

RC AUTO

Siamo assolutamente convinti che la concorrenza, quella vera, rappresenti un valore imprescindibile che si traduce in opportunità per le imprese e per i cittadini. Un mercato realmente concorrenziale garantisce libertà di iniziativa economica e la presenza sul mercato di una pluralità di soggetti, accresce la capacità competitiva delle imprese mercato, garantisce informazione trasparenza del mercato a tutela dei consumatori, rimuovendo ostacoli regolatori di apertura dei mercati.

Ci dispiace constatare che con il disegno di legge sulla Concorrenza si interviene ancora una volta pesantemente sul mercato dell'autoriparazione, allargando ulteriormente il potere già ampio, del mondo assicurativo, con disposizioni che determinano uno squilibrio concorrenziale ad esclusivo vantaggio delle Compagnie di assicurazione.

Le previsioni contenute nel Capo I (Assicurazioni e fondi pensione) del disegno di legge non appaiono orientate nella direzione della concorrenza, bensì tese a condizionare fortemente il mercato dell'autoriparazione.

E' un dato di fatto che l'attuale dinamica dei prezzi delle polizze evidenzia la necessità di adottare alcune misure strutturali per garantire una riduzione durevole della spesa assicurativa ed avvicinare i prezzi praticati in Italia a quelli dei principali paesi europei. Già nel 2010 un'indagine conoscitiva dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato aveva evidenziato una situazione di forte carenza concorrenziale e di libero mercato ove " ..il livello dei premi medio in Italia sia più del doppio di quelli di Francia e Portogallo, superando quello tedesco dell'80% circa e quello olandese di quasi il 70%; la crescita dei prezzi per l'assicurazione dei mezzi di trasporto in Italia nel periodo 2006-2010 è stata quasi il doppio di quella della zona Euro e quasi il triplo di quella registrata in Francia". A ciò si aggiunge che attualmente il mercato risulta per il 70% saldamente controllato dai principali grandi gruppi assicurativi (Unipol-Sai, Generali, Allianz, etc). È qui che vanno cercate le cause e le possibili risposte ad un calo delle tariffe assicurative.

La nostra posizione è chiara: Sì alla riduzione dei premi delle polizze, No al condizionamento del mercato della riparazione da parte delle assicurazioni.

La tutela dei consumatori durante la sottoscrizione delle polizze RC Auto andrebbe riequilibrata in *primis* in favore della libertà di concorrenza nel mercato dell'autoriparazione, prevedendo la

nullità di quelle clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato delle imprese di autoriparazione di fiducia, in caso di danno da sinistro stradale.

Le clausole previste dal disegno di legge che obbligano il consumatore alla rinuncia del diritto di cessione del credito e alla libera scelta del riparatore di fiducia, non risultano idonee ad assicurare condizioni di trasparenza e correttezza contrattuale, ma al contrario fanno emergere una chiara posizione di abuso da parte delle compagnie di assicurazione.

Ed infatti, la promessa, ancor che aleatoria e indefinita, di una riduzione significativa del premio assicurativo, rappresenta comunque un condizionamento per i consumatori a sottoscrivere clausole nuove, nei contratti di assicurazione RC Auto, ma non può trattarsi di clausole contrarie a principi costituzionali.

Rinuncia alla cessione del credito

Articolo 132-ter

(Sconti obbligatori)

In presenza di almeno una delle seguenti condizioni, da verificarsi in precedenza o contestualmente alla stipulazione del contratto o dei suoi rinnovi, le imprese di assicurazione praticano uno sconto significativo rispetto al prezzo della polizza altrimenti applicato:

d) nel caso in cui i soggetti che presentano proposte per l'assicurazione rinunciano, in deroga agli articoli contenuti nel libro IV, titolo I, capo V, del codice civile, alla cedibilità del diritto al risarcimento dei danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti senza il consenso dell'assicuratore tenuto al risarcimento;

Il diritto alla cessione del credito è un principio riconosciuto dal codice civile (art. 1260 e seguenti) che tutela la libertà di un soggetto di cedere il proprio credito, per danni di natura patrimoniale, senza il consenso del debitore ceduto. Il divieto di cessione del credito di fatto, limita le facoltà contrattuali degli assicurati a vantaggio delle assicurazioni. Inoltre, il divieto di cessione di credito contraddice quanto previsto nel Codice del Consumo che considera vessatorie qualsiasi "restrizione alla libertà contrattuale del contraente nei rapporti con i terzi". In questo caso, il divieto lede l'autonomia dell'assicurato di stipulare una cessione di credito con il proprio riparatore di fiducia. In aggiunta, non si capisce come la cessione del credito possa rappresentare un elemento di lievitazione dei costi, dato che non incide sulla natura ed entità del risarcimento che deve comunque essere pagato, a prescindere dalla qualità del soggetto avente diritto.

Tale strumento si è rivelato, tra l'altro, sempre idoneo a soddisfare le esigenze emerse nella pratica dei rapporti commerciali, poiché presenta minori rigidità ed inconvenienti rispetto ad altri istituti: il danneggiato dal canto suo trasferisce alla carrozzeria senza dover anticipare somme per la riparazione il credito e il rischio della liquidazione e l'assicuratore, dall'altro, è

tenuto comunque a provvedere al pagamento dell'indennità (che non muta secondo la qualità del soggetto che esercita il diritto ad ottenere il risarcimento).

Per questo CNA sottolinea la necessità di sopprimere il divieto di cessione del credito e di prevedere, invece, il versamento della somma da corrispondere a titolo di risarcimento direttamente all'imprenditore che ha effettuato la riparazione, previa presentazione di fattura analitica

Risarcimento in forma specifica

Articolo 132-ter

(Sconti obbligatori)

In presenza di almeno una delle seguenti condizioni, da verificarsi in precedenza o contestualmente alla stipulazione del contratto o dei suoi rinnovi, le imprese di assicurazione praticano uno sconto significativo rispetto al prezzo della polizza altrimenti applicato:

e) nel caso in cui i soggetti che presentano proposte per l'assicurazione esercitano, in alternativa al risarcimento per equivalente, la facoltà di ricevere un risarcimento in forma specifica di danni a cose, in assenza di responsabilità concorsuale, fornendo idonea garanzia sulle riparazioni effettuate, con una validità non inferiore a due anni per tutte le parti non soggette a usura ordinaria. La garanzia di cui al periodo precedente è presupposta per i contratti di assicurazione di veicoli o natanti nuovi alla prima immatricolazione.

4. L'impresa di assicurazione che offre al contraente la facoltà di cui al comma 1, lett. e), comunica all'I.V.A.S.S., entro 30 giorni dall'entrata in vigore di una nuova tariffa l'entità della riduzione del premio prevista. Nella medesima comunicazione, le imprese di assicurazione identificano la tipologia di veicoli e gli ambiti territoriali nei quali offrono tale facoltà a tutti i contraenti, nonché l'adeguatezza della propria rete di riparatori convenzionati, sia in termini di copertura territoriale che di congruità operativa e assistenziale.».

Questa disposizione è in forte contrasto con il principio di libertà di mercato e concorrenza tra gli operatori economici. Si sottrae agli automobilisti la libertà di scelta di riparazione del danno presso la propria officina di fiducia, indirizzando, le riparazione verso la rete di officine convenzionate, sulle quali si esercita un potere pressoché totale in termini di costi, tempi di riparazione, tariffe orarie, tempi di lavorazione per le singole tipologie di interventi, nonché sconti sui costi dei ricambi e dei materiali di consumo.

Paradossalmente si consente al soggetto che è obbligato, in virtù di un accordo contrattuale, al risarcimento a condizionare e controllare l'ammontare della somma dovuta per la riparazione. Questo, in barba a qualsiasi principio di concorrenza, rischia di mettere l'intero mercato della riparazione sotto il pieno controllo delle Compagnie assicurative, limitando la capacità, per gli autoriparatori, di autodeterminazione dei prezzi delle riparazioni sulla base degli standard qualitativi assicurati ai consumatori, con la conseguenza potenziale, gravissima, di determinare un vero e proprio "Cartello" in grado di organizzare componenti di costo tali da generare ampi margini di guadagno delle assicurazione e scarse dinamiche concorrenziali.

La stessa AGCM in sede di audizione alla 10^o Commissione del Senato, nel 2010, dichiarava: "...tale prassi contrattuale...se posta in essere da un ristretto numero di imprese assicurative che detengono un'elevata quota di mercato complessiva può presentare problemi sotto il profilo della concorrenza, soprattutto nei rapporti con le imprese di riparazione: proposte di convenzioni, irragionevolmente selettive, potrebbero causare pregiudizi a quelle imprese di autoriparazione escluse dalle convenzioni. Nei confronti dei consumatori, invece, il pregiudizio si sostanzia nella perdita di possibilità di scelta dell'autoriparatore di fiducia...."

E' evidente come l'AGCM solleva un duplice problema. Una situazione di abuso di posizione dominante, ridurre la libertà dell'assicurato significa poter decidere quale autoriparatori potrà lavorare e quale dovrà invece cessare l'attività, e un palese conflitto di interessi, il riparatore deve essere di fiducia del danneggiato, non del soggetto obbligato al risarcimento.

Il quadro normativo vigente, infatti, evidenzia che il dovere delle assicurazioni è quello di "risarcire il danno" e non già di "rimborsare la riparazione". Ne consegue che chi ha l'obbligo di risarcire il danno non può e non deve intervenire sul come, sul quanto e sul dove viene effettuato l'intervento riparativo.

Infine, è bene sottolineare che, con riferimento alle convenzioni, la stessa formulazione del comma 4 dell'articolo 3 lascia spazio a troppa incertezza sul reale contenuto delle disposizioni e presta il fianco a numerose interpretazioni, sia relativamente alla individuazione della tipologia dei veicoli e degli ambiti territoriali nei quali è attivata la convenzione, che nella valutazione dell'adeguatezza delle rete di riparatori convenzionati e nella congruità operativa ed assistenziale.

Pertanto CNA chiede che sia garantita la libertà di scelta da parte del danneggiato di rivolgersi all'autoriparatore di fiducia, in luogo di quelle convenzionate, e consentire il pagamento della somma corrisposta a titolo di risarcimento direttamente all'impresa che ha svolto la riparazione, previa presentazione di fattura analitica.

Tale strumento costituirebbe un valido presupposto per l'efficienza e la sicurezza del parco circolante oltre che alla trasparenza della procedura di risarcimento.

Risarcimento per equivalente

Articolo 132-ter

(Sconti obbligatori)

In presenza di almeno una delle seguenti condizioni, da verificarsi in precedenza o contestualmente alla stipulazione del contratto o dei suoi rinnovi, le imprese di assicurazione praticano uno sconto significativo rispetto al prezzo della polizza altrimenti applicato:

f) nel caso in cui, ove non trova applicazione la lettera e), i soggetti che presentano proposte per l'assicurazione si impegnano ad accettare un risarcimento per equivalente pari a quanto previsto nelle convenzioni di cui al comma 4, fornendo, in caso di sinistro, informazioni relativamente al soggetto che procederà alla riparazione, e stabilendo un termine massimo per consentire all'impresa di assicurazione di verificare la stima dell'ammontare del danno prima che le riparazioni siano effettuate.

Occorre infine soffermarsi sulla disposizione relativa al risarcimento per equivalente, ovvero risarcimento economico (art. 3, capoverso articolo 132 ter, lettera f), offerto e riconosciuto dalla compagnia di assicurazione nel solo ammontare previsto da convenzioni stipulate tra imprese di assicurazione e carrozzerie convenzionate e previa stima del preventivo prima che sia effettuata la riparazione.

Anche questa clausola si pone una duplice violazione: della concorrenza perché avalla un comportamento arbitrario delle imprese di assicurazione, libere di determinare l'ammontare del danno che esse stesse devono risarcire nella totale inconsapevolezza dell'assicurato, e del diritto dell'assicurato al risarcimento integrale del danno.

In questo senso è, invece, necessario prevedere un risarcimento "integrale" dei danni subiti, comprensivi non solo del danno materiale sul veicolo, ma anche degli eventuali oneri e costi relativi al soccorso stradale, al noleggio di veicoli sostitutivi ed al "fermo tecnico" del veicolo (definibile anche con la sigla FRAM – fermo reperimento analogo mezzo), quale ristoro del mancato godimento (disponibilità) del veicolo incidentato per il periodo occorrente per la relativa riparazione, nonché agli eventuali adempimenti stragiudiziali derivanti dall'incidente (attinenti all'assistenza tecnica da parte di studi o esperti di infortunistica stradale, all'assistenza peritale ed alla consulenza legale), oltre che alle spese dovute nel caso di demolizione e reimmatricolazione del veicolo. Senza contare che tale soluzione sarebbe conforme ai principi già enunciati dalla giurisprudenza, sebbene non siano rispettati dalle imprese di assicurazione.

Lì, 10 giugno 2015

