



Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni Private e di Interesse Collettivo

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

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

Audizione del Presidente dell'ISVAP

Giancarlo Giannini

Roma, 16 giugno 2010

Desidero innanzitutto ringraziare il Presidente della Commissione, On. Sergio Divina, per l'opportunità datami di offrire il contributo dell'ISVAP al dibattito avviato in una così autorevole sede sulle determinanti della dinamica dei prezzi nel settore assicurativo italiano.

L'attenzione sarà focalizzata sul segmento della responsabilità civile auto (di seguito r.c.auto) che, in ragione della sua obbligatorietà, interessa una fetta molto importante dei cittadini consumatori (sono oltre 40 milioni i veicoli in circolazione) e sulla quale, da sempre, sono accesi i riflettori dell'opinione pubblica, della stampa e, naturalmente, delle Istituzioni.

L'andamento dei prezzi del settore ed una disamina delle sue determinanti sono stati oggetto di specifica, ancorché sintetica, evidenza nel corso della presentazione della Relazione Annuale sull'attività dell'ISVAP nel 2009.

È nel solco delle considerazioni formulate pochi giorni fa che intendo portare all'attenzione di questa Onorevole Commissione le valutazioni dell'Autorità su un settore di assoluta rilevanza sociale e sul quale il sistema assicurativo nazionale si gioca buona parte della sua credibilità.

1. Prezzi e tariffe nel settore r.c.auto: andamento e confronto europeo

Dopo un quinquennio - dal 2003 al 2007 - di risultati del ramo r.c.auto positivi per le imprese, il 2008 ha segnato una prima inversione di tendenza (con una perdita di circa 90 milioni) che si è consolidata, in negativo, nel 2009 (-377 milioni); ho pochi giorni fa affermato che il settore rischia di divenire una sorta di tallone d'Achille del sistema, con effetti penalizzanti per i cittadini.

Rinviando al prosieguo della presente relazione per un rapido *excursus* degli indicatori tecnici più significativi, non può non osservarsi che le imprese hanno reagito azionando la leva degli aumenti tariffari.

L'ISVAP effettua un monitoraggio trimestrale delle tariffe r.c.auto relative a quattro profili di assicurati¹ su base territoriale, ed in particolare nelle ventuno province capoluogo di regione.

Negli ultimi mesi sono aumentate le tariffe medie ponderate relative a tutte le tipologie di assicurati sotto osservazione; aumento che si è concentrato nell'ultimo trimestre del 2009.

¹ Profilo 1: 18-enne, sesso maschile, assicurato per la prima volta (CU 14), massimale minimo di legge, automobile 1.300 cc; Profilo 2: 40-enne, classe di massimo bonus (CU 1), massimale minimo di legge, automobile 1.300 cc; Profilo 3: 18-enne, sesso maschile, assicurato per la prima volta (CU 14), massimale minimo di legge, ciclomotore; Profilo 4: 18-enne, sesso maschile, assicurato per la prima volta (CU 14), massimale minimo di legge, motociclo 250 cc.

Al 1° gennaio di quest'anno per esempio la tariffa per il 40enne nella classe di massimo *bonus*, cresciuta rispetto ad un anno prima in media del 14,4% su base nazionale, risultava in aumento del 12,1% al Nord, del 12,4% al Centro e del 19% al Sud.

Nel caso dell'assicurato 18enne neopatentato alla guida di una autovettura, a fronte di un incremento medio su base nazionale del 16,2%, gli aumenti sul territorio sono stati rispettivamente del 15% al Nord, del 12% al Centro e del 21,2% al Sud.

In alcune zone del Meridione poi si sono riscontrati, in particolare per giovani e neopatentati, livelli di premi estremamente elevati, anche oltre 7.000 euro per assicurare una autovettura di media cilindrata.

L'Autorità ha avviato verifiche per appurare se tali livelli siano giustificati sul piano tecnico o non integrino piuttosto la fattispecie della elusione dell'obbligo a contrarre, cui per legge le imprese sono tenute.

Sono dati che si inseriscono in un contesto che già vede l'Italia, ed i suoi cittadini, "perdente" nel confronto europeo.

Secondo i dati più recenti disponibili (2008), in Italia il premio medio è praticamente doppio che in Germania, Francia e Spagna (407 euro contro rispettivamente 222, 172 e 229).

I dati sono eloquenti; e lo sono ancora di più se si considera che provengono dal CEA, la Confederazione europea degli assicuratori, una fonte quindi difficilmente sospettabile di pregiudizi verso le imprese di cui ha la rappresentanza.

Una rilevazione EUROSTAT ha invece evidenziato l'andamento degli indici dei prezzi delle assicurazioni dei mezzi di trasporto per il periodo 2002-2009: l'Italia mostra un incremento cumulato del 17,9% contro il 7,1% della media europea.

La valutazione dell'Autorità sugli aumenti tariffari è stata più volte ribadita; non è la risposta corretta, è solo la leva più immediata e a più rapido effetto in un mercato in cui il cittadino è obbligato ad assicurarsi.

Un mercato, peraltro, in cui alla obbligatorietà della domanda da parte dei cittadini si associa un'offerta da parte delle imprese parimenti obbligate a contrarre ma senza alcun limite sul prezzo, in ossequio al principio di libertà tariffaria espressamente sancito dalla legislazione comunitaria.

Né ISVAP né altre Istituzioni possono intervenire direttamente sul livello dei prezzi praticati; possibili sono invece provvedimenti volti a favorire il miglior funzionamento del mercato nonché azioni di vigilanza in caso di politiche tariffarie miranti ad eludere l'obbligo a contrarre.

2. La r.c.auto: evoluzione del contesto economico e normativo di riferimento

I dati a consuntivo disponibili, riferiti all'esercizio 2009, sostanzialmente confermano i segnali di deterioramento già emersi fin dall'anno precedente.

La raccolta premi, già in calo nel 2008, ha subito un ulteriore decremento di quasi quattro punti percentuali, associato ad un incremento degli oneri per sinistri (+2,9%, principalmente riconducibile all'evoluzione dei sinistri di generazioni precedenti) ed alla sostanziale stabilità delle spese di gestione.

Il buon andamento della gestione finanziaria ha consentito di contenere il deterioramento del risultato di ramo, che ha però registrato un peggioramento degli indicatori tecnici: il valore del rapporto tra oneri per sinistri ed i premi di competenza è salito all'89% circa, il *combined ratio* a poco meno del 108%.

Dai dati consuntivi sopra indicati si possono trarre primi importanti spunti sia in ordine alla efficacia degli interventi già adottati sia in relazione a ciò che ancora resta da fare.

E' bene partire dal dato che registra un calo della raccolta: considerando che il parco veicoli circolanti non è sostanzialmente mutato, la contrazione dei premi è verosimilmente da attribuire al dispiegarsi degli effetti di numerosi interventi che hanno favorito l'affermazione di meccanismi concorrenziali.

Iniziative nelle quali l'Autorità ha creduto, investito tempo e risorse, fornendo comunque per tutte un fattivo contributo. Mi limito a ricordarne alcune:

- la regolamentazione dell'Autorità in materia di attestato di rischio (Regolamento n. 4/2006), di flessibilità tariffaria (Regolamento n. 23/2008), di trasparenza dei contratti assicurativi e di protezione degli assicurati (Regolamento n. 35/2010), complessivamente volta ad incentivare le dinamiche concorrenziali attraverso il riequilibrio delle asimmetrie informative tra impresa e cliente ed il riconoscimento alle compagnie ed agli intermediari della possibilità di praticare sconti rafforzando le pratiche di negoziazione in sede di trattativa per la stipula del contratto r.c.auto;
- la realizzazione del Preventivatore r.c.auto, ad oggi unico servizio pubblico di preventivazione in ambito europeo, che facilita il consumatore nella comparazione dei prezzi della copertura obbligatoria praticati da tutte le imprese del mercato ed amplia il potere negoziale della clientela *retail*, suo naturale bacino di riferimento, dotandola in modo semplice, rapido e gratuito delle informazioni necessarie ad una scelta consapevole.

A ulteriore testimonianza della bontà delle iniziative adottate, il dato sulla mobilità dei consumatori che ha registrato negli ultimi anni una significativa crescita: siamo

passati dal 6,3% del 2006, all'8% del 2008 fino al 9,3% del 2009; siamo, tuttavia, ancora lontani dai valori di alcuni Paesi europei.

In tal senso, riteniamo utile l'eliminazione della proroga tacita per i contratti del ramo r.c.auto.

Ad avviso dell'Autorità l'intervento proposto, evitando l'automatismo connesso al tacito rinnovo, stimolerebbe la ricerca del consumatore verso prodotti a lui più confacenti in termini di qualità e di prezzo e nello stesso tempo accrescerebbe la concorrenza tra le imprese per conservare o incrementare quote di mercato. Una convinzione che già nel luglio 2007 ci aveva indotto ad inviare una specifica proposta di modifica legislativa a Parlamento e Governo.

Alla diminuzione delle entrate non si è accompagnato un contenimento delle uscite per sinistri.

Sulla determinazione del costo finale della r.c.auto intervengono numerosi fattori, di carattere endogeno ed esogeno, che compongono il peculiare scenario in cui operano le compagnie nel nostro Paese.

Alcuni di quelli di natura esogena, pur non essendo in sé esclusiva caratteristica del nostro Paese, si connotano in Italia per la particolare "intensità" con la quale si manifestano: si tratta in particolare dell'elevato numero di lesioni denunciate; l'ancora più elevata incidenza delle c.d. micro-permanenti; la disomogeneità delle valutazioni giurisprudenziali dei risarcimenti; lo scarso rispetto delle norme del traffico e di sicurezza; lo stato della rete stradale; il peso dei fenomeni fraudolenti.

Anche sotto questo profilo, il settore della r.c.auto è stato interessato negli ultimi anni da un ventaglio di iniziative di carattere normativo e regolamentare volte a contenere il costo del sistema nel suo complesso:

- l'introduzione della patente a punti e la revisione in senso più rigoroso del Codice della Strada;
- la tabellazione del danno alla persona derivante da lesioni che provocano invalidità lievi (c.d. micro permanenti – fino a 9 punti di invalidità), necessaria a sanare le ingiustificate sperequazioni territoriali nella valutazione giudiziale e stragiudiziale di tali lesioni;
- l'introduzione e la realizzazione del risarcimento diretto, che sta dando risultati positivi in termini di costante riduzione sia dei tempi medi di liquidazione dei sinistri (scesi da 55 a 49 giorni tra il 2007 e il 2009), sia del contenzioso civile r.c.auto.

Ulteriori interventi normativi sono possibili ed in qualche caso auspicabili:

- in tema di risarcimento diretto, appare necessario un intervento correttivo che fughi le incertezze in ordine alla esclusività della procedura, volto a salvaguardare il buon funzionamento del sistema. L'indagine avviata dall'Antitrust potrà inoltre offrire importanti spunti in ordine al buon funzionamento del sistema;
- la fissazione dei valori economici e medico legali per la valutazione dei danni alla persona derivanti da lesioni di maggiore entità (da 10 a 100 punti di invalidità). Positivi riflessi potrebbero generarsi, oltre che sulla dinamica dei costi del sistema, sulla celerità dei pagamenti e omogeneità di trattamento tra danneggiati residenti in diverse aree del Paese.

Alcune riflessioni prima di entrare nel cuore del problema.

Dall'insieme delle misure richiamate, emerge l'impegno profuso dalle Istituzioni (Parlamento, Governo e Autorità di Vigilanza) per il miglior funzionamento di un settore ad elevato impatto sociale.

Alcune di queste hanno prodotto i risultati sperati (ad es. in termini di mobilità degli assicurati). Per alcune altre, il pieno esplicarsi dei benefici attesi (es. in termini di costi del sistema) presupponeva e presuppone un intervento più incisivo da parte delle imprese.

3. Le strutture di liquidazione dei sinistri: analisi ed interventi dell'Autorità

Con cadenza annuale l'Autorità effettua una indagine su una pluralità di aspetti del processo di liquidazione, che vanno dalla presenza sul territorio, alle risorse impiegate, ai carichi di lavoro, agli orari di apertura al pubblico.

L'ISVAP ne ha nel corso degli ultimi anni più volte denunciato le carenze; la risposta non è stata adeguata. Nell'ultimo quinquennio si è evidenziato un calo costante del numero totale dei punti di contatto a disposizione dell'utenza sul territorio nazionale (da 6.207 nel 2004 sono passati a 4.271 nel 2009, - 31%), accompagnato dalla riduzione del numero dei dipendenti assegnati alla liquidazione sinistri e da un significativo incremento di reclami e sanzioni.

Questa situazione, unitamente alle evidenze di importanti rincari emerse a fine 2009, ha indotto l'Autorità ad avviare una indagine specifica, preannunciata lo scorso febbraio in sede di audizione presso la VI Commissione Finanze della Camera dei Deputati, volta ad analizzare oltre alla presenza sul territorio delle strutture liquidative, anche le caratteristiche delle stesse e gli interventi adottati nell'ultimo triennio o attualmente in corso di adozione con riferimento all'assetto organizzativo.

Alle imprese è stata richiesta la presentazione di una dettagliata relazione, sottoposta al vaglio dell'organo amministrativo, al fine di richiamare così l'attenzione

su un aspetto che riteniamo cruciale per la sana e prudente gestione delle stesse, ovvero il coinvolgimento dei vertici aziendali nelle problematiche legate alla liquidazione dei sinistri.

L'iniziativa va ad aggiungersi alle consuete attività di vigilanza del processo di liquidazione dei sinistri: dalle verifiche ispettive sui centri di liquidazione, per le quali per l'anno in corso è previsto un ulteriore incremento; alle analisi dei report periodici dell'*Internal Auditing* delle compagnie, alle specifiche convocazioni dei vertici aziendali, alla richiesta e al monitoraggio dell'attuazione di piani di intervento, alla trattazione dei reclami dell'utenza ed alla conseguente irrogazione delle sanzioni nei casi di violazioni di legge.

L'indagine si è conclusa lo scorso mese di aprile.

Dalla analisi dei risultati si evince che il numero totale dei punti di contatto sul territorio nazionale al 31 dicembre 2009 è pari a 4.271 (-9,6% rispetto al 2008, sostanzialmente la stessa riduzione evidenziata anche nell'anno precedente). Per quanto riguarda le diverse aree geografiche, la riduzione dei punti di contatto risulta più marcata nell'Italia meridionale ed insulare rispetto all'Italia settentrionale e centrale.

Ne consegue il continuo aumento del numero medio di utenti serviti da ciascun "punto di contatto" (11.350 veicoli nel 2009 rispetto a 10.145 nell'anno precedente); esso è misurato dal rapporto Veicoli circolanti/Punti di contatto che esprime mediamente, per ogni provincia, il bacino potenziale di utenza servito da ogni singolo punto di contatto.

L'area geografica e la regione che presentano i più elevati rapporti sono, rispettivamente, l'Italia Meridionale con 15.854 veicoli circolanti per ogni "punto di contatto" (erano 14.180 lo scorso anno) e la Campania, dove ad ogni "punto di contatto" corrispondono 29.322 veicoli (erano 23.807).

A fronte di una sostanziale stabilità del numero dei sinistri trattati (da 6.291.620 nel 2008 a 6.290.842 nel 2009) si osserva un lieve aumento del numero dei dipendenti passati da 7.883 dello scorso anno a 7.903 unità del 2009 (+0,3% rispetto al 2008 ma -14% nel quinquennio 2004/2009).

Il rapporto "sinistri per dipendente" mostra nel 2009 un carico medio di lavoro per dipendente superiore alla media nazionale (pari a 796) per le seguenti regioni: Campania (1.363), Puglia (1.126), Sicilia (1.110), Molise (1.109), Calabria (1.066), Veneto (911), Lazio (873) e Basilicata (809).

Sul piano più generale, le imprese finora si sono orientate verso politiche di rinvio degli investimenti necessari.

Dall'indagine emerge che l'organo amministrativo delle imprese è stato solo in pochi casi coinvolto nelle politiche di liquidazione dei sinistri; troppo spesso le

valutazioni relative sono rimaste appannaggio delle divisioni operative, evidentemente non nelle condizioni di assumere decisioni strategiche.

Nel descritto contesto, si intravede comunque qualche segnale positivo: nel corso del 2009 e nei primi mesi del 2010 alcune imprese hanno avviato interventi sui processi di informatizzazione, sul rafforzamento dell'organico, sui controlli dei periti, dei medici e legali fiduciari.

L'Autorità ne sta seguendo da vicino l'attuazione monitorando i risultati ottenuti e sta intervenendo sulle compagnie che si trovano in una situazione di maggiore carenza.

Chi da tempo ha investito e realizzato un maggior presidio delle reti liquidative presenta indicatori gestionali positivi, anche in termini di reclami e sanzioni; ciò deve rappresentare uno stimolo ad agire.

In definitiva, l'Autorità ribadisce la necessità di un salto di qualità da parte delle imprese su questo specifico settore. Occorre una risposta strutturale: governare i processi e le reti di liquidazione dei sinistri per fronteggiare l'accresciuto livello di concorrenza ed i fattori esogeni sopra richiamati.

In assenza, anche interventi normativi volti a rimuovere criticità legate a specifici fattori esogeni - alcuni dei quali sopra richiamati - rischierebbero di tramutarsi in un beneficio solo momentaneo: il persistere di carenze continuerebbe a favorire una situazione di una "rete a maglie larghe" in cui elementi patologici possono introdursi nel sistema assicurativo.

Un discorso che può valere, ad esempio, per i fenomeni fraudolenti.

4. L'azione di prevenzione e contrasto delle frodi

Venendo poi alla analisi dei fenomeni criminosi in campo assicurativo (dati 2008) si osserva come la loro incidenza - che in realtà risente dei picchi di alcune aree specifiche - sia particolarmente acuta in alcuni comparti del mercato, con la r.c.auto in testa.

A fronte di una quota nazionale di risarcimenti connessi con fenomeni criminosi pari al 2,2%, la Campania infatti si colloca all'8,1%, la Puglia al 5,2%, la Calabria al 4% e la Sicilia al 2,9%.

Interessante notare la correlazione - purtroppo inversa - tra incidenza dei fenomeni fraudolenti e presidio della liquidazione dei sinistri: nella provincia di Napoli, ad esempio, ad una percentuale di sinistri connessi a reati pari a cinque volte la media nazionale (11,4% rispetto a 2,3%) corrisponde un carico medio di lavoro per dipendente pari a 1.334 sinistri, rispetto alla media nazionale di 798.

Questa fotografia dai toni preoccupanti è aggravata poi da un altro dato: l'aumento del numero dei sinistri gestiti dal Fondo Vittime della Strada, che rappresenta una spia della evasione assicurativa nel ramo r.c.auto e che vede il Sud rappresentato con il 60% dei risarcimenti (il 40% nella sola Campania).

L'Autorità ritiene che il contrasto alle frodi possa assumere una particolare efficacia in quanto attuato "a monte" dalle imprese e dalle loro strutture liquidative attraverso una più ampia ed efficace consultazione della Banca Dati sinistri gestita dall'ISVAP che contiene informazioni relative a milioni di sinistri.

Con il regolamento n. 31 del giugno 2009, a seguito di un confronto con l'Autorità Garante della Privacy, siamo intervenuti sulle modalità di funzionamento di questo importante strumento per renderne le funzionalità più idonee alle finalità antifrode.

In particolare, sono state semplificate le modalità di utilizzo, migliorata l'efficienza delle consultazioni e, soprattutto, arricchiti considerevolmente gli output per gli utilizzatori, introducendo la possibilità di ottenere in una duplice modalità (sia *batch* che online) informazioni sintetiche sul numero delle ricorrenze presenti per ogni chiave di ricerca (nominativo del soggetto o targa del veicolo interrogati) nei diversi ruoli che i soggetti possono aver assunto nel sinistro.

La nuova Banca Dati sarà pienamente operativa entro il 2010.

Nella sua nuova veste consentirà di individuare, attraverso una rapida consultazione, indici di anomalia di possibili specifici comportamenti fraudolenti.

La maggiore facilità dell'interrogazione e una diversa qualità dell'output dovranno stimolare le consultazioni da parte delle strutture liquidative delle imprese, la Magistratura e le Forze dell'Ordine.

Il raggiungimento dell'obiettivo impone la corretta, completa e tempestiva comunicazione dei dati da parte del mercato assicurativo: è indispensabile che le imprese facciano la loro parte, prima di tutto come alimentatrici e poi come effettive e sistematiche fruitrici della Banca.

Si ritiene che l'istituzione di una Agenzia Antifrode con compiti investigativi (attraverso una attività di raccolta, incrocio ed analisi dei dati presenti nelle Banche dati esistenti) propedeutici alla eventuale segnalazione di fenomeni fraudolenti all'Autorità giudiziaria possa rappresentare uno strumento senz'altro utile, su cui lavorare per individuare le modalità di funzionamento più idonee allo scopo.

L'Autorità è pronta ad assumere un ruolo centrale nella sua realizzazione.

Lo strumento deve essere comunque integrativo/complementare e non sostitutivo dell'attività che devono svolgere le imprese a livello centrale e delle reti liquidative attraverso il sistematico utilizzo della Banca Dati sinistri.

Per completare il quadro, segnalo che l'Autorità sta collaborando con le istituzioni competenti per realizzare gli strumenti più idonei di prevenzione e contrasto al preoccupante fenomeno dei falsi contrassegni.

È auspicabile che si possa pervenire alla produzione di documenti la cui difficoltà di falsificazione sia pari a quella della carta moneta. Il progetto è in fase avanzata; è ora indispensabile la convinta adesione delle imprese.

L'Autorità intende comunque portare avanti soluzioni per migliorare apprezzabilmente il livello di sicurezza del contrassegno assicurativo.

In crescita è altresì il numero delle imprese che operano nel territorio della Repubblica senza autorizzazione: negli ultimi 18 mesi ne sono state individuate quindici, quarantotto dal 2002.

Si tratta di vere e proprie compagnie fantasma dedite al raggio dei cittadini con l'offerta di premi esigui dietro ai quali non ci sono né strutture né riserve né, ovviamente, risarcimenti.

Non possiamo permettere che l'evasione assicurativa possa in qualche misura scardinare l'importante vittoria ottenuta dal nostro Paese in ambito comunitario in difesa dell'obbligo a contrarre a carico delle compagnie.

La vicenda aveva tratto origine dalla irrogazione da parte dell'Autorità, nel 2003, di sanzioni nei confronti di alcune imprese - italiane ed estere - che in alcune zone del Sud praticavano premi esorbitanti, con il chiaro intento di eludere l'obbligo a contrarre. La reazione a queste sanzioni si è concretizzata nella presentazione di un ricorso agli organi comunitari, cui ha fatto seguito l'avvio di una procedura di infrazione nei confronti del Governo italiano, volta, di fatto, all'abolizione dell'obbligo a contrarre a carico delle imprese.

La Corte di Giustizia ha accolto le valide difese svolte dal Governo, con il supporto dell'Autorità; si è così evitato un grave pregiudizio a intere fasce di utenza che, soprattutto, al Sud avrebbero rischiato di non riuscire a trovare, se non a prezzi proibitivi, la copertura che per legge sono tenuti ad avere.

5. I reclami dell'utenza e l'attività sanzionatoria dell'Autorità.

La necessità di maggiore efficienza e controllo da parte del mercato sul processo di liquidazione del danno è confermata anche dal numero dei reclami ricevuti dalle imprese e dall'ISVAP e delle sanzioni irrogate dall'Autorità.

Nel 2009 il mercato ha ricevuto complessivamente circa 110.000 reclami con un incremento rispetto al 2008 (+15%) che segue quello, già considerevole, registrato nel 2007.

In aumento anche i reclami pervenuti all'ISVAP (oltre 32.000, + 14% rispetto al 2008). In proposito si conferma il trend del passato: la r.c.auto è il settore maggiormente interessato (75% del totale reclami). La maggioranza assoluta dei reclami presentati in questo segmento riguarda proprio la fase della liquidazione dei sinistri (83%).

I dati sono ancor più significativi se rapportati al contesto europeo. Le Autorità di vigilanza di Francia e Spagna hanno ricevuto rispettivamente 4.112 e 7.032 reclami, con una incidenza di quelli relativi al settore della r.c.auto del 18,5% e del 12%. L'Autorità tedesca ha trattato 12.767 reclami, dei quali solo il 12% in materia di assicurazione r.c.auto.

Nel 2009 l'ISVAP ha irrogato sanzioni per circa 59,5 milioni, dei quali circa 50 milioni (pari all'83,2% del totale delle ingiunzioni) ascrivibili ad illeciti per violazione della normativa r.c.auto e ben 47 milioni riferibili in modo specifico a violazioni delle disposizioni in materia di liquidazione sinistri.

Il confronto con il 2008 mostra una crescita significativa degli importi delle sanzioni complessive r.c.auto: +13 milioni (+35,5%) e, in percentuale, un aumento ancora più marcato delle sanzioni specifiche sulla liquidazione sinistri (+36,6%).

Sul piano più generale, nel periodo 2003 - 2009 i soggetti vigilati, prevalentemente imprese, hanno complessivamente pagato sanzioni per un importo di oltre 245 milioni.

Riflessioni conclusive

La disamina delle problematiche che hanno interessato il mercato della r.c.auto nel 2009 ha evidenziato più ombre che luci.

Queste ultime sono rappresentate dai segnali di maggiore esplicitarsi dei meccanismi concorrenziali e dall'accresciuta mobilità dei consumatori, frutto anche di interventi a livello di legislazione primaria e di iniziative regolamentari dell'Autorità.

Le ombre sono in particolare riconducibili a due ordini di criticità, una strutturale, l'altra emergente.

La prima è una non adeguatamente presidiata dinamica del costo dei sinistri cui consegue, presto o tardi, il ribaltamento sui prezzi, con effetti penalizzanti sui cittadini ed in particolare sui soliti noti, giovani e Sud d'Italia.

La seconda, in parte collegata alla prima, il crescente fenomeno dell'evasione assicurativa.

Due ordini di criticità che richiedono una risposta di sistema: auspicabili sono alcuni ulteriori interventi normativi ma, è bene ribadirlo, un contributo determinante, e

strutturale, alla soluzione del problema passa attraverso l'adeguato presidio dei flussi in uscita da parte delle imprese.

Da tempo l'Autorità richiama l'attenzione delle compagnie sulla necessità di un salto di qualità nel rafforzamento delle strutture di liquidazione dei sinistri, anche attraverso investimenti in risorse umane e tecnologiche che consentano: di pagare presto e meglio, arginare il contenzioso, combattere le frodi, in una parola aumentare efficienza ed efficacia dell'intero processo.

L'ISVAP naturalmente continuerà, nel modo più incisivo possibile nel quadro normativo di riferimento nazionale ed europeo, nell'attività di specifici controlli sulle iniziative che devono essere intraprese, di irrogazione delle sanzioni a seguito di ispezioni e gestione dei reclami nonché sul piano normativo sollecitando anche l'attuazione delle proposte formulate all'attenzione del Parlamento e del Governo oltre che sul piano regolamentare di sua competenza.

Per la sua dimensione sociale, la sua diffusione ed il peso economico sulle famiglie quello della r.c.auto rappresenta una sorta di biglietto da visita del mondo assicurativo presso il pubblico. Su di essa si gioca quindi una parte importante della credibilità e della affidabilità del sistema.

In un contesto di sottoassicurazione quale quello in cui versa il comparto assicurativo nazionale, soprattutto nei rami danni diversi dalla r.c.auto, una risposta non adeguata da parte del mercato non sarebbe né coerente con le esigenze dei consumatori né condivisibile in relazione alle prospettive di sviluppo dello settore.