



Audizione Associazione MO' BAST!
X Commissione – Senato della Repubblica
Mercoledì 11 Novembre 2015

Ringraziamo la Commissione. Confidiamo di poter dare un valido contributo alla stesura del presente Disegno di Legge.

Cominciamo con l'evidenziare le nostre considerazioni partendo da quanto contenuto nell' Art. 7 del DDL

Relativamente al comma 2 invitiamo i senatori ad andare avanti senza indugio approvando quanto in esso indicato con particolare riferimento alla maggiorazione dello sconto da applicare ai contraenti delle regioni ad alto tasso di sinistrosità.

Dalla sua approvazione alla Camera dei Deputati arrivano sempre più numerosi segnali che tale norma e' particolarmente invida alle compagnie le quali hanno già manifestato il loro malessere in merito dando ad intendere che la sua entrata in vigore causerà l'aumento delle polizze ai danni dei cittadini delle regioni meno a rischio in virtù di quel concetto di **mutualità** che in realtà, le stesse compagnie, disattendono completamente nei calcoli statistici che utilizzano per la determinazione delle tariffe da proporre agli assicurati.

Per spiegare meglio il concetto abbiamo una tabella riportata dalla relazione IVASS (<http://www.ivass.it/ivass/cms/docs/F291/RELAZIONE%20IVASS%202014.pdf>, pag. 95) del 2014.

Tavola I.56 – R.c. autovetture – Dati tecnici e premi													
Provincia	Frequenza sinistri	Variazione %	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo		Prezzo medio effettivo*
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %	
Torino	7,9%	0,6%	2.465	2,3%	6.712	-0,5%	3.834	-0,4%	302	0,2%	489	-5,5%	460
Aosta	4,8%	-22,4%	2.231	27,4%	9.378	9,7%	3.947	14,2%	188	-11,4%	398	14,2%	318
Genova	10,3%	1,6%	2.347	7,9%	5.359	-0,6%	3.356	5,9%	345	7,6%	549	-0,2%	498
Milano	7,6%	-0,8%	2.083	-1,4%	7.292	-3,0%	3.740	-1,3%	284	-2,1%	498	3,0%	448
Bolzano	5,3%	-2,1%	2.196	2,9%	6.470	-29,9%	3.363	-16,9%	179	-18,7%	409	-4,4%	373
Trento	5,3%	-7,1%	2.107	-4,2%	8.615	17,4%	3.615	4,2%	193	-3,2%	416	-6,3%	366
Venezia	5,2%	-2,9%	3.019	0,9%	10.507	-5,0%	5.492	-3,4%	285	-6,2%	487	-4,9%	459
Trieste	6,2%	10,9%	2.145	-1,9%	9.788	21,4%	4.482	16,7%	277	29,4%	423	-4,8%	390
Bologna	6,6%	-1,0%	2.531	-0,6%	10.596	1,3%	4.925	0,9%	323	-0,1%	531	-5,8%	510
Ancona	6,3%	-2,4%	2.915	-0,4%	10.942	-0,8%	5.338	2,3%	335	-0,2%	491	-5,8%	461
Firenze	8,1%	-0,9%	2.836	1,9%	7.899	-3,4%	4.374	-0,1%	354	-1,0%	614	-2,8%	560
Perugia	6,1%	-3,5%	2.535	2,0%	10.595	-3,5%	4.650	-1,0%	284	-4,5%	442	-7,0%	412
Roma	8,5%	-4,7%	2.390	4,0%	6.671	0,4%	4.012	3,2%	340	-1,7%	593	-3,8%	549
Napoli	9,9%	9,7%	2.366	0,1%	5.584	0,9%	4.305	5,1%	428	15,3%	804	-7,1%	766
L'Aquila	5,8%	-9,0%	2.218	8,8%	9.431	13,7%	4.332	12,8%	253	2,6%	444	-4,2%	410
Campobasso	5,5%	4,1%	1.999	16,6%	13.338	6,1%	5.439	12,0%	300	16,6%	392	-2,4%	352
Bari	5,9%	-1,5%	2.492	4,5%	10.785	11,9%	5.514	9,8%	327	8,2%	592	-9,6%	549
Potenza	5,2%	3,5%	2.209	0,9%	11.027	6,0%	5.028	7,7%	262	11,5%	455	4,5%	382
Reggio Calabria	5,1%	-6,1%	3.120	3,2%	12.220	5,6%	6.638	7,0%	340	0,4%	679	-6,6%	640
Palermo	7,3%	0,4%	2.034	0,8%	7.801	-14,4%	4.029	-8,4%	293	-8,0%	533	-4,0%	492
Cagliari	7,5%	-3,1%	1.986	-7,8%	7.876	-23,5%	3.512	-19,2%	263	-21,7%	504	-6,7%	461
Media 21 province	7,5%	-0,7%	2.371	1,8%	7.385	-2,1%	4.180	1,1%	314	0,4%	549	-3,9%	511
Media nazionale	6,5%	-1,6%	2.380	1,3%	8.390	-2,4%	4.365	-0,7%	286	-2,3%	507	-4,9%	475

Fonte: IVASS – Dati tecnici r.c. auto - * IPER.



Analizziamo le colonne riguardanti i COSTI MEDI dei sinistri PAGATI e COSTI MEDI dei sinistri RISERVATI, prendendo a riferimento due città quali Napoli e Milano.

La media risultante dalla somma di queste 2 colonne non corrisponde al valore indicato nella colonna denominata SINISTRI TOTALI.

Difatti sommando il valore delle 2 colonne relative a Milano e facendone media otteniamo un valore di 4687 euro, valore più alto rispetto al corrispondente valore di 3740 euro. Ripetendo la stessa operazione per Napoli otteniamo invece un valore pari a 3975, in questo caso più basso rispetto al corrispondente valore di 4305.

Ciò accade secondo noi - ma potrete eventualmente chiederlo al rappresentante IVASS che sarà audito nel pomeriggio - perchè i valori derivanti dalle suddette medie, vengono ripartiti per il numero degli assicurati (l'AGCM nella IC42 li denomina concorrenti attivi, vedi http://www.agcm.it/component/joomdoc/allegati-news/IC42_testo_indagine.pdf/download.html, paragrafo 215 pag. 105) rispettivamente presenti in ognuna delle 2 città, per cui è evidente che per avere un valore più basso di Napoli, Milano conta una base di assicurati più numerosa della città Campania.

E' chiaro quindi, dall'analisi di questa tabella, che le compagnie valutano il rischio città per città (ovvero territorio per territorio), facendo in modo che i fattori di rischio di ognuna di esse non ricadano sulle altre, ed in tal modo la mutualità resti un concetto applicato esclusivamente all'interno di ciascuna città (territorio).

Alla luce di ciò è evidente come le compagnie utilizzino il concetto di mutualità a loro piacimento: nel calcolare le tariffe e' qualcosa da considerare nell' ambito dei diversi territori quando considerano l' articolo in discussione, la estendono a tutto il territorio nazionale. Lo scopo e' comunque quello di mantenere alte le tariffe.

A tal proposito ricordiamo che la tariffa RCA media Italiana è circa 2/2,5 la tariffa media Europea, ed in virtù di tale gestione tariffaria le compagnie hanno ottenuto negli ultimi 3 anni utili in media di oltre 2 miliardi di Euro pari all' incirca al 15% del loro fatturato di settore, risultati da azienda da Guinness dei primati, in un settore obbligatorio per Legge. Con ciò non vogliamo demonizzare gli alti utili delle compagnie assicurative in un ramo obbligatorio per legge - dal quale ricavano clienti anche per gli altri rami - ma semplicemente vorremmo sensibilizzare il Legislatore evidenziando che **gli esorbitanti utili del ramo RCA SICURAMENTE potrebbero coprire l'eventuale buco derivante da una tariffazione più equa nei territori favoriti dalla norma.**

Art. 10

La modifica al comma 2bis dell'articolo 148 del Codice delle Assicurazioni (DLgs 209/05), intervenuta relativamente all'integrazione, nella valutazione della richiesta risarcitoria, dei dispositivi elettronici di cui all'art. 132-ter, a nostro avviso andava completata con una precisa regolamentazione dell'attività delle compagnie di fronte a quelli che le stesse definiscono in numerose dichiarazioni e statistiche da loro pubblicate **sinistri esposti a rischio frode.**

Laddove esista un ragionevole dubbio sulla veridicità di un sinistro, la compagnia ha il diritto/dovere di utilizzare qualsiasi strumento per chiarire se si tratti di frode o meno, ma a nostro avviso il ricorso alle autorità competenti dovrebbe essere obbligatorio per tutti i casi in cui il dubbio di una possibile frode permanga dopo gli approfondimenti (tra l'altro *sine die*) di cui si parla nell'articolo 148.



E' troppo facile pubblicare statistiche nelle quali si evidenziano percentuali abnormi di sinistri definiti dalle compagnie come esposti a rischio frode, soprattutto nelle zone che secondo le compagnie sono a maggior rischio, di fronte ad una percentuale di querele effettivamente presentate, **irrilevante**. Per spiegare meglio il concetto e' utile il grafico, sempre preso dalla relazione IVASS 2014 a pagina 118:

Tavola I.65 - Dati 2013 Regolamento n. 44

Macrozone Territoriali	Regioni	Unità di Rischio 2013	Sinistri Denuncia-ti 2013	Sinistri esposti a rischio frode 2013	Sinistri Approfonditi in relazione al rischio frode 2013	Sinistri Approfonditi in relazione al rischio frode posti Senza Seguito 2013	Sinistri oggetto di Denuncia/ Querela 2013
NORD	EMILIA ROMAGNA	3.340.792	215.168	28.681	13.066	1.668	258
	FRIULI-VENEZIA GIULIA	962.799	49.209	5.937	1.980	237	118
	LIGURIA	1.179.769	99.755	13.124	6.202	701	94
	LOMBARDIA	6.959.017	512.745	57.660	23.406	3.382	515
	PIEMONTE	3.312.427	227.746	27.547	12.463	1.623	385
	TRENTINO-ALTO ADIGE	848.169	51.633	6.731	1.685	168	22
	VALLE D'AOSTA	140.998	11.143	951	295	27	15
	VENETO	3.705.802	204.526	20.044	7.650	1.014	207
	Nord Totale	20.449.773	1.371.925	160.675	66.747	8.820	1.614
CENTRO	LAZIO	4.218.571	398.887	63.906	33.458	4.403	822
	MARCHE	1.189.625	70.070	10.595	4.660	520	106
	TOSCANA	2.863.640	210.310	27.690	13.413	1.455	404
	UMBRIA	714.965	44.997	7.071	3.797	368	93
	Centro Totale	8.986.801	724.264	109.262	55.328	6.746	1.425
SUD	ABRUZZO	933.008	59.054	10.261	4.811	545	143
	BASILICATA	374.067	19.445	4.303	2.403	251	59
	CALABRIA	1.022.965	58.057	14.309	9.143	923	389
	CAMPANIA	2.634.601	245.074	94.320	58.667	7.090	2429
	MOLISE	236.049	13.681	2.936	1.632	225	74
	PUGLIA	2.160.520	128.017	31.896	21.544	2.387	285
	Sud Totale	7.361.211	523.328	158.025	98.200	11.421	3.379
ISOLE	SARDEGNA	1.043.173	70.860	9.431	4.778	640	104
	SICILIA	2.891.321	201.065	41.001	25.901	2.629	485
	Isole Totale	3.934.494	271.925	50.432	30.679	3.269	589
Totale Nazionale	40.732.279	2.891.442	478.394	250.954	30.256	7.007	

Fonte: Elaborazione dati ex Regolamento ISVAP n. 44/2012.



I sinistri che hanno portato a querele sono 7.007 su 478.394, ovvero meno dell' 1,5% e malgrado ciò si assiste quotidianamente a messaggi inerenti l'elevato numero di frodi a giustificazione di una pressione tariffaria del tutto inaccettabile.

Sia la relazione IVASS 2014 ma anche precedentemente l'AGCM nella richiamata IC42 parlano apertamente di compagnie che preferiscono scaricare i costi delle frodi sugli assicurati, virtuosi aggiungiamo noi, anzichè esercitare una efficace azione di contrasto alle frodi stesse anche per motivi prettamente tecnici o per mancati investimenti di personale, come nel caso del territorio dell'Italia Meridionale dove si è evidenziata una desertificazione sia agenziale che ispettiva da parte delle compagnie.

In conclusione a causa di un'inefficace azione di contrasto alle frodi il virtuoso si ritrova a pagarne i costi, il tutto mentre i conti economici delle compagnie vanno a gonfie vele.

Art. 2

Con riferimento al comma 2 dell'articolo 2 del ddl in discussione, cui viene aggiunto il comma 3-bis all'art. 132 del CdA che dimezza i termini regolamentari della gestione dei reclami da parte dell'IVASS facciamo presente che tale norma interviene solo sulla parte finale di un iter che vede il contraente costretto per regolamento a rivolgersi **per un reclamo** prima alla compagnia, la quale ha 45 gg per rispondere, risposta che, sempre per regolamento, viene inviata a mezzo racc.ta a/r, per cui il contraente si può rivolgere all' IVASS, laddove la risposta della compagnia non sia stata soddisfacente, non prima di un paio di mesi circa.

Ricordiamo che appena 15 sono i giorni di franchigia che un contraente ha alla scadenza del contratto assicurativo per trovare una nuova compagnia con la quale stipulare una nuova polizza oppure per rinnovarla con la vecchia compagnia.

Sarebbe pertanto opportuno che la norma tenesse conto sia dei tempi di risoluzione del reclamo presso la compagnia, sia dei tempi di gestione dell'eventuale intervento da parte dell' IVASS, facendo sì che la tempistica globale per la risoluzione di tali problematiche - solitamente di natura contrattuale o legislativa - non superasse i 15/20 gg.

Art. 5

In merito alle Classi di merito Bonus/Malus percepiamo la volontà del legislatore di consentire una parificazione della storia assicurativa "interna" delle compagnie per facilitare il passaggio da una compagnia all'altra senza perdere il reale profilo di rischio, dato non dalla Classe Universale (CU) ma dalla Classe Interna, creata dalle compagnie per premiare i clienti più virtuosi che da anni sono in CU 1.

A nostro avviso sarebbe il caso di aumentare il numero di classi CU, portandole dalle attuali 18 a 33, e conseguentemente spostare verso l'alto tutte le classi CU, popolando quelle da 1 a 15 con la storicità interna registrata dalle compagnie ai loro clienti prima classe da anni (classi interne). In tal caso sarebbe opportuno provvedere ad un "riesame" della CU per tutti gli assicurati relativamente ai precedenti 5 anni.

Otterremmo così un mercato più libero ed uniforme dove sarebbe possibile spostarsi tra le varie compagnie in modo facile ed a condizioni chiare e trasparenti senza aver necessità di ricorrere alle singole compagnie per conoscere i coefficienti di variazione interni. Tale istanza



è propedeutica ad uno dei 13 punti costituenti la Carta di Bologna, la portabilità della polizza mutuata dalla legge Loi Hammon francese.

Art. 6

Tale articolo aggiunge vari commi all'art. 135 e di questi il 3-quater ha bisogno di una chiarificazione. La volontà del legislatore è quella di limitare il proliferare di testimoni di un sinistro, ovvero di un fatto storico. La formulazione del comma estende la limitazione anche ai testimoni chiamati in causa solo per confermare le eventuali stime, le relazioni mediche, gli accertamenti sul luogo o le fatture emesse ovvero una serie di operatori professionali che nulla hanno a che vedere con la testimonianza del fatto storico.

Riteniamo che tali figure professionali debbano essere escluse da tale limitazione al pari degli ufficiali e degli agenti di autorità di polizia.

RISARCIMENTO DIRETTO ed ARTICOLI CORRELATI

Art. 3 e 11

Il comma 1 Art. 3, nell'inserire l'art. 132-bis con i relativi 4 commi, parla del c.d. "Contratto Base" già legiferato ben tre anni or sono e MAI APPLICATO. La necessità di tale contratto nasce, secondo il Legislatore, per poter meglio paragonare le tariffe delle compagnie. A Ns. avviso l'applicazione del "Contratto Base" è basilare per quanto tra poco esporremo.

Il comma 3 dell'art. 3 sembrerebbe evidenziare una serie di concetti già contenuti nelle leggi vigenti: il totale risarcimento della FATTURA di riparazione emessa da Autocarrozzerie legalmente riconosciute ex lege; la garanzia sul lavoro fatto. Ebbene anche l'art. 11 contiene tali concetti.

Ebbene noi riteniamo che quelle che possono sembrare ovvietà vadano in ogni caso acclamate, dal momento che sempre più spesso grazie al **"Risarcimento Diretto"** è in atto una *deriva indennitaria* da parte delle compagnie assicuratrici le quali appositamente cercano di confondere la figura dell'ASSICURATO con quella del DANNEGGIATO, cercando di trasformare il RISARCIMENTO (da fatto illecito) in INDENNIZZO (di natura contrattuale). Cercherò di sintetizzare l'argomento non volendomi affatto sostituire all'UNARCA ed all'OUA, anch'esse facenti parte della carta di Bologna, che verranno audite tra poco.

L'ASSICURATO è colui che beneficia della prestazione assicurativa in quanto la compagnia si sostituisce allo stesso nel momento in cui v'è da risarcire la controparte, ovvero il DANNEGGIATO, a seguito di una responsabilità nella guida del veicolo coperto da polizza assicurativa. Di conseguenza il DANNEGGIATO è chi subisce un danno di qualsivoglia natura.

Con il Risarcimento Diretto, applicabile in media all'80% dei sinistri noti/denunciati, la compagnia del DANNEGGIATO si dovrebbe semplicemente sostituire alla compagnia del DANNEGGIANTE gestendo il sinistro PER CONTO della seconda, come evidenziato dall'art. 149 c. 3 dell'emendamento Dlgs 209/2005. Quanto testè asserito è confermato dalla Suprema Corte che con Ordinanza 5928/2012 esplicita: "L'azione diretta di cui al D.Lgs. n. 209 del 2005, art. 149



non origina dal contratto assicurativo, ma dalla legge, che la ricollega al verificarsi del sinistro a certe condizioni, assumendo l'esistenza del contratto assicurativo solo come presupposto legittimante, sicché la posizione del danneggiato non cessa di essere originata dall'illecito e di trovare giustificazione in esso, assumendo la posizione contrattuale del medesimo verso la propria assicurazione soltanto la funzione di sostituire l'assicurazione del danneggiato a quella del responsabile nel rispondere della pretesa risarcitoria. Ne consegue che la posizione del danneggiato resta quella di chi ha subito un illecito civile ...".

Le compagnie assicurative sono INSENSIBILI a tali evidenze giuridiche mettendo in atto quella che definiamo **deriva indennitaria** applicando "penali" indicate in clausole - evidentemente vessatorie - sottoscritte dal contraente avente una posizione giuridica - e forse una identità - diversa dal futuro DANNEGGIATO.

Tale insensibilità nasce dalla volontà di risarcire il danno il meno possibile aumentando l'eventuale rimborso in stanza di compensazione, ottenendo in molti casi addirittura un beneficio economico!

Nella successiva audizione di Federcarrozzieri, pilastro portante della Carta di Bologna, avrete modo di vedere il risultato di questo sciagurato comportamento.

Va bene quindi utilizzare commi densi di ripetizioni giuridiche come quelli approvati... sarebbe auspicabile - per eleganza legislativa - eliminarli chiarendo, però, in modo inequivocabile che nel contratto RCA non vanno inserite clausole collegate al successivo eventuale risarcimento del danno e l'attuazione del "Contratto Base" servirebbe allo scopo!

La "deriva indennitaria" va fermata !

La soluzione ottimale, però, sarebbe l'abolizione della procedura di Risarcimento Diretto, dichiarato facoltativo dalla Sentenza della Corte Costituzionale n. 180/2009.

Tra le nefaste conseguenze di questa procedura v'è l'aumento ABNORME del costo delle coperture assicurative dei motocicli che, in aree ad alto rischio, ha portato all'annichilimento totale della filiera commerciale che ruota intorno alle due ruote... MO'Bast! nasce proprio da una protesta di cittadini appartenenti in buona parte a tale filiera.

Altra conseguenza evidente della procedura di Risarcimento Diretto è la completa e totale depauperazione dei diritti dell'assicurato ovvero del sistematico "eccesso di delega" da parte della compagnia nel *gestire* il sinistro e le relative responsabilità. Infatti le compagnie hanno definito nel loro accordo CARD che la procedura di arbitrato resti segreta ed ad essa possano partecipare solo le compagnie assicurative. Gli esiti di tale procedura arbitrale possono essere contestati solo in sede giudiziaria.

Ultimo motivo - ma non ultimo per importanza - è che con l'avvento del Risarcimento Diretto e del meccanismo di forfait le compagnie assicurative NON HANNO AFFATTO vigilato sui microsiniistri pagando in serie una quantità di sinistri oggetto di maggior attenzione, aumentando così anche il parametro di frequenza sinistri in talune aree territoriali.