

RC AUTO

Indennizzo diretto: i primi bilanci sono positivi

A tre anni dall'introduzione della nuova procedura, i tempi di liquidazione sono diminuiti e il numero di cause pendenti è calato del 15%. In decremento anche il costo medio dei sinistri.



Paolo Vinci è avvocato e docente di Diritto sanitario all'università Milano-Bicocca

Nel febbraio 2007 è diventato operativo il provvedimento legislativo che introduceva il ricorso all'«Indennizzo Diretto». Che, volutamente, abbiamo scritto in lettere maiuscole, per distinguere la nuova disciplina da quella già

praticata. Occorre ricordare, infatti, che da vari decenni le compagnie - riprendendo l'esempio collaudato del *constat amiable* francese - avevano introdotto una forma di indennizzo diretto che aveva prodotto buoni risultati. Anche per educare gli italiani al concetto che quasi sempre è conveniente per tutti mettersi d'accordo. Anziché litigare. Sano principio, questo, mai obsoleto.

Quando accadeva un incidente che non comportasse lesioni alla persona e le parti coinvolte nel sinistro concordavano le modalità con cui era avvenuto, sottoscrivendo il modulo di constatazione amichevole, ecco che c'era la certezza di vedersi risarcire in tempi non superiori ai 30 giorni dalla denuncia.

Con l'entrata in vigore del Dpr del 18.07.2006 n. 254 già citato, l'assicurato **che ha** (anche solo parzialmente) ragione, nei casi di collisione in cui siano rimasti coinvolti soltanto due veicoli assicurati e immatricolati in Italia, viene risarcito direttamente dalla compagnia con cui si è assicurato. Sia per i danni materiali, sia per quelli fisici.

Un provvedimento legislativo

che ha comportato, per le compagnie, il dover conformare - in tempi brevi e superando una serie di difficoltà interpretative - i loro sistemi e metodi per l'amministrazione dei sinistri e le procedure del controllo di gestione. Con

immaginabili incrementi della complessità funzionale e operativa.

Notazione non tanto a margine (e da tenere presente, a futura memoria): appena è apparso il provvedimento si è scatenata l'opposizione all'introduzione dell'indennizzo diretto. Con minacce addirittura di possibili «marce» sulla capitale. Poi, per fortuna, rientrate. Come sempre accade il nuovo spaventa.

Ma volete mettere qualche vantaggio deriva dal veder liquidare il danno in tempi rapidi?

Nel contesto di quello che resta il ramo - sfortunatamente unico - dell'attività assicurativa «che fa immagine». Le compagnie sono infatti tenute a fare un'offerta di risarcimento entro 30 giorni per i danni ai veicoli se il «modulo blu» di constatazione amichevole è stato sottoscritto da entrambi i conducenti. Entro 60 nel caso contrario ed entro 90 quando nell'incidente si sono avuti danni alle persone.

È scontato che il rapporto diretto con il proprio assicuratore contribuisce (tranne clamorosi e dunque improbabili casi di autolesionismo da parte di una compagnia)

a garantire una maggiore fiducia reciproca. Fino a raggiungere risultati virtuosi nel rapporto fra le parti, traducibili in ridimensionamento anche dei «sinistri fasulli» e di altri escamotage che in certe zone del Belpaese consentono di ravvisare nell'assicurazione un sia pure improprio ammortizzatore sociale.

Dati alla mano, l'indennizzo diretto ha prodotto effetti positivi sulla velocità con cui vengono risarciti i danni da parte delle imprese e ha contribuito a ridurre nell'arco di due anni il numero di cause pendenti del 15%. Da 301.892 nel 2006 a 255.383 nel 2009. Inoltre la velocità di liquidazione del danno è aumentata. In particolare il numero di sinistri liquidati nello stesso anno di accadimento è salito dal 65,2% nel 2006 al 69% nel 2009, con un tempo medio di liquidazione che è sceso da 55 a 49 giorni.

L'introduzione dell'indennizzo diretto ha avuto effetti positivi anche sul costo medio dei sinistri, passando da un importo pari a 4.100 euro nel 2006 a quello di 3.900 euro tre anni dopo.

Bilancio positivo dunque? Certamente. Però vallo a far capire a chi voleva veder scendere il prezzo delle tariffe Rc auto. Che invece crescono. Come si spiega? Gli italiani - nonostante l'introduzione dell'indennizzo diretto - restano ai livelli di record europeo per quanto riguarda il costo medio dei sinistri (attenzione: va precisato che l'indennizzo diretto riguarda il 50% dei sinistri che si verificano nel ramo auto, non incide su quelli di maggiore sostanza) e per la frequenza.

Ne consegue che risultiamo il Pa-

ese europeo con il «premio puro» più elevato. Dove i risarcimenti pagati dalle compagnie risultano al top della graduatoria.

Da cosa dipende? Dalla più elevata quota di sinistri in cui si registrano danni alla persona. La cervicale degli italiani deve essere particolarmente sensibile. Il dato sull'incidenza dei sinistri per cui si chiedono risarcimenti per le micropermanenti è veramente impressionante. In questa particolare classifica, possiamo vantare un indice del 21%, rispetto al 10% dei francesi.

A questa anomalia se ne aggiungono altre. Ne citiamo un paio.

Partendo dalla apparentemente irrisolvibile, ma decisiva, questione dell'istituire una banca dati che metta insieme le rilevazioni del Pubblico registro automobilistico e quelli dell'Ania. Il modo più semplice ed efficace - nell'età della cibernetica applicata (nei film americani quante volte abbiamo visto l'agente di polizia verificare i dati del veicolo e del guidatore con un semplice hardware informatico), in modo da contrastare alla radice il fenomeno dell'elusione dell'obbligo ad assicurare ogni veicolo circolante.

Né ci pare che non si possa sorvolare sul fatto che la scala bonus malus, dopo le modifiche introdotte dalle lenzuolate di Bersani, manchi di qualche gradino. L'ha affermato **Fausto Marchionni**, amministratore delegato di FonSai, nel corso del *learn & lunch* di metà novembre, organizzato a Torino da Ugari, l'associazione che riunisce le «giovani speranze» dell'assicurazione. ■