



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

Fabio Cerchiai
Presidente dell'ANIA

SENATO

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

Roma, 26 maggio 2009

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

R.C. Auto

Il prezzo dell'assicurazione obbligatoria r.c. auto da sempre, vale a dire da quando fu introdotta nel giugno del 1971, ha formato oggetto di polemiche, insofferenze e, più in generale, di considerazioni critiche riguardo il suo eccessivo ammontare.

Ciò è dipeso, e ancora dipende, da due ordini di problemi: l'obbligatorietà della copertura, che viene percepita come l'imposizione di una sorta di tassa per circolare, e la costante indifferenza verso le voci di costo delle prestazioni assicurative, vale a dire i risarcimenti, da cui dipendono in buona sostanza i prezzi.

Per questi motivi, paradossalmente, gli atteggiamenti critici verso i prezzi della r.c. auto erano diffusi anche nel periodo, durato ben venticinque anni, in cui le tariffe venivano stabilite dal CIP, ed erano uguali per tutte le imprese esercenti l'assicurazione obbligatoria.

Successivamente alla liberalizzazione tariffaria, intervenuta nel 1994, l'attenzione al prezzo della r.c. auto si è accentuata, ma non è cambiato l'approccio alle problematiche complessive dell'assicurazione obbligatoria. In particolare, l'interesse è concentrato sul livello delle tariffe, ma monitorando solo i prezzi di listino e non quelli effettivamente pagati, e prendendoli in esame come una variabile indipendente dai costi sostenuti dalle imprese.

Analisi di prezzi non corredate da analisi dei costi non hanno senso alcuno. Occorre dunque avere sempre presente questa essenziale premessa.

a) L'andamento dei prezzi

Per consuetudine – retaggio dell'epoca in cui il prezzo della r.c. auto era amministrato e le tariffe erano uniche per tutte le compagnie – le rilevazioni ufficiali (ISTAT, ISVAP) sul costo della r.c. auto vengono effettuate utilizzando una media dei listini prezzi, ancora impropriamente chiamati tariffe, prendendo a riferimento un numero limitato di profili di rischio (attualmente pari a 7)¹.

Il problema principale sta nel fatto che tali indici:

- 1) non considerano gli effetti dei bonus per gli assicurati che non causano sinistri (circa il 92%);
- 2) non tengono conto degli sconti praticati alla clientela, la cui diffusione è aumentata per effetto di una concorrenza tra le imprese sempre più accesa, e per i quali non può essere fissata una misura massima (Legge n. 248/2006, c.d. decreto Bersani I);
- 3) non considerano che un crescente numero di assicurati cambia ogni anno compagnia alla ricerca del prezzo più conveniente. Secondo alcune indagini campionarie la percentuale annua è compresa tra il 9 e il 12%;
- 4) non tengono conto degli effetti delle disposizioni in materia di clausole bonus/malus introdotte dal secondo decreto Bersani. Di fatto, queste misure impongono impropriamente “sconti” a determinate categorie di assicurati, in particolare ai componenti della stessa famiglia che acquistano un ulteriore veicolo e a coloro che hanno causato un sinistro in concorso di colpa, ma non ne sono i responsabili “principali”.

Le misurazioni basate sui prezzi di listino sono, inevitabilmente, fuorvianti, non rispecchiano i prezzi effettivamente pagati dagli assicurati e rappresentano i prezzi massimi di riferimento per tipologia di rischio. Pertanto, la loro variazione non fornisce un'indicazione attendibile sulla variazione della spesa reale dei consumatori.

¹ La popolazione è composta invece da milioni di profili in quanto ciascuna impresa utilizza numerosi fattori di personalizzazione tra cui: età, sesso, luogo di residenza dell'assicurato; numero dei sinistri provocati negli ultimi anni; caratteristiche del veicolo, quali tipo di alimentazione, anno di immatricolazione, rapporto peso/potenza. Inoltre, occorre ponderare le informazioni raccolte presso singole imprese nei diversi comuni capoluogo.

Si comprende quindi la criticità della scelta dei profili e del meccanismo di ponderazione, tra profili, imprese e comuni capoluogo. La questione non è specifica per l'assicurazione auto, ma è qui molto più rilevante in quanto la legge impone l'obbligo a tariffare ogni possibile profilo su tutto il territorio nazionale, anche in particolari aree o settori tariffari ove l'impresa non sottoscrive alcun rischio.

Anche sulla base di tali dati, che comunque non rispecchiano l'andamento reale dei prezzi effettivamente pagati dagli assicurati, emerge che negli ultimi cinque anni, la variazione media dell'indice dei prezzi r.c. auto, con l'unica eccezione del 2006, è stata sempre inferiore alla variazione media dell'indice generale dei prezzi.

I prezzi effettivi **risultano dividendo il complesso dei premi incassati dalle compagnie per il numero di veicoli assicurati**. In merito si può agevolmente rilevare che negli ultimi quattro anni, il prezzo medio dell'assicurazione r.c. auto si è ridotto dell'8,3%. In particolare, la riduzione è stata pari a -1,5% nel 2005, -0,8% nel 2006, -2,7% nel 2007, -3,6% nel 2008.

In termini reali, ossia al netto dell'inflazione - pari nel periodo al 9,5% - il prezzo medio della copertura r.c. auto è diminuito nel quadriennio di circa il 16%.

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	98,5	-1,5	
2006	18.387	104,1	97,8	-0,8	
2007	18.208	106,0	95,2	-2,7	
2008	17.605	106,3	91,7	-3,6	-8,3

** Il numero indice è calcolato per il 2008, utilizzando la variazione del numero dei veicoli assicurati calcolata da una indagine avviata dall'Associazione, con una metodologia coerente con quanto specificatamente richiesto alle imprese da parte dell'ISVAP. Secondo dati ancora preliminari, il numero dei veicoli-anno assicurati, pari a circa 43 milioni, risulta solo lievemente aumentato rispetto al 2007 (+0,3%).*

Di fronte a questi numeri, non si possono avere dubbi sul fatto che la spesa assicurativa degli italiani per l'acquisto della r.c. auto è diminuita significativamente dal 2004.

Non va poi dimenticato che sulla spesa complessivamente sostenuta dai cittadini per l'acquisto delle polizze r.c. auto, gravano oneri fiscali e parafiscali pari a 23 euro per ogni 100 euro incassati dalle compagnie: si tratta di un valore molto elevato nel confronto internazionale.

b) L'andamento dei costi per le imprese di assicurazione

La sensibile riduzione dei prezzi r.c. auto è stata consentita da una vivace concorrenza, resa possibile dal fatto che le imprese, dopo le forti perdite conseguite nei primi anni successivi alla liberalizzazione, avevano raggiunto nel biennio 2002-2003 l'equilibrio dei conti, conseguendo poi tra il 2004 e il 2007 utili contenuti ma coerenti con la rischiosità dell'investimento e la rilevanza sociale della r.c. auto.

L'andamento dei risultati tecnici permetteva alle imprese di mantenere sostanzialmente stabili le condizioni tariffarie, e, nella dinamica concorrenziale, di applicare sconti sui premi.

Nell'ultimo biennio, la riduzione dei prezzi delle garanzie si è sostanziata in un significativo peggioramento del combined ratio², salito dal 97,3% nel 2006 al 100,9% nel 2008³. Questo deterioramento è dovuto innanzitutto a una crescita degli oneri relativi ai sinistri (c.d. loss ratio), passati dal 79,5% nel 2006 all'82,3% nel 2008, ma anche a un aumento delle spese di gestione, dovuto ai costi di avvio del sistema di indennizzo diretto e ad un aumento delle spese di acquisizione. Quest'ultimo è stato in larga parte determinato dalle misure legislative in materia di distribuzione assicurativa.

La riduzione dei premi, assieme con l'aumento dei costi, per sinistri e acquisizione, ha determinato un brusco peggioramento della redditività del comparto. Nel 2008, per ogni 100 euro di premi incassati, il risultato tecnico delle imprese è stato negativo per 50 centesimi; era positivo e pari a 6,8 euro nel 2006.

I costi dei sinistri sono funzione di vari fattori.

Abbiamo la densità di circolazione più alta d'Europa. La nostra rete stradale è ampiamente inadeguata, in parte obsoleta, spesso congestionata. Registriamo la media più elevata di danni alla persona per incidente (21% contro una media europea del 10%). Le frodi e le speculazioni nelle richieste di risarcimento dei danni costituiscono, soprattutto in alcune aree del paese, un fattore distorsivo veramente grave.

La frequenza dei sinistri in Italia è la tra le più elevate del continente: 8,6% rispetto ad una media europea del 7%. Il trend discendente degli ultimi anni ha subito una preoccupante inversione di tendenza nel 2007 (+2%) ed una sostanziale invarianza nel 2008.

Il costo medio dei sinistri è del 25% più alto della media dei paesi europei, soprattutto per l'abnorme incidenza dei danni alla persona, anche a seguito di comportamenti speculativi favoriti dalle prassi giudiziarie.

c) Le prospettive a breve termine e di medio periodo

In sintesi, i risultati del conto economico del 2008 mostrano per l'intero mercato che i ricavi, in termini di premi raccolti e proventi derivanti dall'investimento delle riserve, hanno a malapena coperto i costi, in termini di risarcimenti dei sinistri e di spese di gestione.

In altre parole, i prezzi sono diminuiti, mentre i costi complessivi non si sono ridotti. Gli utili si sono azzerati.

² Il *combined ratio* è l'indicatore che misura sostanzialmente lo stato di salute della gestione tecnica ed è dato dal rapporto costi sostenuti in termini di risarcimenti e di spese di gestione e premi incassati.

³ I dati dei conti tecnici per il 2008 sono ancora provvisori e si basano sulle segnalazioni pervenute all'Associazione da un campione di imprese ampiamente rappresentativo (circa il 90%).

Pertanto, la tendenza alla progressiva riduzione dei prezzi riscontratasi nell'ultimo quinquennio, con un'accelerazione significativa negli ultimi due anni, difficilmente proseguirà nell'esercizio in corso.

La concorrenza tra imprese continuerà, ma risulterà fortemente condizionata dalle misure introdotte dai decreti Bersani:

- le norme in materia di clausole bonus/malus, che hanno di fatto obbligato le imprese all'applicazione di sconti impropri;
- il divieto di esclusiva nella distribuzione dei contratti, che spinge al rialzo i costi di intermediazione in quanto le reti agenziali (ex-) monomandatari hanno sfruttato il maggior potere contrattuale chiedendo e spesso ottenendo sotto varie forme un aumento dei compensi.

Restano irrisolti i problemi cruciali di sempre: frodi, sicurezza stradale, oneri impropri che continuano a gravare sulle liquidazioni dei danni oltre a una disciplina del risarcimento del danno alla persona, che attende da oltre due anni la concreta attuazione per quanto riguarda la valutazione economica e medico-legale delle "lesioni gravi".

Se non si troveranno adeguate soluzioni a queste problematiche i costi della r.c. auto non si ridurranno e, quindi, difficilmente i prezzi della copertura potranno continuare a scendere.

Sottolineiamo in particolare la necessità di prevedere un apparato di regole e procedure per l'attivazione di validi sistemi antifrode in assicurazione. Il modello organizzativo per l'esercizio di un'efficace attività su questo terreno non può prescindere da due piani di azione tra loro necessariamente interconnessi: 1) il coordinamento delle diverse banche dati contenenti informazioni su contratti e sinistri e una disciplina dell'accesso alle stesse da parte delle Istituzioni abilitate e delle imprese di assicurazione che risulti effettivamente funzionale all'individuazione dei comportamenti illeciti; 2) l'istituzione di un organismo che, attraverso il pieno accesso alle citate banche dati e mediante analisi sulle informazioni presenti in detti archivi, individui casi di sospetta frode, segnalandoli alle imprese interessate e alle forze dell'ordine e alla magistratura per le eventuali iniziative penali da intraprendere.

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 aziendale, 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.

Anche in questo settore si rileva però lo stesso preoccupante fenomeno che abbiamo sottolineato per la r.c. auto. L'incidenza delle spese di acquisizione e gestione sul totale dei premi, dopo aver mostrato per molti anni una tendenza alla riduzione (dal 36,7% nel 1988 al 34,7% nel 2006), si è interrotta nell'ultimo biennio a causa delle misure contenute nelle ricordate leggi Bersani.

Nel complesso, il totale dei premi è rimasto sostanzialmente stabile in rapporto al PIL (intorno all'1,1%), in presenza di un qualche aumento della numerosità delle coperture. 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. E' 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 ed hanno ampie quote di mercato tutte le principali imprese di assicurazione europee.

Dipende, invece, da un sistema di regole 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 con le proprie risorse tecniche e finanziarie a favorire un rapido e sostenibile sviluppo economico del nostro Paese e ringraziamo ancora per l'attenzione che ci è stata riservata.