



Senato della Repubblica
XVII Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 1502

Istituzione dell'Albo Nazionale degli Esperti di Veicoli e Danni a Cose

Indice

1. DDL S. 1502 - XVII Leg.	1
1.1. Dati generali	2
1.2. Testi	3
1.2.1. Testo DDL 1502	4

1. DDL S. 1502 - XVII Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 1502
XVII Legislatura

Istituzione dell'Albo Nazionale degli Esperti di Veicoli e Danni a Cose

Iter

11 settembre 2014: assegnato (non ancora iniziato l'esame)

Successione delle letture parlamentari

S.1502 **assegnato (non ancora iniziato l'esame)**

Iniziativa Parlamentare

[Adele Gambaro](#) ([Misto](#), [Italia Lavori in Corso](#))

Natura

ordinaria

Presentazione

Presentato in data **28 maggio 2014**; annunciato nella seduta pom. n. 250 del 28 maggio 2014.

Classificazione TESEO

INCIDENTI STRADALI , ASSICURAZIONI CONTRO I DANNI , ALBI ELENCHI E REGISTRI

Classificazione provvisoria

Assegnazione

Assegnato alla [10ª Commissione permanente \(Industria, commercio, turismo\)](#) in sede referente
l'11 settembre 2014. Annuncio nella seduta pom. n. 310 dell'11 settembre 2014.

Pareri delle commissioni 1ª (Aff. costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze), 8ª (Lavori pubblici), 14ª (Unione europea)

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 1502

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

N. 1502

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa della senatrice **GAMBARO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 MAGGIO 2014

Istituzione dell'Albo nazionale degli esperti di veicoli e danni a cose

Onorevoli Senatori. -- Risale al 1969 l'introduzione nel nostro paese dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile in materia di circolazione stradale (RCA) ed è di circa il 7 per cento del PIL la raccolta premi lorda contabilizzata dal settore assicurativo in Italia nel 2012. L'Italia è al quarto posto in Europa ed al settimo nel mondo relativamente al rapporto raccolta premi/PIL e gestisce il 3,5 per cento di tutti i premi assicurativi del mondo, con una spesa *pro capite* di 1.812 euro per il solo ramo danni.

Quotidianamente, cittadini ed aziende private e pubbliche hanno a che fare con risarcimenti o indennizzi assicurativi.

Nelle ultime settimane e mesi abbiamo assistito ad un vivace ed intenso dibattito che ha portato alle cronache quotidiane riflessioni e commenti su proposte di riforme al settore della RCA.

Quello che comunque emerge in modo sempre più chiaro è che, a fronte di imprese assicurative organizzate in grandi gruppi, il singolo assicurato, quand'anche ben organizzato, strutturato e capace, non ha mai la certezza della congruità di una offerta d'indennizzo o dell'equità di un risarcimento.

Nel settore RCA, inoltre, sempre più si mescolano ai principi del risarcimento, clausole indennitarie che provano ad avere effetti sui costi finali delle polizze proposte ai cittadini.

Il legislatore, che già nel 1992 aveva pensato ad una legge che istituisse una figura tecnicamente terza, di garanzia, indipendente dagli interessi di assicurato ed assicuratore, nei successivi interventi legislativi, effettuati con poca consapevolezza sulle ripercussioni, sebbene dettati dalla necessità di razionalizzazione e semplificazione del momento, ha modificato la legge 17 febbraio 1992, n. 166 che istituiva il Ruolo nazionale dei periti assicurativi (RNPA), consentendo così, progressivamente, un forte condizionamento da parte delle imprese assicurative sullo svolgimento degli incarichi di accertamento e stima, minando così, i principi d'imparzialità e oggettività che, invece, in ambito europeo, proprio il contributo italiano nell'elaborazione delle direttive sui servizi professionali, ha voluto sottolineare.

La fiducia dei cittadini nei confronti dell'assicuratore, che dovrebbe essere un loro *partner* di crescita, assolvendo attraverso la sua organizzazione imprenditoriale la funzione di mutualità, continua ad essere modesta, e ciò incide sulla possibilità di migliori condizioni di vita per generazioni future.

L'impresa assicurativa, indirizzando organizzazione e risorse verso la distribuzione del rischio su una molteplicità di soggetti affinché, con un importo contenuto e certo, il privato o l'impresa siano garantiti dalle possibili gravi conseguenze di un evento dannoso che potrebbe avere conseguenze nefaste sulla loro economia, non cresce adeguatamente. E, a causa di questa scarsa fiducia e del fatto che il contratto più conosciuto, quello dell'RCA, venga vissuto da molti come una tassa, soprattutto in questo periodo di fatica a crescere, di fatto fa avanzare lentamente pure lo sviluppo del terzo pilastro sul quale

dovrebbe basarsi la previdenza integrativa, fonte sostanziale di garanzia per la vecchiaia soprattutto per le generazioni più giovani.

Negli ultimi anni abbiamo varato provvedimenti finalizzati al miglioramento di un equilibrio economico nel settore RCA, che avrebbe dovuto, in conseguenza del contenimento dei costi dei risarcimenti, portare ad una sensibile riduzione dei costi delle polizze che gravano su ogni cittadino.

Siamo e dobbiamo essere consapevoli del fatto che non esiste oggi alcun obbligo di legge che vincoli l'assicuratore ad adeguare le tariffe dell'assicurazione della RCA all'andamento del costo dei risarcimenti e degli indennizzi, né -- credo -- alcuna forza politica vorrà intervenire sul sistema di libero mercato.

Così, per tentare di ottenere un risultato, nelle ultimissime proposte si sono mescolati a tal punto i principi del risarcimento con metodi e clausole di tipo indennitario, senza fare chiarezza sui due diversi concetti e senza controbilanciare con un sistema di garanzie le opportunità offerte agli assicuratori, che si sono avute animate manifestazioni di dissenso, le quali hanno unificato più categorie in manifestazioni, anche di piazza, contro le proposte di riforma del sistema della RCA. Dobbiamo prendere atto che nel corso degli anni non sono stati operati interventi utili ad incrementare nei cittadini la fiducia verso il sistema assicurativo, né che abbiano loro fatto percepire la sicurezza che a fronte del denaro speso in assicurazione avranno certamente garantito un equo risarcimento o un congruo indennizzo.

L'analisi sulla situazione qui affrontata mi ha spinto a riflettere sulla necessità di una legge che soddisfi il bisogno di una crescita del rapporto di fiducia tra i cittadini e uno tra i più importanti settori economici del paese, fornendo al tempo stesso uno stimolo alla trasparenza quale fattore decisivo di competizione e di sviluppo. Ciò condurrebbe inequivocabilmente ad un salto di qualità per le molte professionalità tecniche che gravitano attorno al mondo assicurativo e che sono quotidianamente chiamate ad intervenire in conseguenza del verificarsi di un sinistro coperto da una polizza di qualsiasi tipo.

L'articolato testo che si propone alla discussione nasce dalla consapevolezza che, anche a livello dell'Unione europea, pur nel sistema dualistico di regolazione delle professioni, si mette al primo posto l'interesse pubblico e si richiama la necessità per cui gli organismi professionali, le organizzazioni e le associazioni sviluppino codici di condotta i quali, tenuto conto della natura di ciascuna professione, dovrebbero includere norme giuridicamente vincolanti in materia di deontologia professionale finalizzate a promuovere la qualità dei servizi e garantire l'indipendenza, l'imparzialità professionale e la segretezza, cioè stabilire norme minime di comportamento a garanzia dell'utente e del livello di prestazione del servizio reso, nonché dall'urgenza d'intervenire immediatamente nel principale settore nel quale l'assicurazione risulta obbligatoria, l'assicurazione della RCA, per esportare poi il medesimo modello negli altri settori del ramo danni.

Non è peraltro solo il settore della RCA ad avere bisogno di figure indipendenti di controllo: infatti se pensiamo alla diffusione di veicoli sempre più sofisticati, con sistemi elettronici sempre più complessamente intelligenti e scocche via via più sicure ed ecologiche, capiamo perché sia fondamentale, innanzitutto per la sicurezza della circolazione e per evitare di perdere anche a causa di difetti o leggerezze nel ripristino dei veicoli, centinaia di migliaia di giorni di vita sana. Si -- onorevoli colleghi -- dobbiamo ricordarci di pensare agli incidenti sulle strade e sul lavoro, non drammaticamente solo come ad un certo numero di morti o feriti, ma come all'intero indotto di perdita di giorni di vita sana o normale, rispettivamente per le vittime e per chi vive intorno a loro! È quindi imperativo rendere obbligatori accurati controlli che, a fronte di pochi euro di spesa, diventino l'investimento per il risparmio di miliardi di euro in costi sociali (perché a seguito di un incidente dovuto al non rispetto delle norme della circolazione o ad un malfunzionamento del veicolo, dobbiamo sempre ricordare che, oltre alle vittime dirette, c'è il coinvolgimento umano, di sofferenza e di assistenza prestata dal nucleo familiare al quale cambia la vita, oltre a quello dell'ambiente di lavoro dove la vittima, la cui assenza ha costi che, in periodi di crisi ed in un tessuto di micro imprese quale quello italiano, possono fare la differenza tra il «tirare avanti faticosamente» o il chiudere).

Istituendo la figura dell'esperto di veicoli e danni a cose, investito degli obblighi, dei doveri e delle responsabilità gravanti su un incaricato di pubblico servizio, organizzato in un Albo non burocratico né corporativo, in stretto contatto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che detta le sue norme di funzionamento, la cui pubblicazione viene affidata ad un ente, la CONSAP, che già gestiva il Ruolo dei periti assicurativi e che gestendo una molteplicità di fondi di garanzia, si fonda sui principi di sussidiarietà, solidarietà e trasparenza e per esperienza, capacità organizzativa, indipendenza ed imparzialità rappresenta una delle eccellenze tra le SPA pubbliche, si verrebbe a creare una figura professionale di reale ed efficace servizio per l'utenza, tanto in ambito assicurativo quanto nell'ambito della sicurezza della circolazione e delle cose. Un Albo indirizzato e che collabora con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quale ente proposto alla verifica dei veicoli, delle strade e della sicurezza stradale, nonché quale Ministero con il più elevato *imprinting* di carattere tecnico affine ai settori dei danni coperti da garanzie assicurative.

Saremo così in grado di offrire al Paese degli esperti verificati, controllati nel loro quotidiano professionale, svincolati dalle pressioni dei potentati economici, verificati nella preparazione iniziale e nell'aggiornamento continuo obbligatorio, che debbano rispondere ad un codice etico e di comportamento.

Attraverso la previsione dell'obbligo di denuncia da parte dei professionisti dei tentativi di condizionamento e la vigilanza sui comportamenti e sull'applicazione della tecnica con scienza e coscienza e secondo lo stato dell'arte, si potrà da un lato ottenere l'effetto del contenimento, se non dell'eliminazione di ogni fenomeno fraudolento di natura esogena o endogena al settore assicurativo, dall'altro garantire a tutti gli assicurati che la stima dei danni, la determinazione dei risarcimenti e degli indennizzi loro spettanti, il rilievo o la ricostruzione degli eventi dannosi ed ogni quantificazione, verranno sottratti a qualsiasi interesse diretto o pressione da parte di qualsiasi soggetto portatore di interessi.

La conoscenza che i professionisti quotidianamente chiamati ad indagare su circostanze, modalità e conseguenze di un evento dannoso hanno del loro specifico settore e quindi anche dei tipici meccanismi di elusione, ingigantimento ed aggiustamento anche solo di qualche elemento, ancorché al di fuori di fattispecie tipicamente illegali, unita alla previsione di una relazione annuale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed all'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS), potrà anche influire positivamente sullo sviluppo di sistemi di trasparenza e rendicontazione volontaria da parte delle imprese di assicurazione quale strumento di attrazione di quote di mercato, in un sistema sempre più competitivo e che potrebbe così diventare effettivamente virtuoso. Relativamente agli articoli contenuti nel disegno di legge, segnalo che la previsione di un Albo organizzato in sezioni, al quale possano accedere persone con differenti percorsi formativi scolastici che, dopo aver effettuato un periodo di tirocinio abilitante ad una prova d'idoneità che verifichi le conoscenze complessive indispensabili per garantire i compiti sopra descritti, potendo comunque mantenere la propria iscrizione a qualunque ordine, albo o associazione di origine professionistica, non crea alcun conflitto con la dualità del sistema professionale in vigore.

Inoltre, la verifica obbligatoria della qualità professionale, attraverso regole imposte dal legislatore per garantire la collettività (collettività che è chiamata ad acquistare prodotti assicurativi imposti da altri obblighi di legge o dalla propria scelta soggettiva di premunirsi contro uno o più rischi collegati con la vita privata o l'attività imprenditoriale), risulta fondamentale per offrire certezze ai cittadini ed alle imprese utenti di servizi erogati dal settore assicurativo. Servizi che, in relazione al peso diretto percentuale sul PIL, dato dalla raccolta premi, sommato a quella ancor più consistente per gli investimenti delle riserve che incidono percentualmente in modo significativo sui titoli emessi a garanzia del debito pubblico, potrebbe ingenerare il sospetto che una così vasta capacità economica sia tale da indurre qualche società o gruppo a sentirsi svincolato dalle responsabilità nei confronti dei propri assicurati. È questa una situazione ampiamente rappresentata nel pensiero comune diffuso che, partendo da un giudizio non positivo sull'operare delle imprese assicurative, talvolta arriva a giustificare intenti truffaldini nei loro confronti.

Segnalo infine che l'IVASS, ben integrata con le altre autorità dell'Unione europea e particolarmente attenta al controllo sulla solvibilità delle imprese, sulle condizioni di erogazione del servizio, sulla vigilanza relativa agli intermediari di assicurazione, non è però stata in grado, nei quasi quindici anni trascorsi dall'assegnazione delle funzioni di gestione e controllo dell'attuale Ruolo dei periti assicurativi, di promuovere l'insieme delle attività che ci si propone con l'istituzione dell'Albo nazionale degli esperti di veicoli e danni a cose.

Senza le innovazioni proposte con la presente legge, risulta di fatto impossibile intervenire fattivamente per vigilare, orientare e controllare specialisti esperti in varie e differenti materie, né assolvere i compiti di ente esponenziale di migliaia di professionisti investiti degli obblighi, doveri e compiti gravanti, a pieno titolo, su un incaricato di pubblico servizio, secondo la moderna concezione dello stesso, iniziata con la ridefinizione della figura del pubblico ufficiale attuata fin dal 1992 con l'introduzione del secondo comma dell'articolo 357 del codice penale e proseguita fino ai giorni nostri con il riconoscimento dello *status* d'incaricato di pubblico servizio a varie figure, come, da ultimo, alle Guardie particolari giurate a norma dell'articolo 138 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, come modificato dall'articolo 4 del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008 n. 101.

Importantissimo elemento di novità che andremmo ad introdurre con questa legge è pure la possibilità, per colui che si ritenga leso dalla condotta professionale di un iscritto all'Albo, di potersi rivolgere direttamente al Collegio di garanzia dell'Albo, costituito in maggioranza da giuristi ed esperti di diritto esterni, cioè non iscritti all'Albo stesso, per la valutazione dei comportamenti tenuti dall'iscritto.

Le imprese di assicurazione, secondo le relazioni annuali dell'IVASS, in un quinquennio hanno diminuito notevolmente la presenza degli uffici di liquidazione dei sinistri sul territorio e, nello stesso periodo, il rapporto tra reclami all'IVASS e sinistri è peggiorato di oltre il 70 per cento, con conseguente incremento delle sanzioni irrogate dall'Istituto.

Rivitalizzare un sistema di garanzia per il fruitore di servizi assicurativi, sia esso una persona fisica o una entità economica imprenditoriale, partendo con un intervento immediato che si rivolga in tempi rapidissimi al settore dell'assicurazione dell'RCA, è diventata una necessità non rimandabile, così come è diventata una responsabilità del Parlamento stimolare la fiducia e la soddisfazione di decine di milioni di assicurati e possibili danneggiati.

È necessario che in un settore come quello assicurativo ci sia sempre maggiore trasparenza e si introducano maggiori garanzie per i cittadini, anche per stimolarne la fiducia, la sicurezza e la voglia di continuare ad investire, con sempre minori rischi, per far crescere rapidamente l'economia.

L'introduzione di un Albo di esperti adeguatamente formati e controllati, con funzioni anche di incaricati di pubblico servizio, potrà stimolare uno dei vari problemi collegati con il debole sviluppo del settore e l'inadeguata fiducia dei cittadini nei confronti di un comparto tanto importante per l'economia tutta.

L'utilizzo di un tecnico incaricato di pubblico servizio, adeguatamente selezionato, specificamente formato ed aggiornato, potrà essere anche un valido ausilio alle forze di Polizia nazionali e locali nella rilevazione degli incidenti stradali, con la possibilità di liberare risorse di Polizia per i compiti più propri di sicurezza e con la possibilità di determinare e verificare i costi di questi interventi d'accertamento che attualmente ricadono in modo indiscriminato tra le spese della pubblica amministrazione, mentre potrebbero essere imputati al privato civilmente responsabile, obbligatoriamente assicurato. I costi generati dal fatto colposo o colpevole del singolo non possono essere un costo a carico della collettività.

L'Albo degli esperti di veicoli e danni a cose, con la previsione delle sezioni, introduce un'ulteriore novità nel nostro ordinamento: la progettualità dalla sistematizzazione della materia relativa ad un intero comparto, che tiene conto dei livelli di priorità attuali pensando al futuro, interessando e coinvolgendo anche le associazioni dei professionisti che da anni si occupano delle specifiche attività, facendo tesoro dell'esperienza e delle conoscenze che potranno essere messe a disposizione dell'Albo per la sua crescita *in itinere*, tenendo conto delle «buone prassi».

Proponiamo quindi una legge per l'Italia che trae fondamento non solo dall'esperienza ed esigenze locali, ma anche dalle linee guide che vengono dal partecipare al sistema dell'integrazione europea. Onorevoli colleghi, impegniamoci per dare rapidamente al sistema Italia questa opportunità.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il capo VI del titolo X del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è sostituito dal seguente:

«Capo VI

DISCIPLINA DELL'ATTIVITÀ PERITALE

Art. 156. - (*Albo nazionale degli esperti di veicoli e danni a cose*) -- 1. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Albo nazionale degli esperti di veicoli e danni a cose, di seguito denominato «Albo», finalizzato a regolamentare, in sede stragiudiziale e giudiziale, l'attività dei tecnici abilitati all'accertamento e alla stima di tutti i danni a cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio dei veicoli a motore e dei natanti soggetti alla disciplina dell'assicurazione obbligatoria regolamentata dal titolo X del presente codice, nonché di tutte le avarie ai veicoli soggetti alla medesima disciplina, al fine di garantire la sicurezza della circolazione. L'Albo può costituire apposite sezioni specialistiche nelle quali sono iscritti i tecnici abilitati all'accertamento e alla stima di tutti i danni derivanti dai rischi di cui ai numeri 3, 6, 7, 8, 9, 10, 12 e 13 dell'articolo 2, terzo comma, oltre all'apposita sezione relativa ai tecnici abilitati al rilievo degli incidenti stradali ed alla ricostruzione della meccanica degli stessi. Le sezioni assumeranno la denominazione della specifica attività.

2. A decorrere dalla costituzione di ogni singola sezione dell'Albo è fatto divieto, ai non iscritti all'Albo medesimo, di esercitare qualsiasi attività inerente l'accertamento ovvero la stima di qualsiasi danno a cose nonché il rilevamento o la ricostruzione relativi alle attività di cui al comma 1, salvo l'obbligo delle imprese assicurative di acquisire fatture di ripristino e di provvedere alla liquidazione dei relativi danni, nonché quanto previsto dall'ordinamento per gli agenti di pubblica sicurezza. Qualsiasi attività esercitata senza l'iscrizione all'Albo, in ogni sede, e anche a carattere occasionale, è sanzionata ai sensi dell'articolo 348 del codice penale.

3. Gli iscritti all'Albo conformano la propria attività a criteri di oggettività, basata sul rispetto delle norme tecniche secondo lo stato dell'arte disponibile, su criteri di conformità delle riparazioni stabiliti dai costruttori dei beni soggetti all'accertamento nonché sull'etica professionale. Ogni iscritto è, inoltre, tenuto a segnalare all'Albo ogni tentativo di condizionamento da parte di committenti, affinché l'Albo provveda a diffidare il committente medesimo da tale comportamento ed a segnalare la circostanza agli istituti di vigilanza, agli enti competenti o all'autorità giudiziaria.

4. L'Albo è inizialmente costituito per la sezione relativa ai rischi di cui ai numeri 3 e 10 dell'articolo 2, terzo comma, del presente codice.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottare entro il 31 dicembre 2014, definisce ogni funzione relativa alla tenuta, all'organizzazione e al funzionamento dell'Albo.

6. La pubblicazione dell'Albo è di competenza della CONSAP che, secondo quanto stabilito il regolamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 5, provvede altresì alla gestione delle elezioni per la formazione del primo Consiglio nazionale dell'Albo, di seguito denominato «Consiglio», eletto dagli iscritti nella sezione di cui al comma 4, su base nazionale. Successivamente alla pubblicazione dell'Albo, il Consiglio è proporzionalmente integrato dai rappresentanti degli specialisti delle varie sezioni successivamente costituite.

7. Il Consiglio è costituito da un minimo di 9 ad un massimo di 15 componenti integrato dai rappresentanti degli iscritti ad ogni sezione, eletti anch'essi su base nazionale.

8. Il Consiglio ha sede presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e si riunisce in conferenza personale almeno tre volte all'anno; le eventuali e ulteriori riunioni potranno avvenire con l'utilizzo della video o teleconferenza. Le riunioni sono valide con la presenza della maggioranza più uno degli eletti nel Consiglio i quali assumono la carica di consigliere nazionale dell'albo ed eleggono al proprio

interno un presidente, con funzioni di coordinatore e con poteri di firma in rappresentanza dell'Albo.

9. La carica di consigliere nazionale dell'albo è svolta a titolo gratuito ed ha la durata di quattro anni. Ai consiglieri possono essere erogati rimborsi spese inerenti gli spostamenti presso le sedi delle riunioni o per specifici incarichi assegnati con deliberazione del Consiglio o gettoni di presenza o per l'assolvimento di specifici compiti.

10. Il Consiglio, quale ente esponenziale dell'Albo, gestisce l'Albo medesimo.

11. Alle riunioni del Consiglio partecipano di diritto e con diritto di voto, due rappresentanti nominati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed uno nominato da CONSAP.

12. Entro il 30 luglio 2014 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti emana, in riferimento alla sezione di cui al comma 4, il regolamento relativo alle modalità per la prima elezione del Consiglio, prevedendo un numero di consiglieri compatibile con le attività di controllo e di verifica dell'attività e della deontologia degli iscritti sul territorio nazionale. Il regolamento definisce le modalità per l'elezione dei consiglieri, prevedendo anche il voto elettronico e quello per corrispondenza, le modalità per le presentazioni di liste o delle singole candidature, che devono essere sottoscritte da un numero minimo e da un numero massimo di firme, nonché le norme per il funzionamento del Consiglio. Il Consiglio può chiedere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di rivedere o modificare il regolamento, quando se ne presenti la necessità.

13. Entro sei mesi dalla data della prima elezione del Consiglio, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Consiglio medesimo, provvede a deliberare le norme relative all'iscrizione e cancellazione dall'Albo, all'iscrizione e cancellazione dal registro dei praticanti, alle modalità d'elezione del Collegio di garanzia, alle modalità e ai termini di revisione dell'Albo, alle norme relative ai procedimenti disciplinari, alle sanzioni disciplinari, alla composizione della commissione esaminatrice per la prova d'idoneità per l'iscrizione all'Albo, alle materie d'esame suddivise in generali e specifiche per ogni singola sezione, alle modalità di determinazione dei criteri sulla base dei quali gli iscritti possono liberamente ed in modo trasparente le proprie tariffe professionali, alle incompatibilità, alla tutela dell'indipendenza tecnica di valutazione e giudizio, al codice etico ed all'aggiornamento obbligatorio. La CONSAP è competente per il controllo sulle attività dell'Albo.

14. Entro due anni dalla data della sua prima elezione, il Consiglio provvede, sentite le associazioni nazionali rappresentative delle specializzazioni di settore, costituite da almeno dieci anni, ad approvare le linee guida per la costituzioni delle sezioni specialistiche di cui al comma 1, relativamente ai rischi di cui ai numeri 6, 7, 8, 9, 12 e 13 dell'articolo 2, terzo comma, oltre all'apposita sezione relativa ai tecnici abilitati al rilievo degli incidenti stradali ed alla ricostruzione della meccanica degli stessi, in applicazione della legislazione nazionale ed internazionale e delle regole adottate dagli enti di certificazione nazionali ed internazionali in materia. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana, su proposta del Consiglio, i relativi regolamenti applicativi.

15. La CONSAP è competente per la pubblicazione dell'Albo, suddiviso nelle sezioni specialistiche di cui al comma 1 e dell'elenco dei tirocinanti, rendendone disponibile l'accesso su *internet*, eventualmente tramite convenzione con altri enti e dotando ogni iscritto di un documento di riconoscimento nel quale sono indicate le sezioni dell'Albo al quale il professionista è iscritto.

16. All'interno delle sezioni specialistiche possono essere costituiti particolari elenchi di professionisti iscritti alle sezioni medesime, specificamente abilitati a determinate funzioni, previste da leggi o regolamenti nazionali, regionali o comunali.

17. Agli esperti di veicoli e danni a cose, iscritti nella sezione di cui al comma 4, nell'esercizio delle proprie funzioni, salvi i casi di assunzione di mandato specifico di consulente tecnico di parte in contenziosi extragiudiziari o giudiziari, è attribuita la funzione d'incaricato di pubblico servizio, con i doveri, le responsabilità e gli obblighi derivanti da detta funzione.

18. Agli esperti di veicoli e danni a cose iscritti nella sezione di cui al comma 4 o alla sezione relativa ai tecnici abilitati al rilievo degli incidenti stradali ed alla ricostruzione della meccanica degli stessi, è concesso l'accesso agli atti relativi al rilievo degli incidenti stradali e degli altri aventi dannosi

effettuati dalle autorità intervenute sul luogo dell'evento.

19. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro della giustizia, attribuisce con regolamento, agli esperti di veicoli e danni a cose iscritti nella apposita sezione specialistica di cui al comma 1, in qualità di incaricati di pubblico servizio, le funzioni atte a coadiuvare, integrare o sostituire le autorità nel rilievo degli incidenti stradali, su richiesta o mandato e sotto il controllo delle stesse.

20. All'esperto di veicoli e danni a cose, iscritto nella sezione di cui al comma 4, salvi i casi di assunzione di mandato specifico di consulente tecnico di parte in contenziosi extragiudiziari o giudiziari, nella sua qualità d'incaricato di pubblico servizio, è consentito l'accesso a tutte le banche dati istituite con finalità anti frode. Il suddetto esperto è tenuto a segnalare alla magistratura, attraverso l'apposita applicazione informatica costituita a tal fine, secondo quanto disposto da un apposito regolamento emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro sei mesi dalla data dell'elezione del Consiglio, di concerto con CONSAP ed IVASS, sentito il parere dell'autorità garante della *privacy*, le fattispecie illegali, o potenzialmente illegali, relative alle riparazioni, manutenzione e liquidazione di danni ai veicoli o alla circolazione degli stessi, delle quali venga a conoscenza in modo diretto o indiretto nell'esercizio delle sue funzioni professionali.

21. Il Collegio di garanzia è l'organo proposto al giudizio del rispetto del codice etico da parte degli iscritti all'Albo. Esso è composto da giuristi ed esperti di diritto assicurativo non iscritti all'Albo e da rappresentanti dell'Albo individuati dal Consiglio. I suoi membri sono nominati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e durano in carica quattro anni, con incarichi e rimborsi secondo quanto previsto dal comma 9.

22. Il Consiglio è organo consultivo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'IVASS per le materie relative alle singole sezioni costituite e, in particolare, per il contrasto alle frodi assicurative e per la sicurezza della circolazione, dei veicoli e delle merci. Ogni anno esso redige e presenta al suddetto Ministero e all'IVASS una relazione sull'attività svolta.

Art. 157. - (*Iscrizione e norme transitorie*) -- 1. Il Consiglio comunica alla CONSAP l'iscrizione all'Albo di ogni persona fisica che ne abbia presentato domanda, entro due mesi dalla data della ricezione della domanda medesima, e dopo avere verificato il possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 158.

2. Sono iscritti di diritto all'Albo, nella sezione di cui dell'articolo 156, comma 4, tutti i periti assicurativi che risultavano iscritti nel ruolo dei periti assicurativi tenuto dalla CONSAP prima dell'istituzione dell'Albo medesimo, che ne facciano esplicita richiesta e siano in possesso dei requisiti di cui all'articolo 158, comma 1, lettere *e*), *f*), *g*), *h*), *i*), *l*).

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, in proprio o affidando tale compito alla CONSAP, ad effettuare le iscrizioni di diritto nella sezione dell'Albo di cui all'articolo 156, comma 4. L'iscrizione avviene a seguito di esplicita richiesta, da effettuarsi tramite apposita applicazione *web* analoga a quella attivata per l'iscrizione alle sessioni della prova d'idoneità per l'iscrizione nel ruolo dei periti assicurativi relativa all'anno 2013, che resta attiva per tre mesi e della quale è data evidenza sui siti *web* della CONSAP, dell'IVASS, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, oltre che con altri eventuali mezzi di informazione ritenuti idonei agli aventi diritto. Oltre i termini di chiusura dell'applicazione *web* ed entro il termine perentorio di un anno dalla chiusura della stessa, possono essere accettate richieste d'iscrizione di diritto solo per particolari casi d'impossibilità motivata ad adempiere secondo le prescrizioni del secondo periodo o per i casi di forza maggiore. In questo caso la richiesta di iscrizione, integrata dalla documentazione attestante il possesso dei requisiti di cui al comma 2, è inviata al Consiglio a mezzo di lettera raccomandata con avviso di ricevimento, posta elettronica certificata (PEC) o *fax*, entro i termini perentori sopra indicati.

4. Per un periodo di cinque anni dalla data di pubblicazione del primo elenco degli iscritti all'albo, nel computo dell'anzianità d'iscrizione all'albo da parte del perito di cui all'articolo 158, comma 1, lettera *c*), si tiene altresì conto degli anni d'iscrizione al ruolo dei periti assicurativi.

5. Per gli iscritti in albi, ordini o collegi professionali che sono altresì iscritti all'Albo è consentita la permanenza dell'iscrizione anche all'albo, ordine o collegio d'appartenenza in base al titolo di studio o ad altra idoneità.

6. Il mancato versamento del contributo di vigilanza da parte degli iscritti nell'Albo, come il mancato rispetto del regolamento di cui all'articolo 158, comma 5, può comportare la cancellazione dall'Albo stesso, secondo le modalità stabilite con apposito regolamento adottato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Consiglio, entro un anno dalla prima elezione dello stesso.

7. Il Consiglio, quale ente esponentiale degli iscritti, può adottare una deliberazione o convenzioni relative adesione dei propri iscritti a casse di previdenza.

Art. 158. - (*Requisiti per l'iscrizione, prove d'idoneità e aggiornamento*) -- 1. Sono iscritti all'Albo, in una o più sezioni specialistiche, esclusivamente gli esperti di veicoli e danni a cose in possesso dei seguenti requisiti:

a) godimento dei diritti civili;

b) possesso di laurea triennale o superiore, salve le deroghe e norme transitorie previste dall'articolo 157;

c) aver svolto un tirocinio di durata biennale presso un perito iscritto all'Albo da almeno 5 anni;

d) aver superato positivamente la prova d'idoneità indetta, almeno ogni due anni, dal Consiglio con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

e) non aver riportato condanna irrevocabile, o sentenza irrevocabile di applicazione della pena di cui all'articolo 444 comma secondo del codice di procedura penale, per un delitto contro la pubblica amministrazione, contro l'amministrazione della giustizia, contro la fede pubblica, contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio, contro il patrimonio, per il quale la legge commina la pena della reclusione non inferiore nel minimo ad un anno o nel massimo a tre anni, o per altro delitto non colposo per il quale sia comminata la pena della reclusione non inferiore nel minimo a due anni o nel massimo a cinque anni, o per il reato di omesso versamento dei contributi previdenziali e assistenziali obbligatori, ovvero condanna irrevocabile comportante l'applicazione della pena accessoria dell'interdizione dai pubblici uffici perpetua o di durata superiore a tre anni, salvo che non sia intervenuta la riabilitazione;

f) non essere stati dichiarati falliti, salvo che sia intervenuta la riabilitazione, né avere ricoperto la carica di presidente, amministratore con delega di poteri, direttore generale, sindaco di società o di enti che siano stati assoggettati a procedure di fallimento, concordato preventivo o liquidazione coatta amministrativa, almeno per i tre esercizi precedenti all'adozione dei relativi provvedimenti, fermo restando che l'impedimento ha durata fino ai cinque anni successivi all'adozione dei provvedimenti stessi;

g) non versare nelle situazioni di decadenza, divieto o sospensione previste dagli articoli 67 e 76 del codice di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159;

h) non essere intermediari di assicurazione o riassicurazione e non essere iscritti in alcuna sezione del registro unico degli intermediari in Italia o all'estero;

i) non essere lavoratore dipendente di istituti o enti assicurativi o direttamente controllati dagli stessi, né essere pubblico dipendente con un rapporto lavorativo a tempo pieno, ovvero a tempo parziale quando superi la metà dell'orario lavorativo a tempo pieno;

l) non essere artigiano riparatore di veicoli o di natanti, o socio o dipendente di aziende o società di riparazione di veicoli o di natanti. Per gli iscritti nelle relative sezioni, non avere funzioni o quote societarie in una delle attività riparative attinenti i rischi di cui ai numeri 6, 7, 8, 9, 12 e 13 dell'articolo 2, comma 3.

2. Entro sei mesi dalla data della prima elezione del Consiglio, ed entro sei mesi dalla data di costituzione di ogni sezione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Consiglio medesimo, adotta il regolamento contenente le materie e le modalità di svolgimento delle prove scritte ed orali su cui verte la prova d'idoneità di cui al comma 1, lettera d), indicando altresì la composizione

della Commissione esaminatrice, che deve comprendere anche rappresentanti degli iscritti nell'Albo, individuati dal Consiglio.

3. Entro diciotto mesi dalla data della prima elezione del Consiglio, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Consiglio medesimo, adotta il regolamento contenente le norme per lo svolgimento del tirocinio di durata biennale di cui al comma 1, lettera c), elencando gli obblighi dell'esperto formatore del tirocinante, il numero massimo di tirocinanti che possono essere seguiti contemporaneamente da ogni esperto, gli obblighi ed i divieti posti in capo al tirocinante, l'eventuale periodo di svolgimento del tirocinio durante i percorsi di studio, prevedendo che il tirocinio possa essere iniziato nell'ultimo semestre di svolgimento di questi ultimi.

4. Qualora il tirocinante sia in possesso di laurea specificatamente professionalizzante per l'iscrizione alle sezioni dell'Albo, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, anche su richiesta del Consiglio, acquisito il parere dei Ministri competenti per materia, può deliberare, per questi laureati, la riduzione del periodo di tirocinio di cui al comma 1, lettera c), rendendolo possibile anche durante l'ultimo semestre del periodo di studi.

5. Il Consiglio, entro sei mesi dalla data della sua prima elezione, adotta il regolamento sull'aggiornamento professionale obbligatorio continuo. Tale regolamento prevede un numero minimo di crediti formativi professionali (CFP) che gli iscritti all'Albo maturano in seguito ad aggiornamento annuale o triennale, e stabilisce per ogni iniziativa formativa i criteri di attribuzione dei CFP con riferimento a corsi di aggiornamento, seminari, *master*, convegni, pubblicazioni, sperimentazioni e docenze.

Art. 159. - (*Codice etico, norme comportamentali, norme tecniche*) -- 1. Entro sei mesi dalla data della sua prima elezione e dopo ogni integrazione con i componenti delle nuove sezioni, il Consiglio redige e comunica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il codice etico e di comportamento degli iscritti all'Albo, al cui scrupoloso rispetto sono tenuti tutti gli iscritti all'Albo medesimo. Il codice etico, in applicazione delle norme stabilite dalla direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, in materia di promozione della qualità, indipendenza, imparzialità professionale e segretezza dei servizi, al fine di permettere anche a qualsiasi soggetto, che si ritenga leso dal comportamento di un iscritto all'Albo, di ricorrere al Collegio di garanzia per l'applicazione delle sanzioni disciplinari previste dall'Albo medesimo, indica i criteri d'imparzialità nell'operare da parte degli iscritti, le sanzioni applicabili agli iscritti dell'Albo nonché le sanzioni amministrative applicabili a coloro che effettuano pressioni finalizzate a condizionare l'imparzialità delle attività degli iscritti all'Albo, ed è comunicato a tutti gli enti interessati affinché provvedano a diffonderlo ai committenti degli iscritti nell'Albo nonché resi pubblici sui siti *web* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di CONSAP, IVASS e dei Ministeri competenti. Il codice etico è integrato con norme specifiche relative alle sanzioni specialistiche di cui al comma 1 dell'articolo 156 entro sei mesi dalla costituzione di ciascuna delle stesse.

2. Entro sei mesi dalla data della prima elezione del Consiglio, e dopo ogni integrazione con i componenti delle nuove sezioni specialistiche, qualora necessaria, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta del Consiglio medesimo, modifica il regolamento per il funzionamento del Collegio di garanzia. Il suddetto regolamento stabilisce le modalità di presentazione dei ricorsi, le norme di garanzia, il sistema di controllo degli iscritti, la denominazione, gradazione e modalità dell'irrogazione e della pubblicazione delle sanzioni, stabilendo in particolare le norme relative a:

- a) titolarità, capacità, regole, costi e modalità di presentazione del ricorso;
- b) forma del ricorso;
- c) termini e prescrizione per la presentazione del ricorso;
- d) modalità di svolgimento dell'inchiesta, delle indagini e limiti temporali per le stesse;
- e) modalità di accesso al fascicolo e garanzie per le parti;
- f) procedura, modalità e tempi della procedura sanzionatoria;
- g) pubblicazione della decisione e ammissibilità dei ricorsi contro la decisione.

Art. 160. - (*Poteri sostitutivi e contributi*) -- 1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta della CONSAP e del Consiglio, è stabilita l'entità del contributo di vigilanza, che deve essere idoneo a coprire i costi in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, garantire il funzionamento del Consiglio e del Collegio di garanzia, l'organizzazione della vigilanza sul territorio e delle elezioni del Consiglio da effettuare ogni quattro anni, nonché lo svolgimento delle attribuzioni della CONSAP o degli altri enti per le funzioni loro delegate. Gli iscritti all'Albo sono tenuti a versare annualmente il contributo di vigilanza che può essere differenziato per le varie sezioni, e per l'iscrizione a più sezioni. La CONSAP provvede a riscuotere il contributo di vigilanza, con facoltà di provvedere in proprio o di demandare la riscossione ad enti pubblici o privati.

2. Il mancato versamento del contributo di vigilanza, dopo le necessarie verifiche e solleciti, regolamentati con specifica delibera del Consiglio, comporta la cancellazione dall'Albo.

3. La CONSAP esercita poteri sostitutivi in caso di inerzia da parte del Consiglio, secondo quanto stabilito da apposito regolamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

Art. 2.

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua le iscrizioni di cui all'articolo 157, comma 3, del codice delle assicurazioni private, di cui al citato decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, come modificato dall'articolo 1 della presente legge, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge medesima, e in ogni caso prima della convocazione delle elezioni per il Consiglio nazionale dell'Albo.

2. Per un periodo transitorio di cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge sono ammessi a sostenere la prova d'idoneità di cui all'articolo 158, comma 1, lettera d), come sostituito dell'articolo 1 della presente legge, e possono essere iscritti all'Albo, anche i soggetti in possesso di diploma di scuola media secondaria superiore con ciclo quinquennale o equipollente.

3. Per la prima formazione delle sezioni specialistiche relative ai tecnici abilitati all'accertamento e stima di tutti i danni derivanti dai rischi di cui ai numeri 6, n. 7, n. 8 e n. 9, n. 12 e n. 13 dell'articolo 2, comma 3, nonché di quella relativa al rilievo degli incidenti stradali ed alla ricostruzione della meccanica degli stessi, possono essere iscritti alla sezione dell'Albo, senza sostenere la prova d'idoneità o sostenendo una prova sulle sole materie giuridiche, secondo i regolamenti emanati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Consiglio, i professionisti che abbiano esercitato la specifica attività prevista dalla sezione interessata, senza soluzione di continuità, nei dieci anni precedenti la data di entrata in vigore della presente legge, o nei dieci anni precedenti la costituzione della sezione, comprovata da certificazione anche fiscale sull'attività svolta, anche se fatturata in forma societaria. L'esercizio dell'attività deve essere certificato anche da almeno una delle associazioni consultate per la formazione della sezione stessa o da organismi pubblici o imprese esercenti lo specifico ramo assicurativo o la specifica attività peritale.

4. Gli articoli 159 e 160 del codice delle assicurazioni private, di cui al citato decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono abrogati.

