

Lunedì, 8 giugno 2015

**IL COSTO ASSICURATIVO DI CICLOMOTORI E MOTOCICLI: LA CRITICITA' DELLA SITUAZIONE ITALIANA**

a cura di **Confindustria ANCMA**

**Audizione presso le Commissioni riunite Finanze ed Attività produttive della Camera dei deputati.**

## INDICE

<b>0. IL SETTORE IN CIFRE.....</b>	<b>3</b>
<b>1. LE DUE RUOTE IN ITALIA.....</b>	<b>5</b>
1.1 La produzione italiana.....	5
1.2 Il giro d'affari.....	7
1.3 Il mercato nazionale.....	8
1.4 Import / export e dazi.....	10
1.6 La componentistica.....	12
1.7 Il valore del mercato.....	13
<b>2. ASPETTI SOCIO-ECONOMICI: LA SFIDUCIA DEPRIME IL MERCATO.....</b>	<b>15</b>
<b>3. IL NODO ASSICURATIVO.....</b>	<b>15</b>
3.1 Confronto internazionale.....	15
3.2 La situazione italiana.....	16
3.3 Efficacia delle misure adottate.....	17
3.4 Assicurazione e prezzo del veicolo.....	18
3.5 Lo studio della LUISS.....	21
3.6 Gli incidenti stradali.....	21

## 0. IL SETTORE IN CIFRE

Anticipiamo alcuni dati che descrivono lo stato di salute del settore e che verranno approfonditi nelle pagine seguenti.

### Parco circolante

8.500.000 veicoli motorizzati a 2 ruote di cui:

- 6.500.000 motocicli
- 2.000.000 ciclomotori

### Produzione

Produzione 2014: 294.000 unità, di cui:

- 225.000 motocicli (-11% rispetto al 2013)
- 69.000 ciclomotori (- 4% rispetto al 2013)

Produzione ciclomotori e motocicli 2007-2014: - 58%

### Immatricolazioni

anno 2014: 182.773 veicoli (-1,4 rispetto al 2013), di cui:

- 54.532 moto
- 101.514 scooter
- 26.727 ciclomotori

Registrazioni di ciclomotori e motocicli 2007 – 2014: -68%

### **Il giro d'affari**

**- Costruttori di veicoli:**

- Fatturato: 2,6 miliardi di euro

**-Costruttori di componenti:**

- Fatturato: 450 milioni di euro

**-Occupati totali: 53.549**

- di cui diretti: 18.023

**-Introito IVA derivante dalla vendita di veicoli nel 2014 (escluso aftermarket): 250 milioni di euro**

### **Import/Export**

**Saldo commerciale: 800.000.000 di euro**

## 1. LE DUE RUOTE IN ITALIA

### 1.1 La produzione italiana

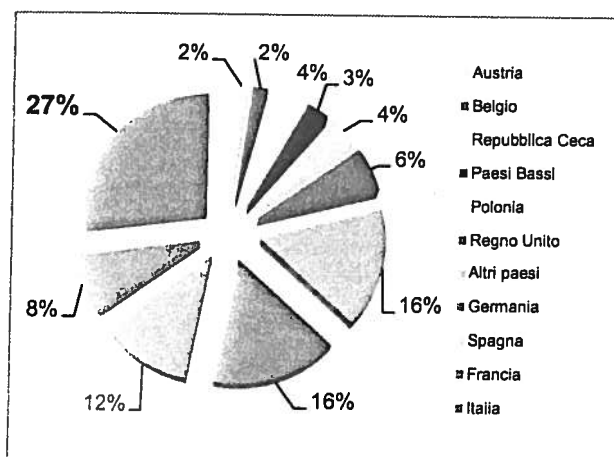
Il mercato italiano delle 2 ruote a motore è da sempre il più importante a livello europeo: storicamente, infatti, la motorizzazione del nostro Paese passa anche attraverso lo sviluppo delle 2 ruote, soprattutto nell'immediato dopoguerra, quando le restrizioni economiche provocate dal conflitto spinsero molti italiani ad acquistare veicoli economici come ciclomotori e piccole moto.

I dati relativi ai veicoli circolanti sulle strade italiane e, soprattutto, il confronto con il resto d'Europa, esemplificano meglio di qualunque considerazione la straordinaria diffusione di ciclomotori e moto nel nostro Paese.

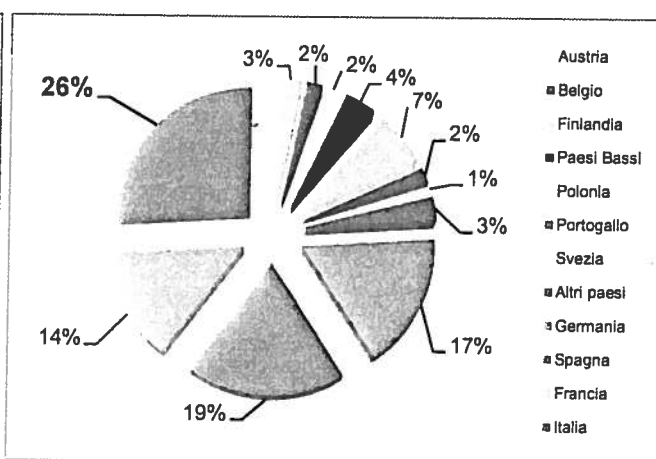
In Italia circolano, infatti, 8.500.000 veicoli a 2 ruote, di cui 2.000.000 ciclomotori e 6.500.000 motocicli.

Come chiaramente illustrato dai grafici successivi, le strade italiane sono le più frequentate, in Europa, da veicoli a due ruote: infatti oltre ¼ del circolante di motocicli e ciclomotori è concentrato nel nostro Paese.

**Parco circolante moto in Europa**

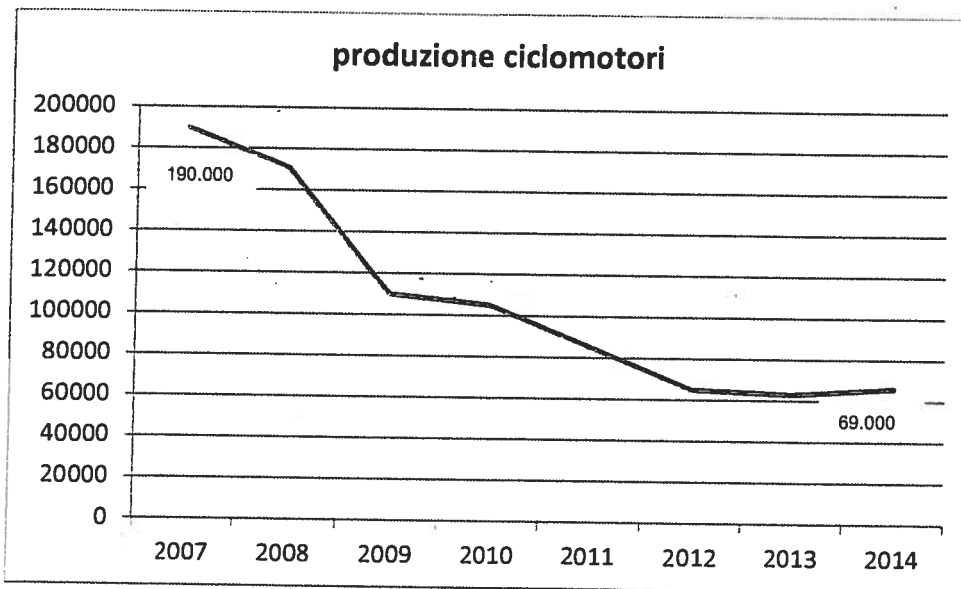
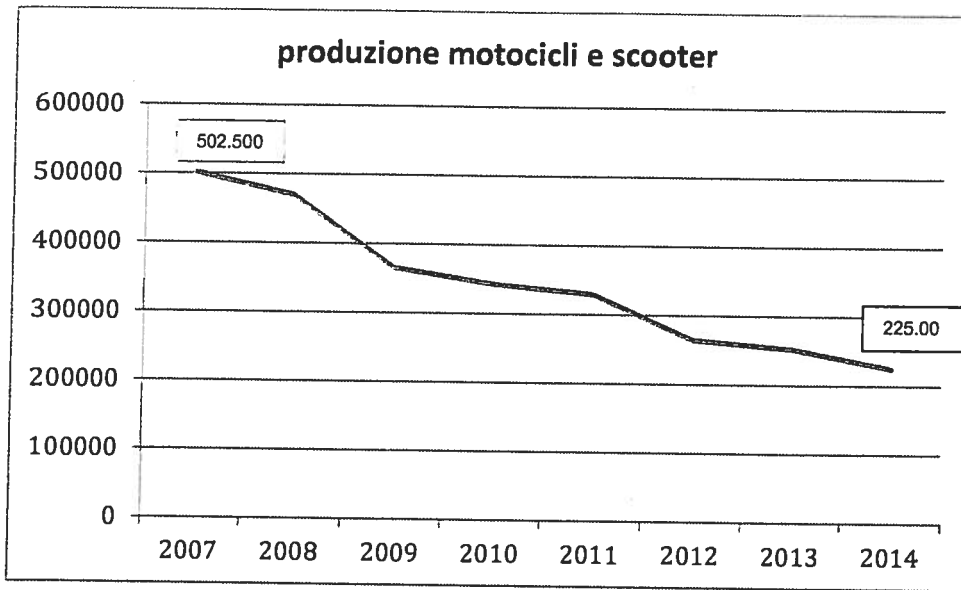


**Parco circolante ciclomotori in Europa**



(Fonte: ACEM)

Nel corso del 2014 la produzione italiana di ciclomotori e motocicli si è attestata sulle 294.000 unità, di cui 69.000 ciclomotori e 225.000 motocicli. Il calo della produzione rispetto al 2013 è del 4% per i "cinquantini" e dell'11% per i veicoli targati. **Se confrontato all'ultimo anno pre-crisi, il 2007, il calo della produzione complessiva (moto + ciclomotori) si attesta a -58%.**



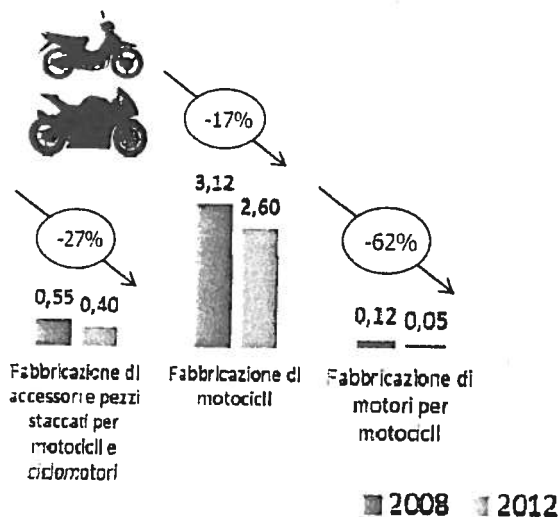
## 1.2 Il giro d'affari

Passiamo ora in rassegna i principali indicatori dello stato di salute del mercato italiano.

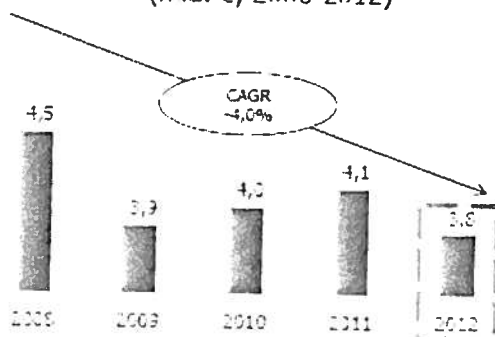
Il giro d'affari dei costruttori che hanno propri impianti di produzione in Italia è quantificabile in **3,8 miliardi di euro** (il 58% del fatturato europeo); le aziende che hanno sede in Italia impiegano circa **53.000 addetti** (35% degli occupati europei nel settore)<sup>1</sup>.

### Fatturato delle 2 ruote in Italia, suddivisione per ATECO

(mld. €, 2008-2012)



### Fatturato delle 2 ruote in Italia (mld. €, 2008-2012)

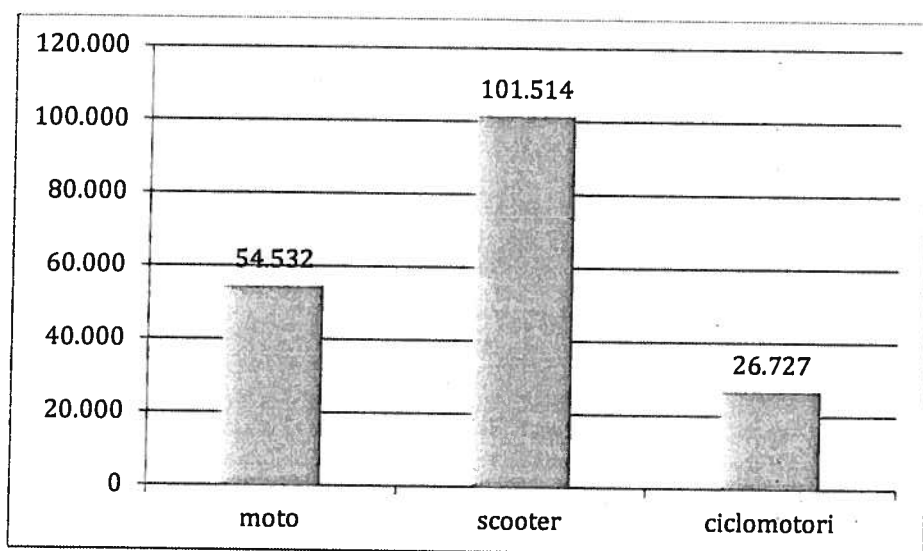


<sup>1</sup> The European House Ambrosetti, Il valore delle 2 ruote-lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità, Aprile 2014

### 1.3 Il mercato nazionale

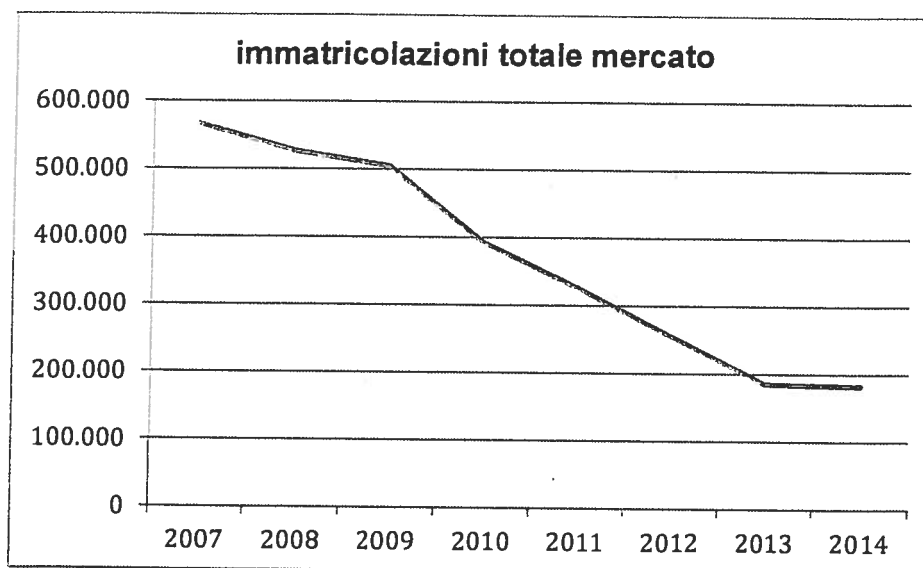
Nel 2014 sono stati venduti 182.773 veicoli motorizzati a 2 ruote (-1,4% rispetto al 2013). Il grafico n. 5 illustra la distribuzione per tipologia veicolare (ciclomotori, cioè veicoli con cilindrata massima di 50cc, motocicli tipo scooter e moto tradizionali).

**Distribuzione per tipologia veicolare**



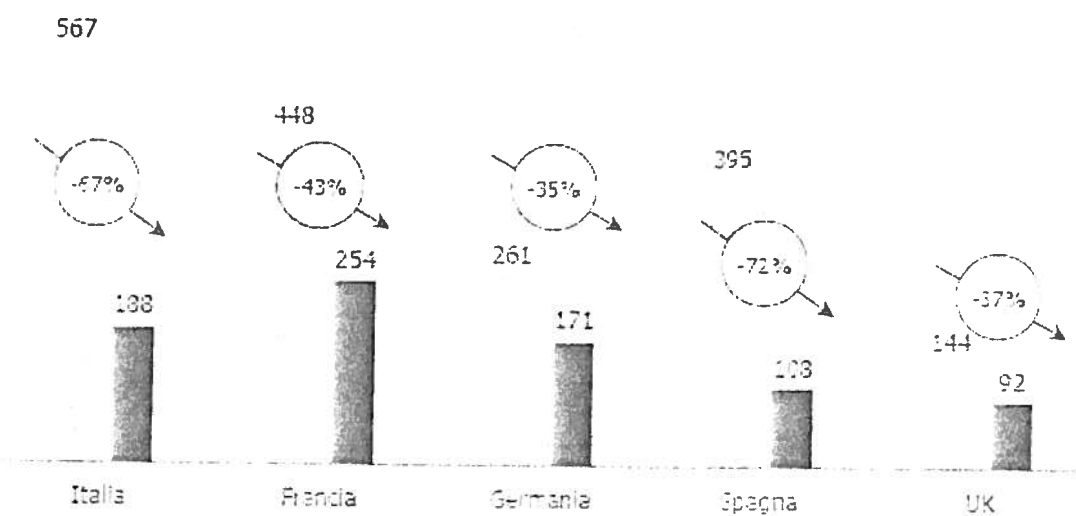
La crisi economica ha contribuito ad aggravare alcune difficoltà endemiche del mercato delle 2 ruote in Italia, provocando un grave calo delle registrazioni di veicoli negli anni della crisi economica (2007-2014), con una contrazione record del -67% (-79% i ciclomotori, -63% gli scooter, -65% le moto).





Le vendite di moto e scooter, nel complesso, hanno fatto registrare un salto indietro di 15 anni, ritornando ai livelli della fine degli anni '90.

### Immatricolazioni di ciclomotori e motocicli in Europa



Fonte: Elaborazione The European House - Ambrosetti su dati ACEM, 2012

Le principali criticità che hanno colpito il settore negli ultimi anni sono così riassumibili:

- Crisi economica globale, che ha investito tutti i settori dell'automotive a partire dal 2008, provocando una contrazione della capacità di reddito dei potenziali acquirenti e una sempre crescente difficoltà di accesso al credito sia da parte degli utilizzatori finali che dei rivenditori e degli stessi produttori.
- Costi assicurativi, che – come si vedrà - incidono pesantemente sul prezzo di acquisto del veicolo
- Costi accessori crescenti (tasse di proprietà o di circolazione, carburante e pedaggi, revisione)
- Costi legati alla manutenzione e al rimessaggio dei veicoli
- Crescente disaffezione soprattutto da parte degli utilizzatori più giovani che si orientano sempre più spesso verso altre scelte d'acquisto (soprattutto l'informatica)

Gli effetti della crisi economica hanno avuto conseguenze drammatiche su alcune aziende storiche dell'Italia a due ruote: nel corso degli ultimi anni sono state **costrette a cessare definitivamente la produzione marchi storici come Malaguti, Verlicchi (telai) e Grimeca (pinze, freni, ruote)**; contemporaneamente la **YAMAHA**, nell'ambito di un riassetto mondiale del gruppo, ha chiuso il sito produttivo di Lesmo (Monza-Brianza), con le inevitabili ripercussioni sull'occupazione e Tenneco ha annunciato la chiusura del marchio **Marzocchi**.

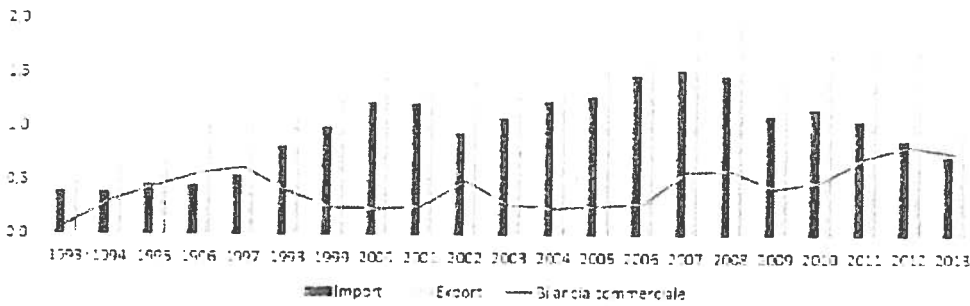
#### 1.4 Import / export e dazi

E' utile soffermarsi brevemente anche sul **mercato dell'import/export**, che evidenzia, nelle pieghe della crisi economica, la grande vitalità del mercato italiano, particolarmente orientato a rispondere alle richieste dei mercati esteri.

Nel corso del 2013 sono stati esportati all'estero circa 290.000 veicoli (il 33% sono ciclomotori), per un giro d'affari di 1,5 miliardi di euro, a fronte di un'importazione di circa 176.000.000 veicoli (ciclomotori per il 26%), per un valore economico di 700 milioni di euro.

Esportazioni italiane di 2RM: bilancia commerciale sempre in attivo

**Commercio estero italiano di 2RM**  
(mld. €, 1993-2013)



Fonte: Elaborazione The European House - Ambrosetti su dati ISTAT, 2014

The European House  
Ambrosetti

2wheels

Ma il dato forse più interessante è quello che evidenzia come il saldo della bilancia commerciale italiana, nel settore delle due ruote a motore, è sempre stato positivo negli ultimi 20 anni, per un valore cumulato di 9,3 miliardi di Euro (7 miliardi il valore riferito alle biciclette)<sup>2</sup>.

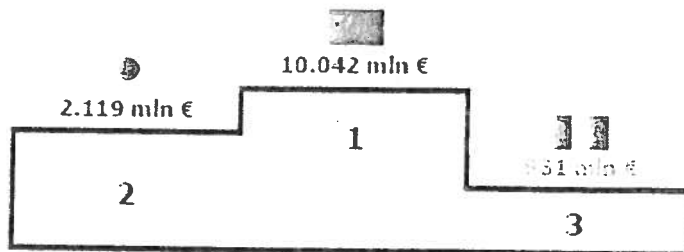
**Bilancia commerciale cumulata nel settore 2R in Italia**  
(1993-2013)



<sup>2</sup> The European House Ambrosetti, op. cit.

Considerando anche le due ruote a pedale, l'Italia è il terzo esportatore netto mondiale, per un valore totale di 981 milioni di euro, dietro a Cina e Giappone<sup>3</sup>.

### Primi 3 Paesi per saldo della bilancia commerciale di 2R (G20+UE), 2013



#### 1.6 La componentistica

La componentistica, in Italia come nel resto d'Europa, è il settore maggiormente esposto al rischio di concorrenza da parte di paesi emergenti (soprattutto il Far-East asiatico), che, sfruttando i bassi costi di produzione, offrono sul mercato europeo prodotti low cost e, spesso, low quality, sbaragliando la concorrenza dei produttori nazionali, soprattutto sui veicoli di piccola e media cilindrata (che rappresentano però il grosso del mercato).

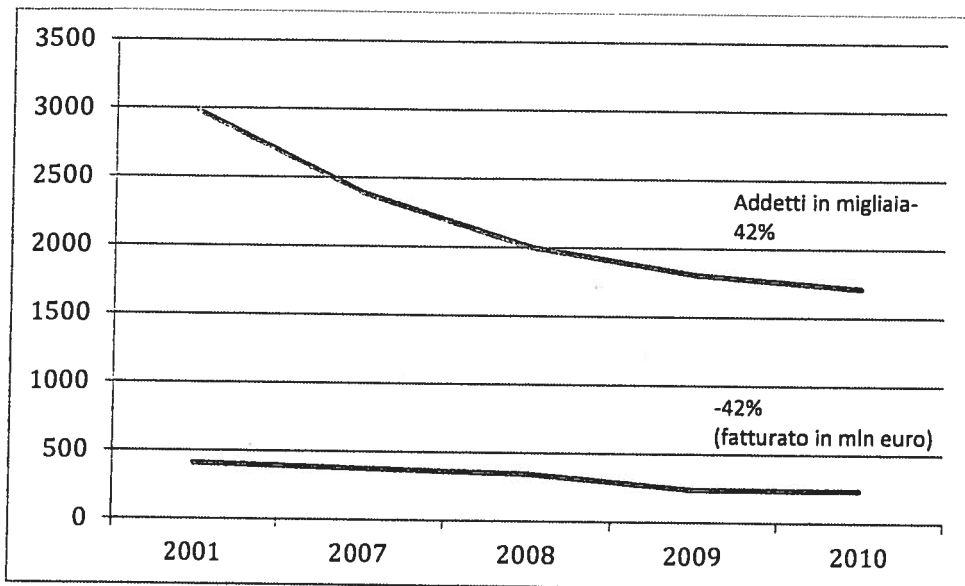
La componentistica proviene in parte da fornitori del mondo automobilistico, marginalmente operativi anche sul settore del motociclo (sistemi di alimentazione), ma soprattutto da fornitori specifici (ruote, scarichi, frizioni) per via della specializzazione richiesta. Il numero di fornitori del settore è stimato intorno a 500 aziende a livello europeo (concentrati in Italia, Spagna, Francia, Regno Unito, Germania e Olanda). Negli ultimi anni è aumentata sensibilmente la concorrenza di fornitori asiatici. Per far fronte a questa concorrenza, alcuni componentisti europei hanno a loro volta spostato parte delle loro attività in Asia.

I fornitori di componenti, a fronte della contrazione della domanda da parte dei costruttori, devono anch'essi ridurre la produzione, con le conseguenti ricadute occupazionali. Alcuni hanno dovuto cessare le attività e molti rischiano di doverlo fare a breve. Questa situazione genera costi addizionali anche per i costruttori, che devono affrontare investimenti imprevisti per sostenere i fornitori di componenti, o trovarne altri, addirittura sviluppando nuovi stampi per parti in alluminio o plastica per rispondere alle forniture non più disponibili.

<sup>3</sup> The European House Ambrosetti, op. cit.

Il grafico sottostante illustra la forte contrazione di occupazione e fatturato in un campione significativo di costruttori di componenti (ACERBIS, ADLER, BREMBO, DELL'ORTO, DOMINO, GRIMECA, MARZOCCHI, PAIOLI, REGINA, VERLICCHI)<sup>4</sup>

**Trend aziende di componentistica**

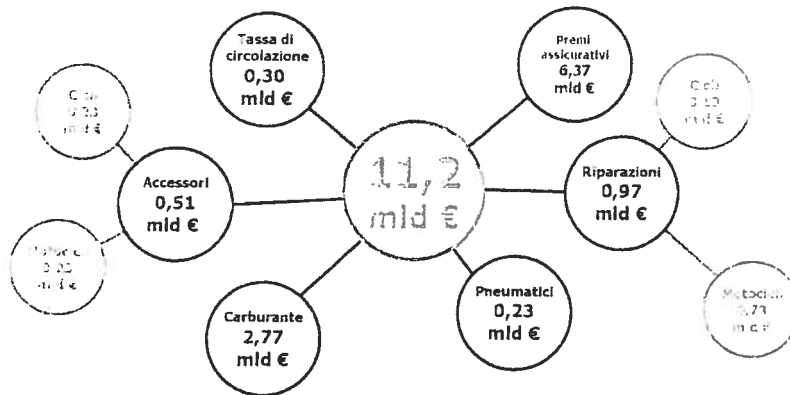


**1.7 Il valore del mercato**

L'utilizzo di ciclomotori e motocicli fa muovere l'economia italiana con un contributo annuo di circa 11 miliardi di Euro: questo valore è dato dalla somma dei costi dell'assicurazione del veicolo, dell'acquisto di carburante, della tassa di possesso, delle riparazioni meccaniche, della sostituzione di pneumatici e dell'acquisto di accessori.

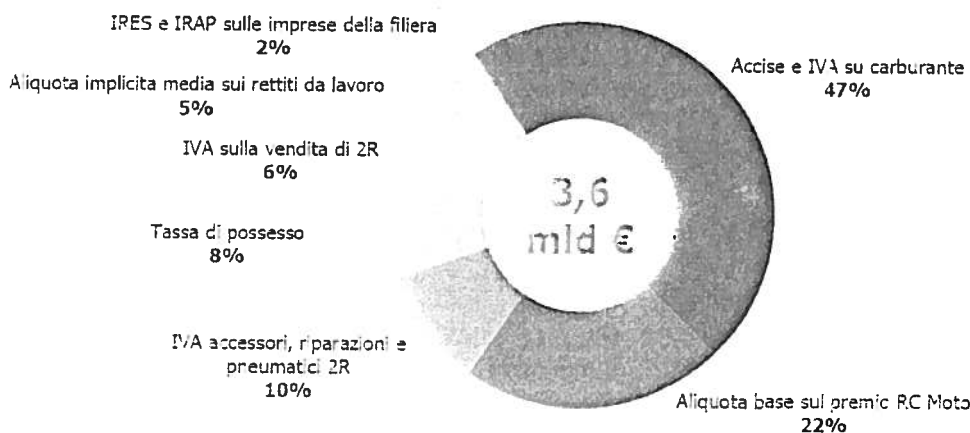
<sup>4</sup> Nel frattempo Grimeca e Verlicchi hanno cessato l'attività; Tenneco ha annunciato la chiusura del marchio Marzocchi

**Valore di utilizzo del parco circolante delle 2R in Italia  
(2013)**



E' inoltre possibile effettuare una stima del contributo assicurato dal settore al gettito erariale italiano. Se infatti si mettono insieme le imposte legate alla vendita di veicoli, componenti ed accessori, carburante, assicurazione, più la tassazione sul lavoro, quella sulle imprese e la tassa di possesso, si arriva ad un valore complessivo annuo di 3,6 miliardi di euro

**Principali fonti di gettito erariale derivanti dalla  
produzione, vendita e utilizzo delle 2R in Italia  
(quota % su totale, 2013)**



E' possibile stimare che i 182 mila veicoli venduti nel corso del 2014 hanno assicurato alle casse dello Stato un introito IVA di circa 250 milioni di euro.

## 2. ASPETTI SOCIO-ECONOMICI: LA SFIDUCIA DEPRIME IL MERCATO

Un dato interessante emerge dall'analisi delle registrazioni per tipologia veicolare. Come si evince dal grafico di pag. 8, il 75% dei veicoli venduti sono ciclomotori o scooter, cioè veicoli a prevalente vocazione urbana, utilizzati soprattutto per gli spostamenti casa-lavoro e casa-studio, che offrono prezzi d'acquisto mediamente accessibili per la maggior parte dei potenziali utilizzatori (circa 1.500 euro per i ciclomotori 50cc e 3.500 euro per gli scooter > 50cc.).

Questa peculiarità del mercato contribuisce a spiegare le difficoltà in cui versa il settore: la crisi economica, infatti, ha più duramente colpito le fasce sociali con capacità di reddito medio-bassa, cioè il principale mercato d'acquisto di veicoli a 2 ruote a basso costo.

C'è poi una componente importante legata al fattore anagrafico. Circa un terzo degli utilizzatori di veicoli a 2 ruote sono giovani di età inferiore ai 25 anni (fonte: DOXA), cioè quel segmento della popolazione che ha visto diminuire, nel corso degli ultimi anni, le proprie capacità di spesa, come chiaramente evidenziato da alcuni indicatori economici: il tasso di disoccupazione giovanile, ad esempio, che, nel 2014, ha toccato quota 42% tra i giovani di età compresa tra i 15 e i 24 anni.

C'è poi una considerazione di natura geografica. Un terzo di tutti gli utilizzatori di mezzi a 2 ruote è concentrato al Sud, cioè nelle regioni italiane dove i valori del PIL pro-capite toccano i livelli più bassi (il 64% della media UE, contro il 101% espresso dall'Italia nel suo insieme). Non è un caso se il calo del mercato delle due ruote nelle regioni meridionali è stato più sensibile che nel resto d'Italia.

## 3. IL NODO ASSICURATIVO

Il costo per assicurare un motociclo o un ciclomotore è la principale voce di spesa per il proprietario del mezzo, come si evince dal grafico di pag. 14, che evidenzia come il valore economico dei premi assicurativi sia stato nel 2013 di 6,37 miliardi di euro, mentre quello del rifornimento di carburante (seconda spesa in ordine di grandezza) si fermi a 2,77 miliardi. E' evidente che questo fenomeno si traduce in un grave danno economico per l'industria delle due ruote, rappresentando il principale motivo di non acquisto da parte del potenziale acquirente.

### 3.1 Confronto internazionale

L'entità del fenomeno si ricava con la massima evidenza da un confronto con la situazione riscontrata negli altri paesi europei. In Italia, infatti, il costo assicurativo di un motociclo è superiore del 186% rispetto alla media europea: in particolare, + 74% rispetto alla Gran Bretagna; + 42% rispetto alla Francia; +196% rispetto alla Spagna. In media, assicurare un motociclo in Italia costa 130 euro in più rispetto agli altri paesi europei<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> The Boston Consulting Group, Confronto sul mercato RCA in Italia, 14 gennaio 2014

La differenza di prezzo dell'RCA in Italia vale 19,9 mln €, pari al valore di 3.119 motocicli nuovi<sup>6</sup>.

Occorre rilevare che in Italia sul prezzo finale della polizza incidono anche fattori "esogeni", come le tasse, che, nel nostro paese, pesano di più che nel resto d'Europa (24% contro una media del 17%).<sup>7</sup> In Italia solo il 5% degli assicurati (auto e moto) paga un premio paragonabile a quello europeo.<sup>8</sup>

### 3.2 La situazione italiana

In anni recenti il costo della RCA ha fatto registrare aumenti "fuori controllo", con particolare riguardo all'assicurazione di ciclomotori e motocicli. Secondo le rilevazioni dell'AGCM (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato), nel quadriennio 2006 – 2010 i rincari sono sempre stati a due cifre, come evidenziato dalla tabella sottostante<sup>9</sup>:

	2006-2010		
	Moto	Ciclomotore	Tutti i veicoli
<b>donna</b>	+35,8%	22,8%	22,2%
<b>uomo</b>	+42,8%	19%	21,5%

Nell'ultimo biennio i costi di assicurazione dei veicoli a motore hanno subito una leggera flessione (nel primo trimestre 2014 il prezzo effettivo medio delle polizze è sceso del 3,8% rispetto al trimestre precedente), in larga misura imputabile agli effetti della crisi economica, che ha determinato una contrazione della circolazione stradale e, conseguentemente, dei sinistri (calati del 30% nel quadriennio 2010-2014). Il trend è stato probabilmente influenzato anche dai primi effetti delle misure legislative introdotte negli ultimi anni, come i nuovi criteri sulle microlesioni (che possono essere risarcite solo a fronte di accertamento medico-legale visivo o strumentale).

Tuttavia, a fronte del trend positivo che ha riguardato, ad esempio, i costi assicurativi delle autovetture, il dato relativo ai premi corrisposti per assicurare ciclomotori e motocicli è risultato in controtendenza.

Secondo i dati forniti dall'IVASS, tra il luglio 2013 e il luglio 2014, un 55enne con autovettura diesel da 1.900cc ha visto diminuire il premio assicurativo del -1% e un 40enne con autovettura benzina da 1.300cc dello 0,9%. Parallelamente, i costi assicurativi di un diciottenne in classe 14 alla guida di un ciclomotore

<sup>6</sup> The European House Ambrosetti, Il valore delle 2 duote-lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità, Aprile 2014

<sup>7</sup> The Boston Consultin Group, op. cit.

<sup>8</sup> IVASS

<sup>9</sup> Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato, Relazione annuale, 31 marzo 2011 e Indagine conoscitiva riguardante la procedura di risarcimento diretto e gli assetti concorrenziali del settore RC Auto - IC42.



sono aumentati dal 4% (con punte del 6% a Cagliari, del 5,8% a Palermo e del 5,4% a Potenza), quelli di diciottenne in classe 14 alla guida di un motociclo da 250cc sono aumentati del 6% (con picchi del 7,7% a Cagliari e del 7,6% a Campobasso e all'Aquila), e quelli di un 40enne con motociclo da 200cc sono cresciuti del 2% (con picchi del 4,2 a Reggio Calabria, del 3,9 a Potenza e del 2,9 a Cagliari)<sup>10</sup>.

L'aumento dei costi assicurativi dei veicoli a due ruote non solo appare in controtendenza rispetto al trend delle autovetture, ma anche rispetto ad altri indicatori economici, come il tasso di inflazione medio che, nel 2014, è risultato quasi nullo (+0,2%)<sup>11</sup> o il prezzo della benzina senza piombo, che è diminuito del 2% rispetto al 2013<sup>12</sup>.

### 3.3 Efficacia delle misure adottate

Nel corso degli anni il Legislatore ha introdotto misure specifiche per contenere i costi assicurativi, che tuttavia, come si è visto analizzando le dinamiche dei prezzi, hanno attenuato, ma non risolto, il problema del caro-assicurazioni.

Tra le altre ricordiamo:

- Liberalizzazione, nel 1995, (per effetto del Decreto Legislativo 17 marzo 1995, n.175) delle tariffe RC auto, precedentemente sottoposte in Italia, come nella gran parte dei paesi europei, ad un regime di prezzi amministrati.
- Istituzione nel 2005 di una banca dati sinistri, allo scopo di rendere più efficace la prevenzione e il contrasto delle frodi nel settore delle assicurazioni obbligatorie per i veicoli a motore (Decreto legislativo 7 settembre 2005 n.209, che introduce il Codice delle Assicurazioni Private)
- Plafonamento del risarcimento delle lesioni micropermanenti, il cui importo viene aggiornato anno per anno con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico.
- Introduzione del sistema del risarcimento diretto, operativo in Italia dal 1° febbraio 2007, che avrebbe dovuto favorire un maggior controllo delle compagnie sui costi dei sinistri e una più vivace competizione tra le imprese assicuratrici. Nel caso del settore delle due ruote, il nuovo meccanismo prevedeva l'adozione di un doppio regime forfettario, uno per i danni a veicoli e cose, l'altro per i danni alla persona, senza distinguere le categorie veicolari. Dal momento che gli incidenti motociclistici sono caratterizzati inevitabilmente da una maggiore incidenza dei danni fisici, questo ha comportato un ulteriore aumento dei prezzi per le polizze moto.

<sup>10</sup> IVASS, Indagine sui prezzi RCA al 1° luglio 2013 e al 1° luglio 2014

<sup>11</sup> ISTAT

<sup>12</sup> Unione Petrolifera

- Nel 2010 l'anomalia descritta in precedenza viene sanata, introducendo due forfait differenziati per motoveicoli e per tutti gli altri veicoli, senza che peraltro questo si traduca in un contenimento delle tariffe assicurative.
- nel 2012 viene introdotto l'obbligo di accertamento medico-legale visivo o strumentale per poter procedere al risarcimento delle cosiddette "micro-lesioni".
- nel 2014 l'IVASS introduce nuovi criteri per il calcolo delle compensazioni tra imprese assicuratrici all'interno del sistema CARD: in particolare, viene introdotto un sistema di incentivi e penalizzazioni che tiene conto, tra l'altro, della capacità delle imprese di contenere i propri costi rispetto alle altre compagnie e della velocità di liquidazione dei sinistri. L'obiettivo è quello di incentivare l'efficienza produttiva e di contrastare alcuni effetti distorsivi del sistema CARD, che premiavano le imprese inefficienti.

### 3.4 Assicurazione e prezzo del veicolo

In un'ottica industriale, l'aspetto maggiormente rilevante riguarda l'incidenza del premio corrisposto dall'assicurato sul prezzo di listino del veicolo acquistato.

Utilizzando gli stessi profili elaborati dall'IVASS, si è calcolato il peso del costo assicurativo rispetto al costo del veicolo. Come si evince dai grafici successivi, la situazione più critica è rappresentata dal caso di un 22enne in classe 10 alla guida di uno scooter 125cc (grafico 1). La percentuale d'incidenza presenta una notevole variabilità da città a città, ma non è mai inferiore ad un terzo del valore del veicolo (Milano 34%), fino a superare ampiamente la metà del costo (Napoli 64%). Per inciso, è possibile stimare che il rifornimento di carburante e la tassa di proprietà, comportino una spesa di circa 300 euro annui (considerando uno scooter 125cc, una percorrenza media di 5.000 km, un consumo medio di 30 km/l, il costo della benzina a 1,60 euro/l e il bollo a 30 euro): **circa un quarto della sola tariffa assicurativa.**

Percentuali analoghe nel caso di un ciclomotore guidato da conducente diciottenne in classe 14 (grafico 2). Solo di poco migliore la situazione di un diciottenne alla guida di un motociclo 250cc in classe 14: in questo caso le percentuali oscillano tra il 21% di Milano e il 40% di Napoli (grafico 3).

GRAFICO n. 1.

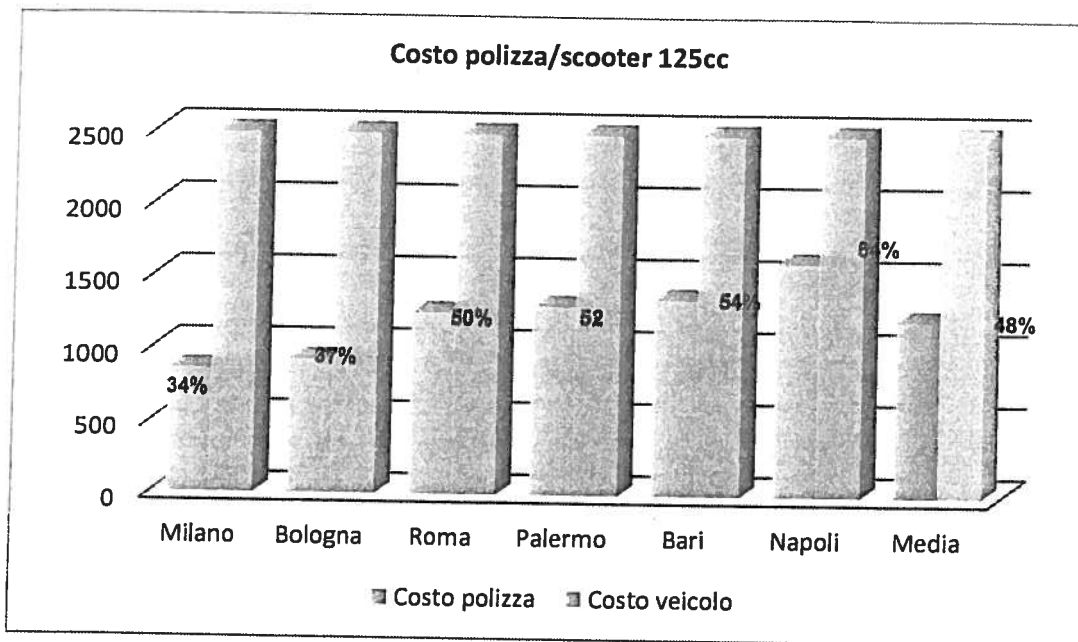


GRAFICO n. 2

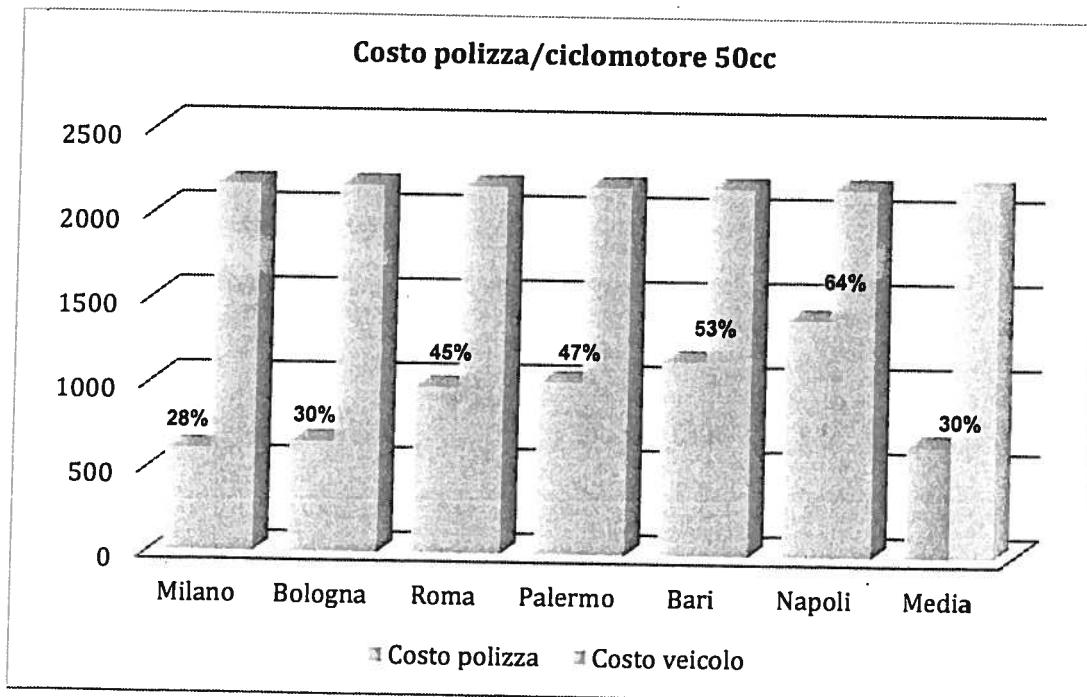
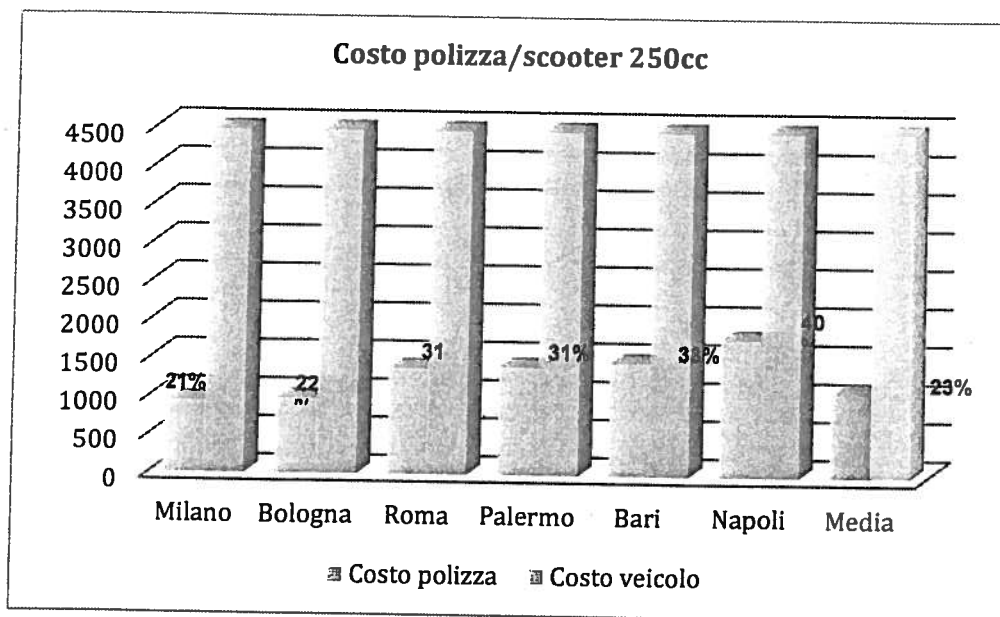
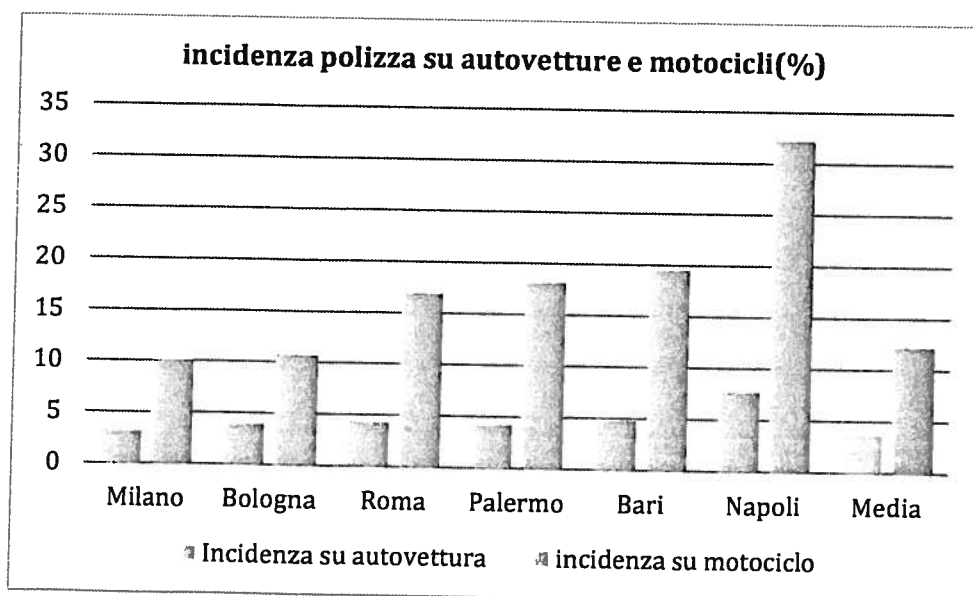


GRAFICO n. 3



E' decisamente migliore la situazione di un quarantenne in classe 4 alla guida di un motociclo 200cc: il valore medio - con le consuete oscillazioni tra provincia e provincia - è del 12%. In questo caso, tuttavia, è interessante evidenziare la differenza rispetto ad un assicurato auto con un profilo di rischio simile (40enne in classe 1 alla guida di un'autovettura 1.300cc). Come illustrato dal grafico sottostante, la differenza tra i valori medi tra incidenza auto (3,7%) e incidenza moto (12,2%) è di ben 8,5 punti percentuali (grafico 4).

GRAFICO n. 4



### 3.5 Lo studio della LUISS

Confindustria ANCMA propone un emendamento al codice delle assicurazioni private che, se approvato, consentirebbe un significativo risparmio agli utenti che assicurano un motoveicolo.

Si tratta di correggere il meccanismo del risarcimento diretto, introdotto nel nostro ordinamento nel 2007. Prima di quella data il danneggiato di un incidente stradale veniva risarcito dall'assicurazione del responsabile; il risarcimento diretto prevede, invece, che il danneggiato venga risarcito dalla propria compagnia assicuratrice: quest'ultima verrà rimborsata, in modo forfettario, dall'assicurazione del responsabile. Uno studio commissionato da ANCMA all'Università LUISS evidenzia che questa procedura produce significative distorsioni del mercato assicurativo, che si traducono in maggiori costi per gli assicurati moto. Nel biennio 2010 – 2011 (l'ultimo in ordine di tempo rispetto al quale esistono dati completi), le compagnie assicuratrici, per gestire l'assicurazione dei motoveicoli, hanno speso circa 80 milioni di euro in più rispetto ai costi che avrebbero dovuto sostenere in mancanza del sistema del risarcimento diretto. E' facile immaginare che questi maggiori oneri siano stati ribaltati sul premio dei motociclisti assicurati.

Il disegno di legge sulla concorrenza, all'esame delle Commissioni riunite Finanza ed Attività produttive della Camera, contiene già un pacchetto di misure finalizzate al contenimento dei costi della RCA e, quindi, appare come la sede ideale per recepire le proposta avanzata dell'industria motociclistica.

### 3.6 Gli incidenti stradali

Per inciso, è opportuno osservare che, nel corso degli ultimi anni, si è assistito al progressivo sgretolamento di quella che per anni era stata considerata la causa principale dell'incremento esponenziale delle polizze moto: l'incidentalità dei veicoli a due ruote.

Nel 2013 i veicoli a due ruote coinvolti in incidenti (con e senza vittime) si fermano a quota 57.978, con una contrazione del 15,2% rispetto all'anno precedente.

Le vittime su ciclomotore fanno registrare lo stesso valore rispetto al 2012 (133 persone), mentre il numero dei feriti (15.739) diminuisce del 15,1%. Le vittime a bordo di motocicli e scooter targati ammontano a 774 unità e fanno segnare una riduzione del 13,5%, mentre è dell'8,9% la riduzione del numero dei feriti (45.419). **Complessivamente si registra una contrazione dell'11,7% delle vittime di incidenti su veicoli a due ruote (ciclomotori e moto) rispetto al 2012. Negli ultimi 5 anni il numero di vittime su veicoli a 2 ruote è diminuito del 37,9%, facendo registrare un trend migliore anche rispetto a quello delle auto, che si sono "fermate" a -26%; nell'ultimo decennio il calo è stato addirittura del 45,4%.**

Una corretta valutazione delle statistiche sull'incidentalità non può però prescindere dal numero di veicoli che circolano sulle strade: infatti, in un paese dove la presenza di mezzi a due ruote è rilevante, i conducenti e i passeggeri di questi veicoli hanno maggiore probabilità di restare coinvolti in incidenti stradali. La tabella sottostante evidenzia il rapporto tra vittime su due ruote e parco circolante nei principali

paesi europei. Come si vede, l'Italia - con 1,3 vittime ogni 10 mila veicoli circolanti - si colloca nella parte "virtuosa" della classifica.

	PAESE	MORTI x 10.000 VEICOLI CIRCOLANTI
1	Gran Bretagna	3,04
2	Francia	2,75
3	Grecia	2,33
4	Belgio	1,85
5	Polonia	1,76
6	Svezia	1,56
7	<b>Italia</b>	<b>1,31</b>
8	Austria	1,23
9	Germania	1,2
10	Olanda	0,98
11	Spagna	0,97

La riduzione dei sinistri con vittime e feriti, cioè quelli che incidono maggiormente sui costi assicurativi, è in netta controtendenza rispetto al prezzo delle polizze, che - come si è visto - non solo non sono diminuite, ma, al contrario, hanno fatto registrare un incremento.