



L'inchiesta vecchio stile | di Mario Portanova, da Milano

Truffe assicurate all'ufficio sinistri

Un ex funzionario denuncia i trucchi che le compagnie usano per mantenere alte le tariffe dell'Rc auto: incidenti virtuali, danni fantasma, scambi di dati riservati. Breve storia di una liberalizzazione miseramente fallita

Se avete un'automobile, una moto o qualunque mezzo a motore, in questa storia potreste avere un ruolo anche voi. Un ruolo spiacevole: quello dei truffati. Perché se avete un mezzo a motore, siete obbligati a sottoscrivere una polizza di assicurazione per la responsabilità civile, caso mai circolando provociate danni a qualcuno. Il (non) mercato della Rc auto è notoriamente vischioso, con le tariffe a carico dei consumatori che restano incollate a livelli molto più alti che nel resto d'Europa. Le compagnie che operano in Italia sono finite più volte nella lista dei cattivi dell'Autorità antitrust e nel «lenzuolone» delle liberalizzazioni volute dal ministro Pier Luigi Bersani ce n'è anche per loro. Ma la denuncia che un ex funzionario assicurativo ha consegnato alla magistratura disegna un quadro ancora peggiore. Disegna i contorni di una truffa gigantesca e silenziosa, con milioni di potenziali vittime.

Giovanni D'Agata, cinquant'anni, è un ex carabiniere che quasi trent'anni fa ha lasciato la divisa per far carriera nel settore assicurativo. Nel 2001 è funzionario



FOTO RUE DES ARCHIVES / GRANATIMAGES

dell'ufficio della compagnia Allianz Subalpina a Lecce. In quel periodo, in un settore già molto concentrato dove cinque grandi gruppi dominano l'80 per cento del mercato, diverse società si consorziano per gestire il ramo liquidazione danni: per esempio, Generali, Assitalia e Fata formano la Ggl; Ras, Allianz Subalpina e Bernese uniscono le forze in Rasservice.

In quell'ufficio – racconta D'Agata – sotto le nuove insegne di Rasservice, si praticano due o tre semplici trucchetti grazie ai quali i prezzi delle polizze continuano ad aumentare, i bilanci delle compagnie vengono alterati e alcuni funzionari intascano lautissimi premi di produzione. Le assicurazioni, infatti, fissano periodicamente le tariffe Rc auto in base al rischio che si verifichino incidenti stradali. Più «sinistri» ci sono in un anno, più alti saranno i premi che gli automobilisti dovranno pagare l'anno dopo. La cosa ha una sua logica, visto che ogni incidente è un costo per la compagnia che assicura chi ha torto. A meno che non si tratti di sinistri virtuali, inventati di sana pianta.

Ecco il primo trucco: «Si alterava la frequenza dei sinistri, inventandoli in maniera virtuale grazie a Pegaso, il programma di gestione creato da Andersen Consulting (oggi Accenture, ndr)», racconta D'Agata. «Se accadeva un danno tra assicurati dello stesso consorzio, per esempio uno di Subalpina e uno di un'altra compagnia di Rasservice, si apriva in Pegaso un sinistro reale a carico dell'assicurato responsabile, ma anche uno a carico della controparte che aveva ragione. Quest'ultimo sinistro veniva immediatamente rimandato "senza seguito": l'interessato non avrebbe mai saputo nulla, ne sarebbe rimasta soltanto una traccia statistica. Così il numero di sinistri si gonfiava ad arte. Sup-

Danneggiati/1.

Una scena del film «Colpo grosso, ma non troppo» (1965), di Gerard Oury, con Bourvil e Louis De Funes.

pongo, per difetto, che la maggiorazione riguardasse non meno del 2 per cento dei casi». La pratica divenne ancora più comune quando si cominciò a discutere della nuova legge sulla patente a punti (che sarebbe entrata in vigore il 30 giugno del 2003), perché le compagnie temevano il calo di incidenti – e quindi di tariffe – che avrebbe comportato.

Il funzionario è testimone diretto di queste procedure, in più alcuni colleghi di altre città gli hanno raccontato situazioni identiche: «Se queste stesse manipolazioni fossero state eseguite a livello di tutti gli ispettorati dei maggiori gruppi assicurativi», continua D'Agata, «il risultato sarebbe stato un aumento vertiginoso dei sinistri. Vale a dire un danno agli assicurati, poiché il solo scopo del trucco era il mantenimento

di elevati livelli tariffari. Tanto nessuno può controllare queste procedure, se non le stesse compagnie».

Le compagnie, secondo la denuncia, non controllavano nulla, perché «avevano bisogno di sinistri per giustificare i costi tariffari». Quanto ai funzionari, anche loro avevano una bella e tangibile convenienza. Il contratto collettivo di categoria prevedeva infatti un premio annuale di 100 milioni di lire da ripartire tra i componenti degli ispettorati – una decina di persone nel caso dell'ufficio di Lecce – al raggiungimento di determinati obiettivi indicati dall'azienda anche due volte alla settimana, il martedì e il giovedì. «In Rasservice la parola d'ordine era raggiungere gli obiettivi prefissati dalla direzione a tutti i costi e con tutti i mezzi. E il programma informatico lo permetteva».

Uno di questi obiettivi era la velocità media di liquidazione del danno: la presenza di sinistri virtuali contribuiva ad abbassarla. Un secondo trucco che apriva la via del premio aziendale consisteva nel creare, né più né meno, un falso in bilancio. La riforma di questa materia, varata dal governo Berlusconi proprio nel 2001, rendeva l'operazione più facile e sicura. Il trucco consisteva nel rimandare all'anno successivo un danno già liquidato, in modo da aumentare l'accantonamento delle riserve a fronte dei rischi futuri. Quando un incidente comporta lesioni personali a un lavoratore dipendente per più di dieci milioni di lire, Inps e Inail devono pagare, e possono rivalersi sull'assicurazione di chi ha causato il danno. Così, afferma D'Agata, «grazie a medici compiacenti, un disoccupato diventava operaio, si inventava un rischio fittizio di rivalsa di Inps o Inail e l'anno successivo il sinistro veniva chiuso con una finta vittoria in sede civile». Se il danno reale era di 100 milioni, ne venivano riportati 130, 140 o anche 200, a seconda degli obiettivi aziendali. I danni gonfiati, tra l'altro, sono un altro asso nella manica che permette alle compagnie di giustificare tariffe più alte.

Concorrenti ma non troppo. Giovanni D'Agata spiega un'altra pratica preoccupante: «Se fino al 2001 mi occupavo della gestione dei sinistri e solo dei sinistri della mia compagnia, nella nuova struttura Rasservice mi accorsi che il sistema informatico era comune e accessibile a tutti i liquidatori presenti nell'ufficio, che naturalmente avevano sempre a disposizione flussi di dati sensibili di assicurati e danneggiati delle compagnie consorziate, senza alcuna limitazione per quanto riguarda il diritto alla privacy. È una condizione comune a tutti gli uffici Rasservice dislocati sul territorio nazionale e con altissima probabilità a tutti gli ispettorati dei grandi consorzi, cioè il 70 per cento e oltre del mercato assicurativo».

L'ex carabiniere diventato assicuratore denuncia tutto alla Procura della Repubblica di Lecce e informa la direzione di Rasservice, che nel settembre del 2002 lo convoca a Milano. «Mi ringraziarono, ma alla fine del colloquio mi dissero, testuali parole, "sono fatti nostri"». In procura, un collega interrogato come persona informata sui fatti conferma quanto riportato nella querela. Risultato finale, D'Agata viene licenziato da Rasservice. Il 20 dicembre dell'anno scorso, il tribunale civile di Lecce ha dichiarato illegittimo il licenziamento. Sempre a Lecce è in corso un procedimento penale per mobbing, perché il licenziamento non solo ha stroncato la carriera del funzionario, ma gli ha anche provocato seri problemi di salute. La parte dell'inchiesta relativa a eventuali reati com-

Obiettivi aziendali:

«I sinistri virtuali servivano a gonfiare le tariffe»

messi dai dirigenti assicurativi è stata trasferita a Milano per competenza territoriale. «Dal 2004 a oggi non abbiamo saputo più niente», spiega l'avvocato Carlo Madaro, l'ex pretore di Maglie noto per la sua battaglia contro la terapia Di Bella, oggi assessore alla Tutela dei diritti alla Provincia di Lecce per l'Italia dei valori.

Alle compagnie importa poco di contenere i costi, tanto che sono disposte a elargire sostanziosi premi a funzionari che non li meritano. Il loro interesse è soltanto quello di mantenere alte le tariffe, narcotizzando ogni possibile forma di concorrenza basata sui prezzi. Spesso giustificano gli alti livelli delle polizze con il fatto – reale – che i clienti inventano falsi sinistri o gonfiano i danni di quelli veri. Così, nella quotidiana lotta tra furboni e furbetti, i costi di tutto il sistema gravano sulle tasche degli automobilisti che non fanno incidenti o non si inventano terribili lesioni dopo un piccolo tamponamento. Un'impetosa analisi del settore è contenuta negli atti di un'inchiesta della Commissione Antitrust, all'epoca guidata da Giuseppe Tesaro, che il 28 luglio del 2000 comminò multe per oltre 700 miliardi di lire a 39 compagnie di assicurazione, comprese tutte le più importanti: Allianz, Fondiaria, Generali, Lloyd Adriatico, Mediolanum, Ras, Sai, Toro, Unipol...

Le compagnie, ha accertato l'Antitrust, si accordavano sottobanco per mantenere alte le tariffe dell'Rc auto. Niente male per un settore che era stato liberalizzato cinque anni prima, nel 1995, quando si passò da un regime di tariffe amministrate dallo Stato al libero mercato. Vale la pena di ricordare quell'istruttoria istruttiva ora che, con il governo Prodi, sono tornate in auge le «liberalizzazioni». Perché in quei documenti si vede che tutti o quasi si dicono liberisti, ma quando tocca a loro riscoprono l'economia pianificata in stile sovietico. Parafasando una celebre lamentazione dell'immobiliarista Stefano Ricucci, è facile fare i liberisti con i mercati degli altri.

Nell'indagine dell'Antitrust, la Guardia di finanza passò al setaccio un campione di 90 agenzie delle 15 maggiori aziende del ramo, oltre agli uffici dell'Ania, la «confindustria» delle compagnie di assicurazioni. Ma un primo risultato stava lì sotto gli occhi di tutti, senza bisogno di perquisizioni: in cinque anni di mercato libero, il premio medio sborsato dagli automobilisti era raddoppiato. Una tendenza identica all'epoca pre-liberalizzazione, visto che secondo i dati della stessa Ania tra il 1990 e il 1998 le tariffe intasate dalle assicurazioni erano aumentate del 100 per cento e i veicoli circolanti soltanto del 15. Non solo: «Mentre nel periodo immediatamente successivo alla liberalizzazione tariffa-

ria l'Italia era il Paese in cui l'assicurazione Rc auto costava meno», osservava l'Antitrust, «alla fine del 1999 è divenuto di gran lunga il più costoso. In cinque anni i prezzi relativi italiani sono cresciuti del 63 per cento rispetto alla media europea». In più l'Antitrust accertò «un sostanziale allineamento dei premi» richiesti da ciascuna compagnia in ogni provincia.

Affari non riservati. Le compagnie, invece che farsi concorrenza nel mercato liberalizzato, si mettevano d'accordo per mantenere alti i prezzi delle polizze: «È emersa l'esistenza di un esteso e pervasivo scambio di informazioni tra numerose imprese relativo a tutti gli aspetti dell'attività assicurativa, ovvero prezzi, sconti, incassi, costi dei sinistri e di distribuzione». Lo scambio di informazioni avveniva anche attraverso le società specializzate che raccoglievano i dati statistici sui sinistri, che poi servivano alle compagnie per fissare i prezzi delle polizze. Ma c'erano anche dei contatti diretti. Nella sede delle Generali, la Guardia di finanza acquisì «un documento manoscritto, contenente informazioni riservate di alcune importanti imprese relative al triennio 1996-1998 nonché alle tariffe in vigore dai primi mesi del 1999». Alla Lloyd Adriatico fu trovato un documento denominato «andamento Rc Auto delle principali imprese del mercato a maggio 1995» che conteneva «dati riguardanti l'incremento del fatturato, l'incremento delle polizze in portafoglio, la frequenza sinistri e l'incremento del costo medio liquidato e/o denunciato delle principali concorrenti: Generali, Sai, Unipol, Toro, Gruppo Fondiaria e Assitalia». Informazioni estremamente sensibili, osserva l'Antitrust, «non reperibili neppure su base annuale nei dati di bilancio». Altri documenti riguardavano riunioni all'Ania dove diverse compagnie discutevano in anticipo i nuovi tariffari.

È cambiato qualcosa da allora? Pare proprio di no. Nel 2003 la Commissione antitrust ha chiuso un'indagine conoscitiva sul settore assicurazione veicoli, confermando «comportamenti collusivi» da parte delle imprese assicurative e



«anomalie che sicuramente non hanno incentivato le imprese a competere, ma a cui dal canto loro le imprese non hanno saputo reagire efficacemente, come invece avvenuto in altri Paesi che hanno sperimentato un'analoga liberalizzazione». L'Antitrust rilevava che i premi erano costantemente cresciuti (a una velocità nettamente maggiore rispetto ai costi dei sinistri) senza alcuna variazione significativa della qualità delle polizze offerte. Una nuova istruttoria chiusa il 30 novembre 2005 sottolineava le «indebite interferenze» dell'Ania nelle politiche liquidative delle compagnie, che invece «dovrebbero costituire il fulcro di autonome strategie commerciali».

Consumatori al ministero. Due delle raccomandazioni formulate dall'Antitrust in quest'ultima istruttoria sono arrivate sul tavolo della politica. Dal primo febbraio è legge l'indennizzo diretto, il cui iter è stato avviato dal governo Berlusconi: per danni a cose e persone contenuti entro certi limiti, il cliente sarà rimborsato dalla propria assicurazione e non da quella di chi ha provocato l'incidente. Il nuovo pacchetto di liberalizzazioni proposte dal ministro Bersani prevede invece la fine dell'esclusiva per gli agenti assicurativi, che dovranno perciò vendere prodotti di compagnie diverse, a beneficio di una maggiore concorrenza.

Quest'ultimo provvedimento non ha suscitato particolari opposizioni – a parte quella dell'Ania – mentre l'indennizzo diretto è più controverso. Felice Belisario, deputato dell'Italia dei valori, nell'ottobre del 2006 ha presentato una proposta di riforma critica verso questa novità. Le compagnie di assicurazione, scrive tra l'altro nella relazione in-

Le compagnie assicurative sono colluse tra loro e la concorrenza non esiste, ha accertato l'Antitrust. La novità dell'indennizzo diretto non convince tutti

troductiva, continuano a controllare le tariffe «attraverso la condivisione dei centri di liquidazione e delle relative procedure informatiche», in violazione «della normativa sulla concorrenza e del provvedimento dell'Autorità garante», quello della famosa multa.

Viene sollevato il tema del conflitto di interessi: «Con la nuova norma è il debitore, cioè l'assicurazione, che decide quanto pagare», afferma Stefano Mannacio che, va detto, come consulente di infortunistica stradale è parte in causa. «Il cliente perde la possibilità di farsi assistere gratuitamente da un esperto. La compagnia, invece, cercherà di pagare il meno possibile». Secondo l'ex dirigente dell'Aneis, l'associazione degli esperti di infortunistica stradale, il provvedimento non avrà effetto neppure sulle tariffe, «che non scenderanno mai finché la concentrazione del mercato dell' Rc auto rimarrà così elevata».

In tutto questo, accusa Mannacio, hanno delle responsabilità anche le associazioni dei consumatori, che «non sento battersi seriamente sul fronte dei prezzi delle polizze». Qui salta fuori un nuovo, ennesimo conflitto di interessi: «Provate ad andare al quarto piano del ministero dello Sviluppo economico», afferma Mannacio. «È tutto occupato dalle associazioni consumeristiche che stanno nella Consulta nazionale consumatori-utenti, istituita nel 1998 e presieduta, per legge, dal ministro in carica. Associazioni come Adusbef, Adiconsum, Federconsumatori prendono finanziamenti dal ministero: come fanno a essere davvero indipendenti di fronte alle sue decisioni?».

Danneggiati/2.

L'auto della moglie si vendica su quella del marito in «La guerra dei Roses» (1989), regia di Danny De Vito, con Kathleen Turner e Michael Douglas.

TEATRO DELL'ELFO
6 | 28 febbraio 2007

LA TEMPESTA DI SHAKESPEARE

uno spettacolo di
Ferdinando Bruni e Francesco Frongia
parole e voci di Ferdinando Bruni

le produzioni di TEATRIDITHALIA



direzione musicale di Mauro Ermanno Giovanardi
musica, suoni e rumori di Fabio Barovero
Gionata Bettini e Mauro Ermanno Giovanardi
sculture di scena di Giovanni De Francesco
luci ed effetti di Nando Frigerio
servi dell'isola Giovanni De Francesco e Giuseppe Isgrò

TEATRIDITHALIA
ELFO PORTAROMANA ASSOCIATI

Teatro dell'Elfo
Via Ciro Menotti 11
Milano
tel. 02.716791
Teatro
Leonardo da Vinci
Via Ampère 1
Milano
tel. 02.26681166
www.elfo.org
info@elfo.org

TEATRO

dal 530 a.c. al servizio del pubblico