

Roma, 14 febbraio 2024

Ill.mo

**GARANTE PER LA
SORVEGLIANZA SUI PREZZI
VIA MOLISE, 2
00187 ROMA (RM)**

Trasmissione a mezzo posta elettronica:

misterprezzi@mise.gov.it

udmgarante@mise.gov.it

commissioneprezzi.ar@mise.gov.it

**CONVOCAZIONE COMMISSIONE ALLERTA
RAPIDA SORVEGLIANZA PREZZI DEL 14
FEBBRAIO IN MATERIA DI TARIFFE
ASSICURATIVE PER LA RC AUTO**

INDICE

PREMESSA	3
LE RAGIONI TECNICHE DELL'INCREMENTO DEL COSTO DELLE RIPARAZIONI	3
LE CRITICITÀ DEL SISTEMA DEL RISARCIMENTO DIRETTO	4
La CARD ed il <i>forfait</i> come fonte di costi fuori controllo	
LA GESTIONE DELLA STIMA DEI DANNI MATERIALI	4
Authority, videoperizie e sistemi di perizia da remoto: generatori di maggiori costi	
LA CANALIZZAZIONE DELLE RIPARAZIONI	6
Le distorsioni del mercato e la riduzione della concorrenza tra autoriparatori	
IL FALLIMENTO DEL SISTEMA DELLE SCATOLE NERE	8
CONCLUSIONI	8

PREMESSA

L’AIPED, Associazione Italiana Periti Estimatori Danni, convocata unitamente alle associazioni peritali nazionali, intende portare il proprio contributo di conoscenza alla tematica degli incrementi tariffari assicurativi portando la propria esperienza nel settore della stima e dell’accertamento dei danni, attività normata all’art. 156 codice delle assicurazioni.

Va premesso che l’incremento dei premi non è sempre imputabile a scelte tecniche di tipo attuariale influenzate dal costo del sinistro e dalla frequenza sinistri ma sul dato incidono anche scelte di politica industriale volte ad usare la leva tariffaria per non assumere determinati rischi o alle decisioni di effettuare improprie scelte di “mutualità infra ramo” per recuperare utili da usare per coprire mancati introiti in altri rami danni dovuti ad esempio a eventi meteo avversi. Con tale premessa è evidente che la rilevanza del costo dei sinistri costituisce elemento importante ma non fondamentale.

LE RAGIONI TECNICHE DELL’INCREMENTO DEL COSTO DELLE RIPARAZIONI

Dall’analisi dei dati a nostra disposizione, è possibile affermare che l’incremento dei costi di riparazioni dei veicoli in ambito RCA e CVT, dipenda da vari fattori tecnici:

- Aumento dei **costi fissi di gestione** a carico delle imprese di autoriparazione (vedi luce, gas, ecc.).
- Aumento dei **materiali di consumo**.
- Aumento dei **costi dei ricambi** e della **quantità maggiore utilizzata** poiché la evoluzione tecnica dei veicoli e dei materiali rende sempre meno riparabili le parti danneggiate.
- Maggior presenza sui veicoli di **sistemi di sicurezza**: come è risaputo, negli ultimi anni i veicoli hanno subito un’importante evoluzione tecnologica, sia per quanto riguarda i sistemi di sicurezza che i metodi di propulsione, nonché le tecnologie dei materiali utilizzate nella loro costruzione. La crescente diffusione dei sistemi **ADAS** su veicoli di piccola e media fascia, rende più complessa la gestione degli interventi riparativi.
- Maggior presenza sui veicoli di **sistemi di propulsione ibridi, elettrici**: questi veicoli prevedono particolari procedure di messa in sicurezza per poter procedere alla riparazione in totale salvaguardia degli operatori e del veicolo stesso.

- Maggiore necessità di **operatori specializzati**: l'utilizzo di specifiche attrezzature e macchinari comporta l'impiego di operatori che siano specificamente formati, pertanto le strutture di automotive devono necessariamente sostenere dei costi aggiuntivi per garantire una riparazione a regola d'arte e nel rispetto della sicurezza.
- Maggior presenza di **materiali specifici, metallici e non** (lamierati, vernici, elementi di meccatronica, ecc.) presenti nella struttura del veicolo comportano differenti e particolari accorgimenti circa l'approccio riparativo, con impiego di specifiche procedure, che necessariamente influenzano i tempi di riparazione.

LE CRITICITÀ DEL SISTEMA DEL RISARCIMENTO DIRETTO.

La CARD ed il *forfait* come fonte di costi fuori controllo

Le criticità dei costi fuori controllo sono soprattutto sistemiche e come tali imputabili alla introduzione del cosiddetto risarcimento diretto (art 149 cod. ass.) in concreto regolamentato da una convenzione (CARD, convenzione tra gli assicuratori per il risarcimento diretto operativa dal 1° febbraio 2007), stipulata tra le imprese assicuratrici in autonomia, cioè senza alcun controllo legislativo o regolamentare.

In questo sistema, come noto, non è il responsabile a pagare il danno ma la compagnia del danneggiato incolpevole, la quale riceve da quella del responsabile non un rimborso a piè di lista ma un *forfait* che, per sua natura, consente sul singolo sinistro di marginalizzare utili se il danno pagato è sotto il *forfait*. Il tutto può determinare conseguenti intuibili fenomeni che portano a naturali incrementi dei costi medi per via della numerosità dei sinistri il cui costo è inferiore al *forfait*. Da parte di taluni si è parlato di fenomeni di moral hazard da parte di alcune imprese assicurative per ottimizzare i risultati economici sfruttando le pieghe della CARD.

LA GESTIONE DELLA STIMA DEI DANNI MATERIALI.

Authority, videoperizie e sistemi di perizia da remoto, generatrici di maggiori costi

Le imprese assicurative, motivando tale scelta con esigenze di razionalizzazione anche economica hanno messo mano anche alla **gestione della stima del danno** sia nei rami RCA che CVT (danni cd diretti, da eventi naturali, sociopolitici ecc.) che risulta totalmente stravolta e improntata a sempre minore tecnicità.

Va premesso che la stima e l'accertamento dei danni è attività riservata ai periti assicurativi (ex art. 156 D. lgs. 209/2005), soggetti abilitati ex art. 158 ed iscritti nel ruolo di cui all'art. 157 del citato D. lgs..

Al momento, le imprese assicurative, alle quali il codice delle assicurazioni consente (ex art. 156 comma 2 D. lgs. 209/2005) la stima dei danni *direttamente* ma solo *per il tramite di propri dipendenti*, appaltano la stima e l'accertamento dei danni a società di capitali con vastissime aree di competenza territoriale, denominate “**Authority**”.

Questi soggetti gestiscono l'accertamento e la stima dei danni per lo più da remoto, anche con l'impiego di personale non abilitato allo svolgimento dell'attività tecnica che, come noto, può essere eseguita solamente da tecnici specializzati in conformità con i requisiti attualmente previsti dall'articolo 158 del citato D. lgs..

La mancanza di chiarezza nell'identificare l'interlocutore responsabile della stima dei danni materiali che spesso possiede anche il mandato per la liquidazione del danno, crea notevoli problemi a vari livelli. Questa confusione coinvolge i danneggiati, gli intermediari assicurativi ed i carrozzieri e genera innumerevoli criticità sia nel corso delle riparazioni dei veicoli, mancando il confronto tecnico tra riparatore e perito, sia a cascata nel processo liquidativo.

È evidente che le criticità del sistema del risarcimento diretto sono amplificate da un simile modo di operare con il risultato di un conseguente aumento dei costi: tra i target delle *authority* vi è quello di contenere il costo medio del periziato, target da un lato oggettivamente impossibile da raggiungere per i danni importanti che superano il limite del forfait ma che in una perversa eterogenesi dei fini consente ai sinistri che sono sotto tale limite di essere valutati meno rigorosamente.

La mancanza di collegamento delle “authority” con il territorio è amplificata dai sistemi cd. *perizie da remoto* (ovvero videoperizie), ossimoro che significa che nessun perito ispeziona l'auto o accerta il danno.

Le valutazioni dei costi delle riparazioni, infatti, vengono effettuate sistematicamente sulla base di **documentazione fotografica o video**, fornita direttamente dagli assicurati, dalle agenzie o dai riparatori senza l'ispezione diretta del veicolo; una visione, quindi, bidimensionale e non tridimensionale del danno con l'assenza di rilievi, misurazioni e controlli tramite il contatto visivo e fisico da parte del perito.

In alcuni casi, infine, il soggetto che si reca sul posto per documentare fotograficamente il danno non è sempre un perito abilitato, ma tramite un operatore, il quale non sarà ovvero non potrà essere il soggetto che procederà con l'elaborazione della perizia.

LA CANALIZZAZIONE DELLE RIPARAZIONI.

Le distorsioni del mercato e la riduzione della concorrenza tra autoriparatori

Una probabile causa dell'incremento del costo dei sinistri è la canalizzazione della riparazione dei veicoli danneggiati.

Ciò è avvenuto, con particolare riferimento alla RC auto, mediante la introduzione nei contratti della RC auto di pattuizioni inconferenti la obbligatoria garanzia (art. 122 cod. ass.) che prevede penalizzazioni risarcitorie, mentre nelle polizze CVT si è operato mediante aumenti di franchigie e scoperti o decadenze dall'indennizzo per chi opta a far riparare il proprio veicolo sul mercato, penalità poi ridotte o annullate in caso di riparazioni effettuate in centri convenzionati dalla compagnia.

In questo modo, oltre alla probabile alterazione del mercato, di fatto si forzano gli assicurati a rinunciare alla scelta del proprio riparatore di fiducia in violazione dell'art.148 n. 11 bis del Codice delle Assicurazioni.

Tali politiche industriali, accompagnate sovente dalla **fornitura diretta dei ricambi** alle carrozzerie, non hanno sortito tuttavia effetto alcuno nella riduzione dei costi per diverse ragioni.

➤ **I provider**

La principale metodica di canalizzazione viene attuata con fenomeno interposizione di società di intermediazione (**provider**) che fungono da intermediari tra compagnia e soggetti che materialmente effettuano le riparazioni.

È evidente che se la compagnia paga il sinistro al *provider*, che poi deve pagare il riparatore, il costo del provider è un margine tecnicamente non necessario e comunque eliminabile.

➤ **Il provider in house**

Significativo è il caso del principale player del ramo danni auto che ha costituito una società di servizi in house per marginalizzare sui sinistri.

La compagnia difatti paga alla propria società (di cui è socio unico) il costo del sinistro e questa emette fattura per la riparazione del veicolo al danneggiato, riparazione che viene materialmente effettuata da una carrozzeria, che a sua volta viene pagata evidentemente meno rispetto a quanto la compagnia ha sborsato per il sinistro.

Poiché anche questa compagnia ha aumentato le tariffe nonostante gli intuibili benefici di bilancio che la architettura societaria interposta le consente è evidente che tale politica industriale non risulta efficace.

➤ **Le convenzioni con gli autoriparatori**

Alcune compagnie affidano direttamente alle carrozzerie le riparazioni a condizioni economiche concordate preventivamente sulla base di convenzioni o comunque di accordi commerciali che prevedono accordi economici a tariffe ribassate o la fornitura diretta di ricambi.

Anche in questi casi manca quasi sempre la verifica tecnica del danno ad opera di un perito, spesso le compagnie assicurative gestiscono direttamente l'attività tecnica di stima con il riparatore, vincolandolo a specifiche modalità di intervento, a tempi imposti dalla compagnia stessa tramite un proprio software gestionale e dunque sono eventi le criticità che si possono sviluppare atteso che i costi orari (ridotti) ai quali viene retribuita l'attività in convenzione non sono certo una variabile indipendente.

➤ **La fornitura diretta dei ricambi alle carrozzerie**

La fornitura dei ricambi non coincide con la loro commercializzazione; il ricambista è una figura altamente specializzata che conosce il mercato e i prodotti; fornire ricambi significa individuare quello idoneo alla sostituzione per ciascun veicolo. Ogni ricambio è peraltro dotato di un codice univoco (OEM) ma ciò non significa che non siano possibili errori nella fornitura. A quel che consta l'acquisizione diretta dei ricambi da parte del carrozziere nel rapporto diretto con il ricambista sul territorio non comporta "sprechi" mentre il sistema elefantiaco delle forniture dei ricambi da parte delle imprese assicuratrici risente di rilevanti criticità logistiche. Capita in altri termini che ritardi anche notevoli nella fornitura comportino che sul veicolo, anziché provvedersi alla preventivata sostituzione, si provveda alla riparazione.

Anche errori nella fornitura comportano doppi ordinativi. In sostanza la complessa gestione centralizzata delle forniture anziché risparmi genera diseconomie di scala che spesso vanificano il tentativo di ridurre i costi in un contesto ove il margine sui ricambi, sostituiti o meno, può essere rilevante e può generare forme di moral hazard.

IL FALLIMENTO DEL SISTEMA DELLE SCATOLE NERE

Gli apparati satellitari hanno costituito un importante investimento da parte delle compagnie e, nelle intenzioni, avrebbero dovuto portare ad un contenimento del costo del sinistro, a prevenire le frodi e a responsabilizzare gli assicurati.

La mancanza del regolamento sulla interoperabilità (tecnicamente impossibile) dei sistemi satellitari ha poi reso le scatole nere un sistema anticoncorrenziale di ostacolo alla mobilità degli assicurati tra compagnie. Inoltre, i dati restituiti non sono mai dati *puri* ma risultano filtrati e rielaborati, in maniera unilaterale dal gestore, pertanto non sono dati certi ed incontestabili, quindi non possono essere utilizzati in maniera assoluta per dirimere e decidere le sorti di un sinistro, ma costituiscono solo una generica indicazione.

Peraltro, la Legge Concorrenza del 2017 prevedeva espressamente sconti per chi accettasse di farsi installare tali dispositivi. Tuttavia, ciò non è avvenuto poiché i costi del sinistro sono aumentati, portando ad un aumento dei premi. I dati delle scatole nere non sono un deterrente al verificarsi di un sinistro, ma una raccolta consapevole di dati che permette alle compagnie di assicurazione di tracciare un profilo dello stile di guida di un soggetto. Anche la declamata volontà di abolire il *bonus malus* a favore di altre forme di discriminazione tariffaria contrasta con le esigenze di certezza e di mutualità del settore.

Chi e come valuterà uno stile di guida resta evidentemente un punto critico come pure appare discriminatorio differenziare l'automobilista sulla base della percorrenza chilometrica.

CONCLUSIONI

Analizzati i dati e le statistiche sul costo dei sinistri fornite dall'ANIA, è presumibile che le politiche fin qui adottate (risarcimento diretto, canalizzazione forzata, provider, marginalizzazione della figura del perito assicurativo) non hanno portato ad una riduzione dei **costi del sinistro**, seppur negli anni l'aumento della tecnologia applicata alle autovetture ha diminuito sostanzialmente il numero totale dei sinistri.

Dall'analisi delle statistiche ANIA, inoltre, si è rilevato quanto sia poco incidente il costo della manodopera e dei materiali di consumo ed il costo dei ricambi, considerando il rapporto tra gli anni 2020, 2021 e 2022, tali da giustificare l'incremento dei premi assicurativi.

Di contro, le strategie adottate dalle Imprese Assicuratrici hanno generato effetti negativi:

- influenzando negativamente il mercato delle riparazioni con effetti distorsivi sul mercato in senso anticoncorrenziale;
- influenzando il mercato dei ricambi con politiche di approvvigionamento diretto, rendendo meno concorrenziale il sistema;
- escludendo i periti estimatori danni ovvero estromettendo la figura del perito nell'accertamento e la stima dei danni derivanti da sinistro stradale, servendosi di soggetti, metodi e tecnologie non idonee né tantomeno normate.

In conclusione, occorre riflettere sulle politiche normative e industriali fin qui attuate, rivedendo il sistema del risarcimento diretto, di fatto rivalutando il sistema ordinario della responsabilità civile. Occorre abbandonare le politiche anticoncorrenziali nel mercato dell'autoriparazione e "rivalorizzare" la figura del perito assicurativo, quale figura indispensabile a tutela della qualità e della sicurezza delle riparazioni al fine di ristabilire sicurezza, trasparenza, libertà, competenza, rispetto dei ruoli ed equità dei costi.

Distinti saluti

Il Presidente

P.A. Luigi Mercurio

