

Audizione

AIPED

Associazione Italiana Periti Estimatori Danni

Disegno di legge n. 1217, recante

**“Modifica del capo VI del titolo X del codice delle assicurazioni private,
di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209,
per l'istituzione dell'albo professionale degli esperti danni e valutazioni”**

e Disegno di legge n. 1666, recante

**“Disciplina dell'inquadramento ai fini previdenziali e assistenziali
degli esercenti attività di perito assicurativo”**

10^a Commissione permanente Industria, commercio, turismo

Senato della Repubblica

Roma, 26 maggio 2021

A.I.P.E.D.

ASSOCIAZIONE ITALIANA PERITI ESTIMATORI DANNI
Via Paola Falconieri, 110 - 00152 ROMA Email: info@peritiaiped.it

Gentile Presidente, Gentili Commissari,

Vi ringraziamo per l'invito a svolgere le nostre considerazioni in merito ai DDL n. 1217 e n. 1666.

Considerazioni preliminari

Settore Peritale: il contesto legislativo

Prima di analizzare il provvedimento è necessario ripercorrere brevemente la storia e l'evoluzione della figura del perito nel corso degli anni nel contesto legislativo della Rc Auto e le sue modifiche.

La storia normativa della professione di perito assicurativo è in realtà assai scarna. Basta confrontare il susseguirsi dei provvedimenti relativi alle altre libere professioni per farsi un'idea ben chiara. Una normativa snella, chiara, uniforme può, per certi versi, risultare maggiormente auspicabile proprio per non dar luogo a confusioni ed errori interpretativi.

Così però non è per la categoria peritale. La disciplina della nostra area professionale di appartenenza è invece ancora ricca di lacune, vuoti che prestano il fianco a sgradevoli deformazioni alle quali occorre porre pronto rimedio.

L'esordio normativo è stato segnato dalla **Legge n. 166 del 17 febbraio 1992**. Un buon punto di partenza da sviluppare ulteriormente. Così non è stato. L'intervento successivo arriva con il **Regolamento ISVAP n. 11 del 13 gennaio 2008**. Se da una parte sembrava ampliare il novero delle previsioni precedenti dall'altra ha, di fatto, operato dei primi tagli. Ha eliminato, ad esempio, l'onere delle compagnie assicurative di prevenire e rimuovere i conflitti di interesse. Aspetto non certo trascurabile. Dunque un primo passo indietro. Un'occasione di coerenza e di crescita persa.

L'imparzialità, però, vedeva ancora un riconoscimento non certo marginale ed i periti assicurativi avevano un valido riferimento di legge per alzare gli scudi dinanzi alle pressioni assicurative. Sempre ove ne sentissero l'interesse.

Passo successivo il **D.lgs. n. 209 del 7 settembre 2005 Codice delle Assicurazioni Private** con i soli artt. da 156 a 160 del TITOLO X, CAPO VI ad argomentare il Ruolo dei Periti Assicurativi, seguito poi dal **Regolamento Consap n. 1 del 23 ottobre 2015**.

Sembrerebbe null'altro. Ma non è purtroppo così. L'assenza di una ulteriore implementazione normativa e la omessa attuazione di alcune previsioni hanno favorito alcune pericolose "operazioni". Ci riferiamo all'accordo intervenuto tra ANIA ed alcune sigle peritali nel 2003 avente ad oggetto le tariffe dei periti assicurativi. L'accordo fu poi oggetto del **provvedimento sanzionatorio n. 14926**

emesso dall'AGCM che ravvisò una serie di violazioni e comminò le relative sanzioni. Come nacque tale accordo? Da una evidente forzatura. L'art. 14 della Legge 166/92 prevedeva che le tariffe in questione fossero determinate con decreto del Ministro dell'Industria, del commercio e dell'artigianato, sentita la commissione nazionale e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, nonché l'associazione rappresentativa delle imprese di assicurazione.

Il comma 1 e comma 2 prevedevano insomma un apposito decreto da emanare.

Un Decreto Legislativo, il n. 373 del 13 ottobre 1998 trasferiva la quasi totalità dei poteri in materia assicurativa all'ISVAP che, però, non adatterà mai tali decreti. Di contro l'Autorità, già in data 21 dicembre 2001 e 24 maggio 2002, aveva espresso perplessità all'ISVAP in ordine alla compatibilità dell'art. 14, commi 1 e 2, della Legge 166/92 e le disposizioni in materia di concorrenza.

Questa mancata attuazione ha dunque, già in passato, prodotto vere e proprie violazioni volte a comportamenti distorsivi della concorrenza, orientate insomma alla commissione di illeciti idoneamente sanzionati.

I tentativi di reiterare tali condotte però non mancano e vengono ancora oggi da noi segnalati alla stessa AGCM. Non è però possibile affidare la tutela del mercato alla sola AGCM, è necessario intervenire con estrema chiarezza sul piano legislativo.

Il perito nel contesto attuale: criticità e i vincoli del D.lgs. 209/2005 e del Dpr n. 254/2006

La normativa attuale che ha introdotto il risarcimento diretto consente a chi ha subito un danno al proprio veicolo in seguito ad un incidente stradale di richiedere il risarcimento direttamente alla propria compagnia di assicurazione nel caso di incidenti che coinvolgano non più di due veicoli a motore.

Attualmente le compagnie assicurative detengono più del 90% dei mandati delle perizie effettuate sui veicoli. Ciò ha condotto ad una grave stortura della corretta identità professionale dei periti.

Il perito assicurativo si è così trasformato in “*perito fiduciario*” assumendo i caratteri, sempre più inadeguati al profilo, di lavoratore subordinato, piegato ai *diktat* delle mandanti e privato completamente della dovuta ed indefettibile terzietà!

Gli interventi legislativi *ad hoc* ed i vuoti normativi hanno consentito un *unicum*: un debitore (la compagnia assicurativa) che decide chi, come e quando risarcire imponendo costi di riparazione,

misura delle valutazioni commerciali ed entità delle liquidazioni ad evidente discapito dei danneggiati.

Con il risarcimento diretto, quindi, le compagnie assicurative si sono orientate verso una gestione sempre più commerciale del sinistro stradale, adottando interventi e strategie aziendali atti a ridurre i costi.

Lo schema di seguito ripercorre la funzione mutevole del Perito Assicurativo nel corso degli anni ed all'interno dell'attuale sistema di risarcimento dei danni (Rc auto):

	PROCEDURA CLASSICA	C.I.D. <i>Convenzione Indennizzo Diretto</i>	C.A.R.D. <i>Convenzione tra Assicuratori per il Risarcimento Diretto</i>
PERIODO	Fino al 1978	Dal 1978	Dal 1° febbraio 2007
PROCEDURA RISARCIMENTO SINISTRO	Compagnia responsabile risarcisce l'automobilista avente diritto	Compagnia avente ragione risarcisce direttamente il proprio Ass.to	Compagnia avente ragione indennizza direttamente il proprio Ass.to
RIMBORSI TRA COMPAGNIE ASSICURATRICI	Nulla	Alla fine dell'anno la Compagnia avente ragione viene rimborsata dell' <u>intera somma</u> compresa di spese accessorie dalla compagnia responsabile.	L'accordo tra le Compagnie prevede Stanza di Compensazione. La Compagnia <i>gestionaria</i> riceve un rimborso a <u>forfait</u>
RICHIESTA AL PERITO DA PARTE DELLA COMPAGNIA	Massimo tecnicismo	Massimo tecnicismo	Capacità prettamente commerciali a discapito del tecnicismo e quindi del consumatore

Rileviamo dallo schema uno stravolgimento del ruolo del perito. Da tecnico, abilitato alla stima dei danni ai veicoli ed ai natanti, diviene una figura prettamente commerciale perdendo le proprie caratteristiche fondamentali di autonomia e terzietà.

Il perito è soggetto a:

1. sottoscrizione di contratti capestri da parte del committente (la compagnia assicurativa);
2. intimazioni nello svolgimento delle operazioni peritali che vanno dall'applicazione di parametri specifici di valutazione dei danni, all'utilizzo di strumenti di valutazione imposti dal committente;
3. condizionamenti nella canalizzazione del danneggiato presso centri di autoriparazione convenzionati con il committente;
4. adempimenti extra peritali o attività di liquidazione dei danni di competenza di altre figure;
5. valutazione dell'operato per i costi medi del periziato (diversamente andrebbe valutato l'operato tecnico e non gli standard economici derivanti);
6. incentivazione per il contenimento del costo delle stime peritali;
7. inserimento negli elaborati peritali di valutazioni tutt'affatto tecniche che esulano dall'ambito professionale del perito.

Emerge quindi dalle direttive aziendali interne di alcune compagnie che i periti assicurativi:

- sono fortemente influenzati nel metodo valutativo dalla mandante assicurativa;
- possono ricevere premi in denaro in relazione al livello di canalizzazione che producono, ovvero tramite la dissuasione del danneggiato a ricorrere al riparatore di fiducia;
- sono sollecitati a non eseguire perizie "dubitative" contravvenendo quindi alla deontologia professionale.

In buona sostanza le compagnie assicurative preferiscono "premiare" l'inattività peritale, fornendo dei veri e propri deterrenti allo svolgimento completo delle perizie così che siano rintracciabili elementi utili a limitare i risarcimenti.

Dunque, scelgono di indurre i periti a rintracciare qualsiasi elemento utile al mancato risarcimento e/o alla decurtazione dello stesso delimitando i margini di azione dell'attività peritale.

A tali elementi si accompagnano generalmente l'imposizione di software dove costi di manodopera, tempari e valutazioni economiche del danno sono predefiniti lasciando praticamente pochi spazi al

professionista per adattare la stima al caso concreto. Inoltre le premialità concesse ai periti basate sulla possibilità di arrivare ad una “pronta liquidazione”, ovvero di poter concordare l’importo prima delle riparazioni e non a consuntivo, possono generare rischi sulla sicurezza di lavorazioni non ancora avvenute.

Tutto ciò si riflette negativamente sul ruolo del Perito. Come detto la normativa gioca un ruolo fondamentale. È, in tal senso, che si segnala il disposto dell’art. 156 Codice delle Assicurazioni:

“1. L’attività professionale di perito assicurativo per l’accertamento e la stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall’incendio dei veicoli a motore e dei natanti soggetti alla disciplina del presente titolo non può essere esercitata da chi non sia iscritto nel ruolo di cui all’articolo 157.”

Questo primo comma sancisce dunque che l’attività di perito assicurativo può essere svolta unicamente da figure professionali iscritte al ruolo così come previsto dall’art. 157.

Il comma 2, però, immediatamente a seguire dispone:

“Le imprese di assicurazione possono effettuare direttamente l’accertamento e la stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall’incendio dei veicoli a motore e dei natanti.”

Orbene la previsione contenuta nel riportato comma 2 appare palesemente in contraddizione con quanto disposto al comma 1.

Come può essere consentito alle compagnie assicurative, già munite di un indiscutibile strapotere, di effettuare direttamente l’accertamento e la stima demandate invece che a figure professionali specificamente previste? Così di fatto si mina la terzietà nella stima dei danni.

È senz’altro auspicabile una riforma della Rc Auto volta ad aumentare la concorrenza nel mercato assicurativo in un quadro di salvaguardia dei diritti del danneggiato.

In tale contesto si colloca il PDL 2104 in esame alla Camera dei Deputati ed il PDL 1895. In quest’ultimo si rileva la modifica dell’articolo 156, comma 2, come riportato a pagina 7: *“lettera r): modifica l’articolo 156 del codice, rubricato « Attività peritale ». Si impone alle imprese di assicurazione, qualora effettuino direttamente l’attività peritale volta alla determinazione dei danni subiti dal veicolo, di avvalersi esclusivamente di periti assicurativi iscritti nel relativo ruolo”* ed a pagina 23: *“dopo la parola: « natanti » sono aggiunte le seguenti: « solo tramite i periti assicurativi di cui al comma 1 »”*.

DDL S. n. 1217

Considerazioni

In tale contesto riteniamo che il disegno di legge n. 1217 risulta essere un passo in avanti, un cambio di direzione, l'inizio di una svolta per la professione del perito e della sua immagine futura, capace di stimolare l'approvazione di misure pro concorrenziali, a favore della categoria dei "Periti Assicurativi", nonché degli automobilisti che restano coinvolti in un sinistro stradale.

Non intervenire, lasciare invariato l'assetto normativo attuale minerebbe non solo il futuro e la validità dell'opera professionale peritale ma si rifletterebbe negativamente in primis sugli assicurati, sui consumatori che vedrebbero ulteriormente minata la titolarità dei diritti vantati.

Art. 1

La previsione di una modifica del termine "perito assicurativo" con "esperti danni e valutazioni" è condivisibile. Dissociare la parola *perito* dalla parola *assicurativo* è fondamentale. Tuttavia, il termine "perito" indica l'esperto in valutazione dei danni. Una variante potrebbe essere "perito estimatore".

Art. 156

Al comma 1, è auspicabile una modifica del periodo "*alle cose derivanti dalla circolazione*" con "*ai veicoli derivanti dalla circolazione, dal furto, dall'incendio, da eventi atmosferici, atti vandalici e sociopolitici e comunque occasionati*". La *ratio* è quella di evitare stime di cose diverse (esempio un muro o un cancello danneggiato da un veicolo), viceversa la possibilità di stimare i danni ai veicoli subiti da altri fenomeni derivanti da responsabilità civile. L'idea che possa essere un ingegnere o un geometra ad effettuare la perizia di un danno al veicolo danneggiato nei casi di sinistri derivanti da una caduta di cornicione che si stacca da un palazzo e viceversa un perito assicurativo a valutare i danni di un balcone danneggiato da un autocarro in transito, presta il fianco a controversie di varia natura.

A tal proposito riteniamo che il comma 2 seguente richieda, non la sola modifica, ma un intervento abrogativo indispensabile e non rinviabile.

Art. 157

Siamo d'accordo sulla costituzione di un albo professionale che sostituisca l'attuale ruolo. Le criticità del settore peritale richiedono l'attuazione di un piano riformativo del sistema di liberalizzazione dell'attribuzione degli incarichi. I periti non devono e non possono essere categoria riferita alle sole compagnie assicurative. L'attività peritale, validamente intesa, dovrebbe e dovrà essere prima di tutto a favore dei consumatori.

La costituzione di un albo professionale è dunque necessaria al fine di chiarirne le competenze, scinderne gli ambiti. Distinguendo insomma i vari profili operativi.

Al comma 2 lettera a) riteniamo opportuno una precisazione. La parte relativa alla ricostruzione deve collegarsi specificatamente con la **norma UNI 11294:2020** (La norma definisce i requisiti necessari per svolgere l'attività professionale di tecnico per la ricostruzione e l'analisi degli incidenti stradali). Mentre risulta non comprensibile la lettera b) *“alla seconda sezione sono iscritti coloro che svolgono le attività di accertamento e stima del valore dei veicoli a motore storici e dei relativi danni subiti”*. Riteniamo non necessaria la distinzione tra l'esperto che debba valutare un veicolo con l'esperto tenuto a valutare un veicolo storico. Tutt'al più vanno definiti i parametri universali per una giusta valutazione di un veicolo.

Art. 3 (Criteri per l'affidamento degli incarichi agli esperti danni e valutazione)

In tale contesto è condivisibile l'assegnazione *random* degli incarichi ai periti iscritti al Ruolo o all'auspicabile Albo. Tuttavia è da considerare che sia il debitore (solitamente la compagnia assicurativa) che il creditore (il danneggiato) devono potersi confrontare attraverso reciproci tecnici come avviene da tempo in Francia. Oppure come avviene in Germania, attraverso la possibilità per il danneggiato di rivolgersi direttamente ad un perito presente in appositi Albi all'uopo previsti.

Dissentiamo, inoltre, dall'indicazione al comma 1 del presente articolo il seguente periodo *“sentite le organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative”*. Nel caso, spetta all'organismo deputato stabilire i criteri di affidamento e le relative modalità di designazione *“sentite le organizzazioni di categoria tutte”*.

Suggeriamo l'inserimento del comma 2: *“in ogni caso, è facoltà delle parti, al fine di accertare e valutare l'entità dei danni, avvalersi di un esperto per la valutazione dei danni di cui all'articolo 157, comma 2, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n.*

209, come modificato dall'articolo 1 della presente legge, nonché della competenza territoriale, secondo criteri di rotazione e alternanza degli iscritti all'albo di cui al medesimo articolo 157 del codice delle assicurazioni private”.

Art. 4. (Tariffa delle prestazioni degli esperti danni e valutazioni)

Siamo d'accordo sulla formulazione di una tariffa o meglio di disciplinare la contrattualistica applicata ai periti assicurativi. Tuttavia non riteniamo sia interesse delle rappresentanze delle imprese di assicurazione la determinazione delle tariffe dei periti.

Come abbiamo constatato, il provvedimento n. 14926 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha chiarito in modo inequivocabile sull'eventuale intesa volta alla definizione delle tariffe delle prestazioni peritali che risultano in violazione dell'articolo 81 del Trattato CE.

L'articolo così proposto risulterebbe in antitesi con quanto previsto nel provvedimento.

Attualmente, i contratti predisposti dalle compagnie assicurative contengono di anno in anno previsioni sempre meno sinallagmatiche. Se nell'ambito della contrattualistica sottoscritta dai consumatori/assicurati vi sono fiumi di sentenze e provvedimenti sanzionatori comminati dalle autorità competenti, in questo ambito vi è, ancora una volta, una drammatica assenza. Rarissimi i casi di periti assicurativi che osano avviare un contenzioso atto a vedere riconosciuti i propri diritti, anzi, i soprusi subiti, i diritti negati.

DDL S. n. 1666

Considerazioni

Si condivide la necessità di inserire uno specifico sistema previdenziale dedicato alla categoria professionale, volto ad avere maggiori tutele e servizi a favore dei professionisti.

Riteniamo, in tal senso, ottimo il DDL n. 1666 che porterebbe tutti gli iscritti nel ruolo dei periti assicurativi, esercenti l'attività, ad avere una gestione autonoma, anche se collocati non in un proprio Ente, ma nell'Ente previdenziale dei periti industriali e dei periti industriali laureati (EPPI).

Alla luce di quanto previsto dal disegno di legge poniamo un quesito relativamente al professionista che nel contempo cessa l'attività professionale:

- a) nell'ipotesi di meno cinque anni di contribuzione alla cassa, quale importo verrà pagato a titolo di pensione e su quali basi vengono calcolati i contributi da accreditare?

b) I contributi minimi obbligatori saranno dovuti per quanto versato?

Conclusioni

Imparzialità e terzietà sono ancora nelle mani dei periti assicurativi o ai pochi che hanno consegnato definitivamente la categoria alla resa? Non si dimentichi che dalle valutazioni del Perito derivano gli esiti delle controversie tra il consumatore e le stesse Imprese di Assicurazioni.

Il nostro auspicio è che la Commissione prenda spunto anche dalle nostre considerazioni avviando un processo di riforma del settore peritale. Non ritrovarsi più, con perizie “convenzionate” che mutano o possono variare in relazione alle disposizioni della Mandante o alle esigenze dell’Assicuratore. Che la rete peritale sia controllata da una Autorità indipendente, non condizionata e non condizionabile.

In tal senso riuniamo nei seguenti punti le proposte che prevedano di:

1. intervenire sul comma 2 dell’art. 156 C.d.A., con la sua abrogazione,
2. dissociare la figura del Perito dalle Imprese di Assicurazione demandando la gestione del ruolo ad un’Autorità indipendente, come potrebbe essere la Consap;
3. creazione di un albo professionale che identifichi e definisca la specifica attività del Perito negli ambiti di differente collocazione in cui è tenuto ad intervenire.
4. assegnazione *random* degli incarichi ai periti iscritti all’albo, ma in ogni caso rimettendo la libera scelta al danneggiato di avvalersi di un perito, sul modello francese o tedesco.
5. introdurre delle linee guide regolamentate e riferite ai metodi ed alle tecniche riparative dei veicoli e dei natanti indicate dalle case madri, dal mercato, sentite le rappresentanti di categoria, le categorie dei riparatori e dell’industria automobilistica in generale.

Il DDL S. n. 1217 e il DDL S. n. 1666, sono un punto di partenza e con la serie di proposte di buon senso elencate riteniamo si possa andare in tale direzione.

Buon lavoro

P.A. Luigi Mercurio
Presidente Aiped