

A.S. 1217

**Modifica del capo VI del titolo X del codice delle assicurazioni private,
di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, per l'istituzione
dell'albo professionale degli esperti danni e valutazioni**

Commissione 10a (Industria, commercio, turismo)

SENATO DELLA REPUBBLICA

Audizione ANIA

Roma, 6 luglio 2021

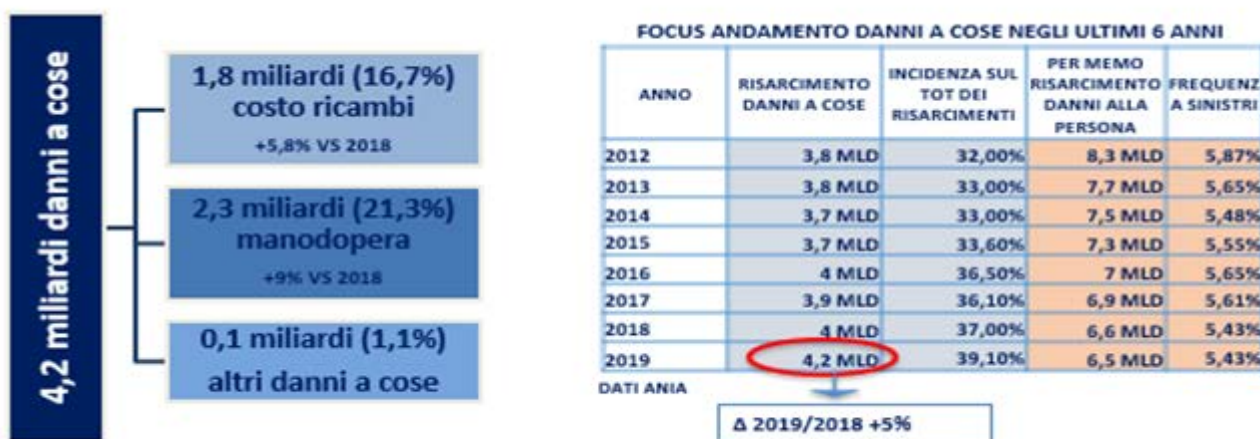
Signor Presidente, Onorevoli Senatori,

Innanzitutto, vi ringraziamo per averci invitato a questa audizione sulla proposta di legge n.1217 d’iniziativa del sen. Anastasi.

Prima di passare alle nostre valutazioni legate al testo del provvedimento, ci sembra utile partire da alcuni dati di contesto.

Dati di contesto: danni a cose

Nel ramo r.c. auto il costo totale dei risarcimenti per i sinistri accaduti nel 2019 è stato pari a **10,7 miliardi**: di questi quasi i due terzi (pari a 6,5 miliardi) sono relativi a danni fisici, la restante parte, pari a 4,2 miliardi, si riferisce ai danni a cose.



A ciò si aggiunga che secondo una ricerca effettuata da DAT-Italia, i costi dei ricambi, negli ultimi tre anni, sono cresciuti mediamente dal 4% al 30%, a seconda della marca del Costruttore e del modello.

Il presente disegno di legge intende apportare modifiche al Codice delle assicurazioni private-CAP, proponendo l’istituzione dell’**albo professionale degli esperti danni e valutazioni**, con l’obiettivo di limitare il fenomeno della asserita “deprofessionalizzazione” della categoria dei periti assicurativi, che si realizzerebbe attraverso il pieno ripristino del requisito della terzietà

della nuova figura professionale, per la quale verrebbe superata anche la denominazione, ora in uso, di 'perito assicurativo'.

Nella relazione illustrativa del disegno di legge in esame, infatti, si sostiene che, nel corso degli anni, si sono diffuse pratiche che hanno compromesso tale garanzia di terzietà, limitando il libero accertamento e la libera stima del danno. Inoltre, viene evidenziato che le imprese assicuratrici ricorrono sempre più spesso a personale dipendente per l'esercizio della valutazione e che i periti stessi hanno frequentemente operato come fiduciari delle compagnie.

A nostro avviso, la lettura che i proponenti del DDL fanno della normativa recata dal Codice delle assicurazioni private non è condivisibile e parte da presupposti che riteniamo utile chiarire.

L'attuale formulazione dell'articolo 156, comma 1, del CAP, infatti, prevede che "*L'attività professionale di perito assicurativo per l'accertamento e la stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio dei veicoli a motore e dei natanti (.omissis...) non può essere esercitata da chi non sia iscritto nel ruolo*" di perito assicurativo, con conseguente iscrizione, ai sensi dell'articolo 157 del CAP stesso, presso la CONSAP- Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici.

A parziale deroga di tale principio, il successivo comma 2 attribuisce alle imprese di assicurazione la facoltà di "*effettuare direttamente l'accertamento e la stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio dei veicoli a motore e dei natanti*".

Quindi già ora il Codice delle assicurazioni prevede che, per poter esercitare l'attività peritale in questione, sia indispensabile l'iscrizione al ruolo gestito dalla CONSAP.

Di conseguenza, non sembra che l'istituzione dell'albo professionale previsto dal provvedimento in esame innovi nella sostanza l'attività peritale rispetto al regime attuale.

D'altra parte, però, l'istituzione di un albo professionale secondo le specifiche modalità delineate dal ddl n. 1217 condurrebbe alla creazione di una struttura più complessa e più costosa dell'attuale ruolo periti, con effetti diretti sulla procedura liquidativa e **quindi in direzione antitetica rispetto all'obiettivo generale della sostenibilità economica del sistema r.c. auto**, da perseguirsi con priorità, in particolare nel presente momento storico. A ciò si aggiunga, come si dirà anche di seguito, che la disciplina ipotizzata per l'istituendo albo degli esperti danni andrebbe valutata sotto il profilo della conformità rispetto alla vigente normativa in materia Antitrust.

Ulteriori considerazioni riguardano, poi, le restrizioni che il disegno di legge vorrebbe introdurre.

La normativa attuale in materia, recata dal CAP, nell'attribuire un'espressa riserva legale per l'attività professionale di perito solo alle persone fisiche che risultino iscritte nel ruolo in parola e svolgano tale attività in proprio, riconosce al contempo che **le imprese di assicurazione possono effettuare direttamente, cioè senza bisogno di ricorrere al professionista iscritto, l'attività peritale.**

In realtà, in questo caso **l'impresa** non svolge né può svolgere attività professionale di perito, bensì **procede solo ad effettuare un'attività di propria competenza nel quadro della liquidazione del sinistro, liquidazione che lascia alla controparte la possibilità di opporre la propria diversa valutazione attraverso un perito professionista iscritto al ruolo.**

Ne deriva, in pratica, che l'impresa di assicurazione può effettuare l'accertamento e la stima dei danni auto (r. c. auto, incendio e furto) o affidandoli ai liberi professionisti esterni iscritti nel ruolo nazionale ed esercenti tale attività in proprio, o procedendo "direttamente", vale a dire impiegando risorse nell'ambito della propria organizzazione. In questo, la norma codicistica si esprime nella consapevolezza che la tutela del

danneggiato non appare minimamente compromessa dal fatto che la perizia venga svolta direttamente dall'impresa di assicurazione, piuttosto che da un perito professionista iscritto al ruolo incaricato, in qualità di fiduciario, dall'impresa stessa.

Inoltre, i periti assicurativi iscritti al ruolo "*esercitano l'attività in proprio*" (art. 157, comma 2, CAP), ma questo non significa che esplicino attività di perito "terzo" o indipendente (come potrebbe essere un Consulente Tecnico d'Ufficio - CTU), in quanto svolgono incarichi conferiti da imprese assicuratrici sulla base di condizioni contrattuali sottoscritte da entrambe le parti.

Si ricorda che già in passato l'ANIA aveva sottoposto la questione dello svolgimento dell'attività "peritale", secondo quanto previsto dal CAP, a valutazione della CONSAP, **la quale aveva riconosciuto che l'impresa può svolgere tale attività:**

- a) direttamente, tramite suoi dipendenti;
- b) tramite periti iscritti al Ruolo;
- c) tramite l'esternalizzazione dell'attività ad una società di servizi o ad una società appartenente a un Gruppo assicurativo;

Ciò premesso, si rileva che **il presente disegno di legge mira a sostituire integralmente l'attuale disciplina dell'attività peritale con modalità restrittive**, intervenendo nella fase della liquidazione del sinistro che rientra nel "ciclo produttivo" di esclusiva pertinenza dell'impresa, e **eliminando la figura del fiduciario d'impresa**, poiché si fonda sulla convinzione, a nostro avviso erronea, che la possibilità di una perizia diretta ad opera dell'impresa o tramite un proprio fiduciario - che, come detto, non è altro che lo svolgimento da parte dell'impresa di un'attività di propria competenza nel quadro della liquidazione del sinistro - sia da valutare sotto il criterio della terzietà. In realtà, **lo svolgimento di tale attività deve rispondere a criteri di obiettività, trasparenza e professionalità, che possono essere**

ugualmente garantiti dai dipendenti di impresa a questo specificatamente formati e dai fiduciari iscritti al ruolo di cui si avvalgono le imprese, in modo da indicare il giusto importo per il danno da ristorare.

Oltre ad introdurre nuove ed importanti restrizioni ed incompatibilità nell'esercizio dell'attività dell'esperto danni e valutazioni, **il disegno di legge in esame assegna alla CONSAP – funzioni ancor più incisive**, come la **competenza esclusiva in materia di designazione degli esperti danni** in base a criteri di rotazione e soprattutto **in materia di quantificazione della tariffa di tali esperti**, a fronte di accordo tra compagnie e associazioni di categoria. **Ciò appare contrario alla normativa comunitaria**, che vede con assoluto sfavore, perché restrittivi della concorrenza, interventi che irregimentino eccessivamente la prestazione di un servizio professionale e che abbiano effetti sulle tariffe applicate.

Il testo in esame, quindi, presenta **diversi profili di criticità riepilogati di seguito:**

1. **Art. 1:** introduce, nel nuovo art. 156 – (Attività di accertamento danni e valutazioni) - CAP, il divieto espresso per le imprese di assicurazione di effettuare direttamente l'accertamento e la stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio dei veicoli a motore e natanti. Tale divieto presenta una **forte connotazione negativa**, anche in considerazione dello sviluppo della tecnologia e del potenziamento delle ispezioni dei danni a distanza, a fini di successiva valutazione, cui ha dato forte impulso di recente la necessità di tutelare dal rischio di contagio di periti e danneggiati durante il periodo della pandemia da Covid-19. Peraltro, la gestione interna dell'accertamento ha effetti anche in termini di risparmi, di cui beneficia l'intera collettività degli assicurati;

2. **Art. 1:** introduce, nel nuovo art. 157 - (Albo professionale degli esperti danni e valutazioni) – comma 2, la distinzione dell’albo professionale in due sezioni: auto “ordinarie” e auto “storiche”. Propone, pertanto, di costituire un’apposita sezione dell’albo per la valutazione dei danni subiti da veicoli storici. Questa previsione è **priva di fondamento economico e tecnico**, in considerazione del numero ridotto dei veicoli circolanti appartenenti a tale categoria e delle prescritte modalità di circolazione, determinando **costi aggiuntivi senza apportare reali benefici**. Si potrebbe, tuttavia, prevedere il conseguimento di titoli di specializzazione in valutazione di auto storiche in sede di concorso gestito da Consap, in aggiunta alle ordinarie prove di esame, su base esclusivamente volontaria.

3. **Art. 1:** introduce, inoltre, nel nuovo art. 157 comma 2, lettera a) l’estensione dell’attività peritale alla ricostruzione della meccanica degli incidenti causati da veicoli a motore e natanti, compresi i rilievi degli elementi allo scopo destinati.

Tale previsione è **incompatibile** in premessa, posto che l’attività peritale di accertamento e valutazione dei danni derivanti da un sinistro differisce totalmente dall’attività di ricostruzione della dinamica dello stesso. Quest’ultima attività, infatti, richiede la conoscenza di tanto numerose quanto differenti cognizioni concernenti, ad esempio, l’ingegneria, la cinematica, la tipologia dei veicoli, la meteorologia, ecc., che non rientrano tra quelle propriamente peritali.

4. **Art. 2:** introduce, nel nuovo art. 158 – (Requisiti per l’iscrizione all’albo) comma 2, il divieto per i dipendenti delle imprese di esercitare l’attività di accertamento e stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall’incendio dei veicoli a motore e natanti. Si rinvia al

riguardo a quanto innanzi osservato circa il pregiudizio **non condivisibile** verso il perito fiduciario dell'impresa e circa l'idea, non corretta, che possano operare validamente solo i periti terzi, quasi in veste di CTU.

5. **Art. 3** - Criteri per l'affidamento degli incarichi agli esperti danni e valutazione: prevede che la CONSAP, con proprio Regolamento, sentite le organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative, disciplini i criteri per l'affidamento di incarichi agli esperti danni e valutazioni e le relative modalità di designazione e che la designazione dell'esperto danni sia effettuata, oltre che in considerazione delle distinte sezioni del nuovo art. 157, comma 2, CAP (auto "ordinarie" e auto "storiche"), anche in considerazione della competenza territoriale, secondo criteri di rotazione e alternanza degli iscritti al nuovo albo.

Il contenuto della norma non è del tutto chiaro, ma se intendesse affidare in concreto alla CONSAP anche l'incombenza materiale delle singole designazioni "a rotazione" degli esperti danni si produrrebbe il concreto **rischio che un tale carico di attività possa creare rallentamenti e ostacoli negli incarichi, nell'attività peritale e nella liquidazione dei danni**, per cui sono previsti, come noto, termini di legge perentori, rafforzati da onerose sanzioni per le imprese che non li rispettino. Oltre a ciò, si ritiene che una simile previsione rappresenti un'**ingerenza nelle libere scelte imprenditoriali delle imprese di assicurazione in materia di affidamento di incarichi per la valutazione dei danni materiali**. Da questa valutazione dipende, peraltro, da un lato la **sana e prudente gestione** dell'impresa assicuratrice - su cui l'IVASS ha responsabilità e funzioni di vigilanza - e dall'altro lato il costo dei sinistri con danni a cose e, quindi, **il livello dei prezzi** dell'assicurazione r.c. auto;

6. Art 4. Tariffa delle prestazioni degli esperti danni e valutazioni: **riteniamo non compatibile con la disciplina sovraordinata in materia di libera concorrenza la delega che tale articolo vorrebbe introdurre, in modo generico e ampio, alla CONSAP**, sentite le rappresentanze delle parti interessate, (tra cui, rileviamo per inciso, non è espressamente menzionata ANIA) **di stabilire le tariffe professionali, con cadenza biennale.**

Valutazione complessiva del ddl n. 1217 e ipotesi di lavoro nell'ambito dei danni materiali auto:

- **il ddl n. 1217 a nostro avviso appare:**
 - **contrario a fonti legislative nazionali e comunitarie,**
 - **inidoneo ad apportare alcun reale contributo migliorativo** rispetto alle previsioni attuali del Codice delle assicurazioni,
 - **controproducente per i consumatori** in quanto - senza innalzare in alcun modo il livello attuale di professionalità degli esperti di valutazione dei danni ai veicoli – determinerebbe superflui costi aggiuntivi per la collettività degli automobilisti, che si tradurrebbero in **aumenti sui prezzi della r. c. auto;**

Al riguardo, alleghiamo alcune ulteriori riflessioni, di carattere più tecnico e programmatico, sul tema più generale dei costi connessi con i danni ai veicoli, ed in particolare sulla proposta sul tema formulata dall'ANIA stessa e dalle imprese.

Conclusioni

Per tutto ciò che precede si ritiene che il disegno di legge n. 1217 non vada nella direzione giusta a garantire ed accrescere la professionalità degli esperti di valutazione dei danni materiali, perché le iniziative che lo stesso vorrebbe

attuare risulterebbero – oltre che illegittime - del tutto inadeguate a migliorare in concreto la situazione della categoria dei periti auto.

L'ANIA auspica, invece, interventi legislativi in grado di accrescere davvero il livello di professionalità di tale categoria, incentivando le attività di formazione e aggiornamento che diventano vitali per poter accertare correttamente i danni subiti da veicoli sempre più complessi sotto il profilo tecnologico- ADAS (v. sotto), ibrido, elettrico.... - e dotati di un crescente livello di connessione ed automazione, attraverso l'utilizzo di strumenti di accertamento sempre più sofisticati, dalle videocamere ai droni.

Per poter continuare ad operare con successo in questo nuovo scenario dell'automotive, anche i periti, come le compagnie di assicurazione, dovranno rinnovarsi profondamente e mostrarsi in grado di restare al passo con i tempi, anzi, un passo avanti.

* * *

Signor Presidente, Onorevoli Senatori, vi ringraziamo per aver voluto sentire l'ANIA in questo ambito. Restiamo a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

ALLEGATO

Lo scenario attuale del risarcimento dei danni a cose

Nell'ambito del risarcimento per i danni a cose si registrano spazi per costi impropri dovuti a fenomeni speculativi (esagerazione del danno), frodi (danno inesistente o non dovuto al sinistro stradale) alle compagnie e interventi per assistenza legale con la richiesta di risarcimento anche per danni al veicolo non gravi (ad esempio: danneggiamento di uno specchietto retrovisore). Spesso si registrano anche contenziosi strumentali e che potrebbero essere evitati.

Tutto ciò si traduce in una lievitazione dei costi per danni a cose che crea un *vulnus* per l'intero sistema e va a determinare oneri aggiuntivi che pesano sul prezzo della copertura r.c. auto, a scapito della collettività degli assicurati corretti.

Per tale motivo, da un lato le imprese cercano di contrastare questi fenomeni anche tramite forme contrattuali che possono porre un qualche freno a detti comportamenti non corretti, quale la clausola di **risarcimento in forma specifica** che, come è noto, permette il ripristino del mezzo, in caso di danni derivanti da sinistro, a cura di officine convenzionate con l'assicurazione. *Rispetto al risarcimento del danno per equivalente*, ossia tramite un importo monetario corrispondente al danno materiale subito dal veicolo, il risarcimento in forma specifica consente sia di contenere speculazioni, frodi e costi impropri sia di evitare al danneggiato di anticipare i costi della riparazione, garantendo inoltre che i veicoli incidentati siano riparati prima di tornare in circolazione, con benefici anche per la sicurezza stradale.

Va rilevato però che, per varie ragioni, il risarcimento in forma specifica non è ancora quello prevalente, e il rimborso per equivalente monetario del danno resta ancora la modalità di risarcimento più diffusa in ambito auto. Ciò anche perché gli spazi di manovra previsti dalla normativa attuale – in

particolare, da ultimo, la Legge concorrenza 2017- su questo fronte sono angusti ed andrebbero a nostro avviso ripensati in maniera adeguata.

In ogni caso, e **a maggior ragione nel contesto innanzi descritto**, risulta **determinante per le imprese di assicurazione potersi avvalere - per la corretta liquidazione dei danni materiali da risarcire - di periti qualificati, con un livello di professionalità mantenuto sempre elevato grazie ad un'attività di formazione e aggiornamento continua, che è il vero punto di forza su cui la categoria dovrà fare leva.** Tanto più che **la tecnologia nell'automotive** fa registrare un'**evoluzione sempre più veloce.**

Evoluzione dell'assicurazione auto - Utilizzo della tecnologia a supporto dell'attività peritale

Nel settore assicurativo auto si sta assistendo ad una vera e propria “rivoluzione digitale” che consente alle imprese di offrire non solo la prestazione risarcitoria al momento del sinistro, ma anche numerosi servizi personalizzati, fra l'altro tramite piattaforme web con accessi semplificati e tramite una pluralità di opzioni attivabili dai clienti grazie all'approccio multicanale, diretto via internet e consulenziale tramite reti agenziali e di distribuzione dedicate.

L'obiettivo finale è quello di rispondere più facilmente alle esigenze degli utenti/assicurati, migliorando le offerte proposte, secondo una strategia *customer centric*.

Per il mercato delle assicurazioni, la **digital transformation** rappresenta oggi dunque una vera e propria opportunità. L'assicurazione, grazie allo sviluppo tecnologico, è in grado di fornire un servizio di protezione a 360° ai propri assicurati anche in caso di sinistro, seguendo i clienti dalla fase della prevenzione dell'evento dannoso, “all'accompagnamento” dell'assicurato in caso di incidente, integrando le diverse funzioni assistenziali in un'ottica di

“affiancamento” del cliente con conseguenti benefici anche in termini di riduzione del contenzioso e dei relativi costi.

L'esigenza di garantire un accresciuto livello di servizi a maggior tutela e soddisfazione dell'assicurato/danneggiato ha consentito anche l'introduzione di nuove modalità tecnologiche di accertamento e risarcimento del danno, in particolare nell'ambito dei sinistri r.c. auto gestiti secondo il regime di indennizzo diretto (art. 149 del CAP), in cui la compagnia assicuratrice risarcisce il proprio assicurato non responsabile del sinistro per conto della compagnia di assicurazione del responsabile.

Al riguardo, con riferimento ai danni materiali, si sta assistendo alla diffusione di:

- **video ispezioni**, al fine di velocizzare ed efficientare le successive attività peritali, l'accertamento e la liquidazione dei sinistri;
- **scatole nere** al fine di una ricostruzione più puntuale della dinamica e delle conseguenze del sinistro, che menzioniamo solo come uno dei più significativi esempi di accelerazione della tecnologia applicata anche al motor, pur in un ambito diverso rispetto all'attività peritale in senso proprio, che è quello della precipua attività di ricostruzione cinematica degli incidenti da parte di altri specialisti.

Nella situazione attuale, pertanto, non si ravvisano spazi per l'asserita “deprofessionalizzazione” della categoria dei periti assicurativi, che non trova a nostro avviso alcun fondamento, proprio in considerazione del grande sviluppo tecnologico che si è registrato nel settore assicurativo anche a seguito delle recenti limitazioni imposte dalla pandemia da COVID-19.

Durante il lockdown, fra l'altro, le compagnie si sono attrezzate per far ricorso alla **video ispezione** venendo, così, incontro alle esigenze dei danneggiati.

Si ritiene che questo trend sia destinato a consolidarsi per i numerosi vantaggi offerti a tutti gli attori del processo, in una logica win-win.

La video ispezione, infatti, anche per il tramite della geolocalizzazione, fra le altre cose, garantisce sempre di più la “certificazione” circa il luogo in cui il mezzo viene ispezionato e spesso, soprattutto se effettuata in tempi rapidi, evita eventuali interventi sugli effettivi danni legati ai fenomeni speculativi o fraudolenti che vanno a discapito della collettività degli assicurati/danneggiati corretti.

Inoltre, si tratta di una modalità di visione dei danni che molti periti stanno utilizzando in misura crescente perché permette maggiore efficienza operativa in termini di tempo e denaro e che davvero appare conveniente e con grandi potenziali futuri sotto il profilo della migliore inter-connessione tra i vari attori coinvolti nell'accertamento e nella liquidazione del sinistro (soggetto danneggiato/perito/ carrozziere).

Indichiamo di seguito alcuni aspetti del crescente sviluppo tecnologico che possono spronare l'acquisizione di competenze adeguate da parte dei periti e di altri specialisti interessati.

Si può cominciare dalla costante evoluzione di efficaci e sempre più sofisticati **ADAS** (Advanced Driver Assistance Systems), ossia sistemi elettronici di sicurezza, attiva e passiva, che supportano il guidatore di un veicolo in diverse situazioni che possono riguardare la normale guida fino a momenti di pericolo o emergenza.

Con riferimento, poi, alla crescente **connettività dei veicoli** ricordiamo, oltre alla diffusione delle **scatole nere**, la cui corretta lettura dei tracciati può consentire di determinare più agevolmente la dinamica di un incidente.

Stiamo, inoltre, assistendo ad un sempre maggiore sviluppo di **forme alternative di alimentazione** che impattano su tutta l'evoluzione del settore: l'ibrido, l'elettrico e l'idrogeno in un prossimo futuro.

Un altro grande **impulso che proviene dalla tecnologia** lo evidenziamo con riferimento ai nuovi sistemi di **guida autonoma, articolati su cinque livelli di crescente automazione, fino alla self driving car**. L'auto autonoma nei fatti è un computer su 4 ruote che fornisce continuamente dati da fotocamere, microcamere informatiche, sensori e centraline elettroniche, tutti elementi in grado di produrre informazioni utili per comprendere sia le modalità dell'incidente ma anche il livello dei danni subiti dalle varie componenti, grazie a sistemi di autodiagnostica. Informazioni che per essere comprese e lette necessitano di competenze anche informatiche e quindi un'elevata specializzazione.

La leva da attivare: formazione professionale continua e costante

Dalla breve panoramica che precede, oggi più che mai, in un'epoca di grandi cambiamenti e di intenso sviluppo tecnologico, la figura del perito deve essere in grado, più che in passato, di conoscere queste realtà innovative.

Il costante aggiornamento professionale è stimolato dalle compagnie, orientate ad una continua formazione per valorizzare l'elemento umano, utilizzando la tecnologia per la complessiva evoluzione dei processi organizzativi e innovativi, anche del sistema della liquidazione.

La preparazione e l'alta formazione si adatta ai tempi ed è, altresì, necessaria un'ampia ed aggiornata base di conoscenze tecniche per la buona definizione del sinistro. Si pensi, ad esempio, al ruolo dei periti nell'ambito della **pronta liquidazione** dove, in forza di un mandato ricevuto dalla compagnia, definiscono il sinistro direttamente con l'assicurato/danneggiato senza l'intervento del liquidatore.

La formazione professionale viene promossa e organizzata dalle compagnie stesse, nonché dall'ANIA in collaborazione con ANIA SAFE, Ente collegato dedicato alla formazione assicurativa, per garantire e assicurare il costante e continuo aggiornamento di tutta la categoria peritale.

Proprio in virtù di tale impostazione, pertanto, quando l'attività peritale viene svolta direttamente dalla compagnia, viene svolta da personale altamente qualificato e sempre aggiornato.