanno visto aumenti di danni e spese e quindi di premi. E' stato un disastro dappertutto*". Una facile profezia che si è prontamente avverata.

Una risposta sensata per calmierare i premi, consisterebbe in un'iniziativa finalizzata a restituire al responsabile civile il dovere di risarcire il danno.

Una via d'uscita ci sarebbe perché, ricordiamo, ben quattro autorevoli pronunce della Corte Costituzionale (Ordinanze 205/08, 154/2010, 192/2010 e Sentenza 180/09) hanno inequivocabilmente stabilito che la **procedura di risarcimento diretto, per essere legittima, deve essere facoltativa.**

La strada maestra sia, quindi, quella di rendere il danneggiato effettivamente e in concreto libero di scegliere il percorso per ottenere l'integrale risarcimento, come previsto dal DDL 684 recante "*Modifiche al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in materia di risarcimento civile*" a firma del Senatore Gian Carlo Sangalli.

In alternativa si rottami definitivamente il risarcimento diretto.

La procedura è stata accolta in modo propagandistico e quasi ideologico solo con la prospettiva di abbassare i premi, obiettivo che è clamorosamente fallito.

Con il ripristino di uno schema di liquidazione basato sulla responsabilità civile, le Compagnie tornerebbero a svolgere la loro attività caratteristica.

Se le compagnie, infatti, liquidassero i sinistri come responsabili in solido del danneggiante, sarebbero certamente più attente a verificare, accertare e quantificare il danno.

Inoltre si tornerebbero a eseguire, in caso di presunta anomalia, eventuali perizie di riscontro sul veicolo del responsabile, che è l'assicurato e non uno sconosciuto.

## Conclusione

In conclusione, per le carrozzerie indipendenti, che oggi operano in armonia con i costi e le lavorazioni a regola d'arte, diventa difficile adottare sconti tariffari come imposti nei contratti di fiduciariato, che sottostanno al preteso risarcimento in forma specifica.

**Le carrozzerie indipendenti devono essere libere di poter esercitare la propria attività con la professionalità che le contraddistingue, a esclusivo vantaggio dell'automobilista.**

E' evidente la viva preoccupazione dei nostri associati, **oltre 1.400 carrozzerie** indipendenti, per il contenuto del progetto.

Difatti, per quello che riguarda direttamente gli artigiani carrozzieri, il progetto, col pretesto del risparmio sui premi assicurativi, una chimera, che da oltre un decennio ha giustificato solo misure rivolte ad abbattere i risarcimenti, mira all'emanazione di provvedimenti che rischierebbero di affossare definitivamente il comparto dell'autoriparazione.

Noi siamo imprenditori che svolgono un'attività che richiede un costante aggiornamento e investimento in costosi beni materiali. Per salvaguardare la qualità delle riparazioni, il rispetto dell'ambiente e, non ultimo, il lavoro prezioso dei nostri dipendenti non possiamo vivere alla giornata.

Il fatto che ogni anno, con cadenza semestrale, siano concepiti, in seno agli uffici del Ministero dello Sviluppo Economico, della Commissione Finanze della Camera e Attività produttive, formulati e disegni tesi a distorcere il mercato della riparazione e la sua naturale concorrenza, diventa impossibile per le attività artigiane, adottare una corretta strategia di investimenti nel medio e lungo termine.

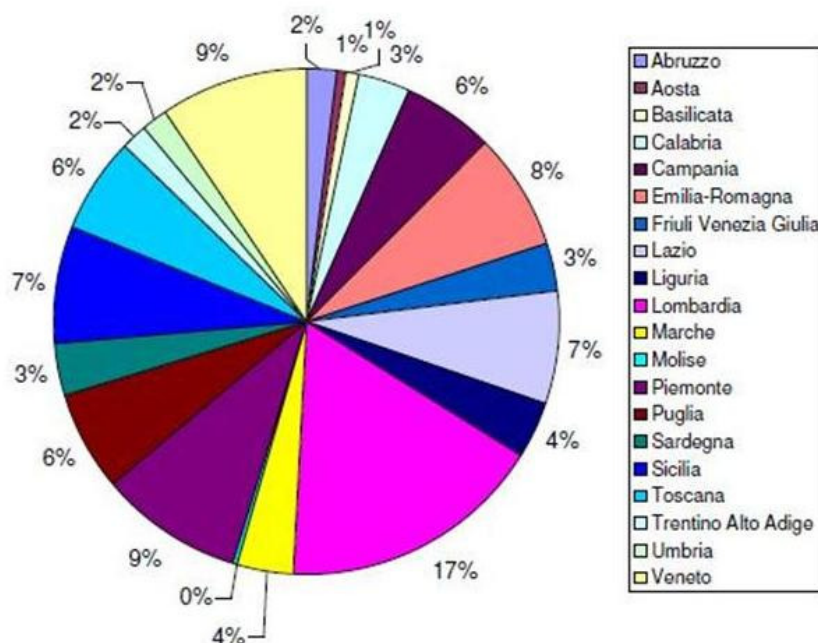
Sarebbe quindi bene che, una volta per tutte, invece di perseguire provvedimenti, che al di là delle migliori intenzioni, di fatto, favoriscono lo strapotere del sistema oligopolistico assicurativo, si lascino agire, come è nelle intenzioni francesi, le forze del mercato, della competizione e della concorrenza leale.

Vi ringraziamo per l'attenzione anche a nome delle imprese e dei lavoratori che rappresentiamo.

### Associati Federcarrozziari

**Oltre 1.400  
associati**

*distribuiti su tutto il  
territorio nazionale*



**Analisi critica e osservazioni sulla bozza di articolato in tema di risarcimento in forma specifica del MISE.**

La bozza del testo proposto dal MISE:

*«Art. (Risarcimento in forma specifica). 1. Al fine di consentire la riduzione del premio per gli assicurati, in caso di sinistri con danni a cose, in alternativa al risarcimento per equivalente, è facoltà delle compagnie offrire, in assenza di responsabilità concorsuali, il risarcimento in forma specifica per la riparazione dei danni materiali subiti dal veicolo. La facoltà è subordinata alla fornitura di idonea garanzia sulle riparazioni effettuate, con una validità non inferiore a due anni per tutte le parti non soggette a usura ordinaria. Fermo in ogni caso l'obbligo contrattuale eventualmente sottoscritto dall'assicurato di fare eseguire la riparazione dei danni presso carrozzerie convenzionate con la compagnia, ai sensi e con gli effetti dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 18 luglio 2006, n. 254, qualora la richiesta di risarcimento non è accompagnata dalla presentazione di fattura e dalla garanzia di cui al periodo precedente, ovvero in tutti casi in cui la stessa risulti accompagnata dal solo preventivo o analoga documentazione, il risarcimento per equivalente cui la compagnia è tenuta in base alle norme vigenti può essere limitato al costo che l'impresa avrebbe sostenuto provvedendo direttamente alla riparazione delle cose danneggiate. Resta ferma, per l'impresa, la possibilità di effettuare le proprie valutazioni sulla corrispondenza delle modalità di accadimento e dell'entità del danno rispetto agli interventi riparativi e all'importo attestati in fattura.»*

**In via preliminare e sistematica.**

Preliminarmente occorre chiarire dove la norma oggetto di esame dovrà essere inserita e, poiché il tema del risarcimento in forma specifica è già disciplinato da fonte primaria (art. 2058 cc), non essendo ipotizzabile che il legislatore intenda incidere su istituti codicistici consolidati, l'unica possibilità pare essere un'integrazione al Codice delle Assicurazioni Private.

Ulteriore criticità deriva dalla circostanza che, nel sistema della responsabilità civile, il danneggiato non è legato contrattualmente con il danneggiante e il rapporto tra quest'ultimo e la compagnia che lo garantisce obbligatoriamente per la RC auto (art.122 CAP) è disciplinato dal 1917 cc.

In altri termini: tenuto al risarcimento in RC auto resta il responsabile civile e l'assicuratore è solo un obbligato solidale; quindi una norma che pretenda di disciplinare l'inesistente rapporto diretto tra danneggiato e assicuratore (rapporto che, in quanto tale, non esiste autonomamente) è sostanzialmente priva di efficacia non potendo incidere sul generale quadro della responsabilità civile.

Poiché la finalità della norma non può che essere quella di garantire maggiormente la libertà di scelta del danneggiato in ordine alla possibilità di effettuare riparazioni dal proprio carrozziere di fiducia, piuttosto che da quello eventualmente indicato da una

compagnia assicuratrice, non si condivide la impostazione della norma che, per la scarsa chiarezza con cui è formulata, ottiene il risultato opposto, non risultando sul punto chiara, sintetica, precisa ed univoca .

## **Nel merito.**

La premessa “*al fine di consentire la riduzione del premio per gli assicurati*” appare contraria al punto 4.1<sup>1</sup> della Guida alla redazione dei testi normativi ( circolare della Presidenza del Consiglio del 2 maggio 2001).

La norma per come formulata si presta a equivoci:

*1. Al fine di consentire la riduzione del premio per gli assicurati, in caso di sinistri con danni a cose, in alternativa al risarcimento per equivalente, è facoltà delle compagnie offrire, in assenza di responsabilità concorsuali, il risarcimento in forma specifica per la riparazione dei danni materiali subiti dal veicolo.”*

E’ evidente che l’eventuale esercizio della “facoltà” per la compagnia contrasta con il diritto del danneggiato disciplinato dal 2058 cc. al quale solo spetta la scelta di richiedere il risarcimento in forma specifica in alternativa a quello per equivalente.

*“Fermo in ogni caso l’obbligo contrattuale eventualmente sottoscritto dall’assicurato di fare eseguire la riparazione dei danni presso carrozzerie convenzionate con la compagnia, ai sensi e con gli effetti dell’articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 18 luglio 2006, n. 254,”*

Si tratta di norma pleonastica e ricognitiva, priva di effetto dispositivo, che confonde l’ambito contrattuale con quello extracontrattuale, con il solo effetto di inserirsi nella diversa problematica delle clausole contrattuali vessatorie senza peraltro poterle regolare. Se ne propone lo stralcio.

*“ qualora la richiesta di risarcimento non è accompagnata”*

Norma che richiede un impossibile coordinamento con gli articoli 148 e 149 del CAP poiché pare introdurre modifiche additive ai requisiti della richiesta danni, introducendo un inedito requisito secondo il quale la richiesta danni ora deve essere “accompagnata” da fattura (e non da ricevuta fiscale) o da preventivo.

Si mediti sulla circostanza che, se il mezzo non è stato riparato, perché il danneggiato attende il risarcimento per provvedervi, non potrà ovviamente esserci fattura (o ricevuta fiscale) e non appare chiaro come in questo caso il danneggiato possa formulare una richiesta danni e quindi mettere in mora la compagnia o peggio ancora evitare la tagliola della misteriosa “*decadenza*” che si vuole introdurre per il caso di mancata “*richiesta danni*” entro novanta giorni.

*“ dalla presentazione di fattura e dalla garanzia di cui al periodo precedente, ovvero in tutti i casi in cui la stessa risulti accompagnata dal solo preventivo o analoga*

---

<sup>1</sup> “Nelle singole disposizioni è invece opportuno evitare il riferimento alle finalità delle disposizioni medesime. Detto riferimento comporta un inutile appesantimento del periodo cui non si ricollega peraltro alcun effetto dispositivo. Talora poi ciò che è indicata come finalità della disposizione è invece un elemento della fattispecie cui conseguono effetti ben più stringenti”.



*documentazione, il risarcimento per equivalente cui la compagnia è tenuta in base alle norme vigenti può essere limitato al costo che l'impresa avrebbe sostenuto provvedendo direttamente alla riparazione delle cose danneggiate.”*

La norma appare criptica e, solo in via di esegesi, si riesce a comprendere, argomentando a contrariis, che in caso di presentazione di fattura il danneggiato avrebbe comunque l'ovvio diritto di conseguire il risarcimento.

Dalla lettura della norma non è affatto chiaro che il danneggiato avrebbe comunque diritto di conseguire l'integrale risarcimento senza alcuna decurtazione anche per il caso di avvenuta riparazione presso carrozziere non fiduciario di compagnia.

Fortissime riserve si muovono sulla norma che, per come scritta e interpretabile di fatto, consentirebbe alle compagnie di autodeterminare misura ed entità del risarcimento del danno per i veicoli non riparati (*“richiesta danni (sic) accompagnata dal solo preventivo”*) parametrandolo a un indeterminato e indeterminabile criterio (*“al costo che l'impresa avrebbe sostenuto provvedendo direttamente alla riparazione delle cose danneggiate”*), anzi stabilendo per legge un'inammissibile limitazione risarcitoria (*“ può essere limitato ”*).

Senza dimenticare che il danno da risarcire non è limitato e non coincide col costo del ripristino del veicolo (ad esempio in caso di utilizzo di ricambi di concorrenza o usati), ma è composto da ulteriori e distinte voci quali fermo tecnico, svalutazione commerciale (formula Tornaghi) o nolo mezzo sostitutivo, tutte voci di danno che il tenore letterale di una simile norma parrebbe inammissibilmente precludere.

E poi ancora poichè il danno comprende l'IVA, anche se il veicolo non è stato ancora riparato, (Cassazione Sez. III Civ, sentenza 14535 10 aprile – 20 giugno 2013) con un simile provvedimento, verrebbero introdotti per i soli danni da circolazione stradale inusitati limitazioni risarcitori.

Si propone pertanto lo stralcio di una norma che, in contrasto con l'ordinamento generale, parrebbe apparentemente legittimare il debitore ad adempiere solo parzialmente gli obblighi risarcitori, provocando ovvi e inevitabili contenziosi.

*Resta ferma, per l'impresa, la possibilità di effettuare le proprie valutazioni sulla corrispondenza delle modalità di accadimento e dell'entità del danno rispetto agli interventi riparativi e all'importo attestati in fattura.»;*

Anche questa è norma pleonastica e ricognitiva, priva di effetto dispositivo, che declama l'ovvio. Nessuno ha scritto che *“in presenza di fattura”* l'assicuratore non possa verificare congruità e coerenza dei danni, come peraltro disciplinato nelle recenti modifiche *“antifrode”* del 148.

### **Pertanto si propone di modificare la norma come segue:**

*1. Nel caso di sinistro verificatosi in Italia tra due veicoli identificati e assicurati, ove non vi siano state lesioni alle persone, è facoltà del danneggiato richiedere il risarcimento in forma specifica dei danni materiali subiti al veicolo ex 2058 cc. E' fatto salvo il diritto dei richiedere le eventuali ulteriori voci di danno quali svalutazione commerciale, fermo tecnico e nolo di eventuale mezzo sostitutivo. Al danneggiato non potranno essere in ogni caso richiesti pagamenti a titolo di franchigia o scoperto.*

*2. La compagnia che garantisce il civile responsabile, o la compagnia del danneggiato per l'ipotesi in cui il danneggiato abbia optato per la procedura di cui*

*al 149, in assenza di responsabilità concorsuale e quando non risulta eccessivamente oneroso, risarcisce il danno al veicolo in forma specifica facendo eseguire la riparazione dei danni presso carrozzerie convenzionate.*

*3. La compagnia risponde dell'operato del proprio prestatore d'opera in solido col medesimo ed è tenuta a fornire, sempre in solido con il proprio riparatore fiduciario, ulteriore garanzia sulle riparazioni effettuate, con una validità non inferiore a due anni, fermo restando quella di legge per tutte le parti sostituite non soggette a usura ordinaria.*

*4. L'assicuratore dovrà fornire al danneggiato, fin dal momento in cui offre la riparazione in forma specifica, informativa scritta contenente gli estremi dell'impresa di riparazione fiduciaria incaricata di effettuare le riparazioni. L'informativa al danneggiato deve chiarire le modalità di effettuazione delle riparazioni precisando se le stesse verranno effettuate mediante l'utilizzo di ricambi originali o compatibili e, per i danni ai soli lamierati, se ne verrà effettuata la sostituzione o la riparazione, o per il caso di danneggiamenti esterni, se la riparazione avverrà mediante interventi di raddrizzatura a freddo piuttosto che attraverso riverniciatura completa.*

*5. Al termine dei lavori l'impresa di riparazione fiduciaria emetterà e consegnerà al danneggiato ai fini della garanzia biennale fattura / ricevuta fiscale con l'analitica indicazione dei lavori svolti che devono corrispondere per qualità a quanto indicato nell'informativa, oltre che con l'indicazione delle ore di manodopera effettuate e dei ricambi utilizzati con la esplicita indicazione dell'utilizzo o meno di materiale originale o equivalente “*

La norma, come formulata, consente comunque all'assicuratore di offrire la riparazione in forma specifica, tutelando sia i danneggiati sia i riparatori (fiduciari o meno).

Difatti con la previsione della preventiva comunicazione al danneggiato, da subito, del nominativo del riparatore fiduciario, si evitano aste al ribasso per la effettuazione delle riparazioni con positivi effetti sui livelli di convenzionamento, sulla qualità delle riparazioni e sulla sicurezza dei veicoli.

Trasparenza e qualità vengono pure garantite con la previsione di una informativa che l'assicuratore è tenuto a fornire al danneggiato che decide di far riparare il mezzo da carrozziere fiduciario di compagnia.

La garanzia deve essere rilasciata sia dall'assicuratore (che ex 2049 cc risponde del fatto dei propri ausiliari) che dal fiduciario, **tenuto a rilasciare al danneggiato**, e non all'assicuratore committente, analitica fattura di riparazione, per consentire al danneggiato, anche ai sensi dell'art. 80 n.7 del Codice della strada, di ottemperare alle eventuali richieste di revisione straordinaria della MCT.

## **Sulle nuove scadenze o prescrizioni: il testo della bozza MISE**

*2. Il secondo comma dell'articolo 2947 del Codice civile è sostituito dal seguente:*

*«Per il risarcimento del danno prodotto dalla circolazione dei veicoli di ogni specie il diritto si prescrive in due anni. In caso di sinistri con soli danni a cose il danneggiato decade dal diritto qualora la richiesta di risarcimento non venga presentata entro centottanta giorni dal fatto dannoso, salvo i casi di forza maggiore.».*

Si ribadisce la ferma contrarietà all'introduzione di nuove "decadenze" dal diritto al risarcimento in termini brevissimi anche con espresso richiamo a quanto statuito al punto 4.13 della Guida alla redazione dei testi normativi ( circolare della Presidenza del Consiglio del 2 maggio 2001).

Nel merito la norma non appare chiara:

*"In caso di sinistri con soli danni a cose il danneggiato decade dal diritto..."*

Innanzitutto **va chiarito che il danno a cose non coincide con il danno al veicolo**. Sono danni a cose quelle trasportate, quelle del trasportato, quelle di terzi con tutto ciò che ne consegue: posto che la ripartizione dei danni in dottrina è tra danni patrimoniali e non, una simile formulazione lascia nel dubbio sulla qualificazione di ulteriori voci di danni, quali fermo tecnico, svalutazione commerciale, nolo mezzi sostitutivi, oltre che per le rivalse degli enti pubblici.

Deve inoltre essere ulteriormente precisato il rapporto tra un "sinistro con soli danni a cose" e il "danneggiato" posto che la norma sanziona con la decadenza il danneggiato che abbia tardato, circostanza ad oggi legittima, la formulazione di una richiesta danni conscio che nel sinistro qualcuno abbia riportato lesioni, ma poi non sia in grado di dimostrare tale circostanza.

Ciò a maggior ragione dopo i noti interventi della giurisprudenza di legittimità (Cassazione sez. III civ. n. 28186 del 22 12 2011) in tema di infrazionabilità della domanda giudiziale di risarcimento del danno a cose e a persona.

Inoltre poiché la richiesta danni ex 148 e 149 è stata definita un atto formale tipico, per la cui formulazione occorre un elevato tasso di tecnicismo, appare inammissibile la scelta di sanzionare con la decadenza colui che abbia fatto una richiesta danni "nulla" o ritenuta dall'assicuratore "non idonea" a evitare la decadenza.

La clausola di salvaguardia *"salvo i casi di forza maggiore"* non appare comunque idonea a evitare ingiuste penalizzazioni, poiché nella pratica la richiesta danni ex 149 va formulata per conoscenza anche alla impresa del civile responsabile che sovente non è nota e, in prospettiva, con la dematerializzazione dei contrassegni vi saranno ancora maggiori problemi pratici poiché l'art. 3 del decreto 110 del 9 agosto 2013 non ha chiarito la validità delle attestazioni rilasciate in via informatica.

E ancora non si condivide l'impianto normativo che in una norma sulla prescrizione introduce una decadenza, essendo certamente noti i problemi di qualificazione giuridica dei due differenti istituti.

Va infine, sempre al fine di evitare inutile contenzioso, chiarito il rapporto tra la pretesa decadenza e la prescrizione, nell'unico senso possibile, vale a dire che resta ferma la prescrizione biennale per i danni a cose, che viene comunque interrotta dalla richiesta danni.

Peraltro è noto che gli autoriparatori in forza di cessione di credito sovente gestiscono direttamente le pratiche risarcitorie dei propri clienti con le imprese assicuratrici, e una tale innovazione non potrebbe che aumentare i costi di gestione aziendale delle imprese artigiane di carrozzeria, dovendosi utilizzare maggiori risorse per adempimenti tecnici di non agevole e univoca interpretazione.

E' evidente che ove una simile norma venisse introdotta a fronte dei rischi di "decadenza" e del relativo contenzioso che ne scaturirebbe, si determinerebbe l'ovvia conseguenza di un proliferazione di interventi di professionisti (e dei relativi costi) nella gestione di pratiche assicurative che in una perversa eterogenesi dei fini si ribalterebbero sulle imprese assicurative e quindi sul costo dei sinistri che si intenderebbe diminuire.

## **La proposta**

Lo scopo della norma potrebbe invece essere raggiunto, senza stravolgimenti dell'impianto codicistico in tema di prescrizione, modificando opportunamente il 149 mediante la statuizione che la richiesta danni/denuncia (perché formulata alla compagnia del danneggiante) ivi prevista debba essere formulata a pena di decadenza dalla procedura del risarcimento diretto nel termine prefissato, a questo punto anche di tre mesi-

La sanzione per le denunce tardive sarebbe dunque la perdita del beneficio della speciale procedura del risarcimento diretto, col rinvio in tal modo di chi richiede il risarcimento all'assicuratore del civile responsabile che dispone evidentemente di maggiori strumenti di tutela.