



Senato della Repubblica

XIX Legislatura

**9ª Commissione (Industria, commercio, turismo, agricoltura e
produzione agroalimentare)**

Documento di osservazioni e proposte

**Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative
e correttive al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, di
recepimento della direttiva (UE) 2021/2118, recante modifica
della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della
responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli
e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità**

(A.G. 363)

27 gennaio 2026

Atto del Governo n. 363 – Schema d.lgs. recante disposizioni integrative e correttive assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

Signor Presidente, Onorevoli Senatori,

innanzitutto, desideriamo esprimere un sincero ringraziamento per l'opportunità concessa a Confartigianato Imprese di apportare il proprio contributo nell'ambito dell'esame dell'Atto del Governo n. 363, recante "Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, di recepimento della direttiva (UE) 2021/2118, recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità".

Il decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, recependo la direttiva UE 2021/2118 (Direttiva RC Auto) aveva introdotto cambiamenti rilevanti per il mercato della riparazione veicoli e in particolare:

- **aumento del parco veicoli assicurati.** L'estensione dell'obbligo di assicurazione RC Auto anche ai veicoli fermi o utilizzati esclusivamente in aree private (come cortili, officine o depositi) ha ampliato la platea di mezzi coperti da polizza. Per le officine e le carrozzerie ciò ha significato che i danni causati da o a veicoli durante la movimentazione in aree private aziendali sono necessariamente gestiti tramite procedure assicurative *standard*;
- **deroga per veicoli non idonei alla circolazione.** Il decreto ha previsto una deroga esplicita per i veicoli "stabilmente non idonei all'uso come mezzo di trasporto". Questo punto è cruciale per i riparatori: un veicolo privo di parti fondamentali (es. motore smontato) o destinato alla rottamazione non richiede copertura assicurativa, riducendo oneri per i veicoli fermi in attesa di interventi strutturali pesanti;
- **nuove regole sulla sospensione della polizza.** È stata introdotta una disciplina più rigorosa per la sospensione volontaria della copertura (massimo dieci mesi nell'anno assicurativo). Questo ha limitato la possibilità per i clienti di tenere veicoli fermi in riparazione per lunghi periodi senza assicurazione, spingendo verso cicli di riparazione più definiti;
- **tutela dei danneggiati e indennizzi.** Il decreto ha rafforzato i meccanismi di indennizzo per sinistri che coinvolgono rimorchi o in caso di insolvenza dell'assicuratore, garantendo flussi di pagamento più certi anche per le prestazioni di ripristino effettuate dai professionisti della riparazione.

Ad avviso di Confartigianato, sebbene il citato decreto 184/23 non vieti l'applicazione di penali in caso di scelta del riparatore di fiducia, l'armonizzazione normativa europea ha spinto verso una

maggiore trasparenza nei processi di liquidazione del danno, favorendo indirettamente la regolarità delle transazioni tra assicurazioni e officine.

In questo contesto riteniamo che l'Atto del Governo n. 363, seppur non introducendo norme volte a regolare direttamente l'attività tecnica delle carrozzerie o delle officine (come *standard* di riparazione o tariffe), abbia un impatto indiretto significativo sulla gestione dei veicoli dei clienti e sulla domanda di alcuni servizi, in particolare nei seguenti ambiti:

- **Gestione dei veicoli "fermi" o in riparazione** (deroga all'obbligo RCA). Il provvedimento chiarisce quando un veicolo può essere esentato dall'obbligo di assicurazione. Questo è rilevante per le officine che ospitano veicoli per lunghi periodi.
- **Veicoli storici e da collezione.** Per le officine specializzate in restauri e veicoli d'epoca, viene introdotta la possibilità di distinguere tra "rischio statico" (mentre l'auto è ferma in garage o in officina) e "rischio di circolazione" (c.d. polizze su misura). Questo potrebbe incoraggiare i proprietari a mantenere i veicoli in efficienza, sapendo di poter attivare la copertura solo quando necessario, aumentando potenzialmente il volume di lavoro per le manutenzioni stagionali.
- **Assistenza per gare e competizioni sportive.** Per le officine che preparano auto da competizione o prestano assistenza in pista si prevede che:
 - gli organizzatori di gare possono ora contrarre un'assicurazione per responsabilità civile generale in alternativa alla classica RCA (assicurazione alternativa);
 - resta fermo l'obbligo di copertura RCA per i proprietari dei veicoli che transitano su strade aperte al traffico durante gli eventi (ad esempio nei trasferimenti tra le prove speciali di un *rally*).
- **Vigilanza e banca dati**
 - Mantenimento dell'attestato di rischio: in caso di sospensione del contratto per mancato utilizzo del veicolo (ad esempio durante un lungo restauro in officina), l'ultimo attestato di rischio conseguito conserva validità per un periodo di cinque anni;
 - l'IVASS riacquista poteri di vigilanza sulla banca dati delle attestazioni di rischio e potrà accedere agli archivi nazionali dei veicoli e degli incidenti. Una gestione più precisa dei dati sui sinistri influisce indirettamente sulla trasparenza delle perizie e delle riparazioni gestite dalle carrozzerie.

Per quanto riguarda, infine, il tema delle **riparazioni** e dei **risarcimenti**, il provvedimento non modifica le procedure di indennizzo diretto o il rapporto tra assicurazioni e carrozzerie indipendenti.

Confartigianato ritiene che, anche nel settore dell'autoriparazione dei veicoli a motore la concorrenza costituisce o, per meglio dire, dovrebbe costituire un principio regolativo fondamentale per orientare correttamente i rapporti negoziali che investono le imprese artigiane operanti nel campo dell'autocarrozzeria, le compagnie di assicurazione e gli assicurati.

Il condizionale è d'obbligo. Questo perché le imprese artigiane subiscono, il più delle volte, un contesto di mercato contrassegnato da una forte disparità contrattuale. Da un lato, infatti, si colloca il lavoro a regola d'arte svolto dalle officine di carrozzeria, le quali intervengono sul piano materiale per effettuare le riparazioni scaturenti da sinistri stradali o altro evento accidentale; dall'altro, le imprese assicuratrici, le quali, nell'assolvere il compito di gestione e copertura dei rischi legati alla circolazione stradale, fanno leva sulla propria forza economico-contrattuale per imporre, all'atto di sottoscrizione delle polizze, clausole contrattuali che finiscono col condizionare il libero sviluppo delle dinamiche competitive del mercato. In altre parole, ciò che si registra sul piano fattuale è una crescente tendenza alla "canalizzazione" della clientela a beneficio delle sole officine convenzionate con le compagnie di assicurazione, quale espediente adottato dalle suddette compagnie allo scopo di non riconoscere per intero i costi sostenuti dalle imprese di carrozzeria per l'intervento riparatorio e, quindi, trarre il maggior profitto possibile dalla singola pratica a scapito delle piccole imprese di autoriparazione. L'effetto di una siffatta strategia aggressiva di mercato risiede nel dissuadere l'assicurato dall'optare per l'impresa di autoriparazione di fiducia (non convenzionata), dando luogo, di fatto, a una discriminazione sul piano della scelta dell'assicurato circa l'autoriparatore cui rivolgersi. Differenziare il trattamento assicurativo per spingere la domanda verso i centri convenzionati: questa è in sostanza la finalità di fondo perseguita dalle imprese di assicurazione. Ciò, a titolo esemplificativo, in ragione dell'applicazione di franchigie più elevate e massimali più bassi ovvero di tempi di liquidazione più lunghi in caso della preferenza per officine autonome.

Per provare a porre rimedio a questa evidente stortura di mercato che comporta, per un verso, una forzosa contrazione delle commesse per le officine non convenzionate e, per altro verso, una significativa riduzione della capacità di libera determinazione del compenso per le officine convenzionate (in quanto indotte dalle compagnie assicuratrici ad accettare tariffe al di sotto di quelle materialmente remunerative per il lavoro effettuato), la legge annuale per il mercato e la concorrenza del 2017 (art. 1, comma 9, della legge 4 agosto 2017, n. 124) ha provato a risolvere tale criticità pur senza sortire gli effetti sperati.

Il settore dell'autoriparazione: dati osservatorio Confartigianato

La filiera auto conta 174.409 imprese, di cui il 97,9% operanti nei servizi e commercio e il 2,1% nella produzione.

Gli addetti complessivi della filiera sono 558mila, con una forte presenza di micro e piccole imprese: il 69,8% lavora infatti in realtà con meno di 50 addetti. La dinamica occupazionale di lungo periodo mostra come l'autoriparazione sia il comparto più vitale, con un incremento del 5,7% degli addetti dal 2012 al 2023.

In Italia le imprese registrate al II trimestre 2025 nel comparto della riparazione e manutenzione di autoveicoli e motocicli sono 93.049, in diminuzione dello 0,6% rispetto al II trimestre 2024. Le imprese artigiane rappresentano il 75,0% del totale, pari a 69.823 imprese.

Le imprese registrate nel settore della riparazione e manutenzione di carrozzerie di autoveicoli sono 21.376 di cui le imprese artigiane rappresentano il 75,2% pari a 16.075 imprese.

I dati in serie storica sugli addetti, disponibili a partire dal 2012, mostrano che nell'arco di undici anni (2012-2023) l'autoriparazione è stata la componente più dinamica della filiera auto in termini occupazionali, registrando, infatti, una crescita del 5,7%, pari a 11.605 addetti in più, a fronte della stabilità della produzione e del +2,0% del commercio (+3.614 unità). Nel complesso nella filiera auto gli addetti crescono del 2,8% e la manutenzione auto determina per oltre i tre quarti (76,2%) l'incremento della filiera in termini assoluti, a fronte di una quota sugli addetti molto più contenuta e pari al 38,5%.

La dimensione media del comparto dell'autoriparazione è di 2,8 addetti per impresa. Le imprese mediamente più strutturate sono quelle della riparazione di carrozzerie di autoveicoli con 3,1 addetti per impresa, seguita da riparazioni meccaniche di autoveicoli con 2,9 addetti per impresa, da riparazione e sostituzione di pneumatici per autoveicoli con 2,8 addetti per impresa, di impianti elettrici e di alimentazione con 2,2 addetti per impresa e da autolavaggio e altre attività di manutenzione con 2,1 addetti per impresa.

Gli ultimi dati a disposizione nel confronto internazionale mostrano un rallentamento del fatturato del settore in Italia, con un calo dell'1,1% nel II trimestre 2025, a fronte di una dinamica positiva tra i maggiori paesi dell'Unione Europea. Nel dettaglio si osserva un incremento delle vendite delle imprese di autoriparazione dell'1,1% in Spagna e Francia e del +0,7% in Germania.