

OSSERVAZIONI DI CONFARTIGIANATO IMPRESE IN MATERIA DI CONCORRENZA

1. Responsabilità civile auto

§ 1

Il testo della bozza del provvedimento prevede che l'assicurato, qualora intenda usufruire dello sconto sul premio di polizza, debba sottoscrivere una clausola di rinuncia della cessione del credito derivante dal risarcimento del danno da circolazione dei veicoli a motore e dei natanti a meno che non vi sia il consenso dell'assicuratore.

Sul tema la Suprema Corte di Cassazione si è espressa 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 la Suprema Corte (Cassazione Civile, Sez. III, sentenza 3 ottobre 2013, n. 22601) 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.”**. 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 [...]”**, cioè il danno, di natura non strettamente personale, subito dall'assicurato il cui mezzo sia stato oggetto di un sinistro stradale.

La Suprema Corte 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.

Alla luce di tale norma e dei principi enunciati dalla Suprema Corte, il tema della libera cedibilità del credito derivante dal risarcimento del danno da sinistro stradale ha una connotazione giuridica definitivamente consacrata. Ogni diversa considerazione o limitazione 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) una compressione anche della 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.** Presidio costituzionale che, in una ottica di interpretazione sistematica delle norme nel contesto nel quale devono operare, deve essere necessariamente letto alla luce dell'attuale severa congiuntura economica che diverrebbe oltremodo negativa laddove il settore dell'autoriparazione fosse gravato anche da una limitazione della cessione del credito.

§ 2

La bozza del provvedimento prevede che l'assicurato che intenda usufruire dello sconto obbligatorio sul premio assicurativo debba optare per il risarcimento in forma specifica attraverso il ricorso alle carrozzerie c.d. "convenzionate".

In merito si evidenzia che nei contratti assicurativi che prevedono il risarcimento in "forma specifica", le compagnie fanno sottoscrivere agli assicurati l'obbligo di recarsi solo ed esclusivamente presso le carrozzerie c.d. "convenzionate". **Le convenzioni, proposte dalle compagnie assicurative alle imprese di carrozzeria, sono stipulate in forza del naturale peso negoziale delle compagnie medesime con l'evidente rischio di violazione delle norme sulla concorrenza per abuso di posizione dominante da parte delle stesse, violando altresì la libertà d'impresa (art. 41 Cost.) ed il principio di uguaglianza (art. 3 Cost.).**

Giova, al riguardo, segnalare quanto affermato dall'**AGCM in sede di audizione al Senato della Repubblica (29 settembre 2010) nell'ambito della Indagine conoscitiva sul settore dell'assicurazione di autoveicoli: "Queste prassi [ndr., che prevedano il risarcimento del danno in forma specifica con contestuale riduzione del premio per l'assicurato], 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.

Pertanto, la logica del convezionamento dei riparatori in uno con il risarcimento dei danni in forma specifica alimenta un quadro che altera, in modo marcato, la libera concorrenza tra le imprese nel mercato dell'autoriparazione, limitando ed intaccando, altresì, la libertà di scelta dell'assicurato in ordine al professionista di fiducia cui affidare i lavori. Pur mantenendo formalmente la facoltatività del risarcimento in forma specifica, il sistema della rete convenzionata di carrozzieri penalizza nei fatti le carrozzerie di "libera scelta" individuate dall'assicurato in ragione della fiducia nella professionalità e nei servizi che esse prestano.

Occorre, pertanto, rimeditare il quadro composto dal pilastro "risarcimento in forma specifica-carrozzerie in convezione", pena:

- **il sacrificio della concorrenza tra le imprese di assicurazione**
- **il sacrificio della libera scelta da parte dell'utente del proprio operatore di fiducia**
- **la mortificazione del principio alla giusta ed integrale riparazione del danno subito, la cui entità deve essere valutata in ragione del nocumento materiale effettivamente patito, non già condizionata dalla scelta della impresa cui avvalersi (libera o in convezione).**

§ 3

Il testo della bozza del provvedimento prevede che in caso di incidente le risultanze del meccanismo di registrazione dell'attività del veicolo, c.d. "scatola nera", "*formano piena prova, nei procedimenti civili, dei fatti cui esse di riferiscono*", salvo la dimostrazione di cattivo funzionamento o di manomissione del dispositivo da parte di colui contro il quale la prova è prodotta.

La piena prova delle risultanze emerse dalla "scatola nera", portate nei giudizi civili, contrasta con i più elementari principi di difesa costituzionalmente sanciti. Infatti l'assenza di una qualsiasi forma di contraddittorio tra le parti nel momento della trascrizione delle risultanze del dispositivo rende giuridicamente precaria la cristallizzazione, ad ogni effetto di legge, dei contenuti del dispositivo medesimo. Circostanza tanto più vera ove si consideri che, in base allo stato attuale delle tecnologie, le risultanze delle registrazioni non offrono una fotografia attendibile dei luoghi e delle circostanze del sinistro, ma risentono di un certo grado di approssimazione rispetto alla realtà, tale da alterare (quindi incidere) sull'accertamento dei fatti e delle responsabilità in occasione del sinistro.

Lo stesso provvedimento prevede che l'interoperabilità e la portabilità dei dispositivi di registrazione dell'attività del veicolo sia "*garantita da operatori provider di telematica*

assicurativa i cui dati identificativi sono comunicati all'IVASS da parte delle imprese di assicurazione che ne utilizzano i servizi".

In contrasto con i principi di concorrenza proclamati dall'intero testo della proposta di legge - e sulla scia del controllo che le compagnie vorrebbero perseguire su tutta la "filiera del sinistro" a partire dalla carrozzerie in convezione - il provvedimento estende le maglie di influenza delle assicurazioni ai provider che devono garantire la interoperabilità e la portabilità (oltre che l'installazione!) delle "scatole nere". Pur non facendo espressamente riferimento ad ipotesi di rapporti convenzionali con i provider, il dato si evince indirettamente dalla circostanza che sono le stesse imprese di assicurazione a dover comunicare all'IVASS i riferimenti dei provider che garantiscono la interoperabilità e la portabilità dei dispositivi.

Nello spirito di concorrenza che anima l'intero testo della proposta di legge, la norma, al contrario, dovrebbe prevedere il principio della libera scelta da parte dell'utente del provider cui affidare le attività di installazione/interoperabilità/portabilità delle "scatole nere".

Il provvedimento prevede, altresì, che la compagnia assicuratrice sia il titolare del trattamento dei registrati sui dispositivi delle "c.d. "scatole nere", ponendo divieto di utilizzarne le risultanze per finalità diverse da quelle connesse all'accertamento della responsabilità in caso di sinistro o di *"rilevare la posizione del veicolo in maniera continuativa o comunque sproporzionata rispetto alla medesima finalità"*.

La norma attribuisce alle imprese di assicurazione la titolarità del trattamento dei dati registrati sulla "scatola nera", ancorché i dispositivi siano installati su veicoli che non sono in proprietà della compagnia ed i dati riguardino condotte proprie dell'utente-assicurato. Ad una lettura della norma all'interno del più ampio quadro di disposizioni in materia di RCauto emergono la "forza contrattuale contrattuale" delle compagnie di assicurazione ed il disegno di "filiera del sinistro" che si verrebbe (o vorrebbe) a creare, direttamente o indirettamente, in capo alle compagnie di assicurazione.

In tale scenario l'attribuzione della titolarità del dominio del dato alle assicurazioni determina un pervasivo controllo delle compagnie sull'assicurato il quale - ed è questa la circostanza che rende palese la sproporzione della norma rispetto alle sue finalità - è costretto ad accettare di essere "controllato" se vuole godere dello sconto sulla polizza mediante la installazione della "scatola nera".

A nulla valgono le precisazioni introdotte dalla norma secondo la quale le risultanze dei dispositivi possono essere utilizzate solo ai fini dell'accertamento delle responsabilità in caso di sinistro, poichè la norma omette di prevedere regole di tutela in favore del soggetto-interessato i cui dati registrati si riferiscono (ndr., assicurato-utente). Anzi è proprio la norma a sollevare riserve ulteriori sul dominio dei dati e sul loro reale utilizzo da parte delle compagnie laddove, nel tentativo di declinare il divieto di utilizzo dei dati per rilevare la posizione e le condizioni del veicolo, aggiunge, che il divieto operi non solo per i casi di rilievo continuativo (e non potrebbe essere diversamente) ma anche nei casi di rilievi

sproporzionati, aggettivazione generica che celerebbe l'intenzione delle compagnie di attuare, tramite l'uso del dato, una forma di controllo sull'assicurato. Circostanza del resto chiaramente confermata dal fatto che la norma stessa (ndr., art. 154-bis, comma 3, bozza del testo) in tema di disciplina della interoperabilità-portabilità dei dispositivi rimanda al Regolamento per la definizione delle modalità di raccolta, gestione e utilizzo dei dati registrati dalle scatole nere [ndr., Regolamento previsto dall'art. 32, comma 1-bis del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1] il quale, nella bozza pubblicata sul sito del Garante della privacy e sottoposta a consultazione nel 2013, disciplina l'utilizzo dei dati registrati sulle "scatole nere" per fini ulteriori rispetto a quelli enunciati dal provvedimento al nostro esame, ad esempio anche a fini tariffari (art. 5 Regolamento).

Pertanto in ragione della natura dei dati da trattare e delle circostanze di fatto e di diritto nelle quali essi sono raccolti (su mezzo privato, a seguito dell'accettazione di clausole di fatto imposte nelle condizioni generali di contratto predisposte dalle compagnie), il punto di equilibrio della norma andrebbe individuato nella attribuzione della titolarità del dato registrato in capo al soggetto cui i dati si riferiscono (o al proprietario del mezzo nel caso in cui sia diverso dal guidatore). Il mancato consenso da parte di costoro alla esibizione dei dati, ai fini dell'accertamento delle responsabilità nel processo, dovrebbe esporre il titolare al provvedimento del giudice che ne intima l'esibizione stessa. Avendo cura la norma, infine, di prevedere la decadenza dal diritto al risarcimento del danno in caso di inottemperanza da parte dell'assicurato (o intimato) alla richiesta di esibizione per manomissione del dispositivo o sua distruzione.

§ 4

Sul tema di obblighi informativi degli intermediari, la norma fa riferimento al "*consumatore*" (ovvero alla persona fisica che agisce per scopi diversi dalla attività professionale) oppure genericamente al "*cliente*".

E' opportuno, attese le finalità informative e di trasparenza recate dalla norma, che la disposizione faccia riferimento alla più ampia nozione di assicurato quale utente destinatario degli obblighi informativi degli intermediari assicurativi.

§ 5

La norma prevede che le assicurazioni debbano praticare "*sconti significativi*" rispetto al premio al verificarsi di determinate condizioni.

Il concetto di significatività della riduzione (peraltro già presente nell'attuale formulazione dell'art. 132 del Codice delle assicurazioni, in materia di obbligo a contrarre) pare aleatorio ai fini della determinazione del premio che l'assicurato deve corrispondere.

Sarebbe, pertanto, opportuno determinare, anche per scongiurare pratiche concordate di allineamento al ribasso, un limite minimo al di sotto del quale le compagnie

assicuratrici non possono andare nel formulare proposte di sconto da praticare sui premi.

Il provvedimento (ndr., art. 132-ter, comma 1, bozza della proposta) prevede, altresì, che gli sconti obbligatori sui premi di polizza debbano operare *"in presenza di ciascuna"* delle condizioni espressamente previste [ndr., indicate con le lettere dalla a) alla f)]: a titolo di esempio, applicazione di dispositivi elettronici per la registrazione dell'attività del veicolo. Dalla formulazione della norma parebbe che per l'operare dello sconto debbano ricorrere congiuntamente tutte le condizioni previste dalle lettere da a) ad f). Ad una lettura sistematica della norma con quanto disposto oltre dallo stesso provvedimento (ndr., art. 132-ter, comma 2, bozza delle proposta), a mente del quale in sede preventivo le compagnie assicuratrici evidenziano *"per ciascuna delle condizioni di cui al comma 1"* - ossia le citate condizioni poste dalle lettere da a) ad f) - l'ammontare dello sconto praticato all'assicurato *"in caso di accettazione da parte del contraente"*, pare accreditarsi, invece, la diversa interpretazione secondo la quale per l'applicazione dello sconto obbligatorio non occorra l'operare congiunto di tutte le condizioni previste dall'articolo medesimo [ndr., indicate alle lettere da a) ad f)] e l'accettazione delle relative clausole da parte dell'assicurato.

L'ambiguità normativa andrebbe, pertanto, chiarita disponendo che lo sconto obbligatorio sul premio di polizza operi al ricorrere di ognuna, e quindi disgiuntamente, delle condizioni previste dalle menzionate lettere da a) ad f) dell'art. 132-ter. Diversamente interpretando, ovvero ritenendo che per l'operare degli sconti debbano ricorrere congiuntamente tutte le condizioni (e clausole) previste, la disposizione sarebbe oltremodo vessatoria in danno degli utenti-assicurati. **Creerebbe, inoltre, uno squilibrio insanabile e grave tra:**

- **la forza contrattuale delle compagnie assicuratrici che predispongono i preventivi (preventivi che opportunamente dovrebbero essere presentati agli utenti in versione cartacea ed in forma agevolmente comprensibile)**
- **e gli assicurati che, di fatto, sono costretti ad accettare o rifiutare la proposta assicurativa come formulata, senza alcuna possibilità di negoziazione.**

§ 6

Al fine dell'applicazione dello sconto sul premio il provvedimento prevede che l'assicurato installi sul proprio veicolo, su proposta della compagnia assicuratrice, un meccanismo di registrazione dell'attività del mezzo, c.d. "scatola nera", o un meccanismo che impedisca l'avvio del motore in caso di riscontro di un alto tasso alcolemico da parte del *"guidatore"*. **Fermo restando il favore per l'installazione di dispositivi volti ad assicurare la sicurezza e la correttezza della condotta di guida, è appena il caso di rilevare la necessità che essi debbano essere omologati da enti indipendenti (anche dalle compagnie di assicurazione) che ne certifichino la correttezza del funzionamento**

(soprattutto per la “scatola nera”, attesa la sua funzione di registrazione delle attività del veicolo).

Quanto al meccanismo di blocco dell’auto in caso di alto tasso alcolemico del guidatore, le perplessità derivano dalla circostanza che l’accertamento del tasso potrebbe non essere attendibile sia per le condizioni di utilizzo dell’apparecchio (non igienizzato, o carente di manutenzione da parte del proprietario dell’automobile al punto da alterarne la rilevazione) sia perché il guidatore, consapevole di versare in una condizione di alto tasso, potrebbe far rilevare l’indice da altra persona (finanche astemia!) pur di consentire al veicolo di procedere nella marcia.

Quanto al meccanismo di registrazione dell’attività del veicolo, si vedano le considerazioni sul complessivo tema al precedente § 3.

§ 7

Il testo del provvedimento prevede che l’assicurato possa optare, in fase di stipula del contratto di assicurazione, per uno sconto sul premio obbligandosi a comunicare all’assicurazione il carrozziere di “libera scelta” cui si rivolgerà per le riparazioni, eventualmente derogando (estendendoli) i termini per consentire alle assicurazioni di effettuare le opportune verifiche sul mezzo. In tal caso le assicurazioni avrebbero il tempo necessario per poter stimare l’ammontare del danno prima di procedere all’effettuazione delle riparazioni.

Pare opportuno evidenziare il dato positivo introdotto dalla norma in ordine alla possibilità di avvalersi da parte dell’assicurato del carrozziere di “libera scelta”, ovvero di fiducia.

Tuttavia la norma prevede stringenti restrizioni all’esercizio di tale facoltà, tali da scoraggiarne l’esercizio, svuotandone nei fatti il contenuto in chiave vessatoria:

- **obbligo dell’assicurato di comunicare alla compagnia di assicurazione “*le informazioni relativamente al soggetto che procederà alla riparazione*”.** Obbligo generico che merita, invece, di essere riveduto nel senso che la comunicazione debba riguardare solo la ragione sociale dell’operatore che eseguirà la riparazione
- **concessione da parte dell’assicurato di termini più ampi per consentire alle assicurazioni di effettuare le opportune verifiche sul mezzo affidato al riparatore (con il rischio di un fermo macchina più prolungato nel tempo e sino alla esecuzione delle verifiche).** Deroga che, pertanto, andrebbe, opportunamente rivista in un’ottica di evitare di *favor* per l’assicurato.
- **stima da parte delle assicurazioni dell’ammontare del danno da effettuarsi prima che venga eseguita la riparazione.** Stima che potrebbe celare una valutazione peggiorativa essendo fatta presso un riparatore non convenzionato e che, invece, dovrebbe essere espressamente calibrata

sulla necessità di risarcire il “danno giusto” ed integrale subito dall’assicurato.

§ 8

Il provvedimento prevede che, nei casi di installazione sul veicolo dei meccanismi di registrazione dell’attività del mezzo, c.d. “scatola nera”, o di quelli impediscono l’avvio del motore in caso di riscontro di un alto tasso alcolemico da parte del guidatore, la riduzione del premio praticata dalla compagnia all’assicuratore sia superiore agli eventuali costi di installazione, disinstallazione e del funzionamento del dispositivo che sono sostenuti dall’assicurato.

La norma reca una indeterminata ed inaccettabile alea di rischio in danno dell’assicurato in ordine al costo della polizza in quanto si limita a specificare che, in caso di installazione dei citati dispositivi di sicurezza, la riduzione del premio debba essere superiore ai costi connessi all’intero ciclo di vita dei dispositivi medesimi, costi che non sono noti (e non potrebbero esserlo) al momento della stipula del contratto di assicurazione. Detti costi, infatti, riguardano spese derivanti dal funzionamento, sostituzione, portabilità e disinstallazione dei dispositivi, azioni che sono temporalmente successive alla stipula del contratto.

In tal senso occorrerebbe determinare, anche per evitare pratiche scorrette di allineamento, un limite minimo di salvaguardia nella entità della riduzione dei premi.

§ 9

Il provvedimento prevede che, in caso di ricorso a carrozzerie convenzionate, le assicurazioni comunichino all’IVASS l’adeguatezza della propria rete convenzionale di riparatori e l’entità della scontista in caso riparazione in forma specifica presso le carrozzerie medesime.

Sul terreno degli oneri di comunicazione all’IVASS, l’informazione da rendere circa la “adeguatezza” della rete convenzionale, in assenza di parametri oggettivi in base ai quali ponderare lo spessore delle rete rispetto alle esigenze della popolazione ed alla morfologia dei territori, rende la norma una mera dichiarazione di principio; ciò anche in considerazione del fatto che l’eventuale non adeguatezza delle rete convenzionale, con le conseguenze che ne derivano in termini di assistenza e di servizi agli assicurati, non pare assistita da alcuna sanzione in danno della compagnia inottemperante.

§ 10

Sul capitolo del c.d. “*bonus malus*”, ossia delle variazioni dei premi assicurativi in ragione della condotta di guida dell’assicurato, il testo della norma prevede che le variazioni peggiorative alla classe di merito dell’assicurato che decida di installare sul proprio veicolo la “scatola nera” siano inferiori rispetto al caso in cui egli decida di non installare il dispositivo.

L'introduzione di una sorta di presunzione assoluta di bontà della condotta di guida in favore di coloro che decidono di installare sul proprio mezzo la "scatola nera" merita una rivisitazione. Essa, infatti, introduce una disuguaglianza tra gli assicurati in ragione dell'esercizio di una facoltà (installare o meno il dispositivo), limitando nei fatti una loro libertà. La norma, peraltro, è fortemente scriminante in quanto fondata sulla mancanza di un riscontro oggettivo in ordine alla condotta dell'utente che decide di non installare la "scatola nera" ed il cui comportamento viene considerato "in quanto tale" meno meritorio. Con l'aggravante, infine, che alla limitazione, così come concepita dalla norma, segue la penalizzazione costituita dal peso di dover subire maggiori variazioni peggiorative nei costi di polizza.

§ 11

Il provvedimento prevede che il "*danneggiato diverso dall'assicurato*" possa rifiutare il risarcimento del danno in forma specifica da parte della carrozzeria convenzionata, procedendo all'affidamento dell'incarico ad un operatore di libera scelta.

Al riguardo occorrerebbe precisare la qualificazione di tale soggetto al fine di prevenire contenziosi in ordine alla loro identificazione, che verosimilmente dovrebbe essere costituita, a titolo di esempio, dal proprietario del mezzo qualora fosse persona diversa dall'intestatario delle polizze.

Il provvedimento prevede altresì che, in assenza di riparazione, le somme dovute a titolo di risarcimento siano versate al danneggiato diverso dall'assicurato e paramtrate, di fatto, "*nei limiti dei costi di riparazione preventivati dalle imprese in convenzione*".

La disposizione declina nuovamente il favore per le carrozzerie in convenzione atteso che la norma prevede che il danno da risarcire, in caso di assenza di riparazione, faccia riferimento ai parametri applicati dalle imprese convenzionate.

Opportunamente, a tutela dell'utente-assicurato, la norma dovrebbe prevedere, invece, il risarcimento del "danno giusto" ed integrale subito dal danneggiato, e non già parametrarlo a quello (evidentemente minore) che sarebbe quantificato dal carrozziere in convenzione.

Il provvedimento, infine, prevede che resti fermo il diritto del danneggiato al risarcimento per equivalente nella ipotesi in cui il costo della riparazione sia pari o superiore al valore di mercato del bene.

La norma sorvola di considerare una doverosa cautela in favore dell'utente-assicurato. Se, infatti, il valore della riparazione del veicolo fosse pari al valore del veicolo stesso la norma dovrebbe opportunamente prevedere la possibilità di procedere alla riparazione del mezzo, in tal modo salvaguardando l'assicurato e la necessità di avere a disposizione in tempi ragionevoli il proprio veicolo.

§ 12

In tema di interventi in materia di RC auto per ridurre le frodi assicurative, il testo della norma prevede che in caso di sinistri con soli danni a cose, *“l’identificazione di eventuali testimoni sul luogo di accadimento dell’incidente deve essere comunicata entro il termine di presentazione della denuncia di sinistro prevista dall’art. 143 [ndr., 3 giorni da quello in cui si è verificato, art. 1913 codice civile], e deve risultare dalla richiesta di risarcimento presentata all’impresa di assicurazione ai sensi degli articoli 148 e 149”*.

La restrizione al terzo giorno dall’accadimento del sinistro del termine di comunicazione della identificazione dei testimoni del sinistro pare oltre che vessatoria anche lesiva degli elementari diritti di difesa del danneggiato. E’ noto, infatti, come nella immediatezza delle fasi concitate del sinistro potrebbe mancare la freddezza per procedere alla identificazione dei testimoni dello stesso; altre volte occorre avvalersi degli strumenti di comunicazione (ad esempio manifesti sul luogo dell’accaduto) per ricercare i soggetti che, responsabilmente e con senso civico, possano rappresentare quanto veduto.

Opportunamente, pertanto, il termine per la comunicazione del teste dovrebbe essere esteso sino al momento della richiesta di risarcimento danni, gravando, nelle more, sulla parte ogni attività opportuna alla sua identificazione. Né vale al contrario l’argomentazione secondo la quale la estensione del tempo della comunicazione del teste possa essere foriera di condotte fraudolente da parte dell’assicurato, atteso che la stessa disposizione ha opportunamente sancito regole di rigore per reprimere il fenomeno del mercimonio delle testimonianze.

Omissis