



.EU



Il misterioso caso dell'indagine CONOSCITIVA

Lo scorso febbraio l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Agcm) ha pubblicato i risultati di una indagine conoscitiva sulla RC Auto, suscitando non

poche perplessità. In buona sostanza, l'organismo ribadisce la bontà della procedura di indennizzo diretto suggerendo alcune proposte che prefigurano un sistema della RC Auto nel quale le Compagnie riparano, curano e risarciscono i loro clienti senza alcun contraddittorio, senza patrocinatori, professionisti, riparatori e medici indipendenti. Ciò che si propone è superare uno schema di responsabilità civile e risarcitorio senza tenere conto del Codice civile e del diritto vivente, per costruire quindi un sistema contrattuale e indennitario.

Le fonti dell'indagine solo di natura assicurativa

Se le conclusioni sono più che criticabili, è ancora più censurabile il fatto che nel redigere il copioso documento le uniche fonti per sviluppare i ragionamenti sui

LE PROPOSTE DELL'ANTITRUST

1. Ridefinizione risarcimento in forma specifica del danneggiato presso servizi di riparazione individuati (e remunerati) dalle Compagnie
2. Prestazioni di servizi medico-sanitari resi da professionisti individuati (e remunerati) dalle Compagnie
3. Il pagamento delle spese per le riparazioni dei veicoli e dei compensi per le eventuali prestazioni professionali soltanto dietro presentazione di fattura
4. Riparazione presso strutture individuate (e remunerate) dalle Compagnie e ricorso a prestazioni medico-legali presso professionisti sempre scelti (e remunerati) dalle Compagnie
5. Installazione della 'scatola nera'
6. Misure ulteriormente restrittive sulle lesioni
7. Tabella per la definizione delle lesioni gravi
8. Dare la possibilità di ispezionare i veicoli danneggiati nel corso di un sinistro (Card) anche alla Compagnia del responsabile

punti più critici siano state di natura quasi esclusivamente assicurativa, inclusa l'audizione dell'associazione medico-legale "Melchiorre Gioia" diretta da un fiduciario di Compagnie. C'è da chiedersi come mai, per affinare l'analisi e soprattutto le proposte, si sia dimenticato il contributo delle imprese artigiane, dei patrocinatori, dei periti, degli avvocati, dei medici che, invece di essere considerati fondamentali fonti di conoscenza, diventano, come rivela il documento, le entità da prendere di mira come alimentatrici di costi impropri.

Garante della concorrenza o degli oligopoli?

L'Autorità che, per missione, dovrebbe infatti garantire la pluralità degli operatori propone ciò che neanche le Compagnie osano proporre ma che desiderano da tempo, ovvero un mondo dove il danneggiato si trova davanti ad un bivio. Il primo è quello di far fare tutto alla propria Compagnia, senza magari conoscere pienamente i suoi diritti, ma senza apparenti difficoltà.

Il secondo è quello andare dal proprio riparatore di fiducia, fare visionare il veicolo, magari anche due volte, pagare prima il danno senza avere la certezza di quanto gli spetta.

Se poi ha subito lesioni lievi si vorrebbe uno scenario in cui la Compagnia sceglie come e dove curare i propri assicurati.

Un insieme di ricette così concepite, calate in un mercato assicurativo dove i primi dieci operatori detengono quasi il 90% del mercato della RC Auto e i primi tre quasi il 65%, potrebbe creare una forte turbativa alla già asfittica concorrenza.

Il problema sarebbe poi una eventuale denuncia di questo stato di cose, posto

che dovrebbe essere indirizzata proprio all'organismo che lo vorrebbe. Perché l'Antitrust vuole tenere in piedi la procedura di risarcimento diretto, che fa acqua da tutte le parti, quando la sentenza della Corte costituzionale sulla sua proclamata facoltatività dovrebbe costituire il viatico per una rottamazione del sistema? Perché una insistenza così martellante sulla bontà del risarcimento in forma specifica quando una sentenza recente della Corte di Giustizia europea si è espressa contro gli accordi tariffari tra riparatori e assicurazioni? Basterebbe solo la lettura di tale pronuncia per stimolare l'Autorità a fare una rapida retromarcia, comunicando al mercato gli effetti della sentenza della Corte.

Per ora si registra solo un silenzio assordante.

Il disastro dell'indennizzo diretto

Il sistema del risarcimento diretto, nonostante l'ampia propaganda, non era la panacea di tutti i mali della RCA. Tutti gli

“I Il nuovo sistema di indennizzo diretto comporta una indubbia restrizione dell'area dei danni risarcibili”
Consiglio di Stato, 2005

•••

operatori con un minimo di conoscenza del settore lo sapevano; tutti tranne il Governo che l'ha avallato nel 2005 con un consenso *bipartisan*, i consumatori del Cncu che l'hanno appoggiato in modo quasi fideistico, l'Isvap che ha concesso la sua benedizione (forse il primo chiaro segno di una mancanza di terzietà, poi sfociata in non commendevoli indagini giudiziarie sulla fusione Unipol-Fonsai).

Era infatti ben noto che già nell'oltre trenta per cento dei sinistri con danni materiali trattati con l'antica procedura Cid, in presenza di modulo di constatazione amichevole a firma congiunta si annidavano frodi e speculazioni.

Infatti, un sistema dove l'assicurazione

Gruppi	Premi raccolti (milioni di euro)	Quota mercato (%)
Gruppo Assicurativo Fondiaria-Sai*	3958,4	23,5
Generali	2733,3	16,2
Unipol (Holmo)*	2275,4	13,5
Gruppo Assicurativo Allianz	2072,6	12,3
Reale Mutua Assicurazioni	825,4	4,9
Gruppo Cattolica Assicurazioni	776,6	4,6
Groupama Assicurazioni	756,5	4,5
Axa Italia	717,5	4,3
Gruppo Assicurativo Sara	489,9	2,9
Gruppo Vittoria Assicurazioni	397,8	2,4

Nota: *I gruppi contrassegnati sono stati oggetto di concentrazione nel 2012
Fonte: Elaborazioni Agcm su dati Isvap (oggi Ivass)

paga il danno come gestiona di un responsabile sconosciuto su cui è difficile, se non impossibile fare, in caso di necessità, gli opportuni accertamenti, non può che stimolare comportamenti opportunistici dei danneggiati.

La successiva estensione della procedura del risarcimento diretto a quasi l'80% dei sinistri, oltre ad aggravare tale fenomeno ha consentito alle Compagnie di abbandonare una gestione tecnica del sinistro per sostituirla con una di natura finanziaria.

L'indagine dell'Antitrust non dice, nelle sue mirabolanti proposte, che la procedura ha consentito lo smantellamento di interi centri di ispezione sinistri delegando l'accertamento e la liquidazione dei danni a

“Era da tempo che sostenevamo l'introduzione dell'indennizzo diretto. La consideriamo perciò una nostra conquista, grazie alla quale si produrranno numerosi benefici per i clienti e le stesse Compagnie: abbattimento dei costi, semplificazione delle procedure, riduzione delle tariffe, certezza del diritto e tutela dell'assicurato”
Cncu-Adiconsum, 2006)

● ● ●

stravolge il concetto di responsabilità, ispezione, accertamento e diritti del danneggiato o vittima della strada.

Il fallimento americano del sistema "no fault"

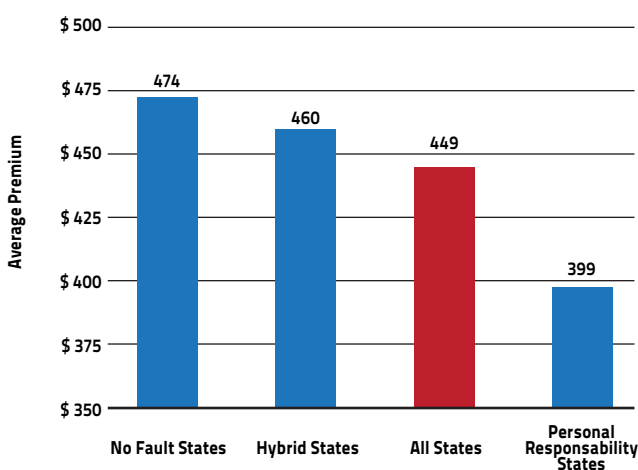
Tre mesi prima dell'approvazione unanime della procedura di risarcimento diretto in Commissione Finanze alla Camera, la potente fondazione americana per i diritti dei contribuenti e dei consumatori pubblicava uno studio comparativo sui premi della RC Auto negli Stati che avevano leggi che prevedevano procedure di indennizzo analoghe e quelli che avevano conservato il classico sistema di responsabilità. Per ironia della sorte mentre i consumatori

“Tutti i sistemi che hanno previsto l'indennizzo diretto hanno visto aumenti di danni e spese e quindi di premi. È stato un disastro dappertutto”
Alfonso Desiata, ex presidente Ania, 2001

● ● ●

remoti *call center* delocalizzati che, tramite una gestione esclusivamente burocratica e amministrativa hanno liquidato, in questi sei anni, milioni di sinistri di cui una buona parte forse non meritevoli di essere liquidati. Ma le Compagnie "furbette" hanno subito compreso che pagare anche poco con responsabilità dubbia era un formidabile modo per mantenere alta una frequenza dei sinistri in crollo verticale negli ultimi dieci anni e intascare la differenza tra il pagato e il *forfait* previsto dalla procedura. Tutti sapevano che la procedura invece di ridurre i costi li avrebbe mantenuti "tecnicamente" alti, tutti sapevano che l'aumento della concentrazione nel mercato assicurativo, in presenza di tale procedura, avrebbe avuto un effetto esplosivo ma, a quanto pare, invece di fare il *mea culpa* tutti, Antitrust compresa, continuano a sostenere la bontà di un meccanismo che altera e

NEGLI STATI CON IL SISTEMA NO FAULT I PREMI SONO PIÙ CARI RISPETTO AL SISTEMA CON RESPONSABILITÀ CIVILE



CALIFORNIA

Vi sono leggi *antitrust* per assicurazioni
Sistema RC tradizionale
Presenza di più di 200 Compagnie
Premio medio: \$ 453

MASSACHUSETTS

Assenza di legge *antitrust*
Risarcimento diretto
Presenza di 19 Compagnie
Premio medio: \$ 624

ANNI	FREQUENZA SINISTRI (%)				
	ITALIA	FRANCIA	REGNO UNITO	SPAGNA	GERMANIA
1998	10,95	6,20	9,70	N.D.	8,31
1999	11,05	6,30	8,90	11,38	8,45
2000	10,95	6,10	8,20	11,73	7,85
2001	9,55	5,90	8,90	11,63	7,47

Ania - Assicurazione Italiana 2002/2003

TRIMESTRE DI OSSERVAZIONE	TOTALE SETTORI	AUTOVETTURE
Al I trimestre 2011	6,03%	6,84%
Al II trimestre 2011	6,68%	7,46%
Al III trimestre 2011	6,62%	7,31%
Al IV trimestre 2011	6,68%	7,38%

Frequenza sinistri Ania trends
Statistica trimestrale. Dati al 31/12/2011



nostrani, forse a causa della eccessiva frequentazione degli ambienti assicurativi o governativi diventavano *fan* del risarcimento diretto, quelli americani rilevavano che negli Stati dove tale procedura era presente i premi erano molto più alti a causa, neanche a dirsi, delle frodi e della "duplicazione virtuale dei sinistri". Bastava quindi che un legislatore attento si leggesse uno studio fondato su

dei sinistri è calata del 38% (oltre un milione di sinistri in meno rispetto al 2000), dal 10,95% del 2000 al 6,68%.

La storia che in Italia la frequenza dei sinistri fosse il doppio di quella di altri Paesi europei è peraltro smentita dalle stesse statistiche delle Compagnie, dove si registra un sostanziale allineamento con Paesi come Regno Unito e Germania, a fronte però di un tasso di motorizzazione più elevato e condizioni stradali e di circolazione sensibilmente peggiori. A fronte di un tale dato viene da chiedersi come mai in questi ultimi anni si assista ad una riduzione della redditività delle imprese artigiane, ma non ad una consistente riduzione dei premi assicurativi. La risposta è solo da ricercare nei meandri contabili della procedura di risarcimento diretto, sui quali forse non si è ancora fatta chiarezza.

Conclusione

Negli ultimi dodici anni, le Compagnie hanno scaricato le loro inefficienze su un mercato non concorrenziale e con richieste legislative settoriali riduzioniste. Se tale impostazione dovesse continuare sarebbe forse utile riconsiderare la reintroduzione del sistema precedente alla liberalizzazione del sistema assicurativo, dove vi erano "premi amministrati e risarcimenti liberi" a fronte di quello attuale, dove vi sono "premi liberi e risarcimenti amministrati".

Un sistema con tre operatori e autorità di controllo la cui credibilità è da mettere seriamente in discussione non è più sostenibile. ■

“Negli Stati con il sistema del risarcimento diretto premi erano molto più alti a causa delle frodi e della “duplicazione virtuale dei sinistri”

una applicazione trentennale della procedura di risarcimento diretto per frenare quello che si sarebbe rivelato e tuttora è un "grande inganno". Al contrario si è voluto fare passare il risarcimento diretto, l'imitazione di quello francese, costruito però su altre basi e su un'altra tipologia di mercato.

L'enigma della riduzione dei sinistri

A questi elementi vi è da aggiungere il fatto che, nel giro di quindici anni, la frequenza