



GENERALI
Assicurazioni Generali

Indagine conoscitiva sul settore dell'assicurazione di autoveicoli,
con particolare riferimento al mercato ed alla dinamica dei premi
dell'assicurazione per responsabilità civile auto (RCA)

Audizione Gruppo Generali

Senato

Commissione Industria, Commercio, Turismo

Roma, 3 novembre 2010

Onorevoli membri della Commissione,

il settore dell'assicurazione di autoveicoli, con particolare riferimento al mercato ed alla dinamica dei premi dell'assicurazione per responsabilità civile auto (Rca), oggetto di indagine, costituisce per il Gruppo Generali da sempre uno dei rami più importanti.

Il Gruppo - nonostante ponga grande attenzione alla soddisfazione della clientela, con elevati standard di qualità dei prodotti e dei servizi prestati - è stato chiamato in causa negli ultimi tempi, insieme a tutto il comparto, sia in relazione alla questione dell'aumento dei prezzi delle polizze RcAuto, sia in riferimento alla necessità di far fronte in modo adeguato al bisogno di copertura assicurativa, in particolare in alcune zone del Paese.

Queste due questioni - che oggi si pongono come reali e critiche per l'intero sistema assicurativo, ma anche per il sistema Paese, coinvolgendo sia i cittadini che le imprese di assicurazione - conducono alle seguenti considerazioni:

- non si possono soddisfare le giuste esigenze di tutela del consumatore senza tenere conto nel contempo dell'importanza di un sano andamento delle Imprese di assicurazione;
- non vi è sufficiente consapevolezza della drammaticità della situazione in cui le imprese si trovano ad operare soprattutto in aree del Paese in cui emergenze di natura sociale si scaricano in modo pesante e non più tollerabile sul sistema assicurativo.

Per adempiere alla loro funzione le imprese di assicurazione devono essere tutelate: solo così si può evitare che il sistema nel suo complesso vada verso il blocco del funzionamento.

Non si chiede la tutela del comparto nel nome del profitto - che pure è una finalità intrinseca nella libertà di impresa riconosciuta dalla nostra Costituzione (art.41) - ma la tutela degli assicurati attraverso la garanzia del mantenimento dell'equilibrio finanziario delle compagnie.

È quindi indispensabile che l'organo legislativo si orienti verso opportuni interventi normativi, affinché la situazione possa cambiare al più presto.

Si auspica inoltre una piena e fattiva collaborazione da parte di ogni possibile interlocutore, dal legislatore alla magistratura, dalle forze dell'ordine alle Authority, fino agli stessi consumatori, per poter giungere ad un mercato virtuoso ed equilibrato, nel quale la funzione sociale dell'assicurazione sia correttamente intesa.

Si vogliono fornire, a seguire, alcuni dati per meglio illustrare la criticità della situazione: prima, però, è opportuno ricordare l'elemento sui cui si fonda il sistema.

Come loro sanno, le assicurazioni si basano sul principio della mutualità: cioè sulla divisione del costo complessivo dei sinistri su tutti gli assicurati, secondo tecniche che prevedono statisticamente il normale verificarsi degli eventi.

Le assicurazioni, invece, non coprono, in linea di massima, i rischi anomali, cioè quelli per i quali la normale prevedibilità dell'evento è alterata dall'intervento umano che provoca volontariamente il sinistro. Infatti, il rischio che assume su di sé l'assicuratore può essere gestito dall'impresa nella misura in cui sia un rischio "normale".

Questo principio di origine attuariale trova riconoscimento nella normativa vigente di legge e dei contratti di assicurazione (in particolare negli artt.1900 e 1912 del codice civile si prevede espressamente questo principio).

Sta di fatto che i fenomeni criminali, che purtroppo oggi sono in costante aumento, introducono nel sistema assicurativo (sia nell'evento, sia nelle conseguenze dell'evento stesso) rischi assolutamente al di fuori della casualità normale, distorcendo il meccanismo assicurativo e mettendo in estrema difficoltà le imprese.

Questi fenomeni, oltre certi limiti, fanno sì che le imprese di assicurazione smettano di fare impresa e si avviino, di conseguenza, allo sbilanciamento finanziario.

Ebbene, dai dati di cui si dispone, risulta che questo limite è stato ampiamente superato ed il sistema non può più tollerare questo stato di cose.

In sostanza, non si può pensare che vada lontano un'impresa assicurativa che per fare fronte a buona parte dei suoi sinistri debba ricorrere al capitale dei suoi azionisti, con particolare danno per i risparmiatori.

Si propongono alcuni dati di esempio:

come evidenziato dal Presidente Ania, Fabio Cerchiai, nell'audizione del 13 luglio presso questa commissione, l'Italia presenta un onere complessivo dei risarcimenti, in relazione alla loro frequenza e al loro costo medio, maggiore degli altri Paesi europei (vedi tabella).

Nazione	Frequenza sinistri (%)	Costo medio sinistri (€)	Incidenza % sinistri alla persona sul totale sinistri accaduti
AUSTRIA	9,0	2.247	10,0
FINLANDIA	2,8	4.445	n. d.
FRANCIA	4,4	3.515	10,0
GERMANIA	6,6	3.264	9,8
GRECIA	8,2	n. d.	4,0
ITALIA	8,6	3.927	21,0
NORVEGIA	5,8	2.889	6,8
OLANDA*	4,5	3.909	n. d.
POLONIA	5,1	1.600	5,5
PORTOGALLO	7,3	1.826	7,2
SVIZZERA*	6,0	5.236	7,5

Fonte: CEA - The European Motor Insurance Market - Febbraio 2010

(*) I valori di frequenza e costo medio dei sinistri sono riferiti all'anno 2007; per tutti gli altri paesi l'anno di riferimento è il 2008

L'anomalia rispetto agli altri paesi emerge in modo netto se si confrontano gli indici che combinano frequenza e costo medio, ossia se si confronta il costo totale dei risarcimenti a parità di veicoli. L'Italia è il paese con il costo totale dei risarcimenti (a parità di veicoli) più elevato.

Si rammenta il paragone con la Francia, sempre citato dal Presidente Cerchiai, Paese assimilabile al nostro per numero di veicoli, impianto normativo, sistema giuridico e sviluppo economico, che presenta un costo medio dei sinistri addirittura pari alla metà di quello italiano (vedi tabella seguente).

FATTORE DI CONFRONTO	ITALIA	FRANCIA
Numero di veicoli assicurati	43,5 milioni	39,4 milioni
Numero dei sinistri	3,7 milioni	1,7 milioni
Costo totale dei sinistri risarciti (€)	15 miliardi	6,5 miliardi
Numero di feriti	1.000.000	200.000

Questo andamento negativo del settore RcAuto in Italia, secondo i dati elaborati dal nostro Gruppo, risulta condizionato da diversi fattori. Fra questi sono particolarmente attuali e rilevanti:

- gli elevati livelli di sinistralità;
- l'elevata incidenza delle lesioni sul complesso dei sinistri denunciati (con particolare recrudescenza del fenomeno dei cd "Terzi Trasportati");
- la sempre più gravosa valutazione giurisprudenziale dei risarcimenti;
- le truffe e i comportamenti speculativi e fraudolenti, concentrati in alcune aree territoriali;
- l'incidenza crescente delle spese mediche e delle spese legali (nonostante l'avvio dell'Indennizzo Diretto, che era nato con la finalità di abbattere proprio questa voce di costo);
- l'elevata incidenza dell'intervento del legale già in sede d'apertura del sinistro.

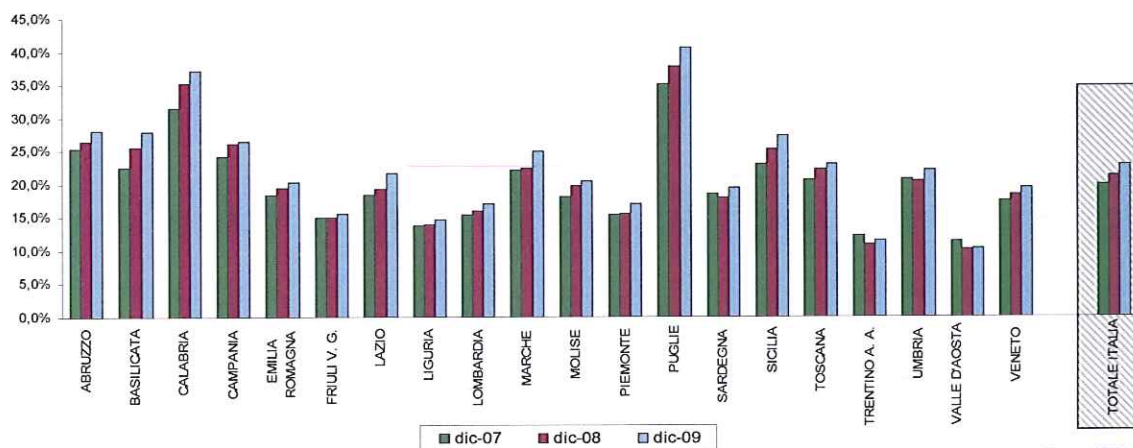
Con riferimento al peso crescente dei danni con lesioni, si evidenzia in particolare, sulla base dei dati riferiti al Gruppo Generali, una percentuale di danni da lesione sul totale dei danni gestiti in crescita costante, che passa dal 19,8% del dicembre 2007, al 21,2% del dicembre 2008, fino ad arrivare al 22,8% del dicembre 2009.

Sinistri RCA – Evoluzione sinistri con Lesioni

2

DENUNCIATO RC AUTO - GENERAZIONE CORRENTE

Incidenza % Danni con Lesioni – RCAuto GESTITI



Fonte GBS AL

Il fenomeno stesso assume proporzioni estremamente diversificate fra area e area del territorio nazionale. Qui di seguito alcuni dati, aggiornati al 30 settembre 2010, riferiti al Gruppo Generali.

Sinistri RCA – Evoluzione sinistri con Lesioni

DENUNCIATO RC AUTO - GENERAZIONE CORRENTE
Visione al 30 settembre 2010

Incidenza % Danni con Lesioni – RCAuto GESTITI



REGIONE	Incidenza % Settembre 2010
PUGLIA	41,9%
CALABRIA	36,9%
ABRUZZO	28,2%
BASILICATA	27,9%
SICILIA	27,8%
CAMPANIA	26,0%
MOLISE	23,4%
MARCHE	25,5%
TOSCANA	22,3%
LAZIO	21,9%
UMBRIA	21,5%
EMILIA ROMAGNA	20,3%
SARDEGNA	19,4%
VENETO	18,6%
LOMBARDIA	16,7%
PIEMONTE	16,9%
FRIULI V. G.	15,7%
LIGURIA	13,5%
VALLE D'AOSTA	12,1%
TRENTINO A. A.	11,3%
TOTALE ITALIA	22,7%
TOTALE SENZA PUGLIA	21,5%

Fonte GBS AL

E' evidente dal grafico come il fenomeno assuma proporzioni estremamente diversificate fra area e area del territorio nazionale, raggiungendo una percentuale di incidenza superiore al 40% in Puglia.

I dati dell'intero mercato assicurativo non differiscono di molto da quelli sopra rappresentati.

Esiste un diffusissimo fenomeno speculativo relativamente a questa tipologia di danni, particolarmente accentuato sulle cd. "micropermanenti" (1-2 punti percentuali di invalidità, tipico il danno da cd. "colpo di frusta"), che rappresentano il 13% dei sinistri ma il 70% delle lesioni non gravi. Il mercato ha risarcito per questa tipologia di danni 1,75 miliardi di euro (11% del totale dei danni pagati). E' di tutta evidenza come questa situazione trovi più larga diffusione nelle aree meridionali dove una situazione economica più disagiata e fenomeni di illegalità legati alla criminalità organizzata fungono da amplificatore di questi comportamenti anomali.

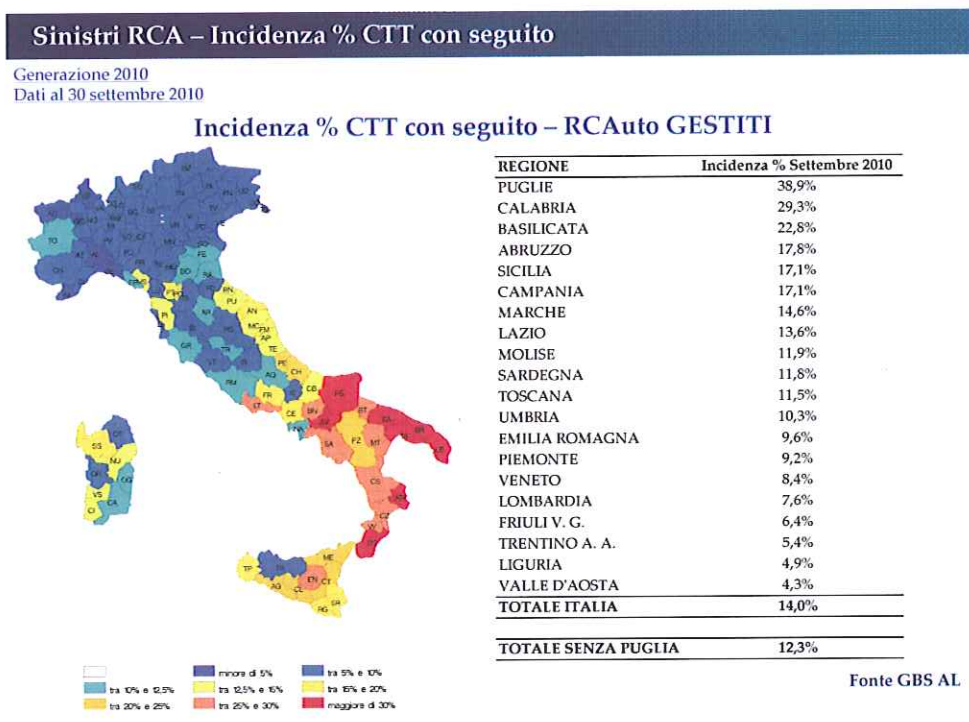
Comparando i dati nazionali con ciò che avviene in Europa, si può constatare che a fronte di una percentuale di danni da lesione in crescita costante, che nel 2008 ha superato in Italia il 21% del totale dei danni, osserviamo una media europea che si attesta stabilmente intorno al 10%.

Se correliamo queste percentuali alle differenti frequenze sinistri che si registrano in Italia (8,5%) e in Europa (7,2%), ci possiamo rendere conto di come questo fenomeno gravi sui conti delle compagnie italiane (e sui premi Rca) ben più di quanto non accada nel resto d'Europa.

Qui di seguito, un confronto che attesta come la percentuale di assicurati che subiscono lesioni in conseguenza di un sinistro stradale in Italia sia, rispetto a quella di altri due importanti paesi dell'Unione come Francia e Germania, rispettivamente il quadruplo ed il triplo (dati del 2007).

	Frequenza Sinistri	Frequenza lesioni	% lesioni su assicurati	Italia vs. F. e D.
Italia	8,50%	21,3%	1,81%	100,00%
Francia	4,40%	10,3%	0,45%	25,03%
Germania	6,60%	10,1%	0,67%	36,82%

Tale fenomeno trova un'altra modalità di manifestazione attraverso il progressivo e inarrestabile aumento dei "danni da terzi trasportati". Qui di seguito, i dati relativi al Gruppo Generali aggiornati al 30 settembre 2010:



Anche qui le aree meridionali si distinguono per le percentuali più elevate, con casi estremi come quelli della Puglia e della Calabria dove il fenomeno raggiunge sviluppi sconcertanti.

Questa prassi, trova sostegno e si alimenta grazie al supporto di un sempre più significativo numero di patrocinatori legali. Il fenomeno, ancora una volta, assume manifestazioni preoccupanti in alcune aree meridionali (Campania) come si evince dal seguente grafico (dati del Gruppo Generali relativi al 30 settembre 2010) che illustra i livelli di intervento legale fin dalla denuncia iniziale del

sinistro, quando ancora l'istruttoria da parte della Compagnia non è iniziata e il cliente non ha ancora quindi motivo di temere che l'esercizio del suo diritto ad essere indennizzato sarà disatteso in tutto o in parte.

Sinistri RCA – Incidenza % Intervento Legale in Apertura

DENUNCIATO RC AUTO
Visione al 30 settembre 2010

Incidenza % Intervento Legale in Apertura di Sinistri CARD GESTIONARI



REGIONE	Incidenza % Settembre 2010
CAMPANIA	44,2%
PUGLIE	19,9%
LAZIO	11,9%
BASILICATA	10,6%
SICILIA	10,2%
CALABRIA	9,9%
MOLISE	6,7%
ABRUZZO	6,1%
TOSCANA	5,5%
LIGURIA	4,8%
PIEMONTE	4,4%
MARCHE	4,1%
UMBRIA	3,5%
SARDEGNA	3,2%
EMILIA ROMAGNA	2,8%
TRENTINO A. A.	1,7%
LOMBARDIA	1,6%
VENETO	1,5%
VALLE D'AOSTA	1,2%
FRIULI V. G.	1,1%
TOTALE ITALIA	13,7%
TOTALE ITALIA SENZA CAMPANIA	7,0%

Fonte GBS AL

Di seguito diamo evidenza anche del fenomeno dell'intervento legale in apertura dei sinistri nonché successivo.

Sinistri RCA – Incidenza % Intervento Legale in Apertura

DENUNCIATO RC AUTO
Visione al 30 settembre 2010

Incidenza % Intervento Legale in Apertura e Successivo di Sinistri CARD GESTIONARI



REGIONE	Incidenza % Settembre 2010
CAMPANIA	70,6%
PUGLIE	45,5%
LAZIO	28,2%
SICILIA	26,8%
BASILICATA	26,6%
CALABRIA	26,1%
TOSCANA	19,8%
ABRUZZO	17,5%
LIGURIA	15,9%
MOLISE	15,4%
MARCHE	14,0%
UMBRIA	12,4%
PIEMONTE	10,9%
EMILIA ROMAGNA	10,2%
VENETO	9,7%
SARDEGNA	7,9%
LOMBARDIA	5,6%
FRIULI V. G.	5,3%
TRENTINO A. A.	4,9%
VALLE D'AOSTA	2,9%
TOTALE ITALIA	28,2%
TOTALE ITALIA SENZA CAMPANIA	18,9%

Fonte GBS AL

Preme solo sottolineare come si tratti di sinistri CARD (Convenzione tra Assicuratori per il Risarcimento Diretto) gestionali, per i quali è il cliente che agisce, tramite la tutela di un patrocinatore legale, contro la propria Compagnia

di assicurazione: questo in totale contraddizione rispetto a uno degli scopi principali perseguiti con l'introduzione del sistema dell'indennizzo diretto.

Come si vede dai dati sopra riportati, la drammaticità dei fenomeni distorsivi del sistema assicurativo emerge senza ombra di dubbio.

L'impresa ha, è vero, una funzione sociale, di cui gli assicuratori si sentono fortemente responsabili, ma accanto a questa funzione vi è la necessità di creare valore per gli azionisti, tra cui tanti risparmiatori, o, quantomeno, di raggiungere l'equilibrio di bilancio. Non si può chiedere alle imprese di essere in equilibrio finanziario, come giustamente chiedono le Autorità competenti e pretendere nel contempo che assumano oneri impropri oltre ogni ragionevole limite.

È del tutto evidente che le Compagnie non sono in grado di fare fronte da sole a queste difficoltà.

In particolare, per contrastare tali fenomeni di criticità, le Compagnie del Gruppo hanno posto in essere una serie di provvedimenti, sia di carattere tariffario e di prodotto che di tipo organizzativo interno e a livello di struttura liquidativa, tuttavia non sufficienti ad arginarli in modo risolutivo.

Si ribadisce quindi la necessità di un intervento migliorativo da parte del legislatore in grado di colmare le lacune evidenziate dall'attuale quadro normativo.

In questa direzione, le imprese sono impegnate a svolgere un ruolo proattivo e di trasferimento di dati e suggerimenti che permettano di valutare e introdurre le necessarie modifiche regolamentari sulla base di un quadro conoscitivo completo.

Con il presente documento ci si propone pertanto di individuare i temi meritevoli di attenzione, nello spirito di collaborazione che il Gruppo intende continuare a porre al centro del dialogo con le Istituzioni.

Tra di essi sono stati individuati:

A) Provvedimenti in materia di contrasto alle frodi

- Istituzione di **un'Agenzia governativa Antifrode a livello di mercato**, che contrasti in maniera efficace ed unitaria le speculazioni sui sinistri, attingendo ai dati del sistema (Banca Dati Isvap) e con finanziamenti delle Compagnie.

L'Agenzia dovrebbe:

- svolgere attività di elaborazione e di valutazione in materia di frodi assicurative sulla base delle segnalazioni ricevute dalle imprese di assicurazione in merito ad eventi anomali idonei a far presumere la sussistenza di illeciti o di frodi ovvero la commissione di un reato in danno del mercato assicurativo, delle informazioni desunte dalle

“banche dati antifrode” e delle ulteriori informazioni acquisite tramite il personale di polizia giudiziaria;

- favorire e stimolare l'esercizio dell'azione penale da parte dell'autorità giudiziaria competente;
- favorire il migliore coordinamento delle indagini in materia di frodi assicurative, anche attraverso la richiesta di documentazione alle imprese assicuratrici;
- promuovere ogni altra iniziativa per la prevenzione e per il contrasto delle frodi nel settore assicurativo;

L'attivazione di un sistema di prevenzione, sul piano amministrativo, delle frodi in campo assicurativo, affiancandosi alle analoghe strutture delle singole compagnie, potrebbe costituire un importante sostegno per l'azione della magistratura e degli organi di polizia;

Riteniamo inoltre che, in materia di prevenzione delle frodi, altre iniziative potrebbero essere poste in essere per raggiungere l'obiettivo di una più sana gestione dell'assicurazione RcAuto, che di seguito elenchiamo:

- istituzione di un **“anagrafe dei testimoni”** e un **“anagrafe dei danneggiati”**.
Le banche dati potrebbero essere gestite dall'Agenzia governativa Antifrode e sarebbero consultabili dagli organi Giudiziari, di Polizia e dalle Compagnie di Assicurazione;
- **modifiche alla procedura di liquidazione dei sinistri** al fine di consentire alle compagnie di difendersi dalla simulazione del sinistro sino alla esagerazione dolosa delle conseguenze del sinistro stesso. Ad esempio, l'art. 148 del Codice delle Assicurazioni non contempla alcun obbligo a carico dell'assicurato di mettere a disposizione dell'assicuratore le cose danneggiate per la verifica del danno. Tale obbligo è previsto solo per i danni alla persona. Per la determinazione del periodo temporale necessario al fine di consentire l'accertamento della sussistenza e dell'entità del danno, si potrebbe adottare la soluzione già disciplinata dall'articolo 9 del DPR n. 45/1981, regolamento di attuazione della c.d. miniriforma R.C. Auto (legge n. 39/1977), e non riprodotta nel Codice delle Assicurazioni. Tale disposizione contempla un periodo di 8 giorni non festivi in cui il danneggiato deve mettere a disposizione le cose danneggiate per l'ispezione dell'impresa;
- **Dematerializzazione del contrassegno**, che consiste nella verifica sistematica sull'assolvimento dell'obbligo di assicurazione con controlli incrociati con banche dati di Motorizzazione Civile / Aci e banche dati delle Compagnie o banca dati presso Ania;
- **Dematerializzazione dell'attestato di rischio e implementazione delle informazioni in esso contenute**: si propone, nell'ottica del contenimento delle truffe legate alla falsificazione di documenti assicurativi, di sostituire l'invio cartaceo dell'attestato di rischio con un flusso informatico delle informazioni nello stesso contenute tramite alimentazione di Banca dati gestita da ANIA o ISVAP. La produzione cartacea dell'attestato rimarrebbe facoltativa

su esplicita richiesta del cliente. Si propone inoltre di implementare le informazioni presenti sull'attestato di rischio introducendo una griglia di sinistralità attiva dell'ultimo quinquennio con indicazione dei sinistri attivi liquidati e con distinzione della tipologia e n° sinistri (a cose o lesioni). Si propone inoltre di prevedere, anche relativamente ai sinistri passivi già riportati nell'attestato, l'indicazione della tipologia dei sinistri (se a cose o lesioni).

La dematerializzazione dell'attestato e l'implementazione delle informazioni in esso contenute, oltre a eliminare il problema legato alla falsificazione dei documenti, consentirebbe, in fase di stipula di nuovo contratto, di acquisire informazioni utili a classificare in maniera più esaustiva il rischio al fine di poter applicare tariffe più personalizzate e di favorire quindi gli assicurati onesti e virtuosi;

- **Introduzione dell'obbligo per il contraente di mostrare in visione preventiva il veicolo da assicurare**, allo scopo di arginare il fenomeno delle frodi che vengono perpetrate a danno delle Compagnie assicurative, qualora vengano assicurati veicoli i quali siano già danneggiati all'origine. Al fine di evitare tale circostanza, si intende introdurre l'obbligo per il contraente, prima di procedere alla stipula del contratto, di far visionare il veicolo all'assicuratore, che certificherà lo stato di usura in un "modello informativo" predisposto allo scopo. Ina Assitalia sta già operando con il rilascio di un modello informativo, a soli fini statistici, dello stato di usura del veicolo, che viene certificato da agente e sub-agente;
- Introduzione di un **termine perentorio entro il quale deve essere effettuata la denuncia del sinistro**, con la previsione della perdita del diritto ad attivare la procedura di liquidazione e ad ulteriori pretese nel caso in cui sia già stato effettuato il pagamento con torto in conseguenza di silenzio assenso da parte del danneggiato. Lo scopo del provvedimento è quello di cercare di arginare il diffuso fenomeno delle frodi perpetrate, soprattutto nel Sud Italia, spesso attraverso la denuncia di incidenti simulati, a supporto dei quali vengono reperiti falsi testimoni, chiamati in causa molto tempo dopo rispetto all'accadimento denunciato.

B) Provvedimenti in materia di circolazione e sicurezza stradale

- **Installazione obbligatoria della cd "scatola nera", "casco elettronico" e "rilevatore degli occupanti il veicolo"**.

Al fine di ridurre i rischi connessi alla circolazione stradale e definire ulteriori misure dirette alla prevenzione del fenomeno dell'incidentalità, si propone:

- l'impiego, da parte dei conducenti e degli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli, del **casco protettivo elettronico**;
- l'installazione sui veicoli di nuova immatricolazione di un **dispositivo elettronico protetto**, denominato **"scatola nera"**, per rilevare la tipologia del percorso, la velocità media e puntuale del veicolo, le condizioni tecnico-meccaniche del medesimo e la condotta di guida, nonché, in caso di incidente, a ricostruirne puntualmente la dinamica.

La sperimentazione e, in prospettiva, la successiva diffusione di un dispositivo come la “scatola nera” potrebbe produrre effetti ampiamente positivi sotto il profilo della sicurezza, e permetterebbe altresì di determinare con certezza la dinamica degli incidenti, evitando le pesanti conseguenze provocate, sia per i cittadini, sia per gli operatori, dall’elevato numero di frodi connesse alle richieste di risarcimento, che si traducono in un notevole incremento dei premi di assicurazione;

Nota: Tali misure sono state già introdotte dalla **Legge n. 120 del 29 luglio 2010**, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale (G.U. n. 175 del 29 luglio 2010).

L’articolo 49 della suddetta legge prevede, in particolare, che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può emanare direttive al fine di prevedere l’impiego in via sperimentale da parte dei conducenti e degli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli, del casco protettivo elettronico e l’equipaggiamento in via sperimentale degli autoveicoli per i quali è richiesta, ai sensi del comma 3 dell’articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, la patente di guida di categoria C, D o E, con un dispositivo elettronico protetto, denominato «scatola nera», idoneo a rilevare, allo scopo di garantire la sicurezza stradale, la tipologia del percorso, la velocità media e puntuale del veicolo, le condizioni tecnico-meccaniche del medesimo e la condotta di guida, nonché, in caso di incidente, a ricostruirne la dinamica.

E’ stato accolto dal Governo, in sede parlamentare, l’odg 0/44 e abb-B/IX/12 che estende la sperimentazione alla patente di categoria B e l’installazione negli autoveicoli di sistemi di sensori per la rilevazione del numero delle persone a bordo. Sarebbe auspicabile che tale odg venisse introdotto legislativamente.

C) Provvedimenti di carattere generale in materia di assicurazione RCA

- Previsione di una norma che, intervenendo sulle conclusioni cui è giunta la Corte Costituzionale attraverso la Sentenza n. 180/2009 (facoltatività del ricorso all'**Indennizzo Diretto**), ne sancisca invece chiaramente ed inequivocabilmente **l’obbligatorietà**. Si prevede così di ridurre i costi dei risarcimenti a carico delle compagnie, e quindi anche dei premi assicurativi, attraverso la creazione di un rapporto diretto tra indennizzato e assicuratore. Superando così uno dei principali ostacoli allo sviluppo delle effettive condizioni di concorrenza nel mercato assicurativo che è rappresentato dalla particolare natura del rapporto contrattuale che si instaura nella R.C.A.: l’indennizzato non è il cliente dell’assicurazione, ma tipicamente è una terza parte senza vincoli contrattuali con la Compagnia di assicurazione tenuta ad effettuare il rimborso. Introducendo normativamente un rapporto diretto tra impresa e cliente, e stimolando la ricerca da parte di quest’ultimo della “miglior Compagnia”, risulterebbe forte l’incentivo per le imprese ad investire nella concorrenza sulla qualità di servizi offerti e nella efficienza nella gestione dei sinistri rafforzando in tal senso anche quanto auspicato e ribadito nella recente audizione al Senato del “Presidente dell’Autorità Garante della Concorrenza del Mercato”.

Di converso, la non obbligatorietà del Sistema del Risarcimento Diretto determina l'insinuarsi di atteggiamenti speculativi che impediscono che si crei un rapporto diretto tra Assicurato e Compagnia in una fase delicata come quella della liquidazione di un sinistro, impedendo l'attuazione di quei comportamenti virtuosi che invece consentirebbero all'impresa di ridurre costi impropri e ribaltarne sull'assicurato i benefici.

- **previsione di legge che consenta l'intervento di un patrocinatore legale** o di società cd. "antifortunistiche" solo successivamente alla formulazione dell'offerta di risarcimento (o diniego della stessa) all'assicurato o dopo che siano decorsi i termini di legge per la Compagnia per riconoscere l'indennizzo (art. 149 C.A.) o, in subordine, previsione di un divieto di corresponsione di un compenso economico al legale in caso di intervento qualora non ricorrano le condizioni anzidette;
- pubblicazione della **Tabella di Legge per la valutazione economica delle Invalidità con postumi permanenti superiori al 9%**, in attuazione dell'art. 138 del Codice delle Assicurazioni Private. Questo intervento legislativo, atteso da lungo tempo, colmerebbe una lacuna che, attualmente, viene "supplita" dai diversi Tribunali (Milano, Roma, Lucca, ecc.), con oscillazioni e lievitazioni che incidono notevolmente sugli importi a riserva e sul costo dei sinistri con lesioni. Ciò consentirebbe di raggiungere l'auspicato obiettivo di individuare una metodologia di valutazione del danno che possa costituire un punto di riferimento realistico, credibile ed omogeneo al quale ancorarsi al fine di stabilizzare il costo dei sinistri, ridurre il contenzioso e dare maggiore certezza alla stima dell'evoluzione futura dei risarcimenti. La tabella risulta allo stato in fase di approvazione da parte della Commissione "Giustizia", in attesa di essere inviata al Consiglio di Stato;
- elaborazione di un nuovo sistema applicativo, valido sull'intero territorio nazionale, dei **criteri medico-legali attraverso i quali vengono associati ad ogni specifica patologia di lesione i relativi punti di invalidità**, con la finalità di recepimento in un provvedimento legislativo (es.: previsione, nella quantificazione dei postumi da cd. "Colpo di frusta", di una differenziazione tra effetti lesivi "oggettivi" (clinicamente e strumentalmente accertabili) e "soggettivi" (solo riferiti dal paziente), con una conseguente riduzione per questi ultimi della quantificazione dei postumi. L'elaborazione di tale sistema è allo studio di un apposito Gruppo di Lavoro presso ANIA.