

**R.C. AUTO IN ITALIA**

**Confronto tra  
risultati e prospettive**

**a cura di  
Cinzia Dabrassi Prandi**

**FrancoAngeli**

*Osservatorio Nazionale R.C. Auto*





**R.C. AUTO IN ITALIA**

**Confronto tra  
risultati e prospettive**

**a cura di  
Cinzia Dabrassi Prandi**

**Atti del Convegno**  
Brescia, 15 maggio 2009

**FrancoAngeli**

Copyright © 2009 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni qui sotto previste. All'Utente è concessa una licenza d'uso dell'opera secondo quanto così specificato:*

1. L'Utente è autorizzato a memorizzare l'opera sul proprio pc o altro supporto sempre di propria pertinenza attraverso l'operazione di download. Non è consentito conservare alcuna copia dell'opera (o parti di essa) su network dove potrebbe essere utilizzata da più computer contemporaneamente;
2. L'Utente è autorizzato a fare uso esclusivamente a scopo personale (di studio e di ricerca) e non commerciale di detta copia digitale dell'opera. Non è autorizzato ad effettuare stampe dell'opera (o di parti di essa).  
Sono esclusi utilizzi direttamente o indirettamente commerciali dell'opera (o di parti di essa);
3. L'Utente non è autorizzato a trasmettere a terzi (con qualsiasi mezzo incluso fax ed e-mail) la riproduzione digitale o cartacea dell'opera (o parte di essa);
4. è vietata la modificazione, la traduzione, l'adattamento totale o parziale dell'opera e/o il loro utilizzo per l'inclusione in miscellanee, raccolte, o comunque opere derivate.

## INDICE

<b>Prefazione</b>	pag.	7
<b>1. Le prospettive del ramo R.C. Auto in Italia,</b> <i>di Cinzia Dabrassi Prandi</i>	»	11
<b>2. L'analisi del settore R.C. Auto attraverso alcuni</b> <b>casi concreti,</b> <i>di Maria Luisa Cavina</i>	»	67
<b>3. Il ruolo di Consap nell'ambito del sistema</b> <b>del risarcimento diretto,</b> <i>di Paolo Panarelli</i>	»	73
<b>4. Il risarcimento diretto nel contesto socio-economico</b> <b>dell'RC Auto,</b> <i>di Massimo Treffiletti</i>	»	81
<b>5. Il punto di vista dei consumatori,</b> <i>di Antonio Ferronato</i>	»	89
<b>Breve profilo dei relatori</b>	»	95



## PREFAZIONE

Il Convegno nazionale sull'R.C. Auto, organizzato il 15 maggio 2009 presso l'Università degli Studi di Brescia, rappresenta il secondo appuntamento con i temi assicurativi della nostra Facoltà e giunge a due anni dall'introduzione del Risarcimento Diretto in Italia, in occasione della quale fu realizzato il primo convegno dal titolo "L'Indennizzo Diretto in Italia. Primi risultati e prospettive future".

I dati che emersero in tale ambito, sui quali convergevano le opinioni delle istituzioni e delle principali compagnie assicurative presenti all'evento, ipotizzavano un rapido avvio della procedura e una sua massiccia applicazione che, entro i due anni successivi, avrebbe ricondotto in ambito CARD circa il 70% dei sinistri denunciati.

Il Convegno di maggio 2009 conferma – sulla base di dati ormai consolidati – tali aspettative: oltre il 75% dei sinistri denunciati è gestito secondo la procedura del Risarcimento Diretto anche se, in termini di valore, i sinistri liquidati CARD ammontano a circa la metà del totale, confermando il prevalere del ricorso alla procedura CARD per i sinistri di lieve entità e il permanere dei sinistri più gravi nell'ambito dell'R.C. Auto ordinaria.

Già nel 2007, l'impianto normativo apparve – nelle sue linee principali – ben impostato e in grado di realizzare gli obiettivi che il Legislatore gli aveva attribuito: riduzione dei tempi di liquidazione, contenimento delle tariffe R.C. Auto e crescita del livello qualitativo dell'offerta.

L'analisi dell'evoluzione intervenuta in questi due anni conferma la bontà del procedimento stragiudiziale, ma sottolinea la necessità di taluni aggiustamenti, alcuni dei quali – di notevole impatto – ancora in fase di ap-



prontamento. Infatti, sebbene la fase di rodaggio del Risarcimento Diretto, nelle sue implicazioni processuali e procedurali, sia ormai conclusa, la realizzazione solo parziale di alcuni obiettivi – ci si riferisce soprattutto al contenimento delle tariffe R.C. Auto – induce gli attori del settore a proseguire nella ricerca di strumenti e soluzioni operative che consentano di raggiungere quei traguardi di efficienza e di efficacia che costituivano i presupposti della norma e del relativo regolamento di attuazione.

In tale contesto – e con l’obiettivo primario di realizzare un confronto e un’interrelazione costruttiva ed efficace fra ricerca scientifica e analisi empirica – si inserisce l’Osservatorio Nazionale R.C. Auto, costituito in seno al Dipartimento di Economia Aziendale dell’Università degli Studi di Brescia.

L’organismo – nato il 15 maggio 2009 in occasione del Convegno “R.C. Auto in Italia. Confronto tra risultati e prospettive” – si propone di delineare e di interpretare i principali trend evolutivi del comparto dell’R.C. Auto in Italia, di analizzare gli aspetti innovativi di prodotto e di processo e le principali novità normative, di offrire un quadro informativo aggiornato e critico del mercato assicurativo auto – anche attraverso il confronto con le principali realtà estere – e di rappresentare un qualificato e oggettivo punto di riferimento per gli operatori e gli studiosi del settore.

L’Osservatorio Nazionale R.C. Auto opera attraverso una struttura permanente che rileva e interpreta i fenomeni più caratteristici del settore assicurativo auto, delegando l’analisi di tematiche specifiche a singoli Tavoli di Lavoro la cui composizione varia, di volta in volta, in funzione delle competenze richieste dal tema in esame.

L’Osservatorio si avvale delle competenze di un Comitato Tecnico-Scientifico e del supporto offerto dal Centro di Studi e di Ricerca “Dati, Metodi e Sistemi” della Facoltà di Economia dell’Università degli Studi di Brescia.

Il Comitato Tecnico-Scientifico, diretto dalla professoressa Cinzia Dabrassi Prandi del Dipartimento di Economia Aziendale dell’Università degli Studi di Brescia, si preoccupa di definire gli orientamenti strategici e operativi dell’Osservatorio, di valutare e approvare le metodologie e gli strumenti di analisi e, infine, di verificare periodicamente i risultati conseguiti. Oltre alla professoressa Cinzia Dabrassi Prandi, il Comitato Tecnico-Scientifico è composto da esperti in campo assicurativo e specialisti del settore auto espressione degli Enti e delle Istituzioni che fanno capo al

Comitato Promotore che ha condotto alla costituzione dell'Osservatorio. In particolare, sono membri del Comitato Tecnico-Scientifico il dottor Vincenzo Rossi Viceprefetto Dirigente Ufficio Servizi Assicurativi della Direzione Generale per la Concorrenza e i Consumatori del Dipartimento per la Regolazione del Mercato del Ministero dello Sviluppo Economico, la dottoressa Maria Luisa Cavina Responsabile del Servizio di Tutela degli Utenti di ISVAP, il dottor Paolo Panarelli Direttore Generale di Consap s.p.a., il dottor Massimo Treffeletti Responsabile Area Sinistri e Accordi di ANIA, il dottor Antonio Ferronato Presidente ADOC Friuli Venezia Giulia e membro del CNCU e la professoressa Livia Dancelli Direttore Scientifico del Centro di Studi e di Ricerca "Dati, Metodi e Sistemi".

Quest'ultimo supporta l'Osservatorio nelle fasi di raccolta, di selezione e di elaborazione dei dati e delle informazioni relative ai fenomeni assicurativi indagati.

In qualità di Direttore del Dipartimento di Economia Aziendale porgo un particolare ringraziamento alla professoressa Cinzia Dabrassi Prandi, alla quale va attribuito il merito della nascita e dell'organizzazione dell'Osservatorio Nazionale R.C. Auto.

Ringrazio i membri del Comitato Tecnico-Scientifico e del Centro "Dati, Metodi e Sistemi" per il supporto offerto e la disponibilità a condividere le proprie esperienze e competenze.

Infine, ringrazio le Autorità locali, rappresentate dal dottor Aristide Peli Assessore della Provincia di Brescia, dalla dottoressa Mariangela Ferrari Consigliere del Comune di Brescia e dal professor Giancarlo Provasi prorettore dell'Università degli Studi di Brescia, che hanno accolto con entusiasmo l'iniziativa riconoscendone l'importanza e la valenza sociale ed economica.

*Giuseppe Bertoli*  
*Direttore del Dipartimento di Economia Aziendale*  
*Università degli Studi di Brescia*



# 1. LE PROSPETTIVE DEL RAMO R.C. AUTO IN ITALIA

di *Cinzia Dabrassi Prandi*

## **Premessa**

La dimensione del comparto R.C. Auto assume, per ciascun Paese, rilevanza sociale e segnaletica. Essa, infatti, da un lato esprime la quota di risorse economiche che i cittadini destinano al rispetto dei diritti altrui e dall'altro lato svolge un importante ruolo segnaletico, visto che il costo delle polizze R.C. Auto rientra fra i parametri base dei principali indicatori economici interni e di confronto internazionale<sup>1</sup>.

In Italia, il settore dell'R.C. Auto – analogamente a quanto accade per l'intero mercato assicurativo – è meno sviluppato rispetto a quello dei principali Paesi europei.

Tuttavia, negli ultimi anni – grazie anche a numerosi interventi normativi – il settore ha manifestato un elevato livello di dinamicità che lo ha avvicinato agli standard internazionali.

Appare, quindi, interessante tracciare le principali linee evolutive del settore R.C. Auto nazionale, individuando i fattori esplicativi dei fenomeni più rilevanti e analizzando, in modo critico e propositivo, l'impatto che ciascuno di questi ha prodotto sulle strutture e sulle strategie gestionali degli

<sup>1</sup> In Italia, tale indicatore è rappresentato dall'indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, nel cui paniere 2008 il costo delle Assicurazioni sui mezzi di trasporto ha assunto un peso pari al 1,21%.

operatori coinvolti, consapevoli che le opportunità di sviluppo del mercato assicurativo sono strettamente legate alla diffusione di una qualificata cultura del rischio e della protezione.

L'analisi dà conto di alcuni elementi di criticità che i recenti interventi normativi e regolamentari hanno introdotto nelle fasi di raccolta e di confronto delle informazioni e dei dati. Ci si riferisce, in particolare, all'avvio del Risarcimento Diretto del febbraio 2007 che – introducendo notevoli cambiamenti nei processi liquidativi – ha modificato radicalmente il contenuto di alcune variabili esplicative delle dinamiche del settore R.C. Auto.

Il passaggio dai “sinistri causati” ai “sinistri gestiti”, la disomogeneità dei periodi temporali di riferimento e la progressiva segmentazione del forfait sono solo alcuni dei fattori che determinano una discontinuità nelle informazioni disponibili e, quindi, incidono sull'analisi e sull'interpretazione dell'evoluzione in atto.

Questi aspetti assumono rilievo in fase sia analitica sia operativa, poiché influiscono sulla comparabilità delle serie storiche che rappresentano un elemento fondamentale delle tecniche di quantificazione del rischio e di tariffazione assicurativa.

Tenuto conto di quanto sopra, il presente lavoro si propone di tratteggiare le prospettive del settore R.C. Auto in Italia attraverso l'individuazione dei principali fattori evolutivi del mercato, l'analisi delle risposte strategiche e gestionali offerte dagli operatori e dagli utenti e, infine, l'esame della dimensione e del grado di efficienza raggiunti dal ramo auto negli anni più recenti.

Inoltre, data l'attualità e il rilievo del tema, abbiamo inserito in appendice alcune riflessioni preliminari in merito alla sentenza n. 180 pronunciata dalla Corte costituzionale il 19 giugno 2009.

## **1. I principali fattori evolutivi del mercato italiano dell'R.C. Auto**

Il mercato assicurativo<sup>2</sup> italiano è stato recentemente influenzato da diversi fattori, perlopiù di natura esogena, che hanno inciso in misura deter-

<sup>2</sup> Nel presente lavoro, i termini “mercato”, “settore” e “comparto” sono utilizzati come sinonimi in riferimento all'R.C. Auto, prescindendo dalle differenze tecniche ed operative che li caratterizzano.

minante sulle dinamiche gestionali dell'offerta e contribuito a disegnare i nuovi profili strategici del settore.

Di seguito, ci soffermeremo su alcuni dei fattori più rilevanti e, in particolare, analizzeremo i recenti interventi normativi in tema di R.C. Auto, le scelte distributive adottate dalle compagnie e, infine, la crescente competitività del mercato assicurativo.

### *1.1. Le novità normative*

Negli ultimi anni, il comparto dell'R.C. Auto nazionale è stato oggetto di numerosi interventi normativi che hanno contribuito a modificarne sostanzialmente le connotazioni strutturali ed operative.

Tali provvedimenti hanno una matrice comune negli obiettivi che il legislatore ha loro attribuito, riconducibili alla riduzione delle tariffe R.C. Auto e al miglioramento degli standard qualitativi dell'offerta assicurativa, inclusa la riduzione dei tempi di liquidazione dei sinistri.

Il primo obiettivo (contenimento delle tariffe R.C. Auto) è di notevole rilievo, sia per l'impatto economico e gestionale che esso produce sugli attori del mercato assicurativo sia per le implicazioni di natura sociale derivanti dall'obbligatorietà della copertura assicurativa R.C. Auto<sup>3</sup>. Non va dimenticato, inoltre, il ruolo segnaletico svolto dai prezzi R.C. Auto nell'ambito del paniere ISTAT dei beni di consumo, che rappresenta uno dei principali indicatori economici di confronto internazionale<sup>4</sup>. L'obiettivo di riduzione delle tariffe R.C. Auto è, però, di difficile realizzazione a causa sia dei bassi margini economici che caratterizzano i prodotti R.C. Auto<sup>5</sup>, sia dell'attuale congiuntura economica sfavorevole.

<sup>3</sup> L. 24 dicembre 1969, n. 990 (G.U. 3 gennaio 1970, n. 2), "Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti". L'obbligo di assicurazione per i veicoli a motore è stato esteso ai ciclomotori con il D.L. 10 settembre 1993, n. 360, recante "Disposizioni correttive e integrative del codice della strada".

<sup>4</sup> L'importanza sociale e segnaletica del Ramo Assicurativo R.C. Auto è ampiamente sottolineata dalle stesse Autorità competenti. Per tutte si veda *L'Indagine conoscitiva sul settore assicurazione autoveicoli 2003*, Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Supplemento n. 1 al Bollettino n. 16/17, Roma, 2003.

<sup>5</sup> Risultato di un mercato molto competitivo.

Quanto al secondo obiettivo (qualità dell'offerta assicurativa), il contatto diretto fra cliente e fornitore – introdotto con la normativa sul Risarcimento Diretto – consente alle compagnie di acquisire una leva di marketing dalle forti potenzialità<sup>6</sup>.

Prima del febbraio 2007, il danneggiato era rimborsato da una compagnia diversa da quella da lui stesso selezionata per la stipulazione della polizza. Oggi, nel 75% circa dei casi, l'assicurato è risarcito dalla propria compagnia che, quindi, può sfruttare tale occasione per evidenziare le proprie doti di efficacia e di efficienza e per promuovere l'ampliamento dell'offerta assicurativa.

Di seguito, analizzeremo le norme dedicate all'R.C. Auto dal nuovo Codice delle assicurazioni private, dalla legge n. 248/2006 (decreto Bersani) e dalla legge n. 40/2007 (decreto Bersani *bis*).

#### *Il Codice delle assicurazioni private*

Con l'emanazione del Codice delle assicurazioni private (D.L. 7 settembre 2005, n. 209), le Autorità hanno operato una profonda riorganizzazione normativa e regolamentare del settore assicurativo italiano, con l'obiettivo di raccogliere in un unico ed organico documento la frammentata legislazione in essere.

Di particolare rilevanza per il settore R.C. Auto è stata l'introduzione del Risarcimento Diretto (art. 149 del Codice delle assicurazioni private), regolamentato con il D.P.R. 18 luglio 2006, n. 254 ed entrato in vigore il 1° febbraio 2007<sup>7</sup>.

Il Risarcimento Diretto – applicabile nel caso in cui si configurino le casistiche previste dalla norma e dal regolamento attuativo della stessa<sup>8</sup> – si

<sup>6</sup> Per maggiori approfondimenti si rinvia al paragrafo 1.2. *La distribuzione dei prodotti R.C. Auto*, del presente lavoro.

<sup>7</sup> L'art. 149, comma 1, Codice assicurazioni private prevede che «in caso di sinistro tra due veicoli a motore identificati ed assicurati per la responsabilità civile obbligatoria, dal quale siano derivati danni ai veicoli coinvolti o ai loro conducenti, i danneggiati devono rivolgere la richiesta di risarcimento all'impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto relativo al veicolo utilizzato».

<sup>8</sup> I principi generali nella determinazione del grado di responsabilità sono definiti dall'art. 12 del D.P.R. n. 254/2006 e dal relativo Allegato 1, nel quale sono schematizzate le diverse fattispecie (Baremes) e le rispettive percentuali di responsabilità.

affianca alla procedura di Risarcimento Ordinario (descritta nell'art. 148 del Codice delle assicurazioni private), creando i presupposti per la coesistenza di due procedimenti liquidativi sostanzialmente diversi fra loro sia nell'approccio metodologico sia in quello tecnico/operativo.

In particolare, il Risarcimento Ordinario (da ora in poi R.O.) prevede che il danneggiato si rivolga – direttamente o tramite il proprio agente – alla compagnia del responsabile civile del sinistro per ottenere la liquidazione e il risarcimento del danno subito.

Con il Risarcimento Diretto (da ora in poi R.D.) invece – verificate alcune condizioni oggettive legate al numero dei veicoli coinvolti, al loro Paese di immatricolazione, al luogo di avvenimento del sinistro, al livello di gravità delle lesioni personali ecc.<sup>9</sup> – il danneggiato si rivolge alla propria compagnia (detta gestonaria o mandataria) sia per la denuncia del sinistro sia per la relativa liquidazione. Nello svolgimento delle fasi di istruttoria e di liquidazione del sinistro, la gestonaria agisce per conto della compagnia del responsabile civile (detta debitrice). Dopo aver ricevuto la denuncia del sinistro, la gestonaria avvia il processo liquidativo che, nelle sue linee principali, si sviluppa secondo lo schema riportato in Tavola 1.

Terminata la fase istruttoria, la compagnia gestonaria immette nel sistema le informazioni raccolte ed elaborate, attivando la circolarizzazione delle stesse e i conseguenti meccanismi di controllo.

Infine, essa provvede a risarcire il proprio assicurato sulla base del danno liquidato tenuto conto delle clausole di polizza.

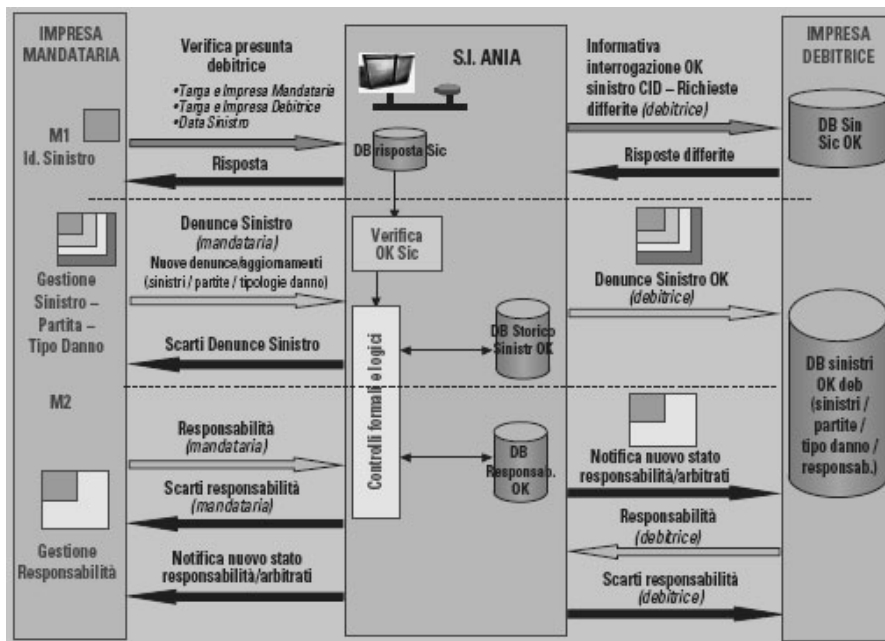
Alla compagnia debitrice spetterà esclusivamente l'obbligo di rimborsare alla gestonaria un importo prefissato, detto forfait, calcolato per ciascun anno sulla base del costo medio dei sinistri gestiti in convenzione CARD realizzato a livello di sistema nell'esercizio precedente<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Per un'attenta disamina degli aspetti tecnici del R.D. si vedano Castro S., Gemelli G. (2006), *Il risarcimento del danno nell'infortunistica stradale*, Giappichelli, Torino; Hazan M. (2006), *La nuova assicurazione della R.C. Auto nell'era del risarcimento diretto*, Giuffrè, Milano; Hazan M. (2007), *Guida all'indennizzo diretto e alle altre procedure liquidative*, Giuffrè, Milano.

<sup>10</sup> Il forfait non assume un unico valore, ma è segmentato in relazione al tipo di danno (cose o persone), alla macroarea territoriale e alla (grande) categoria di veicolo di riferimento.



Tavola 1 - CARD. Flussi per definizione sinistro in convenzione



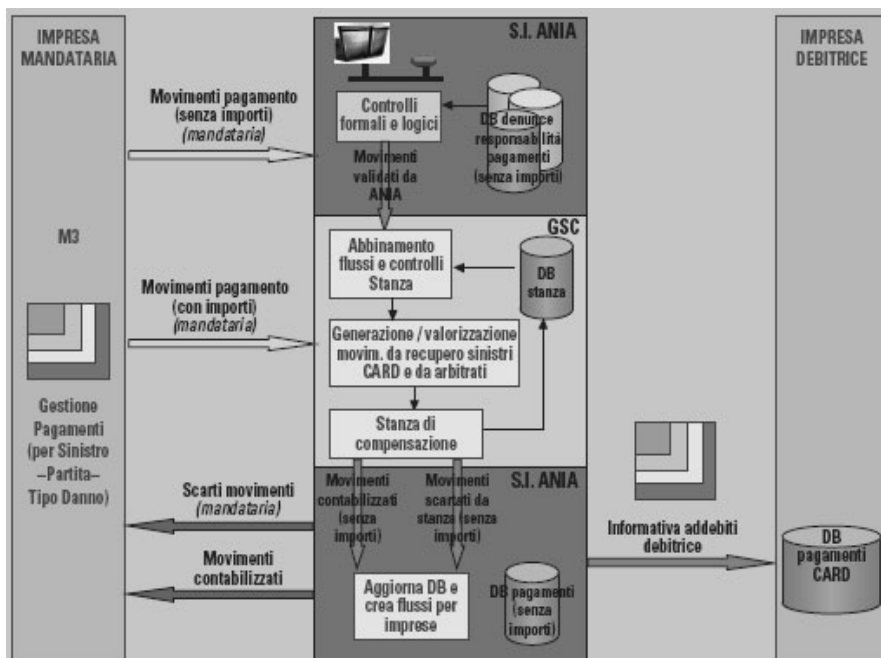
Fonte: L'Assicurazione Italiana 2008/2009, ANIA, maggio 2009.

L'importo del forfait non è scambiato direttamente tra le compagnie coinvolte nella liquidazione del sinistro (gestionaria e debitrice), ma è segnalato ad una società terza, Consap s.p.a.<sup>11</sup>, che gestisce la Stanza di Compensazione (GSC) cui convergono tutti i flussi informativi concernenti i sinistri liquidati nel periodo di riferimento. Consap procede periodicamente all'elaborazione e alla definizione dei saldi attivi e passivi per ciascuna compagnia e restituisce alle compagnie i saldi a loro credito, richiedendo il versamento dei saldi a debito non compensati<sup>12</sup> (Tavola 2).

<sup>11</sup> Consap s.p.a. – Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici – è nata nel 1993 recependo le funzioni di rilievo pubblicitario dell'INA e ha come azionista unico il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

<sup>12</sup> La Stanza di Compensazione opera con cadenza mensile.

Tavola 2 - CARD. Flussi relativi ai movimenti di pagamento



Fonte: L'Assicurazione Italiana 2008/2009, ANIA, maggio 2009.

A garanzia di tali adempimenti e a tutela degli assicurati, le compagnie prestano a favore della Stanza di Compensazione una fideiussione bancaria biennale di importo pari al 2% dell'ammontare complessivo dei premi lordi relativi al Ramo Responsabilità Civile Autoveicoli Terrestri (Ramo 10) raccolto nell'esercizio precedente.

Il meccanismo della Stanza di Compensazione consente – tra l'altro – di evitare lo scambio di informazioni sensibili che potrebbero alterare le condizioni di competitività del mercato assicurativo.

L'importanza attribuita dalle compagnie assicurative nazionali alla procedura del R.D. è dimostrata dall'emanazione – contestuale alla norma – della convenzione CARD<sup>13</sup>, che tratteggia in modo dettagliato le regole di comportamento che gli aderenti devono assumere rispetto alle diverse si-

<sup>13</sup> CARD (Convenzione tra assicuratori per il risarcimento diretto), elaborata in attuazione dell'art. 13 del D.P.R. n. 254/2006.

tuazioni che un sinistro può generare. La CARD si articola nelle due convenzioni CID<sup>14</sup> e CTT<sup>15</sup>, ha carattere facoltativo e raccoglie – ad oggi – l’adesione di tutte le compagnie operanti in Italia nel ramo R.C. Auto.

La CARD rappresenta lo strumento principale attraverso il quale sono regolati sia i rapporti fra le compagnie sia quelli fra compagnia e utente con l’obiettivo di rispettare i dettati normativi, tutelare la clientela e garantire un’equa distribuzione fra i soggetti coinvolti dei costi e dei benefici derivanti dall’applicazione del R.D.

Fra le novità più significative introdotte dal R.D., merita un cenno l’esclusione dei costi legali dall’ammontare del danno risarcibile – sancita dall’art. 9, comma 2, D.P.R. n. 254/2006 – per gli effetti immediati che tale provvedimento produce sul livello dei costi dei sinistri. Tale norma prevede, infatti, che – nel caso in cui il danneggiato accetti l’offerta risarcitoria della compagnia gestoria – nulla è dovuto per la consulenza o l’assistenza professionale di cui egli si è avvalso, ad esclusione delle prestazioni medico-legali richieste a fronte di danni alla persona.

Di conseguenza, assume un ruolo determinante il comma 1 dello stesso art. 9, D.P.R. n. 254/2006, mediante il quale il legislatore ha imposto alle compagnie di offrire all’assicurato (direttamente o attraverso i loro canali di vendita) «un’assistenza informativa e tecnica utile per consentire la migliore prestazione del servizio e la piena realizzazione del diritto al risarcimento del danno»<sup>16</sup>.

Il supporto consulenziale diventa, quindi, l’occasione per offrire un servizio efficace in grado di fidelizzare la propria clientela e il presupposto

<sup>14</sup> CID (Convenzione Indennizzo Diretto), si applica ai sinistri avvenuti in Italia, Repubblica di San Marino e Città del Vaticano, aventi le caratteristiche definite dagli artt. 149 e 150 del Codice delle assicurazioni private e dal relativo regolamento attuativo.

<sup>15</sup> CTT (Convenzione Terzi Trasportati), regola l’esercizio della rivalsa conseguente alla gestione del danno del trasportato, effettuata tra imprese R.C. Auto ai sensi dell’art. 141 del Codice delle assicurazioni private.

<sup>16</sup> Art. 9, comma 1, D.P.R. n. 254/2006: «L’impresa, nell’adempimento degli obblighi contrattuali di correttezza e buona fede, fornisce al danneggiato ogni assistenza informativa e tecnica utile per consentire la migliore prestazione del servizio e la piena realizzazione del diritto al risarcimento del danno. Tali obblighi comprendono, in particolare, oltre a quanto stabilito espressamente dal contratto, il supporto tecnico nella compilazione della richiesta di risarcimento, anche al fine della quantificazione dei danni alle cose e ai veicoli, il suo controllo e l’eventuale integrazione, l’illustrazione e la precisazione dei criteri di responsabilità di cui all’allegato A (Criteri di determinazione del grado di responsabilità)».

tecnico-operativo per realizzare il contenimento dei costi assicurativi di copertura R.C. Auto.

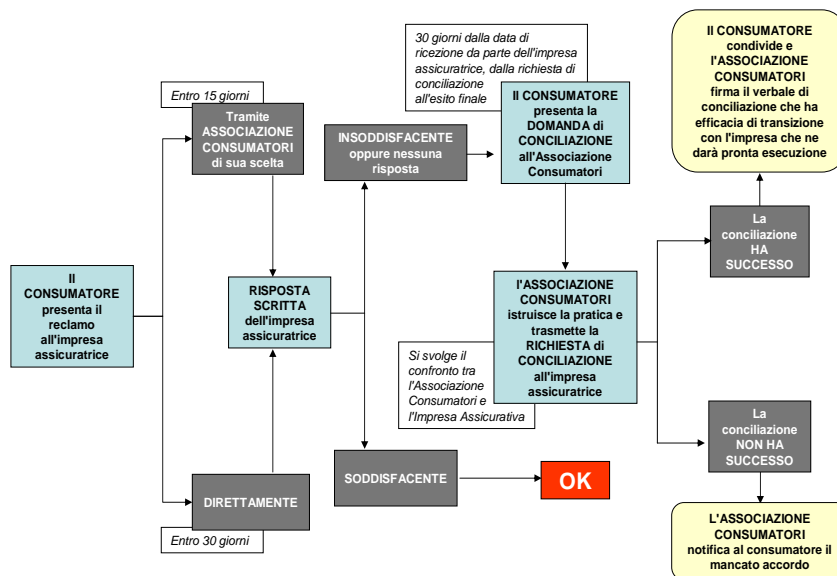
I primi due commi dell'art. 9, D.P.R. n. 254/2006, sono fra loro complementari, in quanto – richiedendo alle compagnie di offrire ai propri assicurati un supporto qualificato – mirano a favorire un impiego razionale e consapevole del patrocinio, evitando un abuso dello strumento di tutela legale ancora oggi alquanto diffuso.

A questo proposito è opportuno ricordare che la tutela degli assicurati può trovare un valido ausilio nell'istituto della conciliazione che – rappresentando un tentativo di accordo stragiudiziale – consente di limitare il ricorso ai legali e ai patrocinatori ai soli casi di controversie articolate e complesse.

La conciliazione è operativa in Italia dal 2004 ed è stata introdotta con il supporto di ANIA e delle associazioni dei consumatori.

Si tratta di un sistema di risoluzione delle controversie nate a seguito di sinistri R.C. Auto, i cui danni non superano i 15.000 euro e in relazione ai quali il danneggiato non ha ottenuto una proposta di risarcimento soddisfacente da parte della compagnia ovvero non ha ricevuto alcuna risposta al proprio reclamo entro i trenta giorni successivi allo stesso (Tavola 3).

Tavola 3 - Schema della Procedura di Conciliazione Sinistri



Fonte: Nostra rielaborazione da L'Assicurazione Italiana 2008/2009, ANIA, maggio 2009.