

## SEZIONE I

### CONSIGLIO REGIONALE - Mozioni

MOZIONE 3 marzo 2015, n. 956

**In merito ai tempi di approvazione in sede parlamentare della proposta di legge presentata da Confederazione Nazionale dell'Artigianato e Confartigianato (Modifiche al Codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 "Codice delle assicurazioni private", in materia di assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore).**

#### IL CONSIGLIO REGIONALE

Premesso che il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (Codice delle assicurazioni private), al comma 1 dell'articolo 122 dispone che: "I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile e dall'articolo 91, comma 2, del codice della strada";

Premesso che la legge 5 febbraio 1992, n. 122 (Disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale e disciplina dell'attività di riparazione), all'articolo 1 disciplina detta attività con la specifica finalità di "raggiungere un più elevato grado di sicurezza nella circolazione stradale e per qualificare i servizi resi dalle imprese di autoriparazione";

Rilevato che in Italia operano 119.070 imprese, di cui il 63,6 per cento nel settore della manutenzione e riparazione degli autoveicoli (pari ad oltre 75.000 imprese), mentre gli occupati sono 204.755, di cui 101.407 sono i dipendenti (dimensione media per azienda di 2,7 addetti). Il solo settore della riparazione di carrozzerie di autoveicoli ha 21.138 imprese che impegnano 68.509 addetti, pari al 33,5 per cento degli addetti del settore dell'autoriparazione, con una dimensione media aziendale di 3,2 addetti;

Rilevato che in Toscana le carrozzerie sono 2.056, occupano 6.000 dipendenti e fatturano circa 600 milioni di euro, derivanti quasi per intero dalle conseguenze dei sinistri;

Ricordato che con decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa

pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini "nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario"), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così detto decreto "sviluppo bis", si è inteso prevedere l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS), ente dotato di personalità giuridica di diritto pubblico il cui mandato è di vigilanza prudenziale sulle assicurazioni nell'interesse degli assicurati e di garanzia circa la stabilità del mercato assicurativo;

Richiamata la relazione IVASS relativa all'attività svolta nel 2012 con la quale si evidenziava che in Italia i premi delle assicurazioni responsabilità civile auto risultavano in media più elevati ed in crescita ad un ritmo superiore rispetto a quelli dei principali paesi europei, nonostante un numero di frodi accertato inferiore di quattro volte rispetto a quello constatato dalle compagnie del Regno Unito e la metà di quello riscontrato in Francia;

Rilevato che in Italia, nel corso dell'ultimo decennio, i prezzi relativi alle polizze assicurative sui mezzi di trasporto sono aumentati del 27,9 per cento (segnando un incremento di più del doppio rispetto al 13,6 per cento dell'Eurozona), mentre in controtendenza rispetto a tale situazione nel solo biennio 2011 e 2013 il fatturato del settore manutenzione e riparazione ha segnato un segno negativo pari al 6,9 per cento, che tradotto in valore assoluto significa una diminuzione di fatturato pari a 1.002 milioni di euro;

Considerato che in Italia la possibilità vigente di applicare clausole assicurative di "risarcimento in forma specifica", da effettuarsi in base ad apposite convenzioni stipulate fra compagnie assicurative ed imprese di autoriparazione, sembrerebbe appurato non avere alcuna incidenza in tema sia di riduzione delle frodi assicurative che di riduzione dei costi assicurativi e dei relativi premi; mentre, d'altro canto, sempre tale clausola rischierebbe di collocare "l'intera filiera" sotto il controllo assoluto delle compagnie di assicurazione, determinando nei fatti per gli autoriparatori una limitazione nella capacità di autodeterminare i prezzi delle riparazioni sulla base degli standard qualitativi da assicurarsi ai consumatori che vedrebbero la qualità della riparazione del proprio mezzo scelta dalla compagnia assicuratrice, la quale avrà sia l'interesse a scegliere riparazioni a basso costo, sia la possibilità di imporre tempi, compenso orario e scelta del materiale ai carrozzieri, pena il rispetto della figura dell'autoriparatore inteso quale imprenditore autonomo ed indipendente e la probabile espulsione di una fetta consistente di questi operatori dal mercato delle riparazioni;

Constatato che, in base alle cifre sopra richiamate, i premi assicurativi RC auto hanno subito significativi

rialzi oggettivamente non imputabili al costo assoluto della riparazione, bensì ad un assetto del mercato assicurativo ancora caratterizzato da una scarsa dinamica concorrenziale in grado potenzialmente di formare un “cartello” atto a modulare le componenti di costo in modo da generare e garantire ampi spazi di rendita; tant’è che a dimostrazione di ciò, prendendo in considerazione la dinamica del valore aggiunto reale tra il 2007 e il 2011, si osserva una crescita di quello del comparto assicurativo del 6,8 per cento, in controtendenza rispetto alla caduta del valore aggiunto del commercio e della autoriparazione pari all’ 11,3 per cento;

Richiamata la sentenza della Corte di Giustizia europea nella causa C-32/11 che recita:” gli accordi mediante i quali alcune società di assicurazioni del ramo automobilistico pattuiscono bilateralmente o con concessionari automobilistici operanti quali officine di riparazione, o con un’associazione di rappresentanza di tali concessionari- la tariffa oraria dovuta dalla società assicurativa per la riparazione di veicoli assicurati presso di essa, prevedendo che tale tariffa dipenda, tra l’altro, dal numero e dalla percentuale di contratti di assicurazione commercializzati dal concessionario quale intermediario di detta società, possono essere considerati come una restrizione della concorrenza “per oggetto” ai sensi della disposizione sopra citata, qualora, a seguito di un esame individuale e concreto del contenuto e dell’obiettivo di tali accordi nonché del contenuto economico e giuridico nel quale si collocano, risulti che gli stessi sono, per loro propria natura, dannosi al buon funzionamento del gioco normale della concorrenza su uno dei due mercati interessati”;

Preso atto della proposta di legge presentata da Confederazione nazionale dell’artigianato e confartigianato (Modifiche al Codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 “Codice delle assicurazioni private”, in materia di assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore), volta, tra l’altro ad allineare l’Italia al resto dello scenario comunitario dove non risulta vigente una disciplina legislativa che preveda il ricorso alla procedura di “risarcimento in forma specifica” mediante l’attivazione di convenzioni tra compagnie assicurative e imprese di autoriparazione; a favorire la libera concorrenza e la trasparenza tra operatori del mercato; a contrastare le limitazioni alla libertà di scelta dell’utente nei riguardi delle imprese di autoriparazione di fiducia; ad invertire il trend di aumento dei costi delle polizze assicurative senza tuttavia abbattere il livello qualitativo delle riparazioni e la connessa sicurezza stradale;

Alla luce della situazione di crisi economica in cui versa il contesto socio-economico regionale e degli

indubbi vantaggi, in termini economici e di trasparenza, che deriverebbero per i cittadini toscani da una reale dinamica competitiva nel campo delle imprese di autoriparazione, oltretutto della forte spinta di cui beneficerebbero le politiche regionali attivate in materia di sicurezza stradale;

#### IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

a chiedere, tramite l’Assessore alle attività produttive l’istituzione presso il Ministero competente di un tavolo di confronto che comprenda tutte le associazioni di categoria interessate alla riforma del sistema RC auto;

ad attivarsi presso il Governo affinché:

- sia bloccato qualsiasi tentativo volto ad inserire all’interno dei prossimi atti legislativi in materia di programmazione economica e finanziaria provvedimenti che vadano in contrasto con la proposta di legge in oggetto;

- si giunga in tempi brevi alla calendarizzazione nei lavori d’aula della proposta di legge recante: “Modifiche al Codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 2009, in materia di assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione di veicoli a motore”;

a promuovere, alla luce della molteplicità di proposte esistenti, momenti di approfondimento sui processi di riassetto in atto relativi al sistema assicurativo RC auto che vedano la partecipazione dei parlamentari toscani e dei rappresentanti delle associazioni di categoria operanti a livello regionale.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana ai sensi dell’articolo 5, comma 1, della l.r. 23/2007 e nella banca dati degli atti del Consiglio regionale ai sensi dell’articolo 18, comma 1, della medesima l.r. 23/2007

*Il Presidente*  
Giuliano Fedeli

*I Segretari*  
Daniela Lastri  
Marco Carraresi

---

MOZIONE 3 marzo 2015, n. 974

**Istituzione di una centrale regionale unica per le operazioni di gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare in capo al sistema sanitario regionale toscano (SSRT).**