

Come la mobilità sostenibile impatterà sulle frodi assicurative

15 Luglio 2020

Fabio Mongile

Abstract:

Ogni politica economica crea necessariamente dei mutamenti nella cultura e nei costumi della popolazione. Da sempre abbiamo definito la frode assicurativa un **malcostume** e come tale non è perciò esente dagli effetti delle politiche economiche. In questo contributo tenterò di immaginare che impatto potrebbero avere le politiche sulla mobilità urbana sostenibile sul settore auto e più nello specifico sulle frodi assicurative.

Indice:

1. Introduzione
2. Gli “*effetti distorsivi*” delle politiche sulla mobilità urbana
3. L’impatto sul settore automobilistico, assicurativo e criminale
4. Conclusioni

1. Introduzione

Nel 1698 **Pietro il Grande** (Mosca 1672 - Pietroburgo 1725), al rientro dopo un anno e mezzo dal suo viaggio in Europa, alla ricerca di idee da portare con sé per innovare l’arretrato impero su cui regnava, tra le varie innovazioni, introdusse quella che passò alla storia come “*l’imposta sulla barba*”.

La barba era considerata nella Russia dell’epoca, un simbolo di nobiltà e fu un duro colpo per la popolazione, dal momento che il suo possesso avrebbe comportato un pagamento di 50 rubli. Ancor più per i religiosi, i quali, non potendo tagliare la barba per non oltraggiare il proprio signore, dovettero pagare la tassa. Le ingenti entrate derivanti dalle barbe dei religiosi e non solo, hanno permesso la costruzione dell’attuale San Pietroburgo. Si è soliti dire tutt’oggi che “*Pietroburgo sia stata fondata sulle barbe della popolazione russa*”.

Una narrazione analoga la troviamo nella serie televisiva canadese “**I Borgia**” ambientata in Italia circa due secoli prima. L’autore attribuisce al tesoriere del Papa l’idea di **un’imposta sulla barba**, il quale spiegava a Rodrigo Borgia i vantaggi di tale imposta: da una parte avrebbe incentivato la popolazione meno abbiente a radersi e questo avrebbe avuto delle sensibili ripercussioni in termini di igiene e salute pubblica. Dall’altra, i ceti più alti, intenzionati ad ostentare opulenza e benessere, avrebbero pagato volentieri l’imposta, pur di mantenere quello *status symbol*. L’effetto primario è chiaramente quello di creare un gettito nelle casse dell’erario, ma in seconda battuta avrebbe cambiato radicalmente le abitudini della popolazione. Questo genere di imposte crea un effetto tecnicamente definito “**distorsivo**”, ovvero non va ad impattare a pioggia sul reddito, bensì va a colpire un costume che rivelandosi oneroso, viene gradualmente mutato. Un effetto analogo a quello sopra descritto lo si ottiene, attraverso gli incentivi statali. Si immagini negli anni passati gli effetti derivanti dagli incentivi sul fotovoltaico.

2. Gli “*effetti distorsivi*” delle politiche sulla mobilità urbana

Nelle ultime settimane si è letto abbondantemente del “*bonus per la mobilità elettrica*”. Da una parte l’obbiettivo è sicuramente quello di rilanciare un settore economico profondamente colpito dalle misure di contenimento della pandemia quale quello delle biciclette. Quest’iniziativa ha i tratti caratteristici, seppure solo in parte, del cosiddetto “*helicopter money*”. Letteralmente, “*soldi dall’elicottero*” (M. Friedman, *The Optimum Quantity of Money*, 1969). L’ipotesi di Friedman si basava sull’assunto che la popolazione non avrebbe risparmiato il denaro gettato dall’elicottero e perciò sarebbe stato lecito attendersi un aumento della domanda nominale e quindi dell’inflazione.

Dall’altra, e forse è l’obbiettivo più nel lungo termine, il “*bonus per la mobilità elettrica*” avrebbe degli effetti sulle abitudini della popolazione e di riflesso anche sull’ambiente. Chiaramente questa manovra da sola non sarebbe sufficiente e necessita di un importante intervento sia in termini di infrastrutture come la costruzione delle piste ciclabili e l’estensione di aree pedonali sia di politiche urbane, come il potenziamento del trasporto pubblico. A questa iniziativa l’ambiente ci richiede un ulteriore sforzo di fantasia e rivedere anche alcune logiche produttive come ad esempio lo “*smart working*” di cui abbiamo già parlato in un precedente contributo, “[*l’investigazione ai tempi della pandemia*](#)”. Già in quell’occasione evidenziavo gli effetti sociali e ambientali che deriverebbero dall’applicazione diffusa di questo strumento: minor traffico e minor inquinamento, minori spese per la manutenzione di strade e autostrade, minor costo del carburante e minor numero di incidenti stradali con conseguente **abbassamento dei premi assicurativi**

3. L'impatto sul settore automobilistico, assicurativo e criminale

Forse chi scrive difficilmente vedrà sparire completamente le automobili dalle strade, ma quello che ci auspichiamo tutti è vedere una sensibile diminuzione del traffico e dell'inquinamento. Quest'inversione di tendenza non sarà, però, indolore. Così come l'invenzione di Johannes Gutenberg della stampa moderna, fece perdere il lavoro a migliaia di scribi, domani l'intero settore automobilistico potrebbe risentire di queste politiche sulla mobilità. Dai grandi produttori di veicoli che, seppure lentamente, stanno convertendo la produzione, in favore di auto elettriche o ibride, fino ai piccoli artigiani: carrozzerie, officine, gommisti, ma non solo, agenzie di pratiche auto, agenzie di infortunistica stradale e agenzie assicurative sono oggi presenti sul territorio in proporzione al numero di veicoli in circolazione. Nel momento in cui *"la torta dovrà ridursi"*, anche le porzioni per ciascun commerciante saranno più sottili.

Nel breve e medio termine ciò potrebbe spingere **alcuni** artigiani in difficoltà a tentare di resistere alla crisi del settore, ricorrendo alla frode assicurativa, al fine di non veder calare drasticamente il proprio fatturato.

A più riprese si è ribadito che il ruolo del singolo nella gestione di un sinistro falso è estremamente marginale e il quantitativo maggiore di sinistri falsi, soprattutto nel ramo RCA, è gestito dalle varie organizzazioni criminali. Ciascuna, con proprie modalità, tende a raccogliere il consenso sociale delle fasce più fragili della popolazione, coinvolgendole nelle frodi, per pochissime centinaia di euro. La loro partecipazione alla frode ha un doppio effetto positivo per l'organizzazione criminale, la quale da una parte margina la quasi totalità dell'indebito profitto, lasciando al correo le *"briciole"*, dall'altra, il coinvolgimento di terze persone disperate, tiene potenzialmente indenni gli organizzatori da eventuali conseguenze penali in quanto, come abbiamo già visto, l'organizzatore non assume mai un ruolo diretto nella simulazione dell'evento.

La selezione dei correi nella frode è estremamente semplice e i requisiti sono sostanzialmente due: uno forte stato di indigenza, il possesso di un veicolo. **Molto spesso è proprio il possesso stesso del veicolo e le spese legate al suo mantenimento** la ragione che spinge taluno a prender parte ad una frode. Perciò è plausibile che **nel lungo termine**, la diminuzione dei veicoli in circolazione e dei proprietari di automobili farebbe diminuire sensibilmente il bacino di soggetti nella frode.

Un sistema così ben collaudato ed efficace come quello descritto rimane un business troppo ghiotto per le organizzazioni criminali che difficilmente intenderanno rinunciare ai loro introiti (esentasse), ma soprattutto difficilmente intenderanno rinunciare ai consensi che questo sistema genera sul territorio. Consensi che talvolta potrebbero all'occorrenza trasformarsi anche in appoggio politico, in occasione di consultazioni elettorali locali.

È per questa ragione che con tutta probabilità il settore criminale della frode assicurativa vedrà un'evoluzione ed è estremamente plausibile che a breve vedremo un aumento dei sinistri che coinvolgono velocipedi e monopattini, ma è altrettanto facile che le frodi “migreranno” verso altri rami, come la responsabilità civile del capofamiglia, le polizze infortuni, coperture furto e incendio della casa e dell'azienda. Tutti settori assicurativi fino ad ora abbastanza marginali per via della maggiore complessità nella realizzazione della simulazione del sinistro.

4. Conclusioni

Nei primi giorni di aprile immaginavo una diminuzione dei sinistri stradali legata alla minore circolazione dei veicoli ed un successivo incremento delle frodi in una seconda fase post pandemica. Ad oggi i dati mi hanno dato ragione per ciò che concerne la riduzione del numero sinistri, ma è ancora prematuro valutare se vi sia stato un effettivo aumento delle frodi. Ritengo tuttavia che la crisi economica generalizzata e la probabile crisi nel settore automobilistico, potrebbero essere dei fattori acceleranti di un fenomeno già notoriamente diffuso, quale quello della frode RCAuto.

È bene tuttavia che i professionisti dell'antifrode si preparino ad un mutamento di tendenza del mercato criminale, ampliando la loro preparazione investigativa e volgendo lo sguardo ad altri settori fino ad oggi meno battuti.

È bene precisare che la frode assicurativa è uno strumento criminale al quale ricorre solo una porzione marginale di professionisti e artigiani che gravitano intorno al settore automobilistico e al quale la maggior parte degli appartenenti a questa categoria è estraneo, nonostante le già gravi condizioni economiche.

TAG: Frode, Frode assicurativa, assicurazione

Avvertenza

La pubblicazione di contributi, approfondimenti, articoli e in genere di tutte le opere dottrinarie e di commento (ivi comprese le news) presenti su Filodiritto è stata concessa (e richiesta) dai rispettivi autori, titolari di tutti i diritti morali e patrimoniali ai sensi della legge sul diritto d'autore e sui diritti connessi (Legge 633/1941). La riproduzione ed ogni altra forma di diffusione al pubblico delle predette opere (anche in parte), in difetto di autorizzazione dell'autore, è punita a norma degli articoli 171, 171-bis, 171-ter, 174-bis e 174-ter della menzionata Legge 633/1941. È consentito scaricare, prendere visione, estrarre copia o stampare i documenti pubblicati su Filodiritto nella sezione Dottrina per ragioni esclusivamente personali, a scopo informativo-culturale e non commerciale, esclusa ogni modifica o alterazione. Sono parimenti consentite le citazioni a titolo di cronaca, studio, critica o recensione, purché accompagnate dal nome dell'autore dell'articolo e dall'indicazione della fonte, ad esempio: Luca Martini, La discrezionalità del sanitario nella qualificazione di reato perseguibile d'ufficio ai fini dell'obbligo di referto ex art 365 cod. pen., in "Filodiritto" (<https://www.filodiritto.com>), con relativo collegamento ipertestuale. Se l'autore non è altrimenti indicato i diritti sono di Inforomatica S.r.l. e la riproduzione è vietata senza il consenso esplicito della stessa. È sempre gradita la comunicazione del testo, telematico o cartaceo, ove è avvenuta

la citazione.

Filodiritto(Filodiritto.com) un marchio di InFOROmatica S.r.l