

“...Le imprese assicurative, come in genere gli operatori finanziari, risultano legate tra loro da cointeressenze che si esprimono in un numero rilevante di partecipazioni incrociate e nella moltiplicazione degli incarichi di direzione per le stesse persone fisiche che si trovano negli organi di direzione di imprese che dovrebbero essere tra loro concorrenti. Per citare solo un dato, il 71% delle compagnie assicurative, considerate nell’Indagine svolta dall’Autorità sul tema della corporate governance di banche e assicurazioni, presentava legami costituiti da amministratori comuni con i propri concorrenti;”

“.....Ancora è opportuno approfondire il significato di prassi contrattuali poste in essere da alcune compagnie volte a promuovere, come unica modalità, il risarcimento in forma specifica e senza, nella sostanza, consentire i risparmi di spesa che la legge avrebbe richiesto (ai sensi dell’art. 14, co. 1, DPR n. 254/06 è stabilito che il sistema del risarcimento diretto dovrà consentire effettivi benefici per gli assicurati, a tal fine prevedendo, tra l’altro, la possibilità che le compagnie introducano nei contratti nuove clausole “che prevedano il risarcimento del danno in forma specifica con contestuale riduzione del premio per l’assicurato”). Queste prassi, se poste in essere da operatori dominanti o da insiemi di imprese con un’elevata quota di mercato complessiva, possono presentare problemi sotto il profilo concorrenziale soprattutto nei rapporti con le officine di riparazione: sistemi di convenzionamento irragionevolmente selettivi potrebbero causare pregiudizi ai riparatori esclusi. Nei confronti dei consumatori, invece, il pregiudizio potrebbe sostanzarsi nella perdita di possibilità di scelta. In questi casi, l’adeguatezza dell’informazione preventiva al consumatore diviene essenziale poiché la scelta della compagnia potrebbe dipendere anche dal fatto che convenziona una determinata officina piuttosto che un’altra. Più in generale, anche quando la modalità del risarcimento in forma specifica è meramente opzionale per il danneggiato, esiste un problema delle reti di officine di autoriparazioni convenzionate. Nella logica del sistema, le politiche di convenzionamento dovrebbero essere volte a conseguire risparmi di spesa per le stesse compagnie da traslare a favore degli assicurati in termini di contenimento dei premi. Numerose associazioni di settore lamentano che nel concreto queste politiche avrebbero un impatto pregiudizievole sull’autonomia dei singoli artigiani sia riguardo alle modalità di scelta di altri operatori il cui intervento possa essere necessario per la riparazione del danno (ad es.: officine meccaniche), sia – soprattutto – in relazione all’approvvigionamento dei pezzi di ricambio che sarebbero acquistati e forniti dalla compagnia attraverso distributori convenzionati. Occorre in sostanza verificare se queste prassi commerciali, anziché determinare gli attesi contenimenti dei costi, in realtà non si siano risolte soltanto in uno svantaggio per le carrozzerie di minori dimensioni non fidelizzate a grandi compagnie.”