



Indagine conoscitiva sulle determinanti della dinamica del sistema dei prezzi e delle tariffe, sull'attività dei pubblici poteri e sulle ricadute sui cittadini consumatori

Paolo Garonna  
Direttore Generale

SENATO

Commissione straordinaria per la verifica dell'andamento generale dei prezzi al consumo e per il controllo della trasparenza dei mercati

Roma, 14 dicembre 2011

Signor Presidente, Onorevoli Senatori, desidero ringraziarVi per aver voluto ascoltare di nuovo l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici sul tema della dinamica del sistema dei prezzi e delle tariffe.

## **1. L'assicurazione r.c. auto**

In più occasioni la nostra Associazione ha avuto modo di segnalare i nodi strutturali che andrebbero sciolti per ridurre i costi e dunque i prezzi pagati dai cittadini e dalle imprese per l'acquisto della polizza obbligatoria r.c. auto.

L'elenco dei fattori critici che abbiamo più volte sottoposto all'attenzione del Parlamento non è cambiato. Peraltro gli adeguamenti normativi necessari ad affrontare questi fattori critici non sono stati ancora messi in atto. E' importante notare che molti di questi interventi, per la loro obiettiva utilità, risultano ora condivisi anche dalle maggiori Associazioni dei consumatori.

I problemi riguardano principalmente:

- l'assenza fino ad oggi di strumenti efficaci per combattere le frodi;
- l'abnorme numero dei danni alla persona di lievissima entità di origine speculativa;
- il ritardo nell'emanazione della disciplina per il risarcimento dei danni alla persona di più grave entità;
- le norme tecnicamente sbagliate come quella che ha alterato il sistema bonus/malus o come quella che ha aumentato i costi di distribuzione mediante l'introduzione del divieto di monomandato agenziale;
- le incertezze normative e giurisprudenziali che hanno minato il sistema di risarcimento diretto;
- le carenze ed i ritardi della giustizia civile.

Ci sembra importante richiamare l'attenzione degli Onorevoli Senatori sui meccanismi attraverso i quali si formano i prezzi dell'assicurazione e soprattutto sul fatto che c'è un nesso imprescindibile che lega i premi ai costi.

Ci riferiamo in particolare agli alti costi dei risarcimenti e alle distorsioni che li determinano. Se non si incide su questi costi, diventa illusorio pensare che la situazione italiana si adegui a quella degli altri paesi europei.

Prendiamo ad esempio il caso delle tabelle di legge per la valutazione economica e medico legale dei danni alla persona di natura non patrimoniale per le lesioni gravi derivanti dalla circolazione dei veicoli. Si tratta di una normativa di attuazione del Codice delle assicurazioni, che è in ritardo di oltre cinque anni rispetto all'emanazione della disciplina primaria. Essa è diretta a uniformare i criteri risarcitori sull'intero territorio nazionale, superando la disomogeneità e la variabilità oggi imperante in materia, che determinano incertezze per gli operatori e iniquità per le vittime degli incidenti.

Tale normativa, ora all'attenzione del Consiglio di Stato, è stata oggetto di critiche in mozioni votate dall'Aula della Camera dei deputati il 26 ottobre u.s.. Le critiche riguardano la prospettata riduzione economica dei risarcimenti, rispetto ai valori riconosciuti finora dalla prassi giurisprudenziale.

Al riguardo, osserviamo innanzitutto che ragionare sulla congruità dei valori economici in relazione al danno alla persona di natura non patrimoniale è un esercizio molto complesso e delicato che deve confrontarsi con il principio ineludibile dell'incommensurabilità del bene persona. Non si tratta infatti del danno patrimoniale (le perdite economiche subite, il mancato reddito, le spese mediche affrontate a seguito della lesione) che può essere identificato e accertato, ma di un danno che in assoluto è di incerta e molto difficile quantificazione. Il valore dell'uomo è un bene in astratto non monetizzabile, ma che pure deve formare oggetto di una valutazione economica ai fini del risarcimento. Ecco perché è opportuno che formi oggetto di una "convenzione", vale a dire di un atto che esprima una condivisione sociale ed economica dei valori da applicare, coniugando principi di *pietas*, di equità distributiva e di sostenibilità economica del sistema.

Ecco perché è necessario procedere al più presto all'emanazione della tabella, che mira ad un'armonizzazione e ad una definizione certa dei risarcimenti. Le tabelle devono anche mirare ad un ragionevole contenimento dei risarcimenti rispetto a quanto praticato da taluni tribunali nell'attuale vuoto normativo. I valori economici, infatti, vanno valutati in relazione alle risorse che la collettività può mettere in gioco in un determinato contesto storico e alla necessità di non caricare gli assicurati di costi eccessivi. Solo il legislatore può realizzare il temperamento tra i molti e diversi interessi in gioco.

La circolazione dei veicoli di per sé comporta due tipi di interessi contrapposti: il diritto di circolare e il diritto di essere risarciti per i danni eventualmente subiti dalla circolazione. Il sistema assicurativo è chiamato a conseguire un livello di equilibrio tra le risorse disponibili per assicurarsi e le risorse necessarie per risarcire le vittime. La sostenibilità economica del sistema di protezione assicurativa dipende quindi anche dai livelli economici dei risarcimenti dei danni alla persona. A maggiori livelli di protezione corrispondono, ovviamente, maggiori risorse da acquisire dai premi assicurativi e quindi maggiori costi e tariffe.

E' questa l'equazione delicata che deve essere risolta quando si affronta il problema, certo di elevato valore sociale, della tutela delle vittime. La questione dei prezzi va strettamente legata a quella dei costi.

### **1.1. Facciamo chiarezza sui numeri**

L'andamento della gestione r.c. auto continua a registrare risultati negativi che non possono non riverberarsi sui prezzi pagati dagli assicurati.

On.li Commissari, la tendenza all'aumento dei prezzi è iniziata nel 2010 e sta proseguendo nel 2011, dopo ben cinque anni consecutivi di riduzione (dal 2005 al 2009), nel corso dei quali in termini reali, ossia al netto dell'inflazione, il prezzo medio della copertura r.c. auto era

diminuito di oltre il 20%.

Gli aumenti si sono resi necessari per il forte deterioramento della gestione tecnica: se nel 2005 per ogni 100 euro di premi incassati le imprese ne spendevano 97, nel 2009 ne hanno spesi 108 e 106 nel 2010. Negli ultimi due anni, le imprese hanno perduto oltre un miliardo di euro in questo ramo.

In assicurazione, come peraltro in tutte le attività d'impresa, non si può essere sistematicamente in perdita. La conseguenza sarebbe il crollo del mercato e le ricadute sarebbero devastanti per i danneggiati, per gli assicurati e per il sistema paese, considerato il ruolo che le imprese di assicurazione svolgono, come è riconosciuto unanimemente, quali investitori istituzionali e fornitori di protezione e di garanzie.

Ma dobbiamo anzitutto fare chiarezza sui numeri per superare il disorientamento dell'opinione pubblica che spesso in questa materia si trova di fronte una ridda di cifre, di casi particolari, di valutazioni contrastanti.

Nel 2010 l'aumento medio del prezzo della copertura r.c. auto è stato del 4,8%. Nei primi sei mesi del 2011, l'aumento calcolato su base annua è del 5,7%. Anche i dati dell'ISTAT, che analizza i prezzi di listino (le tariffe) praticati da tutte le imprese nei numerosi comuni che costituiscono il campione statistico oggetto di rilevazione, mostrano a ottobre 2011 un aumento tendenziale su base annua del 4,8%.

Si tratta evidentemente di medie a livello nazionale. Certo taluni assicurati con caratteristiche di rischio più accentuato possono aver subito aumenti più considerevoli. Resta ferma però sempre la possibilità per i consumatori di sfruttare la concorrenza praticata dalle imprese, che esiste ed è vivacissima, e che può attenuare l'impatto dei costi.

La riduzione della frequenza sinistri che si sta registrando nell'ultimo anno fa presumere una tendenziale stabilizzazione del prezzo della r.c. auto nel corso del 2012, purché si tengano sotto controllo i fattori strutturali di cui abbiamo parlato. Se non si affrontano questi fattori i prezzi continueranno a oscillare tra un più e un meno, ma resteranno in ogni caso elevati.

Su questi fattori l'industria è pronta a fare la sua parte. E siamo disponibili, come già in passato, a discutere assieme alle istituzioni le possibili soluzioni. L'abbiamo fatto ad esempio con riferimento al sistema di legge del "risarcimento diretto", che ora l'Autorità garante della concorrenza e del mercato critica per alcuni profili applicativi sui quali possiamo costruttivamente confrontarci. Lo stiamo facendo con l'ISVAP per quanto riguarda la crisi del sistema "bonus/malus" dopo gli interventi normativi del 2007, che ne hanno compromesso la funzionalità. Lo facciamo con le Associazioni dei consumatori, che, pur nella dialettica delle parti, concordano con noi su molti degli interventi da realizzare.

## **1.2. La tendenza dei prezzi dell'assicurazione r.c. auto nel periodo 2005-2010**

Come abbiamo detto, nell'ultimo periodo si è registrato un aumento dei prezzi della r.c. auto (+4,8% nel 2010 e +5,7% nei primi sei mesi del 2011). Ma dobbiamo inserire questi dati in un quadro di tendenze di medio periodo.

Infatti, a suo tempo l'indennizzo diretto, la tabellazione normativa delle invalidità fino al 9%, gli investimenti in sicurezza stradale hanno facilitato il contenimento della dinamica dei costi e permesso nel quinquennio 2005-2009, grazie anche a una concorrenza tra imprese molto accesa, una riduzione di quasi il 12% del prezzo medio pagato dagli assicurati.

Il prezzo medio effettivamente pagato **risulta dividendo il complesso dei premi incassati dalle compagnie per il numero di veicoli assicurati**. In merito si può agevolmente rilevare che nei cinque anni considerati, fino al 2009, la riduzione del prezzo medio dell'assicurazione r.c. auto è stata pari a -1,5% nel 2005, -0,8% nel 2006, -2,7% nel 2007, -3,6% nel 2008 e -3,9% nel 2009.

In termini reali, ossia al netto dell'inflazione - pari nel periodo al 10,4% - il prezzo medio della copertura r.c. auto è diminuito nel quinquennio di oltre il 20%.

**Tavola 1**

**PREZZO MEDIO DELL'ASSICURAZIONE R.C. AUTO**

Anno	Premi contabilizzati (milioni di euro) <i>Fonte ISVAP</i>	Numero indice dei veicoli circolanti <i>Fonte ACI (*)</i> 2004=100	Numero indice del prezzo medio della copertura per veicolo 2004=100	Variazione del prezzo ANNUA %	Variazione del prezzo CUMULATA %
2005	18.171	102,1	98,6	<b>-1,5</b>	-1,5
2006	18.387	104,1	97,8	<b>-0,8</b>	-2,2
2007	18.208	105,9	95,2	<b>-2,7</b>	-4,8
2008	17.606	106,3	91,8	<b>-3,6</b>	-8,2
2009	16.963	106,5	88,2	<b>-3,9</b>	-11,8
2010 (°)	16.964	106,3	92,4	<b>4,8</b>	-7,6

(°) Le variazioni percentuali dei veicoli circolanti e dei premi sono state calcolate a campione omogeneo, ossia tenendo conto dell'uscita dal portafoglio diretto italiano di un'impresa nazionale e di una rappresentanza in Italia di un'impresa extraeuropea, i cui portafogli sono stati assegnati a due rappresentanze in Italia di imprese europee. Secondo dati ancora preliminari il numero dei veicoli-anno assicurati nel 2010, pari a circa 41,7 milioni, risulta solo lievemente diminuito rispetto al 2009 (-0,3%). Le stesse variazioni rideterminate a livello contabile (ossia considerando solo nel 2009 anche le due imprese sopra citate) determinerebbero variazioni nominali diverse e pari rispettivamente a -4,3% per i veicoli e a 0,0% per i premi

(\*) Il numero dal 2008 è calcolato utilizzando la variazione del numero dei veicoli assicurati derivante da un'indagine avviata dall'ANIA, con una metodologia coerente con quanto specificatamente richiesto alle imprese dall'ISVAP. Per gli anni precedenti al 2008 è stato utilizzato il numero dei veicoli circolanti dell'ACI

Fin dallo scorso anno però, anche in sede parlamentare, avevamo fatto notare che il risultato tecnico aveva fatto registrare nel 2009 un netto peggioramento rispetto ai risultati già negativi del 2008. Tale risultato si è ulteriormente deteriorato nel 2010, anche a causa della necessità di rivalutare le riserve sinistri per adeguarle all'aumento dei valori economici stabiliti da molti tribunali per il risarcimento dei danni alla persona.

Questo il quadro a consuntivo, in rapida sintesi.

Nel 2009, a parità di veicoli assicurati, la raccolta premi era diminuita del 3,6%, anche a causa della normativa imposta dal decreto in materia di clausole bonus/malus che ha obbligato le compagnie ad applicare sconti impropri per alcune categorie di assicurati.

L'onere complessivo dei sinistri, invece, era aumentato del 3%, anche per il repentino e pesante effetto dei nuovi criteri, adottati da molti tribunali, per i risarcimenti relativi alle lesioni più gravi.

Su 100 euro di premi incassati, le imprese nel 2009 ne hanno spesi 108.

I prezzi sono scesi e il costo dei sinistri è aumentato.

Da qui la tendenza al rialzo dei prezzi che è iniziata a fine del 2009 e su cui ha inciso anche l'innalzamento dei massimali minimi di legge previsto dalla normativa europea.

Nel 2010, la raccolta premi è aumentata del 4,5% (l'onere dei sinistri ha visto un incremento di quasi il 2%); tenendo conto di una leggera riduzione del parco circolante, l'aumento medio del prezzo della r.c. auto nel 2010 è stato del 4,8%. Su 100 euro di premi incassati, le imprese ne hanno spesi 106. In due anni le imprese nella r.c. auto hanno perso circa un miliardo di euro.

## 1.2. Le tendenze recenti

Secondo l'ISTAT, a livello di mercato, le tariffe, vale a dire i "listini prezzo", hanno mostrato a ottobre 2011 un aumento del 4,8% rispetto ai dodici mesi prima, contro il 6,8% registrato nello stesso periodo dello scorso anno. (Fonte ISTAT – Tavola 2). Il dato è coerente con l'andamento del prezzo medio, che nei primi sei mesi del 2011 è aumentato su base annua del 5,8%.

Mese / Anno	Tasso % di crescita a 1 mese	Tasso % di crescita a 12 mesi
settembre '10	0,52	6,76
ottobre '10	0,95	7,49
novembre '10	0,44	6,99
dicembre '10	0,43	6,59
gennaio '11	0,90	6,13
febbraio '11	0,19	5,90
marzo '11	0,10	5,84
aprile '11	0,29	5,71
maggio '11	0,19	5,59
giugno '11	0,29	5,27
luglio '11	0,76	5,29
agosto '11	0,38	5,57
settembre '11	0,38	5,43
ottobre '11	0,38	4,82

Una tendenza al rialzo delle tariffe r.c. auto nel 2011 è peraltro riscontrabile anche in altri importanti paesi europei - come Germania, Francia e, soprattutto, Regno Unito - come conseguenza del deterioramento tecnico della gestione.

**Tavola 3 - VARIAZIONE % DELL'INDICE DEI PREZZI DELL'ASSICURAZIONE PER I MEZZI DI TRASPORTO**

	MEDIA ANNUA					TOTALE	TENDENZIALE
	2006	2007	2008	2009	2010	2006-2010	Sett. 2010 - 2011*
Italia	2,3%	1,5%	2,4%	2,9%	7,2%	17,2%	5,5%
Austria	-4,4%	0,3%	0,3%	2,3%	2,8%	1,1%	3,2%
Belgio	1,6%	6,3%	1,4%	-1,2%	0,3%	8,5%	-0,8%
Danimarca	6,0%	0,7%	1,8%	0,6%	4,0%	13,6%	0,2%
Finlandia	1,6%	2,9%	4,6%	5,5%	4,0%	20,0%	3,0%
Francia	-0,8%	-1,6%	0,5%	1,6%	6,6%	6,2%	-3,0%
Germania	-1,6%	1,8%	2,8%	2,0%	4,2%	9,5%	-1,9%
Grecia	2,6%	2,1%	2,6%	7,0%	13,2%	30,3%	7,5%
Irlanda	-5,9%	-10,9%	-3,6%	11,5%	1,4%	-8,6%	5,7%
Lussemburgo	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	-2,6%	-1,7%	7,3%
Norvegia	-1,3%	-0,5%	3,5%	4,2%	4,2%	10,4%	4,0%
Olanda	-4,3%	-2,7%	0,6%	1,8%	0,1%	-4,7%	4,3%
Regno Unito	0,0%	3,2%	1,7%	10,3%	30,8%	51,5%	21,2%
Spagna	2,0%	1,7%	2,0%	1,3%	1,8%	9,1%	3,2%
Svezia	4,1%	11,4%	3,7%	2,0%	2,0%	25,0%	-1,3%
<b>UE 25</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,7%</b>	<b>2,1%</b>	<b>6,0%</b>	<b>11,6%</b>	<b>2,7%</b>

Fonte: Eurostat

(\*) Per il Regno Unito la variazione si riferisce al mese di agosto 2011, ultimo dato disponibile

La tendenza tariffaria al rialzo non può che essere motivo di preoccupazione per tutti.

Siamo assolutamente concordi sul fatto che non ci si possa limitare a prendere atto e assistere, quasi con rassegnazione, a un simile fenomeno.

Ogni energia, da parte di tutti, deve essere profusa per evitare l'innescarsi di una spirale di crescita dei costi e dei prezzi che vedrebbe perdenti sia le compagnie sia gli assicurati.

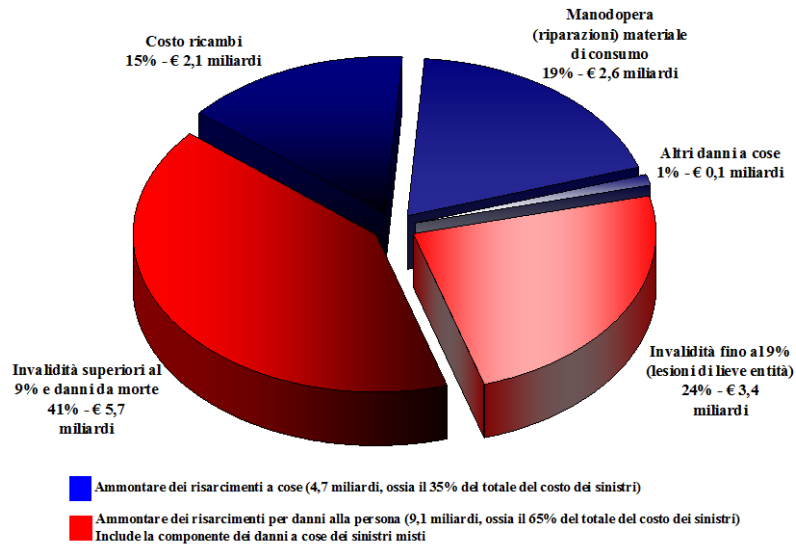
Ma l'attenzione deve essere portata - oltre che, e più che, alle dinamiche dei prezzi di breve periodo (incremento o diminuzione) - al livello dei prezzi, che dipende dal livello dei costi, che sono superiori a quelli degli altri paesi europei e che riflettono i fattori strutturali su cui intendiamo richiamare l'attenzione di questa Commissione.

### 1.3. La ricognizione dei problemi strutturali

#### Il costo dei risarcimenti

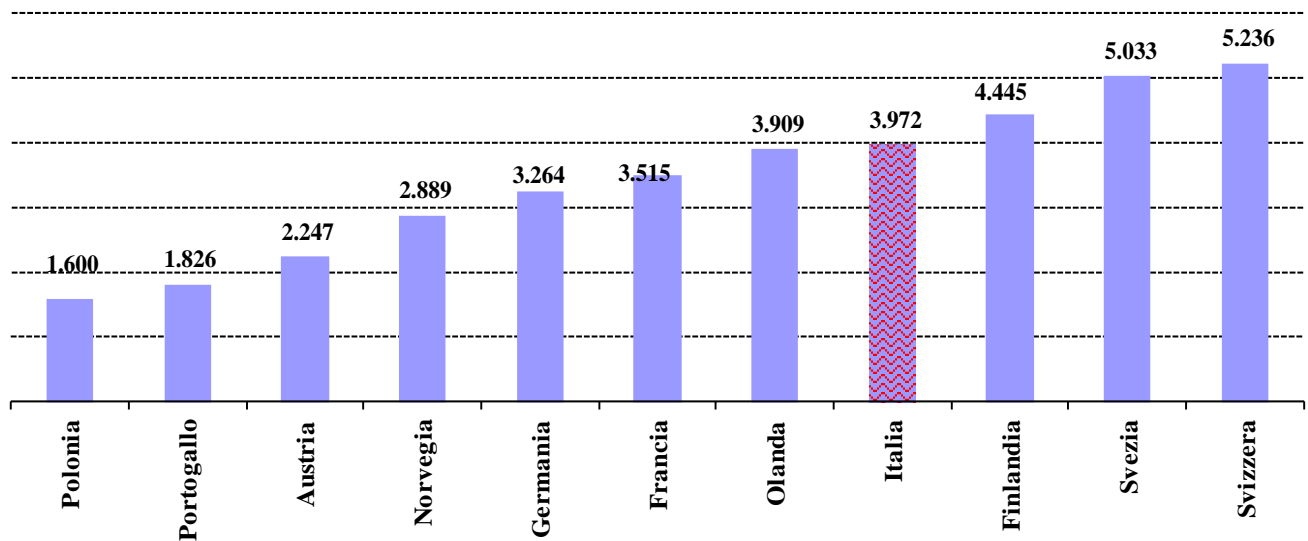
Le tariffe r.c. auto vengono costruite in relazione all'evoluzione del numero dei sinistri e dei costi dei risarcimenti, vale a dire su variabili indipendenti dall'andamento inflattivo.

Il costo totale dei sinistri di competenza (comprensivo sia dei danni a cose sia dei danni alle persone) nonostante una riduzione della frequenza sinistri del 5,0% nel 2010 è stato pari a 14 miliardi; di questi circa i due terzi (ossia ben 9 miliardi) sono relativi a danni fisici (comprensivi anche dei danni a cose dei sinistri misti); in particolare, 3,4 miliardi sono risarciti per invalidità permanenti comprese tra uno e nove punti, mentre circa 5,7 miliardi per morti o per invalidità superiori (cfr. grafico seguente).



La tabella che segue aiuta a confrontare oggettivamente il costo medio dei sinistri in Italia con quello di altri paesi europei.

#### Costo medio dei sinistri r.c. auto : comparazione europea



Fonte: CEA - The European Motor Insurance Market - Febbraio 2009



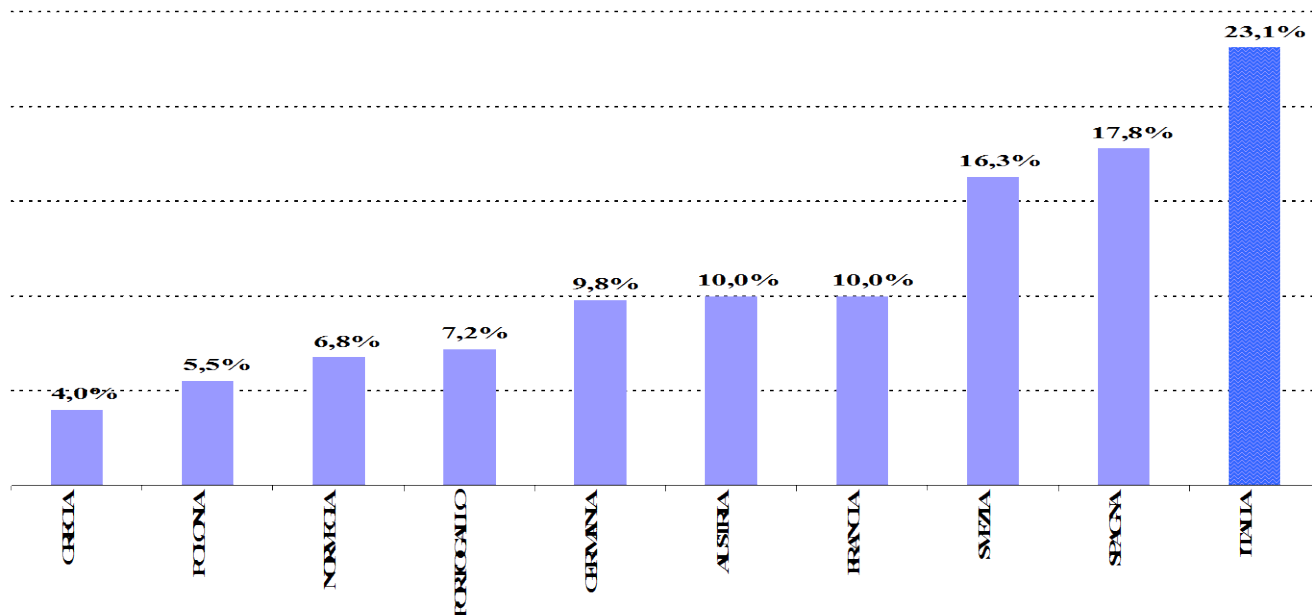
## Il danno alla persona

La fortissima incidenza dei risarcimenti derivanti dai danni alla persona deriva, essenzialmente, dal fatto che mediamente per ogni quattro sinistri denunciati vi è un risarcimento per danni alla persona.

In valore assoluto abbiamo ogni anno oltre un milione di feriti su 3,5 milioni di sinistri.

In termini più tecnici, la percentuale di sinistri con almeno un danno alla persona è stata nel 2010 in Italia pari a oltre il 23%; nel confronto internazionale tale valore è doppio rispetto a quello osservato negli altri paesi europei.

### Incidenza sinistri con danni alla persona: comparazione a livello europeo



Fonte: CEA - The European Motor Insurance Market - Febbraio 2009

### Incidenza dei danni alla persona sul totale dei sinistri r.c. auto

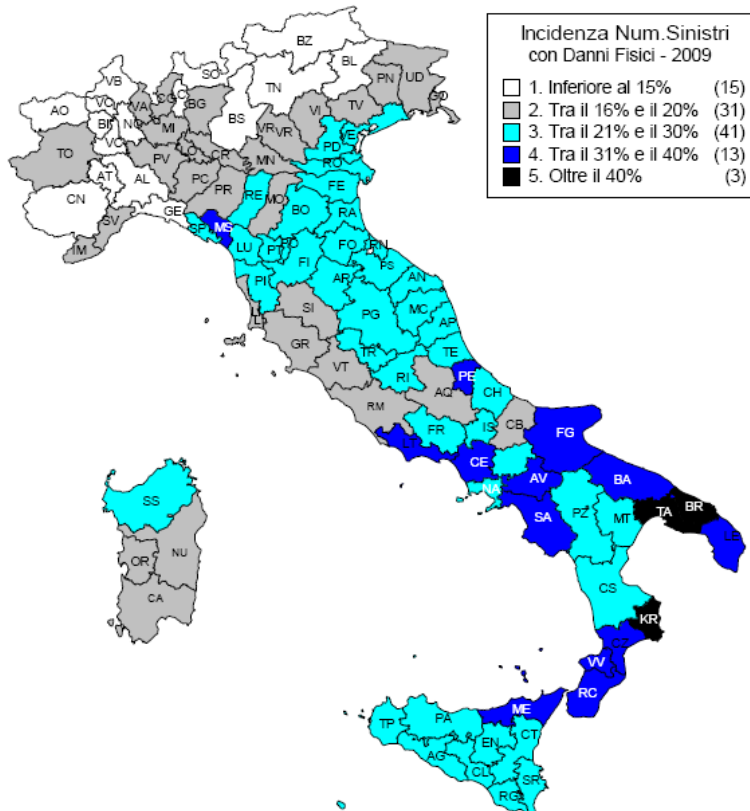
Generazione di accadimento	Numero totale dei sinistri pagati e a riserva*	Incidenza % num. dei sinistri con lesioni alla persona	Numero sinistri con lesioni alla persona	Variazione % tendenziale	Numero medio di persone morte e ferite in un sinistro	Numero totale di persone morte e ferite - ANIA	Numero totale di persone morte e ferite - ISTAT
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2000	4.521.607	17,7%	801.250	n.d.	n.d.	n.d.	328.252
2001	4.066.529	18,4%	746.313	-6,9	n.d.	n.d.	341.361
2002	3.836.135	17,9%	687.052	-7,9	n.d.	n.d.	385.472
2003	3.708.020	18,2%	675.955	-1,6	n.d.	n.d.	363.038
2004	3.673.744	19,8%	728.413	7,8	n.d.	n.d.	349.301
2005	3.654.072	21,0%	765.953	5,2	n.d.	n.d.	340.676
2006	3.661.945	21,0%	768.336	0,3	n.d.	n.d.	338.624
2007	3.685.452	21,0%	772.305	0,5	1,25	965.381	330.981
2008	3.716.084	21,3%	791.047	2,4	1,30	1.028.362	315.470
2009	3.741.283	21,8%	817.467	3,3	1,34	1.092.086	311.495
2010	3.535.512	23,1%	816.703	-0,1	1,33	1.088.666	306.825

(\* ) Comprensivi della stima dei sinistri I.B.N.R.

\*ISTAT: il numero di feriti e morti dell'ISTAT (colonna (8)) differisce da quello del settore assicurativo (colonna (7)) perché il primo è relativo ai SOGGETTI incidentati con danni fisici per i quali è intervenuta una forza pubblica (polizia municipale, polizia stradale o carabinieri) e la rilevazione dei dati dell'incidente è lasciata alla volontà della forza pubblica che deve riempire un apposito questionario con i dati relativi all'incidente stesso.

In alcune province, come Crotona, Brindisi, Taranto e Foggia l'incidenza dei danni alla persona raggiunge il 40%. E' un dato spiegabile solo con l'esistenza di frodi e speculazioni che incidono pesantemente in alcuni contesti sugli oneri a carico delle imprese e poi sulle tariffe pagate dai consumatori.

#### Incidenza del Numero di sinistri con danni fisici nel 2009



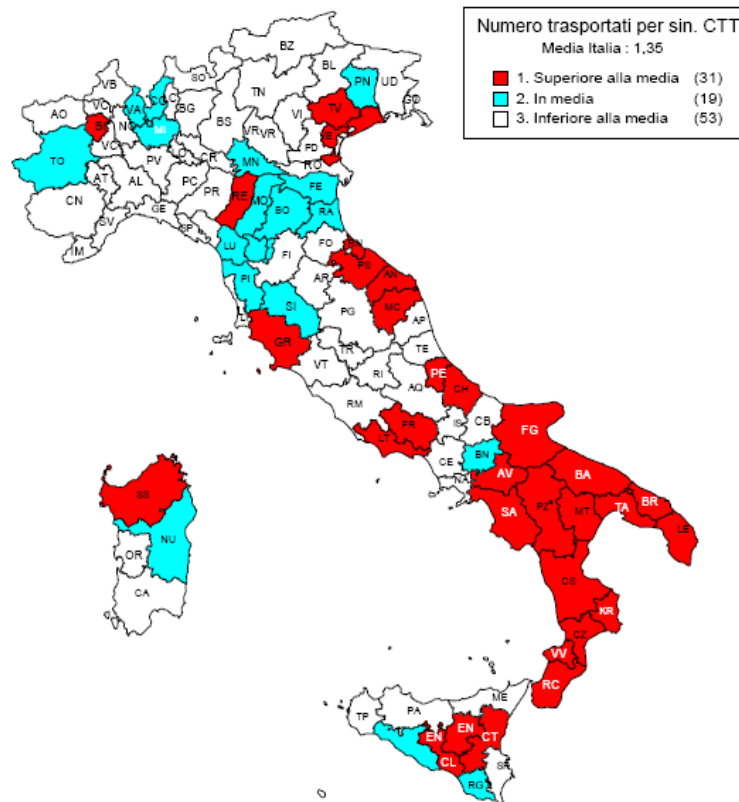
L'anomalia italiana nel confronto con gli altri paesi europei è essenzialmente dovuta a un diffuso fenomeno speculativo favorito da una legislazione e da una prassi giudiziaria che non si sono rivelati finora efficaci nel contrastare il fenomeno. La speculazione si concentra sui danni di lievissima entità (1-2 punti percentuali di invalidità). Queste "pseudo-lesioni" nel loro complesso rappresentano il 15% dei sinistri e quasi l'80% delle lesioni non gravi.

Le imprese risarciscono per questi danni oltre 2 miliardi di euro all'anno, vale a dire il 15% degli oneri totali per sinistri r.c. auto.

Si fa notare che le criticità di alcune aree del Sud Italia diventano ancora più evidenti quando si considera il numero medio di danneggiati per sinistro. Sulla base dei dati del 2009, ogni sinistro con lesioni alla persona coinvolgeva mediamente 1,35 individui; nel Sud del paese il

numero di persone risarcite è quasi sempre superiore alla media con punte fino a quasi 2 individui per sinistro.

#### Numero medio di trasportati per sinistro r.c. auto – Anno 2009



Con riferimento ai danni alla persona più gravi (quelli con almeno 10 punti di invalidità), manca a tutt'oggi la disciplina unitaria per la valutazione economica e medico-legale di tali lesioni, nonostante da tempo si sia avviato l'iter per il varo delle tabelle previste dal Codice delle assicurazioni. Come abbiamo detto, il semplice annuncio da parte del Governo che finalmente la tabella sarebbe stata inviata al Consiglio di Stato per il controllo di legittimità ha suscitato reazioni che hanno criticato i valori economici espressi dalla stessa. Tali valori sono infatti inferiori a quelli praticati da alcune sedi giudiziarie e, in particolare, a quelli contemplati dalla tabella adottata dal tribunale di Milano.

In realtà i valori espressi dalla tabella di legge in fieri sono di gran lunga superiori per le lesioni più gravi a quelli applicati nei diversi paesi europei, come si evince dalla seguente tavola che confronta i criteri economici impiegati in Europa per la valutazione del danno non patrimoniale alla persona con quelli che si vorrebbero introdurre in applicazione dell'articolo 138 del codice delle assicurazioni.

DANNO MORALE / DANNO BIOLOGICO												
NAZIONE	10%			25%			60%			90%		
	20 anni	40 anni	60 anni	20 anni	40 anni	60 anni	20 anni	40 anni	60 anni	20 anni	40 anni	60 anni
ITALIA*	16.000	14.800	12.800	64.600	57.400	49.900	306.600	272.300	236.800	590.000	524.000	455.700
FRANCIA	26.000	23.000	22.000	69.000	64.000	59.000	230.000	170.000	130.000	455.000	374.000	350.000
GERMANIA	10.000	10.000	10.000	35.000	35.000	35.000	70.000	70.000	70.000	250.000	250.000	250.000
GRAN BRETAGNA	28.700	28.700	28.700	41.400	41.400	41.400	103.500	103.500	103.500	212.800	212.800	212.800
SPAGNA	9.800	8.900	7.500	36.500	33.500	28.000	104.500	96.500	81.000	259.000	239.000	201.000
BELGIO	10.300	8.200	4.800	76.000	59.000	37.200	152.000	118.000	74.500	272.500	212.700	134.000
OLANDA	15.000	15.000	12.500	35.000	30.000	30.000	65.000	60.000	55.000	150.000	150.000	125.000

\* Per l'Italia i valori sono i minimi previsti dalla tabella dello schema di DPR in approvazione, senza personalizzazione fino a +30%. Non viene considerata l'inabilità temporanea.

Quando si confrontano i prezzi dell'assicurazione r.c. auto nei vari paesi, occorre dunque considerare le differenze strutturali che esistono nel meccanismo di formazione dei costi dei risarcimenti.

In Italia, in assenza della normativa di legge, i tribunali aggiornano le tabelle di valutazione economica delle lesioni sulla base di criteri disomogenei. La nuova tabella del Tribunale di Milano, introdotta oltre due anni fa e applicata da un numero rilevante di altri tribunali, ha comportato un aumento dei costi di liquidazione del 15% e un conseguente aggravamento del fabbisogno tariffario di circa il 5%.

Infine, anche l'abnorme frequenza in Italia delle micro-lesioni contribuisce a determinare un'incidenza assoluta dei danni alla persona che non ha riscontro in altri paesi europei.

Anche questa evoluzione appare anomala soprattutto se si considerano gli enormi passi avanti fatti dall'industria automobilistica nel campo dei sistemi di sicurezza attiva e passiva dei veicoli: sarebbe stato infatti naturale attendersi perlomeno una stabilizzazione dei danni a persona se non una loro diminuzione.

## Le frodi

Un impatto rilevante sull'elevata frequenza sinistri, soprattutto in alcune aree del paese, è sicuramente connesso con la piaga delle frodi.

I dati rilevati dall'ISVAP riportano solo le truffe scoperte dalle imprese sulla base dei mezzi (necessariamente limitati) che esse possono impiegare per contrastare il fenomeno (il 2,3% dei sinistri risulterebbe d'origine fraudolenta). In altri paesi le truffe smascherate sono molte di più grazie a sistemi antifrode che impiegano, oltre alla tecnologia informatica, strumenti investigativi gestiti in partnership con le forze dell'ordine. I limiti della legislazione sulla privacy, che in Italia hanno comportato la chiusura della banca dati antifrode dell'ANIA che conteneva una copiosa informativa sui casi accertati, altrove sono più flessibili.

Inoltre, l'attività di contrasto dei fenomeni fraudolenti da parte delle imprese italiane è resa più difficile dagli obblighi previsti dalla legge in materia di offerta del risarcimento, il cui inadempimento è pesantemente sanzionato. I termini brevissimi concessi alle

compagnie per offrire la liquidazione o per respingerla (30, 60 o 90 giorni, a seconda dei casi), che non hanno riscontro in altri paesi europei, non consentono di raccogliere gli elementi necessari per respingere le richieste speculative e per disporre di prove per la proposizione di querele. E infatti, la maggior parte delle frodi viene scoperta solo a posteriori. A risarcimento già erogato.

I dati ufficiali, assolutamente parziali rispetto all'entità del grave fenomeno, mostrano peraltro che le truffe sono concentrate prevalentemente in specifiche aree del Mezzogiorno.

Ad esempio, le frodi accertate sono pari al 12,4% dei sinistri a Caserta, al 10,9% a Napoli al 9,3% a Foggia. Ma non è così in tutte le aree del Mezzogiorno. In altre zone del Sud, la quota di sinistri fraudolenti è inferiore alla media nazionale (0,9% a Isernia, 1,4% a Trapani e 1,7 a Caltanissetta).

Il coefficiente di correlazione calcolato sulla base dei dati regionali tra la frequenza sinistri e l'incidenza del numero dei sinistri con frode accertata sul totale di quelli denunciati rilevato dall'ISVAP è pari a 0,81, un valore statisticamente significativo. Lo stesso indicatore a livello provinciale assume un valore altrettanto significativo e pari a 0,64.

Tali valori indicano che la frequenza sinistri è influenzata dal fenomeno delle frodi: le aree dove si concentrano maggiormente sono anche quelle dove è più elevata la sinistrosità. Un esercizio econometrico mostra che le frodi accertate spiegano circa il 30 % della varianza osservata per la frequenza dei sinistri. Ne consegue che nelle zone con indicatori elevati di frequenza sinistri una buona parte delle richieste di risarcimento ha origini fraudolente.

Un altro rilevante indicatore della diffusione delle frodi è dato, come già rilevato, dal numero dei sinistri che presentano almeno un danno fisico. Un analogo esercizio econometrico, in cui si mettono a confronto le diverse incidenze dei danni alla persona sul territorio nazionale (confrontando le province del Nord – con incidenza più bassa - con quelle del Centro e del Sud – in cui l'incidenza è più alta ), stima in 150 mila sinistri per un valore di 1,2 miliardi di euro il fenomeno delle richieste speculative sul riconoscimento di danni alla persona di lieve entità.

### **La scala bonus/malus**

La legge n. 40/2007 ha previsto che, nel caso di un incidente in cui siano coinvolti due veicoli con una responsabilità del 50% per ciascun guidatore, non scatti il malus per nessuno dei due assicurati. Stabilisce, inoltre, un'impropria attribuzione della classe di merito su base familiare.

Come effetto di questa illogica normativa, oltre il 9% delle autovetture assicurate (ossia circa 2,8 milioni) ha beneficiato di condizioni immeritate a spese degli altri assicurati: nel biennio 2008-2009 queste misure hanno determinato un'insufficienza tariffaria di circa il 6%.

Il meccanismo introdotto da questa normativa sbagliata ha scardinato un sistema che deve, invece, essere finalizzato a premiare i comportamenti responsabili.

2.

## **La necessità di una “risposta di sistema” e le proposte dell’industria**

È indispensabile un’alleanza concreta di azione per migliorare l’efficienza complessiva del sistema. Tutti gli stakeholders rilevanti (pubblici e privati) possono e devono dare il proprio contributo. Anche l’industria è pronta a fare la sua parte.

Ma il problema è complesso e discende in larga misura da fattori che non sono governabili direttamente dalle imprese.

Purtroppo dobbiamo constatare che le molte proposte formulate anche dall’ANIA sono rimaste nel cassetto. L’unica iniziativa in cantiere, il disegno di legge per istituire un organismo di lotta alle frodi (attualmente in discussione alla Camera), suscita nella sua impostazione perplessità in ordine alla sua capacità di incidere efficacemente rispetto all’obiettivo annunciato.

Richiamiamo dunque, ancora una volta, le nostre considerazioni e proposte, con l’auspicio che vengano approfondite e portate a realizzazione.

### **2.1. La piaga del milione e oltre di infortunati o presunti tali : occorrono criteri di accertamento delle invalidità più rigorosi.**

E’ necessario rivedere i valori economici medico legali fissati dalla legge per le microlesioni. Si potrebbe infatti conseguire una riduzione dei costi e dei prezzi della r.c. auto stimabile nel 10%. Altrove, infatti, il “colpo di frusta” di lieve entità non porta nella maggior parte dei casi a riconoscere postumi di invalidità permanente, ma comporta esclusivamente il risarcimento del danno biologico temporaneo e delle spese mediche in misura proporzionata al grado di tali disturbi, generalmente lievi e passeggeri.

### **2.2. La valutazione economica delle lesioni gravi non è più sostenibile: occorre approvare le tabelle di legge per le invalidità più gravi e fissare parametri equi ed economicamente sostenibili per i danni dei parenti delle vittime primarie.**

I criteri risarcitori dei danni alla persona devono essere certi, adeguati, sostenibili dal sistema e uniformi su tutto il territorio nazionale. L’incertezza e la diversità dei parametri adottati dai giudici alterano le stime di fabbisogno delle imprese. La mancanza di uniformità determina iniquità di trattamento delle vittime. L’indifferenza ai valori economici applicati produce un impiego di risorse in eccesso rispetto a quelle sostenibili dalla collettività in termini di premi da pagare per la r.c. auto.

A tutt’oggi, la normativa prevista dal Codice delle assicurazioni per la valutazione delle lesioni più gravi non ha avuto esecuzione. Auspichiamo che i tempi di approvazione siano accelerati. I valori della tabella di legge restano peraltro di gran lunga superiori a quelli praticati in Europa. Se si vuole un sistema di protezione che prevede valori economici di risarcimento per le vittime particolarmente elevati, occorre accettare la conseguenza che le risorse necessarie devono essere elevate. Vale a dire i premi r.c. auto si manterranno in questa ipotesi elevati.

Particolarmente delicata è anche la situazione che riguarda i criteri adottati dai vari tribunali per risarcire i familiari delle vittime. Si tratta di danni da sofferenza che è estremamente difficile quantificare in astratto. In Italia, peraltro, le valutazioni rispetto ai valori praticati in altri paesi europei sono indubbiamente più elevate e soprattutto riguardano un numero più esteso di aventi diritto potenziali.

La distanza dell'Italia da altri paesi è dell'ordine di sei/sette multipli. Occorrerebbe approfondire il tema al fine di introdurre criteri valutativi equi, più sostenibili economicamente e maggiormente in linea con quelli degli altri paesi.

### **2.3. L'agenzia pubblica per il contrasto delle frodi assicurative: il d.d.l. in discussione alla Camera.**

L'iniziativa parlamentare di dar vita a un sistema di prevenzione delle frodi in assicurazione è da apprezzarsi come scelta politica, visto che si discute di un intervento di questa natura da oltre cinque anni.

Tuttavia, come abbiamo potuto riferire nell'ottobre scorso nel corso di un'audizione presso la Commissione Industria del Senato, l'articolazione del disegno di legge approvato dalla Camera non pare risolvere i problemi di fondo.

L'articolato in parola, infatti, non istituisce un vero organismo antifrode, del tipo di quelli operanti nei Paesi più avanzati, ma semplicemente un gruppo di lavoro a composizione prevalentemente amministrativa e addirittura con incarichi a tempo determinato, che dovrebbe presiedere, senza alcuna garanzia di struttura dedicata e qualificata, ad una serie di attività complesse. Inoltre, la proposta presentata trascura la fase di stipulazione dei contratti, che al contrario presenta propri profili di possibili frodi e che in molti casi costituisce già attività preparatoria della frode relativa alla fase del risarcimento del danno.

Per dare concreto impulso all'attività antifrode, occorre istituire un organismo di prevenzione dotato di autonomia gestionale e patrimoniale e soprattutto sostenuto da una vera e propria struttura operativa composta da personale specializzato nelle investigazioni, proveniente per esempio dalle Forze di Polizia. Le imprese di assicurazione si sono dette pronte a contribuire al finanziamento di detto organismo.

Il nucleo centrale del "sistema" delineato dal d.d.l. sembra invece consistere nella sola interconnessione di una serie di banche dati esistenti per l'estrazione di parametri di rischio di frode e prevede solo una blanda forma di collaborazione tra il citato gruppo di lavoro e le imprese di assicurazione, collaborazione che si riduce a periodici scambi di informazioni.

Sembra delinearci quindi **un apparato meramente amministrativo, privo di quei concreti poteri investigativi e di quelle risorse di personale specializzato** indispensabili per un efficace contrasto alla frodi assicurative.

Crediamo che il testo del disegno di legge possa essere opportunamente modificato. Abbiamo presentato alla Commissione Industria osservazioni e proposte di carattere tecnico che, se

accolte, potranno dare una svolta nella lotta alle frodi e contribuire efficacemente alla riduzione dei costi della r.c. auto.

#### **2.4. Il risarcimento diretto deve essere obbligatorio**

Il risarcimento diretto ha consentito una riduzione dei tempi di liquidazione e del contenzioso, ma occorre garantire certezza giuridica che la procedura non sia aggirabile da operatori interessati a reintrodurre costi impropri nell'attività risarcitoria dei danni da circolazione.

E' necessario intervenire nuovamente sulla disciplina del sistema, rendendolo vincolante in tutte le sue fasi, dopo che una sentenza interpretativa della Corte Costituzionale ha di fatto decretato la facoltatività della procedura nella fase giudiziaria. Il sistema in via facoltativa alla lunga non funziona, poiché determina un'antiselezione dei sinistri, vale a dire tende a includere solo quelli meno gravi e costosi, alterando il complesso meccanismo di compensazione economica tra le imprese.

Il settore assicurativo è disposto ad approfondire anche le criticità applicative che discendono da alcune rigidità eccessive della disciplina in materia di convenzione tra imprese per la gestione del sistema.

#### **2.5. Quale bonus-malus per il futuro?**

La legge n. 40/2007 ha previsto che, nel caso di un incidente in cui siano coinvolti due veicoli con una responsabilità del 50% per ciascun guidatore, non scatti il malus per nessuno dei due assicurati. Stabilisce, inoltre, un'impropria attribuzione della classe di merito su base familiare.

Si tratta di due disposizioni imperative imposte su clausole contrattuali che dovrebbero essere lasciate alla libera determinazione delle imprese in applicazione dei principi della concorrenza.

Pertanto, va innanzi tutto rimossa questa normativa illogica e controproducente, che, obbligando le imprese ad applicare sconti impropri, ha premiato chi non lo meritava e ha determinato un aumento del fabbisogno tariffario, per la collettività degli assicurati, del 3% ogni anno.

Presso l'ISVAP è stato istituito un tavolo tecnico per tentare di riportare i sistemi di tariffazione bonus-malus alla loro tipica funzione (premiare i virtuosi sulla base di una esperienza alla guida provata nel corso del tempo e penalizzare i più rischiosi).

### **Gli altri rami danni**

I rami danni diversi dalla r.c. auto abbracciano un'ampia gamma di prodotti assicurativi: polizze malattia e infortuni, polizze della responsabilità civile in svariati ambiti, polizze a protezione dei beni. Nei diversi comparti le coperture sono spesso personalizzate



sulla base delle esigenze delle imprese e delle famiglie, e non sono tra loro facilmente confrontabili.

Non è perciò possibile calcolare un omogeneo prezzo medio della copertura nel tempo. Tuttavia, diversi indicatori segnalano che non vi sono state negli anni recenti tensioni sui prezzi.

Innanzitutto, il prezzo delle coperture dipende in misura cruciale, soprattutto nel settore corporate, dal costo della riassicurazione che si forma nei mercati internazionali.

Nell'ultimo quadriennio, dopo le tensioni registrate a seguito degli eventi dell'11 settembre, il mercato della riassicurazione è stato tendenzialmente di tipo soft, ossia caratterizzato da prezzi contenuti e tendenzialmente calanti.

Inoltre, la crisi economica e finanziaria iniziata alla fine del 2008 e proseguita nel 2009 e nel 2010 ha comportato una contrazione della domanda a cui l'offerta ha reagito con una tendenziale riduzione dei tassi di premio.

Ciononostante, nel corso del 2010 in quasi tutti i rami danni diversi dalla r.c. auto si è riscontrato un generale miglioramento del loss ratio (ossia del rapporto fra i costi sostenuti dalle imprese di assicurazione in termini di risarcimenti e i premi incassati).

Nel settore property si è registrata una diminuzione rispetto al 2009 dei sinistri imputabili sia ad eventi atmosferici sia ad eventi catastrofici; alcune imprese hanno inoltre implementato sistemi puntuali di monitoraggio dei sinistri per verificare l'effettiva liquidabilità del danno da fenomeno elettrico per limitare gli effetti negativi, in termini di redditività, che si erano invece registrati nel corso del 2009.

Il ramo cauzione ma, soprattutto, il ramo credito sono gli altri settori che hanno visto una riduzione del costo dei sinistri di competenza sia per un calo della frequenza sinistri che del relativo costo medio.

Lievi aumenti del loss ratio si sono registrati nel corso del 2010 nei rami perdite pecuniarie e tutela legale per effetto di un aumento della frequenza sinistri; vi ha contribuito sia un deterioramento della qualità dei portafogli sia una maggiore consapevolezza da parte degli assicurati circa i contenuti delle varie garanzie offerte. In particolare per la tutela legale si è associato anche un aumento del costo medio dei sinistri a causa di onorari professionali in crescita rispetto al recente passato.

Nel complesso, il totale dei premi è rimasto sostanzialmente stabile in rapporto al PIL (intorno all'1,0%), in presenza di un qualche aumento della numerosità delle coperture. Anche questa osservazione fa escludere l'esistenza di tensioni nei prezzi.

Abbiamo più volte segnalato che, purtroppo, il rapporto tra premi e PIL è in Italia pari a meno della metà di quello registrato in Europa. È questo un fattore di vulnerabilità del sistema

economico del nostro Paese che merita la massima attenzione.

La sottoassicurazione italiana non dipende dalla qualità dell'offerta assicurativa, che è omogenea a quella degli altri paesi, anche perché operano in Italia e hanno ampie quote di mercato tutte le principali imprese di assicurazione europee.

Dipende, invece, da un quadro istituzionale e normativo che, a differenza degli altri Paesi più avanzati, non favorisce una efficiente partnership tra sistema pubblico e privato in campi essenziali quali la sanità, la previdenza integrativa, la gestione delle catastrofi naturali.

A ciò si aggiunge l'elevato livello della tassazione sui premi dei rami danni: le aliquote d'imposta applicate in Italia ai premi assicurativi sono tra le più alte a livello europeo.

\* \* \*

In conclusione di questa breve relazione desideriamo confermare la più ampia disponibilità dell'industria assicurativa a contribuire ad una dinamica virtuosa del sistema dei prezzi e delle tariffe nel settore assicurativo a beneficio degli assicurati e più in generale dello sviluppo economico del nostro Paese.