



MA DI CHI E' LA COLPA?

Intervista con il responsabile del servizio sinistri del Gruppo Stima, Roberto Milletti, amministratore della società Sistemi Assicurativi, specializzata in gestione sinistri per compagnie di assicurazione e società di noleggio.

Abbiamo incontrato il responsabile del servizio sinistri del Gruppo Stima, Roberto Milletti, con il quale abbiamo discusso di responsabilità nei sinistri stradali alla luce della recente introduzione dell'indennizzo diretto che da per scontato il fatto che una delle parti abbia ragione e l'altra torto. Ma chi liquida sinistri sa che non è così. Nei sinistri genuini ognuno cerca di massimizzare la minima parte di ragione che può vantare per ottenere un indennizzo almeno parziale o perlomeno tentare di non far aumentare la sua classe di merito.



ROBERTO MILLETTI
Resp. sinistri Gruppo STIMA

A volte, purtroppo, capita viaggiando in auto. Siamo un attimo soprappensiero, inseguiamo con la mente anche una piccola preoccupazione e, tutto d'un tratto, pahf, ecco l'incidente. E non è sempre così vero che è come aver fatto 13 al totocalcio perché, nella maggioranza dei casi, a dover dimostrare la propria ragione, tocca a noi. Recita infatti il primo comma dell'art. 2054 del c.c. :” Il conducente di un veicolo...è obbligato a risarcire...se non

prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno”.

Il primo grande elemento di attribuzione di responsabilità, specie nei confronti di pedoni, è quindi, senza tema di smentita, questo: l'onere di fornire la prova della propria ragione spetta al conducente stesso del veicolo.

Una “ciambella di salvataggio” in soccorso del conducente viene proprio dall'art. di cui sopra che al 2° comma assegna una presunzione di corresponsabilità. Recita infatti :” in caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli”.

Appare però di tutta evidenza come “la ciambella di salvataggio” possa trasformarsi in “spada di Damocle”.

Per effetto di questa presunzione, infatti, è facile passare dalla ragione al torto, seppur parziale, e vedersi, in via presuntiva, relegati al ruolo di corresponsabili: è il cosiddetto, arcinoto, vituperato e salomonico, “concorso di colpa” che incombe sulla testa di ogni automobilista al momento del verificarsi di un sinistro e che è fonte di tante ingiustizie e diatribe sia in tema di risarcimenti decurtati, sia per l'inevitabile applicazione del “malus” con scatto di classe peggiorativa del contratto assicurativo R.C.A. .

Cerchiamo di sviscerare questo concetto e di vederne insieme l'applicazione nel caso concreto.

Gli apprezzabili elementi di questo articolo del codice sono:

- Il conducente di un veicolo è obbligato a risarcire il danno prodotto dalla circolazione del veicolo stesso;

- L'attribuzione di responsabilità in caso di incidente è sempre in capo al conducente stesso;

- In caso di collisione o “scontro” tra veicoli la responsabilità è attribuita presuntivamente e in egual misura ai conducenti coinvolti, cui compete l'onere della prova;

-In caso di incidente senza collisione la responsabilità altrui andrà provata, come in qualsiasi altro fatto illecito.

Come fare da una parte per liberarci di questa presunta responsabilità e dall'altra a dimostrare l'assoluta ragione? Occorrono elementi terzi che possano avvalorare le sole dichiarazioni sulle circostanze dell'incidente fornite dalle parti coinvolte. Quali? I testimoni presenti al fatto, specie quando la ricostruzione del sinistro appare complessa per mancanza o carenza di situazioni oggettivamente rilevabili, sono ancora uno dei pilastri della scienza infortunistica e tuttora pesano in maniera preponderante anche sui verbalizzanti intervenuti.

Qualcosa si muove. Siamo infatti assistendo proprio in questi tempi ai positivi effetti dell'installazione da parte di alcune compagnie assicuratrici, su veicoli campione di propri assicurati, della cosiddetta “scatola nera” che, proprio come succede sugli

aeroplani, è in grado di registrare il comportamento del mezzo e fornire prova oggettiva sulle fasi che immediatamente precedono un sinistro e non solo. Come tutte le innovazioni tecnologiche si dovrà attendere ancora qualche tempo prima che il magico apparecchio faccia parte della normale dotazione delle nostre sempre più elettronicamente attrezzate

automobili, in attesa del quale, ad evitarci brutte sorprese dovute ad opportunistiche alterazioni delle dichiarazioni rilasciate all'assicuratore, l'unico strumento valido, costituendo ammissione stragiudiziale, continua ad essere la compilazione e sottoscrizione del modulo CAI, constatazione amichevole di incidente che "fotografa" le circostanze dell'incidente e che, anche in virtù del

prossimo avvento della nuova procedura di indennizzo diretto che attribuirà le responsabilità di ognuno dei conducenti coinvolti attraverso l'applicazione di baremes prestabiliti, sia ancora in grado di far assumere alle parti interessate, e non ritrattare, le modalità di avvenimento dell'evento dannoso.

Il paddock domande e risposte su argomenti tecnici proposti dai lettori

Cosa si dice a proposito di indennizzo diretto?

Da qualsiasi parte si guardi si trovano persone contrarie alle nuove norme sull'indennizzo diretto valide dal 1° febbraio. Innanzitutto bisogna ricordare che erano state proposte ed approvate nella certezza di ottenere un risparmio sul costo dei sinistri con un conseguente beneficio sui premi delle polizze stimato addirittura nell'ordine del 10%. A far sfumare il miraggio di un risparmio ci hanno pensato gli assicuratori dichiarando che le spese di gestione della nuova procedura faranno senz'altro levitare i costi delle liquidazioni. Non sarà possibile per le Compagnie passarsi i nominativi di clienti e danneggiati a causa delle norme sulla privacy. Ogni Compagnia non avrà tante possibilità di manovra per cui dovrà liquidare con gli elementi a disposizione e dopo aver pagato non potrà mandare tutto il fascicolo alla Compagnia debitrice per il rimborso. Ne deriva che i rimborsi saranno forfetari. Il prezzo medio di scambio ad oggi non è ancora stato stabilito, ma si parla, per danni a cose e persone di 4.000 €. Inevitabilmente potrà succedere che i danni piccoli siano pagati con leggerezza facendo aumentare il costo medio. I danni oltre la cifra media fissata invece potrebbero essere penalizzati da una difficoltà di istruzione della pratica. Le agenzie con una clientela con un numero di danni attivi più alto

rispetto a quelli passivi saranno penalizzate da una maggiore gestione e le Compagnie con clientele con un maggior numero di auto di prestigio e costi di riparazione più alte saranno penalizzate con un costo medio dei sinistri dei propri assicurati più alto di quello di Compagnie con parchi auto assicurati più vecchi e modesti e con costi di riparazione più bassi. Quindi si presume che le Compagnie e le agenzie vadano in futuro alla ricerca di clienti auto più facilmente "accontentabili" con auto più vecchie e danni meno importanti, a parità di urto e che abbiano più danni passivi che attivi. Liquideranno pertanto meno danni di prima e da quelli che pagheranno ne deriverà un guadagno dato dalla media del valore pagata rispetto al costo medio del sinistro.

I periti sono amareggiati perché le Compagnie si stanno organizzando per pagare i danni direttamente alle carrozzerie convenzionate senza perizie fino a certi importi, accontentandosi dei preventivi. Gli avvocati ed i patrocinatori non dormono la notte e di giorno stanno licenziando impiegati e ridimensionando le sedi. A chi giova tutto questo? Solo i medici legali hanno ricevuto un regalo dalla nuova Legge. Abituati a chiedere i loro compensi ai danneggiati ora possono presentare le proprie parcelle alla Compagnia che deve riconoscerla. Nessun altro sembra avere benefici dalle nuove norme, né dal punto di vista dei tempi che da quello dei valori della liquidazione. Forse potranno trarne un vantaggio le carrozzerie condor-

datarie che si vedranno canalizzare flussi di lavoro in convenzione, a scapito delle carrozzerie indipendenti. Non è comunque pensabile che sia un risultato voluto di questa Legge che a pochi giorni della sua entrata in vigore lascia tutti gli operatori del settore a dir poco confusi. E pensare che al governo ci sono più avvocati che carrozzeri concordatari, medici legali e assicuratori messi insieme.

Dalla lettera dell'ANEIS ai Governanti: *e) L'unica ragione, spesa dal governo, per l'approvazione e l'entrata in vigore delle norme richiamate, sarebbe la celebrata diminuzione dei premi assicurativi; diminuzione che non vi sarà se è vero, com'è vero che (quel che l'A.N.E.I.S. va da molti mesi sostenendo), è stato dichiarato, a chiare lettere, dall'Amministratore Delegato della Fondiaria – Sai (uno dei 4 più importanti gruppi assicurativi) Dr. Fausto Marchionni il quale, non più tardi del 6 Ottobre 2006 ha reso noto che la legge sull'indennizzo diretto "è un salto nel buio" e che "questa riforma provocherà l'aumento delle tariffe!" continuando col dire che "L'indennizzo diretto migliora sì la qualità del rapporto compagnie – clienti, ma non abbasserà il costo delle polizze, perché crea grandi difficoltà nella determinazione delle tariffe annuali, visto che l'autorità antitrust vieta lo scambio informativo tra compagnie".*

Invia le tue domande a autostima@gruppostima.it e specifica se vuoi che il tuo nome sia pubblicato