

Prot. 0352 Circolare  
Ass. Auto  
Sistemi Informativi

Roma, 13 ottobre 2006

ALLE IMPRESE ESERCENTI  
LE ASSICURAZIONI  
AUTO

**Risarcimento diretto dei danni derivanti dalla  
circolazione stradale - Convenzione tra  
imprese per il risarcimento diretto (CARD) -  
Seminario informativo per le imprese**

Facciamo seguito alla nostra Comunicazione prot. n. 301 del 5 settembre 2006, per rappresentare gli sviluppi sull'organizzazione del sistema di risarcimento diretto determinatisi successivamente alla pubblicazione del decreto di attuazione e per fornire prime indicazioni sulla struttura normativa della Convenzione che regolerà i rapporti tra imprese (v. testo allegato con relativa modulistica di adesione).

Al riguardo, si segnala in particolare la ribadita volontà del Governo che il sistema di risarcimento diretto trovi applicazione a decorrere dal 1° gennaio 2007, per i sinistri che si verificheranno a partire dal **1° febbraio 2007**.

L'avvio del sistema secondo la data prevista del regolamento di attuazione, considerati i molteplici oneri organizzativi necessari per il suo funzionamento, comporterà per le imprese un'intensa attività di ridefinizione dei processi aziendali da condursi in tempi assai ristretti, soprattutto per quanto riguarda le funzionalità informatiche che dovranno essere coerenti con il nuovo impianto e gli obblighi di assistenza dei propri assicurati/danneggiati in sede di liquidazione dei danni che li riguardano. Impatti di rilievo si verificheranno anche a seguito delle nuove regole di rendicontazione dei sinistri che l'ISVAP sta predisponendo per tener conto del metodo di compensazione che regolerà i rapporti economici tra imprese, con le relative implicazioni sulle tecniche di riservazione. Occorrerà poi considerare gli effetti del nuovo sistema sull'analisi del rischio r.c. auto a fini tariffari, che dovrà essere necessariamente

rimodulata, per le componenti di premio puro derivanti dai sinistri rientranti nel campo di applicazione del sistema, in funzione della valorizzazione dei costi di risarcimento diretti e del metodo di rimborso forfetario.

In considerazione dello spessore di tali nuove incombenze, l'Associazione ha organizzato un seminario informativo in cui verranno esaminati tutti i profili applicativi connessi con il nuovo sistema che risultano già definiti, a partire dall'analisi della struttura della Convenzione, di cui, nel paragrafo 2, si sintetizzano i caratteri fondanti. Per gli aspetti che non saranno ancora definiti, soprattutto in relazione ad attività che non rientrano nella sfera di competenza dell'Associazione, si forniranno indicazioni alla luce dello stato di avanzamento dei relativi progetti.

**Il seminario si svolgerà presso l'Unione del Commercio e del Turismo – Sala Orlando, in Corso Venezia, 47/49, Milano – nella giornata di giovedì 26 ottobre 2006, con inizio dalle ore 10 e durata per l'intera giornata.**

L'incontro, che è strettamente riservato alle imprese, è destinato, in particolare, ai responsabili della Struttura Assicurazioni Auto, dei Servizi Sinistri, dei Servizi Informatici e dei Servizi Amministrativi.

## **1. Le determinazioni del Tavolo tecnico istituzionale**

Come è noto, i profili applicativi del risarcimento diretto, in ordine agli elementi problematici segnalati nella nostra precedente comunicazione, hanno formato oggetto di confronto tecnico sul Tavolo istituzionale tenutosi presso il Ministero dello sviluppo economico e che ha visto la partecipazione di ANIA, ISVAP, AGCM, rappresentanti del Consiglio nazionale dei Consumatori ed Utenti, Sindacati agenti.

Si ricorda che le questioni problematiche emerse a seguito dell'analisi del testo del decreto di attuazione riguardavano sostanzialmente due profili: a) la gestione della stanza di compensazione dei rimborsi tra imprese, secondo il nuovo metodo del costo medio forfetario, che ai sensi del regolamento di attuazione e in linea con i pareri resi dall'AGCM, deve essere completamente autonoma e separata dall'attività delle imprese e dall'associazione di categoria; b) le conseguenze derivanti dal divieto di scambi tra imprese dei costi dei sinistri, richiesto dall'AGCM e confermato sostanzialmente dal decreto, in relazione a clausole contrattuali diffuse in r.c. auto (facoltà di rimborso del sinistro per evitare il *malus*, franchigie, rivalse).

Su tali temi, rispetto ai quali la normativa di esecuzione non fornisce direttamente elementi risolutivi, il confronto tecnico in sede istituzionale si è svolto in un clima costruttivo, ma necessariamente condizionato dai motivi d'urgenza legati alla ribadita volontà del Governo di far partire il sistema alla data di entrata in vigore stabilita dal decreto di attuazione.

In tale contesto:

- l'Associazione ha assunto e svolto nei tempi concordati il compito di definire la Convenzione che regolerà i rapporti organizzativi ed economici tra le imprese in linea con quanto disciplinato dal regolamento di attuazione. Il testo della Convenzione - predisposto con l'ausilio di un apposito Gruppo di lavoro e approvato nella sua architettura dal Comitato Auto e dal Comitato esecutivo dell'ANIA - è stato sottoposto preventivamente dal Ministero dello sviluppo economico a tutti i componenti il Tavolo istituzionale per una condivisione dei contenuti e delle scelte operate;
- il Tavolo ha individuato l'ente gestore della stanza di compensazione, compito che in totale autonomia rispetto all'apparato organizzativo funzionale all'operatività del sistema sarà affidato alla Consap S.p.A., secondo un protocollo di servizio che garantirà la terzietà richiesta dal regolamento di attuazione e dai pareri resi sul punto dall'AGCM;
- sono state condivise soluzioni operative per assicurare la conservazione delle clausole contrattuali precedentemente richiamate nonostante il divieto di scambi informativi sul costo dei sinistri risarciti nell'ambito del sistema di risarcimento diretto.

Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, tenuto conto della assoluta condivisione da parte di tutti i soggetti presenti al Tavolo in ordine alla necessità di garantire la conservazione delle clausole in questione (ferma ovviamente la libera determinazione delle imprese), sono state definite le seguenti soluzioni:

- a.** *Riscatto del malus* - Trattandosi di una clausola favorevole ai consumatori e per quanto detto sulle aspettative istituzionali, è stata esclusa la possibilità di concepirne una generalizzata abrogazione.

Tale radicale soluzione, infatti, al di là degli effetti negativi per i contraenti, avrebbe implicato la disdetta di tutti i contratti in essere, con evidenti ricadute di tipo commerciale e nei rapporti con gli assicurati e si sarebbe dovuta realizzare in un arco di tempo di almeno un anno (periodo necessario per modificare tutti i contratti che progressivamente giungono a scadenza contrattuale). Per tutto tale periodo, inoltre, sarebbe stato necessario uno scambio di informazioni tra impresa sui costi dei sinistri, su cui, come si è visto, non sembrano sussistere più possibilità.

La soluzione per evitare la scomparsa della clausola in questione è stata individuata in una differente procedura di riscatto del *malus*, nella quale l'assicurato eserciterebbe il proprio diritto nei confronti del gestore della stanza di compensazione, anziché presso la propria impresa assicuratrice.

Tale procedura, preventivamente portata a conoscenza del contraente attraverso la comunicazione del nuovo premio assicurativo (30 giorni prima della scadenza,

secondo il regolamento ISVAP n. 4, dell'8 agosto 2006) consentirebbe al contraente stesso di valutare l'opportunità di chiedere il riscatto del *malus* in tempo utile per la scadenza contrattuale. A tal fine, verrà concepito un sistema di interrogazione verso la CONSAP (secondo procedure che l'ente appronterà) per rendere noto all'interessato il costo del sinistro effettivamente risarcito e il cui rimborso integrale consentirebbe il riscatto del *malus*.

A differenza di quanto avviene oggi, il rimborso del danno liquidato dall'assicuratore potrebbe essere effettuato nei confronti del gestore della stanza di compensazione anziché nei confronti della propria impresa. Il gestore della stanza di compensazione provvederebbe quindi a girare tale importo all'impresa "gestionaria" ed allo storno del *forfait* all'impresa "debitrice" che sarebbe quindi messa in condizione di annullare il *malus* al proprio assicurato.

Non sfugge naturalmente la macchinosità di tale procedura (che potrebbe peraltro contemplare un ruolo di ausilio da parte degli intermediari), soprattutto nei casi in cui le operazioni necessarie si concentrassero in occasione della scadenza di contratto.

Così come non può escludersi che i tempi per realizzare le procedure applicative in questione da parte della CONSAP potrebbero essere non brevissimi. In tal caso, potrebbe essere necessaria una proroga di qualche mese rispetto all'applicazione del divieto di scambi informativi sui costi dei sinistri risarciti, su cui la stessa AGCM ha convenuto, purché il periodo temporale in esenzione abbia una durata strettamente necessaria alla soluzione degli aspetti applicativi.

Non appena verranno forniti i dettagli di applicazione della procedura da parte di CONSAP, informeremo puntualmente le imprese.

**b. *Recupero della franchigia -***

In questo caso il divieto allo scambio di informazioni tra imprese può essere rispettato, senza necessità di eliminare o rimodulare tale formula contrattuale, attraverso una nuova procedura comunicazionale tra l'impresa assicuratrice del veicolo responsabile e la stanza di compensazione, che prevederà l'inoltro, in occasione delle operazioni di rimborso, degli importi delle franchigie sussistenti sui contratti la cui garanzia è impegnata nei sinistri da regolare.

Grazie alla conoscenza preventiva di tale informazione, la stanza di compensazione segnalerebbe all'impresa del responsabile soltanto gli importi inferiori alla franchigia contrattuale. L'informativa non avrebbe quindi carattere sistematico, ma risulterebbe circoscritta ad un numero limitato di casi e quindi rientrante nell'ambito delle eccezioni ammesse dall'AGCM.

Anche per tale soluzione, occorre comunque impostare nuove funzionalità, i cui tempi applicativi potrebbero essere non brevissimi, per cui anche per tale caso non è da escludersi la necessità di consentire una proroga all'applicazione del

divieto di scambi informativi nell'ipotesi in cui i processi applicativi necessari non fossero pronti per l'entrata in vigore del sistema.

Forniremo alle imprese i dettagli applicativi della procedura comunicazionale imprese/stanza di compensazione non appena definiti gli aspetti informatici da parte di CONSAP.

- c. *Rivalse contrattuali* - L'esercizio delle rivalse contrattuali, essendo attuabile solo in presenza di determinate condizioni (*conoscenza da parte dell'assicuratore di elementi che ne consentono l'esercizio*) non potrebbe avere le caratteristiche della sistematicità contemplate dal divieto di scambio di informazioni.

In funzione di tali caratteristiche, l'esercizio delle rivalse contrattuali è stato esplicitamente previsto nella Convenzione, consentendo all'impresa del responsabile di chiedere alla mandataria l'importo liquidato sul quale verrà esercitato il diritto di rivalsa.

## **2. L'apparato organizzativo del sistema dei rapporti tra imprese – La Convenzione CARD**

Rispetto alla data prevista dal regolamento di attuazione, occorre innanzi tutto segnalare che gli approfondimenti legali effettuati (Comitato consultivo legale ANIA del 12 settembre 2006) convergono unanimemente sull'avviso che, a partire dal 1° febbraio 2007, la procedura di risarcimento diretto - anche a prescindere, al limite, dall'esistenza della convenzione tra imprese prevista dall'articolo 13 del decreto - sarà a tutti gli effetti operativa nei confronti degli assicurati che intendano rivolgere le richieste di risarcimento alla propria impresa di assicurazioni.

D'altro canto, sulla base dell'analisi giuridica è parimenti scontato che la stipulazione della convenzione tra imprese sia obbligatoria, poiché, al di là dello stesso dato letterale della sua previsione (cfr. articolo 13, comma 2, del regolamento) tale strumento normativo costituisce elemento centrale nell'ambito di un sistema che si fonda sulla necessaria cooperazione operativa tra imprese e, per la regolazione dei rapporti economici, esclude meccanismi di rivalsa pura e semplice, fondandosi su un modello "regolatorio" dei debiti e crediti reciproci, stabilito direttamente dalla legge, che deve trovare applicazione in modo uguale per tutte le compagnie r.c. auto. In altre parole, il sistema è blindato e può funzionare solo secondo lo schema normativo dato.

In questo senso, l'adesione alla convenzione da parte delle imprese esercenti l'assicurazione r.c. auto con sede legale nel territorio della Repubblica non può che essere obbligatoria, nonostante tale requisito non sia espressamente previsto tra le condizioni di autorizzazione e di esercizio disciplinate dal Codice delle assicurazioni.

Ciò premesso, nel rinviare al testo della Convenzione allegata, onde consentire un primo esame propedeutico agli approfondimenti che verranno condotti nel corso del seminario del 26 ottobre, di seguito se ne sintetizza la struttura e i principali contenuti.

**a) La struttura modulare**

La Convenzione tra Assicuratori per il Risarcimento Diretto – CARD, analogamente alle note convenzioni volontarie CID e CTT, ha una struttura modulare che ricomprende sia la vera e propria procedura di risarcimento diretto disciplinata dagli articoli 149 e 150 del Codice delle assicurazioni e dal relativo regolamento di attuazione (D.P.R. n. 254/2006) sia la procedura speciale per il risarcimento dei trasportati a bordo dei veicoli, prevista dall'articolo 141 del Codice, che, sempre ai fini della regolazione dei rapporti tra imprese, richiama i principi stabiliti dall'articolo 150 per il risarcimento diretto.

L'impostazione è stata condivisa dal Tavolo tecnico istituzionale.

**b) Scopo e finalità delle Convenzione (art. 1)**

La normativa convenzionale è dunque caratterizzata da una disciplina di carattere generale (modalità di adesione alla convenzione, fideiussioni bancarie, compiti e funzione del gestore della stanza di compensazione, penalità, procedura arbitrale) e da due normative specifiche relative alle convenzioni in materia di risarcimento diretto: CID (Convenzione Indennizzo Diretto) e CTT (Convenzione Terzi Trasportati).

**c) Adesione alla Convenzione (art.2)**

L'adesione alla Convenzione, che - come anticipato - è obbligatoria per tutte le imprese esercenti l'assicurazione r.c. auto con sede legale in Italia, comporta l'adesione ad entrambe le Convenzioni specifiche.

Le imprese con sede legale in altri stati membri che operino nel territorio della Repubblica in regime di libera prestazione di stabilimento o di servizio e che intendano aderire al sistema di risarcimento diretto saranno tenute ad aderire alla Convenzione.

**Il modulo di adesione, allegato alla Convenzione, dovrà essere inviato all'ANIA, Direzione Auto, Area Sinistri, piazza S. Babila, 1, Milano, entro il 30 novembre 2006.**

**d) Gestore della stanza di compensazione (art.3)**

Conformemente all'articolo 13, comma 3, del regolamento attuativo del risarcimento diretto - *“l'attività della stanza di compensazione deve svolgersi in regime di completa*

*autonomia rispetto alle imprese di assicurazione e ai loro organismi associativi*” - è stata prevista l'esternalizzazione della funzione concernente la stanza di compensazione, intesa come complesso di attività correlate alle regolazioni contabili ed ai relativi importi.

L'ente gestore della stanza dovrà anche provvedere alle elaborazioni necessarie per il calcolo dei costi medi che il Comitato tecnico di cui al comma 2 dell'articolo 13 del regolamento attuativo dovrà effettuare per la fissazione dei forfait applicabili di anno in anno. Per tale funzionalità le imprese dovranno inviare esclusivamente alla stanza di compensazione, e secondo uno specifico flusso informatico in via di definizione, anche gli importi dei danni risarciti in qualità di mandatarie.

Come anticipato, l'ente gestore della stanza di compensazione sarà la CONSAP S.p.A., che stipulerà un apposito protocollo di servizio con l'ANIA, in via di definizione.

**e) Controlli sul rispetto della normativa convenzionale (art.4)**

Tutte le attività non riconducibili alla stanza di compensazione e immuni da elementi di sensibilità in ottica antitrust (verifica delle coperture assicurative, scambio di informative sulle responsabilità del sinistro, controlli sul rispetto della normativa convenzionale ed arbitrati) saranno curate in via permanente da ANIA.

**f) Condizioni per l'adesione e scadenze (artt. da 6 a 10)**

- Vengono regolate le condizioni d'adesione alla Convenzione rispetto:
- alla costituzione della fideiussione in favore della stanza di compensazione;
- all'adozione dei supporti tecnico-informatici necessari per il funzionamento del sistema;
- alla costituzione delle strutture aziendali (SARC) deputate a gestire i rapporti con la stanza di compensazione, con l'ANIA e con le altre imprese secondo le specifiche funzionalità previste dalla Convenzione

Vengono inoltre disciplinati i casi di decadenza dalla Convenzione correlati a vicende patologiche dell'impresa.

**g) Controlli sull'applicazione della Convenzione e penalità (artt. 11 e 12)**

Si prevedono forme di controllo a campione e su richiesta di singole compagnie (non aventi carattere sistematico) sul rispetto delle regole della Convenzione. Si regolano alcuni casi di contestazione non rientranti tra quelli suscettibili di arbitrato e si stabiliscono le penalità a carico delle imprese inadempienti.

I controlli saranno effettuati dall'apposita struttura CONCARD.

**h) Procedura arbitrale (art. 14)**

Si disciplinano le procedure arbitrali applicabili nei casi di divergenza sull'attribuzione della responsabilità e in alcuni casi specifici relativi alla Convenzione CTT.

**i) Verifica delle coperture assicurative per Convenzione CID (art.16)**

Il sistema SIC svolgerà la funzione di “certificatore ufficiale” delle coperture assicurative dei due veicoli coinvolti nel sinistro, che, come è noto, rappresenta un presupposto applicativo della procedura di risarcimento diretto.

**l) Verifica delle responsabilità del sinistro in caso di denuncia di sinistro senza firma congiunta per Convenzione CID (art.18)**

La nuova normativa dedica una particolare attenzione all'accertamento delle responsabilità del sinistro, la cui verifica si renderà necessaria ogniqualvolta la denuncia di sinistro sia carente della firma congiunta dei due conducenti (per tale ultimo caso cfr. articolo 17 della Convenzione).

Lo scambio di informative tra le due imprese coinvolte nel sinistro tenta di perseguire i seguenti obiettivi:

- evitare il rischio di doppi pagamenti o comunque in valutazioni complessive delle responsabilità superiori al 100%;
- non incentivare il contenzioso giudiziario tra l'impresa gestoria e il proprio assicurato;
- attuare la verifica in tempi compatibili con quelli previsti per la formulazione dell'offerta di risarcimento.

Sulla base di questi presupposti è stato previsto un solo scambio telematico di informative tra imprese per segnalarsi le reciproche quote di responsabilità ed indicare il caso del barème applicabile alla fattispecie di sinistro interessata.

Tale scambio di informazioni è stato codificato in sei specifiche tipologie a seconda del risultato prodotto da tale verifica di responsabilità: accordo tra le imprese, disaccordo tra le imprese, silenzio assenso della debitrice, assenza di denuncia dell'assicurato responsabile, contestazione sull'esistenza del sinistro, contestazione sull'applicabilità della procedura di risarcimento diretto.

In assenza di un accordo sul riparto delle responsabilità del sinistro opera una presunzione di corresponsabilità al 50% tra le due imprese coinvolte nel sinistro. Le richieste di rimborso alla stanza di compensazioni non compatibili con una quota di responsabilità concorsuale vengono scartati.

Tale presunzione può essere superata attraverso una specifica procedura arbitrale (art. 14 lett. B e C) attraverso la quale può essere attribuita ad una sola delle due imprese la totale responsabilità del sinistro.

L'impresa che invece accetti la responsabilità concorsuale del proprio assicurato nella causazione del sinistro può inviare la richiesta di rimborso in stanza di compensazione ottenendo il 50% del forfait previsto per quella determinata gestione.

**m) Rimborsi a favore della gestionaia (artt. 23 e 38)**

Per i sinistri gestiti con la procedura di risarcimento diretto (Convenzione CID) è stato previsto un sistema di rimborso forfetario basato su un unico importo con il quale verranno compensati tutti i pagamenti effettuati per danni al veicolo, danni alla persona del conducente, danni alle cose trasportate e per rivalse di enti mutualistici, di assicuratori privati (comprese le rivalse kasko) e di datori di lavoro relativi ad ogni sinistro gestito.

Il forfait sarà differenziato per tre macro aree territoriali esclusivamente per la componente relativa al danno al veicolo. La componente del danno alla persona sarà invece espressione del costo medio nazionale delle lesioni di lieve entità.

Per quanto riguarda la gestione dei danni ai trasportati, è stato adottato un forfait differenziato per ogni danneggiato lesa basato esclusivamente sul costo medio delle lesioni di lieve entità e con un plafond massimo di 25.000 euro di danno.

Oltre tale limite all'impresa gestionaia, in aggiunta al forfait, verrà rimborsata anche l'importo eccedente.

Il Comitato Ministeriale previsto dal Regolamento attuativo del risarcimento diretto stabilirà inoltre una franchigia assoluta che verrà applicata a tutte le richieste di rimborso relative a danni compresi nel plafond di 25.000 euro. I risarcimenti compresi entro il valore della franchigia non daranno diritto ad alcun rimborso a favore delle gestionaia.

**n) Diritti di gestione (artt. 27 e 41)**

Al fine di non penalizzare le imprese che in applicazione della procedura di risarcimento diretto si troveranno a sostenere un maggior numero di gestioni rispetto a quelle che avrebbero sostenuto sulla base della loro effettiva frequenza sinistri, è stato previsto, sia per la Convenzione CID che per la CTT, un diritto di gestione corrispondente al 15% del forfait applicabile, che verrà conteggiato sul differenziale delle gestioni effettuate in più rispetto ad ognuna delle altre mandatarie.

**o) Decorrenza della nuova normativa (art. 32)**

Il passaggio tra il vecchio e il nuovo sistema pone l'esigenza di prevedere delle regole di raccordo sia per quanto riguarda le condizioni di applicazione delle due convenzioni, sia per quanto riguarda modalità di rimborso.

- *Condizioni di applicazione:* tutti i sinistri accaduti antecedentemente al 1° febbraio 2007, a prescindere dalla data di liquidazione, ricadranno nell'ambito delle condizioni applicative della vecchia CID e CTT.
- *Condizioni di rimborso:* tutti i pagamenti inviati in stanza di compensazione successivamente al 1° gennaio 2007, a prescindere dalla data di accadimento e di liquidazione, saranno soggetti ai nuovi rimborsi forfetari.

La nuova normativa convenzionale si applicherà invece ai sinistri verificatisi a partire dal 1° febbraio 2007.

**p) I supporti operativi della Convenzione**

Il testo della Convenzione sarà presto integrato dai supporti operativi previsti dall'articolo 8, in fase di predisposizione.

\*\*\*\*\*

Con riserva di tornare in argomento, si porgono i migliori saluti.

---

Rif.: Direzione Auto, Consumatori e Distribuzione  
Dott. Vittorio Verdone  
tel. 06 32688664 fax 06 36006300  
e-mail: vittorio.verdone@ania.it

---

Rif.: Direzione Servizi Informatici e Organizzazione  
Ing. Mario Bocca  
Tel. 02 7764327 fax 02 76005186  
mario.bocca@ania.it

---

Rif.: Direzione Auto, Consumerismo e Distribuzione - Area Auto - Sinistri  
Dott. Massimo Treffeletti  
tel. 02 7764245 fax: 02 7764224  
massimo.treffeletti@ania.it

**IL DIRETTORE GENERALE**  
**Giampaolo Galli**

**Allegati**

Convenzione CARD  
Modello excel per designazione SARC