



UNIONE PROFESSIONISTI INFORTUNISTICA STRADALE

Esimio presidente Giroto,
spettabile Commissione, Onorevoli Senatori,

segue il nostro commento al DDL Concorrenza e più specificatamente all'art. 27 dello stesso, relativo alla adesione anche obbligatoria alla procedura di Risarcimento Diretto ex art. 149 CdA anche per le compagnie estere essendo già obbligatoria per quelle italiane.

Preliminarmente è bene spiegare la genesi della nostra associazione.

UPIS è l'acronimo di Unione Professionisti di Infortunistica Stradale. Il nostro è un progetto che ha l'intento di raggruppare le varie figure professionali che intervengono nel campo dell'Infortunistica Stradale al fine di tutelare integralmente i cittadini, sia in veste di consumatori/assicurati che in quelle di terzi/danneggiati, in ogni caso fruitori di servizi assicurativi regolati dalle Leggi dello Stato. L'associazione nasce nel 2020 - in pieno lockdown - e ad oggi, in meno di due anni, ha già raggiunto la quota di 1500 professionisti del settore.

Preliminarmente si ringrazia per l'occasione concessa e corre l'obbligo di effettuare una premessa in modo tale da far comprendere al lettore la problematica che stiamo per affrontare.

PREMESSA

Riteniamo di essere parte interessata in quanto portavoce di Professionisti in Infortunistica Stradale che quotidianamente rappresentano le istanze dei cittadini spesso danneggiati talvolta assicurati.

In funzione di quanto sopra riteniamo necessario e doveroso un breve excursus sul quadro normativo vigente, sulle evidenze a Voi SOVENTE nascoste fotografando anche il "mercato stragiudiziale del risarcimento del danno" vigilato dall'IVASS, seppur con molte zone grigie, a nostro avviso.

L'EVOLUZIONE NORMATIVA NELLA RC AUTO

Il Codice delle Assicurazioni - D.Lgs. 209/2005

Con l'art. 4 della L. 229/2003 il Legislatore delegò il Governo al riassetto delle disposizioni in materia di assicurazioni private che sfociò in un testo unico, denominato Codice delle Assicurazioni Private laddove nel Titolo X Capo IV con l'art. 149, sotto la rubrica "Procedura di Risarcimento Diretto" fu introdotto un nuovo meccanismo risarcitorio relativo alla Responsabilità Civile obbligatoria per Veicoli e Natanti. L'aggiunta di tale articolo, fu molto criticata, tanto che si parlò di "eccesso di delega governativa" anche perché tale procedura - tra l'altro pensata come obbligatoria - risultava difforme dalle indicazioni Direttive Europee.

Il "Risarcimento Diretto" e la normativa secondaria: il DPR 254/2006.

Tale tipologia di risarcimento, applicabile a specifiche condizioni indicate nell'art. 149 c.1, prevede che non sia l'Assicuratore del veicolo responsabile a dover risarcire il danno cagionato dal proprio ASSICURATO, ma l'Assicuratore del veicolo danneggiato, che quindi liquida per conto del responsabile ex art. 149 c. 3. La compagnia che copre i rischi da circolazione del veicolo danneggiato, quindi, prende in carico il sinistro di competenza della compagnia *Debitrice*, divenendo la compagnia *Gestionaria* del sinistro. E' bene focalizzare i termini "Debitrice" e "Gestionaria" poiché spesso utilizzati, non dal Legislatore, ma dall'ANIA nell'ambito della Convenzione CARD di cui dopo si indicherà la genesi.

La creazione del nuovo modello di risarcimento ha reso necessario il varo di una normativa di supporto, il DpR 254/2006, che ha apportato alcune modifiche rispetto la procedura ordinaria ex art. 148 (indicazione di offerta solo congrua e non anche motivata, tempistica per il successivo pagamento in assenza di riscontro di 15 giorni e non 30, indicazione di eventuali testimoni già al momento della iniziale richiesta) lasciando inalterate le tempistiche di offerta che restano per entrambe le procedure di 30,60 e 90 giorni a seconda dei casi.

Quindi non è stata modificata la velocità di formulazione di offerta risarcitoria rispetto alla procedura ex art. 148 ma sono state aggiunte tre grandi novità.

La prima con l'art. 12 con cui si è cercato di standardizzare la tabella di applicazione delle responsabilità, facendo salvo il "caso concreto"; il chiaro intento deflattivo del contenzioso va premiato, ma IL



UNIONE PROFESSIONISTI INFORTUNISTICA STRADALE

meccanismo pensato viene sovente disapplicato dalle compagnie che non effettuano i dovuti controlli sul “caso concreto” limitandosi ad una iniziale e superficiale valutazione della denuncia di sinistro del proprio assicurato verificata con quella dell’assicurato di controparte, in uno scambio documentale consentito dalla CARD;

La seconda con l’art. 13 con cui si chiede alle compagnie la creazione di una convenzione che regolasse i rapporti organizzativi ed economici per la gestione del Risarcimento Diretto; da tale articolo, quindi, prende corpo la CARD, uno strumento definito da IVASS addirittura “Normativa Convenzionale”. Ci piace evidenziare che tale convenzione non è pubblicata in alcun sito istituzionale, nè dell’IVASS che ne è il supervisore, nè dell’ANIA che ne è l’autrice pur essendo un’associazione privata.

La terza con l’art. 14 con cui è stata prevista la creazione di polizze con la clausola relativa alla riparazione specifica - **un vero e proprio orrore giuridico** commesso dal MiSE che ha confuso il ruolo di assicurato con quello di danneggiato - tanto da far spingere le compagnie a prevedere un obbligo alla riparazione in forma specifica ex l’art. 2058 C.C. Fortunatamente il MiSE in tale forzatura non ha inteso aggiungere alcuna penalità ovvero alcuna decurtazione al risarcimento dovuto in caso di rifiuto a tale obbligo. Prima dell’art. 14, è bene precisare che nel testo del DpR la figura dell’ASSICURATO è presente solo nell’art. 6 (indicandolo come il soggetto che richiede il risarcimento) mentre nell’art. 9 c.1, veniva indicata l’attivazione del contratto in funzione dell’adempimento “degli obblighi contrattuali di correttezza e buona fede” da parte dell’Assicuratore e non, invece, in termini relativi ai diritti risarcitori.

Tale impostazione ha comunque consentito lo svilupparsi del fenomeno della “contrattualizzazione”, vero problema celato alla presente Commissione.

Le compagnie aderenti alla CARD tentano di controllare il mercato della gestione di sinistri e della riparazione dei veicoli con strumenti privatistici, come la CARD per l’appunto e con l’ausilio della vendita di polizze con clausole che limitano i diritti risarcitori dei danneggiati (anche consumatori oltretutto assicurati), in totale dispregio delle deleghe conferite al Governo.

La “Sentenza 180/2009” della Corte Costituzionale.

Nell’anno 2009 la Corte Costituzionale con la sentenza 180/2009 ha evidenziato che la procedura di Risarcimento Diretto ex art. 149 CdA non è obbligatoria ma è alternativa alle preesistenti procedure quali quelle ex art. 2054 C.C. ed art. 148 c.1 del Codice delle Assicurazioni.

Sinteticamente l’interpretazione costituzionalmente orientata permette di sostituire la locuzione prevista nel citato art. 149 “*i danneggiati **devono** rivolgere la richiesta di risarcimento all’impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto relativo al veicolo utilizzato*” con l’espressione “*i danneggiati **possono** rivolgere [...]*”.

Tale sentenza, poco pubblicizzata, ha un impatto importantissimo sul mercato poiché ne determina la totale apertura a vantaggio delle scelte dei CONSUMATORI. Si ritiene altresì che abbia una enorme valenza anche nel presente DDL poiché potrebbe fornire la giusta chiave di lettura alle differenti posizioni.

Sul punto v’è anche già un commento di IVASS, che nel 2013 nel riscontrare una richiesta di parere di AGCM, relativamente all’interpello CVI/3 sfociata poi nel Provvedimento 24268/2013, ebbe modo di scrivere: “[...] Nella sentenza n. 180 del 10 giugno 2009 la Corte Costituzionale ha affermato che una interpretazione costituzionalmente orientata della disciplina recata dall’art. 149 del Codice delle Assicurazioni richiede di ammettere, quali strumenti alternativi, accanto alla nuova azione diretta contro il proprio assicuratore ex art. 149 citato, l’esperibilità dell’ordinaria azione ex art. 2054 c.c. nei confronti del soggetto civilmente responsabile e dell’azione diretta contro l’assicuratore del responsabile civile.”

L’interpretazione della Corte Costituzionale era stata già anticipata dal Legislatore con la L. 229/2003 che all’art. 4 comma 1 lett.b sancisce il principio della “tutela dei consumatori e più in generale dei contraenti più deboli avuto riguardo alla correttezza dei messaggi pubblicitari e del processo di liquidazione dei sinistri, compresi gli aspetti strutturali di tale servizio”.



UNIONE PROFESSIONISTI INFORTUNISTICA STRADALE

Gli effetti della Sentenza 180. Il mandato dinamico/funzionale.

La Sentenza di Corte Costituzionale 180/2009 minava alla base i progetti di #ANIArchia per cui venne prontamente modificata la Convenzione CARD nel 2011 aggiornandola con l'art. 1bis, che inizia con la presente dichiarazione:

“Con la sottoscrizione della presente Convenzione le imprese aderenti riconoscono e comunque dichiarano di ritenere la procedura di risarcimento diretto come obbligatoria”.

Lasciamo al lettore ogni commento e, ad ogni buon conto, le compagnie - nell'inseguire il loro primario interesse ovvero riportare nell'alveo della CARD tutti i sinistri gestibili tramite la procedura di Risarcimento Diretto si danno l'un l'altra un mandato di rappresentanza dipendente dalla tipologia di richiesta risarcitoria ad esse pervenuta dal DANNEGGIATO, per questo definito dinamico/funzionale.

Infatti se la richiesta risarcitoria viene redatta nei confronti della Debitrice (obbligata in solido con il responsabile civile ex art. 148 c.1 CdA) od addirittura verso il conducente o il proprietario del veicolo ex artt. 2043 e 2054 C.C., il mandato conferito alla Gestionaria è con rappresentanza (ex art. 1704 c.c.) ovvero la Gestionaria agirà *“in nome e per conto della Debitrice”*; se, invece, la richiesta viene indirizzata direttamente alla Gestionaria, questa agirà *“in proprio”* ovvero *“per conto della Debitrice”*, in forza di un mandato senza rappresentanza (ex art. 1705 c.c.).

Avremo modo di meglio chiarire le nefaste conseguenze: la “contrattualizzazione”.

PRIME CONCLUSIONI

Esimio Presidente, Onorevoli Senatori, potremmo già terminare qui in quanto tutti gli elementi narrati porterebbero a definire l'articolato di Legge da noi investigato come addirittura superfluo.

Infatti la sola sentenza della Corte Costituzionale apre il mercato rendendo l'adesione alla procedura di Risarcimento Diretto (e conseguentemente alla convenzione CARD) meramente facoltativa senza dover esser costretti a forzare l'ingresso alle compagnie estere che potrebbero invocare tale Sentenza per sfuggirne.

Per cui sarebbe il caso di investigare sul perché la CARD è utilizzata dalle compagnie obbligatoriamente a discapito del consumatore, non potendo queste proporre polizze concorrenziali sul mercato come anche evidenziato dalle note Ministeriali al presente DDL.

Prima di investigare, però, dobbiamo altresì evidenziare che le compagnie da oltre 10 anni viaggiano su un utile oscillante dal 5% al 12% del fatturato RCAuto, che è comunque diminuito dai 19Mld € del 2012 ai 12Mld € del 2020 in cui però hanno beneficiato anche di un extra utile dovuto al lockdown (IVASS nella relazione del 2020 ha auspicato la restituzione delle somme alla collettività, quantificate poi in 1,2Mld €).

La CARD, l'IVASS e... l'ANIArchia

L'art. 13 del citato DPR 254/2006 testualmente: *“Le imprese di assicurazione stipulano fra loro una convenzione ai fini della regolazione dei rapporti organizzativi ed economici per la gestione del risarcimento diretto.”*, cioè si invitano le compagnie aderenti alla procedura di Risarcimento Diretto a dotarsi di una convenzione denominata CARD (Convenzione tra Assicuratori per il Risarcimento Diretto).



UNIONE PROFESSIONISTI INFORTUNISTICA STRADALE

L'ANIA, così come la stragrande maggioranza degli utenti, non ha inteso che il DpR intendesse la convenzione in funzione strettamente organizzativa relativa ad un ambito "privato". Questo "mancato intendimento" la porta a volersi sostituire al Legislatore ed inizia a normare anche la gestione del sinistro nei confronti di terzi (rispetto alle assicurazioni) ovvero dei danneggiati e degli assicurati con effetti gestionali che si ripercuotono sulla sfera civilistica degli stessi.

Ne consegue, quindi, che per superare le posizioni assunte erroneamente con la CARD l'utente debba sovente ricorrere alla Giustizia Civile aumentando il numero di cause civili.

La CARD - di nessun pregio pubblicistico - nella edizione attuale, dopo almeno 6 rivisitazioni, regola ogni aspetto della gestione dei sinistri riconducibili agli articoli 141 e 149 del Codice delle Assicurazioni. Si comprende quindi il motivo per cui IVASS la definisce "normativa convenzionale", pur se normativa non è !

Ciò che più desta scalpore è che vengono tollerate modalità operative derivanti da #prassi assolutamente fuorilegge che, seppur segnalate ad IVASS, non vengono né investigate né combattute malgrado siano la causa primaria del contenzioso giudiziario. Per esempio:

- richiesta della "dichiarazione testimoniale entro 30 gg." dall'invio del primo documento utile, mentre per Legge, v'è la sola indicazione del teste entro 60 gg. dalla richiesta; ciò perché la gestione del sinistro DEVE avvenire in tempi certi per lo "scambio documentale" tra compagnie ai fini della spartizione del "forfait";
- conseguente determinazione delle responsabilità "convenzionale" senza il rispetto delle risultanze ovvero del "caso concreto" previsto ex lege; le posizioni assunte difficilmente vengono scardinate anche da prove certe e quindi si è costretti ad agire giudizialmente in quanto l'iniziale mala gestio ha portato comunque ad un esborso del forfait in stanza di compensazione;
- come contrappasso alla mala gestio v'è la veloce liquidazione di un sinistro senza che sia stata redatta una formale richiesta risarcitoria. Le compagnie non solo gestiscono ma liquidano in CARD anche i sinistri con la sola presenza denuncia di sinistro del proprio assicurato (o dal conducente del veicolo), ex art. 1913 C.C. Abbiamo già evidenziato che tale azione, unicamente di natura contrattuale, porta ad entrare nella sfera giuridica del terzo che solo una formale richiesta di risarcimento può innescare tutto ciò malgrado l'obbligo di assistenza in capo all'Assicuratore ex art. 9 c.1. DPR 254/2006;
- liquidazione senza offerta ovvero non anticipata dall'indicazione di offerta; l'IVASS addirittura tollera incredibilmente questo *modus operandi* che di fatto impedisce al danneggiato di sfruttare lo *spatium contradicendi* previsto dal Legislatore e, dunque, ne consegue che l'unica azione successiva per far valere i propri diritti è l'azione in sede Giudiziaria.

Tali prassi depotenziano l'intero articolato di Legge, laddove in esso "è evidente la finalità di razionalizzazione del contenzioso giudiziario [...]" affidata anche "al procedimento ex art. 148 Codice delle Assicurazioni Private che nel prescrivere una partecipazione attiva dell'assicuratore, seppur non qualificata alla trattativa ante causam, ovvero stragiudiziale, che mira a propiziare una conciliazione precontenziosa" (Corte di Cassazione, Sez. III, sent. 1829/2018);

Le storture giuridiche narrate trovano riscontro nella pratica quotidiana - a noi di UPIS più che nota - in quanto la CARD, usata anche e soprattutto come strumento di "gestione del sinistro", concede alle compagnie un ampio ed elastico spazio autonomo nel quale poter interpretare utilitaristicamente l'impianto del D.Lg.s 209/2005 e correlati, dando purtroppo inizio ad un fenomeno da noi denominato #ANIArchia assicurativa.

Lo spazio è definito autonomo in quanto la CARD è stata aggiornata almeno 6 volte nel tempo per "parare i colpi" dati dal Diritto e dalle Sentenze, che nel tempo, hanno messo a nudo la iniziale forzatura del Governo inizialmente delegato, prima narrata. Tutto ciò senza che il Legislatore avesse alcun ruolo, con la sola supervisione di IVASS.

La “contrattualizzazione” della RC Auto

Diretta conseguenza di quanto fin qui presentato è la distorta interpretazione dell’art. 14 del DpR 254/06 che ha consentito la proliferazione di polizze limitanti il risarcimento relativo alla riparazione del danno materiale e diretto, oltre ad altri ulteriori danni emergenti, quali il noleggino, il traino, etc..

Si pensi che per avvalorare tali storture quotidiane si usa il termine INDENNIZZO (tipico dell’attività “contrattuale”), anziché il più consono e corretto termine RISARCIMENTO (relativo all’attività extracontrattuale, civilistica), in quanto sempre più frequentemente nella procedura CARD la “Gestionaria” invoca il contratto assicurativo, con le relative clausole penalizzanti. Analogamente le compagnie parlano di “Denunce di sinistro” e non di “Richieste di risarcimento” !

Ciò accade in quanto le compagnie volutamente confondono la figura giuridica di ASSICURATO con quella di DANNEGGIATO e traslano il rapporto con quest’ultimo, passando da una prestazione civilistica/extracontrattuale a una indennitaria/contrattuale!

Tutte queste forzature sono basate sull’utilizzo del “mezzo proprio”, ovvero del contratto assicurativo, che non si attiva allorché la responsabilità è del terzo, avendo questi commesso un fatto illecito.

Inoltre, come abbiamo visto, la Sentenza Cost. 180/09 ha reso la procedura di Risarcimento Diretto facoltativa, depotenziando anche il mandato ex art. 1705 C.C. contenuto nell’art. 149 c. 3 CdA laddove l’impresa *Gestionaria* liquida “per conto” della *Debitrice*.

L’ANIA - come prima accennato - ha reagito alla Sentenza della Corte Costituzionale (e già questo dovrebbe far riflettere profondamente il Legislatore) aggiungendo l’art. 1bis nella CARD nell’anno 2011 definendo obbligatoria la procedura di Risarcimento Diretto. Inoltre, per compensare la richiamata sentenza 180/09, ha esteso le tipologie di mandato prevedendo anche quello con rappresentanza ex art. 1704 C.C. per riportare nell’alveo della gestione in CARD tutti i sinistri che “potenzialmente” lo sono malgrado la diversa volontà di azione risarcitoria del danneggiato/avente diritto.

La CARD ritorna il fulcro del “potere normativo” delle compagnie assicurative.

Difatti la legittima richiesta di un danneggiato che non intende attivare il Risarcimento Diretto non lo libera dalla CARD poiché le compagnie demandano la gestione del sinistro secondo quanto “normato” nell’art. 1bis della convenzione stessa. All’atto pratico, però, la *Gestionaria* non tiene conto del mandato conferitole dalla *Debitrice*, destinataria della richiesta risarcitoria e quindi oppone al *DANNEGGIATO* le clausole - anche diverse da quelle previste ex art. 14 DpR 254/2006 - firmate dal *CONTRAENTE* ed aventi effetto sull’*ASSICURATO*, coincidente (non giuridicamente) con il *PROPRIETARIO*, ovvero il danneggiato richiedente il risarcimento.

In termini legali in caso di mandato conferito dalla Debitrice alla Gestionaria ex art. 1704 C.C., quest’ultima agisce ex art. 1705 C.C. rendendosi così colpevole di mancata diligenza ex art. 1710 c.c. In termini più semplici la *Gestionaria* che rappresenta la *Debitrice* nei rapporti extracontrattuali con il *DANNEGGIATO*, invoca il contratto che quest’ultimo ha stipulato con lei in qualità di *ASSICURATO*.

Casi pratici di “contrattualizzazione”: Il caso di Vittoria Assicurazioni.

Anche la Sentenza Cass. Civ. III n. 52/2012 ebbe modo di portare scompiglio alla procedura di Risarcimento Diretto in quanto definì il cessionario del credito un “avente diritto” e non un “danneggiato”, rafforzando quindi la portata della Sentenza di Corte Costituzionale 180/2009 e la non obbligatorietà della nuova procedura di Risarcimento Diretto.



UNIONE PROFESSIONISTI INFORTUNISTICA STRADALE

La Vittoria Assicurazioni, quindi, ritenne necessario chiedere un interpello ad AGCM in merito ad una clausola di “Divieto di cessione del credito”, diversa dallo spirito dell’art. 14 del DpR 254/2006. L’AGCM, nell’ambito della CVI/3, chiese un parere all’IVASS, che provvide a chiarire la difficile applicazione di una clausola contrattuale. In tali note, acquisite tramite accesso civico, si legge che “[...] Nella sentenza n. 180 del 10 giugno 2009 la Corte Costituzionale ha affermato che una interpretazione costituzionalmente orientata della disciplina recata dall’art. 149 del Codice delle Assicurazioni richiede di ammettere, quali strumenti alternativi, accanto alla nuova azione diretta contro il proprio assicuratore ex art. 149 citato, l’esperibilità dell’ordinaria azione ex art. 2054 c.c. nei confronti del soggetto civilmente responsabile e dell’azione diretta contro l’assicuratore del responsabile civile. La portata e gli effetti della clausola in esame (divieto di cessione del credito, ndr) vanno dunque interpretati tenendo conto di quanto testé esposto ovvero della circostanza che il danneggiato, anche nei casi in cui opera il risarcimento diretto, può continuare ad esercitare l’azione verso l’assicurazione del responsabile civile ex art. 144 Codice delle assicurazioni. Dunque se, sulla base dell’insegnamento della Corte Costituzionale, lo stesso credito risarcitorio può essere tutelato mediante due alternative azioni dirette nei confronti degli assicuratori, la possibilità di scegliere liberamente di intraprendere l’azione diretta nei confronti dell’assicuratore del responsabile e, conseguentemente, di cedere a terzi il relativo credito, attenua l’impatto di una clausola contrattuale dal contenuto limitativo analogo a quella oggetto di disamina.”

L’AGCM emanò il “Provvedimento 24268/2013” e ritenne la clausola “non vessatoria”, anche perché inerente l’art. 14 del DPR 254/2006 e riguardante comunque la riparazione in forma specifica. La stessa, però, evidenziò che tale clausola non veniva attivata allorquando il danneggiato avesse operato in modo specifico, come consentito dalla Sentenza 180/09.

La “contrattualizzazione” di Allianz, la risposta netta di AGCM

Nel 2015 la società Allianz, iniziò ad invadere il mercato con una diversa clausola chiamata “Conciliazione Paritetica” secondo la quale un danneggiato/assicurato nel caso si fosse rivolto ad un professionista sarebbe stato penalizzato di € 500,00.

Vi furono notevoli lamentele da parte dei Consumatori e l’IVASS inviò i reclami ricevuti ad AGCM che aprì la pubblica consultazione CV144. L’AGCM non si limitò a chiedere un parere solo ad IVASS e vi furono tantissime associazioni - quasi tutte aderenti alla “Carta di Bologna” - che argomentarono in merito.

A seguito di tanto l’AGCM ebbe modo di rivedere la propria posizione in merito al fenomeno della contrattualizzazione delle procedure risarcitorie tant’è che estende ed allarga il pensiero di IVASS, scaturito dalla sentenza 180/2009, esplicitandolo nel Provvedimento 26255 che dal paragrafo 62 al 64 riporta:

- 62 **“Quanto al contesto di riferimento, va ricordato che rispetto all’origine del diritto al risarcimento da sinistro stradale anche nelle ipotesi di risarcimento diretto ex articolo 149 del C.d.A. il rapporto tra danneggiato e danneggiante non muta la propria natura di illecito extracontrattuale e ciò, al di là di qualsivoglia eventuale limitazione contrattuale al risarcimento”;**
- 63 *“In proposito, la Cassazione Civile Sez. VI (Ordinanza n. 5928/2012, ndr) ha ribadito che “L’azione diretta di cui al D.Lgs. n. 209/2005 articolo 149 non prende origini 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 continua ad esser originata dall’illecito civile e di trovare giustificazione solo in esso, assumendo la posizione contrattuale del medesimo verso la propria assicurazione, soltanto con la funzione di sostituire l’assicurazione del danneggiato, a quella del responsabile civile, che ne dovrà rispondere con la pretesa risarcitoria. “Sicché la posizione del danneggiato resta quella di chi ha subito un illecito civile”.*
- 64 *Infatti “nel caso in cui il terzo danneggiato abbia rivolto la sua pretesa risarcitoria nei confronti del proprio assicuratore della RCA, secondo la procedura di cui all’articolo 149 cit. (...) l’azione diretta che tale disposizione accorda al danneggiato, nei confronti del proprio assicuratore, non è altro che la medesima azione prevista dall’articolo 144 CdA per le ipotesi ordinarie (e dalla quale pertanto mutua l’intera disciplina) con l’unica particolarità che destinatario ne è l’assicuratore della vittima anziché quello del responsabile” [Cfr. Cass. Civile, VI, ordinanza n. 20374/2015.]*



UNIONE PROFESSIONISTI INFORTUNISTICA STRADALE

La “contrattualizzazione”, vista dal Legislatore e da IVASS.

Il Legislatore, non aggiornato in merito alla Sentenza 180/09 la cui ratio è stata ribadita dall'IVASS nel 2013 e dall'AGCM che nel 2016 ha addirittura chiarito nettamente la extracontrattualità del rapporto anche in funzione della Giurisprudenza di merito, nel varare la Legge sulla Concorrenza (L. 124 del 4 agosto 2017) ha tentato di limitare il vulnus giuridico creato dal MiSE che - con l'art. 14 DpR 254/2006 - ha sancito l'avvio del tentativo di “contrattualizzazione” della RC Auto. Fu così aggiunto all'art. 148 del CdA il comma 11bis che recita: “*Resta ferma per l'assicurato la facoltà di ottenere l'integrale risarcimento per la riparazione a regola d'arte del veicolo danneggiato avvalendosi di imprese di autoriparazione di propria fiducia [...]*”. Desta stupore il posizionamento di tale comma in quanto l'art. 148 mai presenta il termine “assicurato”, come l'art. 149 che, però, è collegato al DpR 254/2006 più volte criticato proprio per aver consentito la sovrapposizione assicurato/danneggiato. Sarebbe stato, comunque, più utile inserirlo nel neonato art. 149bis relativo alle “procedure di liquidazione”.

Ad ogni buon conto la *ratio legis* del richiamato comma 11bis è evidente e chiara: esplicitare con chiarezza che le clausole contrattuali relative alla riparazione in forma specifica, non possono inficiare il diritto risarcitorio relativo al danno subito al proprio bene e, quindi, la scelta della riparazione del veicolo danneggiato.

La limitazione alle sole clausole relative alla riparazione in forma specifica è implicitamente dovuta al fatto che solo di questa evenienza si è scritto nel famigerato art. 14 del DPR 254/2006 mentre tutte le altre fattispecie di “contrattualizzazione” selvaggia non sono per niente previste e quindi ignorate, come fatto anche da IVASS 10 giorni prima che fosse promulgata la Legge sulla Concorrenza. Infatti in data 24/07/2017 l'IVASS emanò una Lettera al Mercato avente come oggetto le “Clausole sulla cessione del credito e sul risarcimento in forma specifica inserite nelle condizioni di polizza RCauto” rifacendosi al p24268 AGCM (ovvero quello relativo al proprio parere!) e non invece al p26255 AGCM, che come abbiamo visto risulta più chiaro oltre che più recente. Ma tant'è !!

Forse, sarebbe bastato attendere l'emanazione della Legge sulla Concorrenza per pretendere l'attuazione del (futuro) art. 148 c.11bis.

Di contro, ci risulta che in più occasioni l'IVASS, abbia reso noto la volontà di estendere l'operatività dell'Arbitro Assicurativo, anche per le pratiche gestite secondo la procedura di Risarcimento Diretto, alla stregua di quelle relative ai danni CVT di natura contrattuale!

CONCLUSIONI FINALI

Questo breve *excursus* relativo allo *status quo* inerente il mondo della RC Auto appare fondante per evidenziare come vi sia una ASSOLUTA disparità tra le forze in campo, con una minore - o pressoché nulla - vigilanza da parte di IVASS sulla “gestione del sinistro”.

Sintetizzando tutto quanto sopra possiamo affermare che la CARD nasce con l'intento di regolare i flussi economico-amministrativi tra le varie compagnie aderenti ma, da quando è stata introdotta, si è assistito ad una gestione unilaterale del sinistro da parte delle compagnie assicurative che operano addirittura in spregio delle vigenti leggi come anche confermato dal bollettino annuale dei reclami di IVASS.

Si riporta all'attenzione di codesta Commissione che le narrate storture della gestione del sinistro tramite la CARD portano a perseguire come unica via risolutiva quella dell'azione Giudiziale aumentando il contenzioso civile ed intasando le già strapiene aule della Giustizia Italiana, con buona pace degli obiettivi del PNRR. Infatti, come da fonti IVASS, le convenute compagnie assicuratrici hanno appena l'8% di possibilità di veder viste accolte le loro tesi difensive ovvero si parte dal presupposto che il 92% delle domande giudiziali proposte dagli aventi diritto/danneggiati vengono accolte.



UNIONE PROFESSIONISTI INFORTUNISTICA STRADALE

Si invita pertanto il Legislatore a focalizzare l'attenzione sulla gestione stragiudiziale del sinistro consentendo di applicare alla stessa una concorrenza libera del mercato auspicando che gli organi di vigilanza (AGCM ed IVASS) provvedano alla totale e piena applicazione dei principi sanciti dal Legislatore stesso.

In conclusione si ritiene che rendendo obbligatoria l'entrata nella procedura di Risarcimento Diretto delle compagnie estere non si avrebbe alcun giovamento per i consumatori, sia dal punto di vista tariffario che da quello risarcitorio.

In qualità di profondi conoscitori della fase di gestione stragiudiziale una rivisitazione futura del sistema risarcitorio, soprattutto in virtù della citata Sentenza 180/09 e di un maggiore controllo degli organi di Vigilanza, gioverebbe soprattutto alla giustizia italiana che, attualmente, è totalmente in focus Governativo tanto da essere un tema principale anche del PNRR.

Soluzione reale sarebbe quella di creare un "Processo Stragiudiziale Telematico" che segua i dettami del Legislatore (e non di ANIA) favorendo il rapido interscambio documentale tramite portale e l'applicazione dei principi normati così da snellire la gran parte dei sinistri... la finalità sarebbe la stessa della CARD solo che il tutto sarebbe trasparente e fruibile anche ai consumatori, anche tramite professionisti che verrebbero opportunamente iscritti ad elenchi istituzionali dovendo anch'essi sottostare ad un codice etico parimenti alle compagnie assicurative ed ai professionisti da queste delegati.

Si chiede al Legislatore di verificare l'operato degli Organi di Vigilanza poiché quanto segnalato (Le prassi contra legem che vengono spesso utilizzate al fine di risparmiare sulle liquidazioni dei sinistri o ritardare le stesse, le contrattualizzazioni sulle polizze RCA, l'azione ricattatoria degli Agenti nei confronti dei propri clienti che si rivolgono a professionisti) non sempre viene sanzionato anzi sovente tali azioni sono invece tollerate determinando una situazione opposta rispetto agli obiettivi prefissati dal Legislatore con la creazione della procedura di Risarcimento Diretto.

Preghiamo la politica affinché concentri i propri interessi sul consumatore/cittadino che, alla luce di tutto quanto testè detto si vede negato il facile accesso ai propri diritti di "Danneggiato" in virtù di una fantasiosa interpretazione del potente sistema assicurativo tollerato dal controllore...

Una eventuale obbligatorietà al risarcimento diretto delle imprese estere minerebbe di per sé il mercato concorrenziale riportato alla luce grazie agli investimenti effettuati da queste imprese nel nostro Paese, avendo delle ripercussioni anche per il cittadino/consumatore non solo in termini economicità ma soprattutto in termini di opportunità, Giustizia e Libertà di scelta.

Napoli 25/02/2022

Il presidente
dott. Ing. *Ciro Gammone*

Il presente documento, redatto da UPIS, è stato sottoposto anche al vaglio delle "gemellate" associazioni ANEIS (Associazione Nazionale Esperti Infortunistica Stradale) e SNAPIS (Sindacato Nazionale Periti Infortunistica Stradale).

L'ANEIS, a nome del presidente Daniele Zarrillo, appoggia pienamente il testo e la disamina fornita nonché le conclusioni finali. Lo SNAPIS, a nome del segretario nazionale Piero Manzanares, condivide quanto riportato nel presente documento dal punto di vista consumeristico auspicando una piena riforma della RCAuto che rispetti i diritti dei consumatori sovente vessati dalle distorsioni del sistema risarcitorio in ambito assicurativo.