



Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni Private e di Interesse Collettivo

*Commissione X del Senato della Repubblica*  
*(Industria, commercio, turismo)*

**Indagine conoscitiva sul settore dell'assicurazione di autoveicoli,  
con particolare riferimento al mercato e alla dinamica dei premi  
dell'assicurazione per responsabilità civile auto (RCA).**

Audizione del Presidente dell'ISVAP

Giancarlo Giannini

Roma, 28 luglio 2010

Desidero innanzitutto ringraziare il Presidente della X Commissione, Senatore Cesare Corsi, per l'opportunità datami di offrire il contributo dell'ISVAP al dibattito avviato in una così autorevole sede sul mercato dell'assicurazione per responsabilità civile auto e sulla dinamica dei relativi premi.

La responsabilità civile auto (di seguito r.c.auto), in ragione della sua obbligatorietà, interessa infatti una platea molto vasta di cittadini (sono oltre 40 milioni i veicoli in circolazione) ed è, da sempre, al centro dell'attenzione 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 di recente 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.

### *Premessa*

Sulla determinazione del costo finale della r.c. auto intervengono certamente fattori di natura esogena, alcuni dei quali caratterizzano – se non nella tipologia, nell'intensità – il nostro Paese: dal rilevante fenomeno della incidentalità, all'elevato peso dei sinistri con lesioni, alla valutazione giurisprudenziale dei risarcimenti, ai fenomeni fraudolenti.

Ma non è pensabile ricondurre unicamente a tali fattori il differenziale di prezzo nel confronto europeo e soprattutto l'adozione di possibili rimedi non può essere unicamente rimessa all'operare di soggetti e istituzioni estranee al comparto assicurativo.

Il tentativo di associare ad un fattore esogeno *sic et simpliciter* un rimedio esogeno è semplicistico.

In assenza di interventi strutturali volti a rimuovere le carenze interne al settore assicurativo - ed in particolare per la r.c. auto nella fase di liquidazione dei sinistri - il riflesso sui prezzi e sui consumatori dei fattori esogeni continuerà a presentarsi - nella sua accezione patologica - ciclicamente; una riprova di ciò si rinviene nell'andamento del mercato r.c. auto, dell'ultimo quinquennio.

### 1. Risultati e prezzi nel settore r.c.auto: andamento e confronto europeo

Dopo un quinquennio (2003 - 2007) di risultati del ramo positivi, 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).

Le imprese hanno reagito a tale deterioramento azionando la leva degli aumenti tariffari.

Il monitoraggio trimestrale delle tariffe relative a quattro profili di assicurati<sup>1</sup> praticate dalle imprese nelle ventuno province capoluogo di regione ha evidenziato un aumento delle tariffe, particolarmente concentrato nell'ultimo trimestre 2009, differenziato sul piano territoriale.

Al 1° luglio di quest'anno per esempio la tariffa per un 40enne nella classe di massimo *bonus*, cresciuta rispetto ad un anno prima in media dell'11,6% su base nazionale, risultava in aumento del 7,7% al Nord, dell'8% 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 16,5%, gli aumenti sul territorio sono stati rispettivamente del 14,7% al Nord, del 12,7% al Centro e del 22,2% al Sud.

In alcune zone del Meridione poi si sono riscontrati, in particolare per giovani e neopatentati, livelli di premi estremamente elevati, anche oltre 8.500 euro per assicurare una autovettura di media cilindrata.

L'Autorità da fine giugno 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, "perdenti" nel confronto europeo.

Secondo i dati più recenti disponibili (2008) che provengono dal CEA, la Confederazione europea degli assicuratori, in Italia il premio medio è praticamente doppio che in Germania, Francia e Spagna (407 euro contro rispettivamente 222, 172 e 229).

Giova ancora una volta ribadire che per l'Autorità gli aumenti tariffari non sono la risposta corretta, sono solo la leva più immediata e a più rapido effetto in un mercato caratterizzato da una evidente asimmetria: alla obbligatorietà della domanda da parte dei cittadini si associa un'offerta da parte delle imprese parimenti obbligate a contrarre ma senza particolari limiti di prezzo, in ossequio al principio di libertà

<sup>1</sup> 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.

tariffaria espressamente sancito dalla legislazione comunitaria. In questo contesto, né all'ISVAP né ad altre Istituzioni è consentito intervenire direttamente sul livello dei prezzi praticati.

Ciò che l'ISVAP fa invece è intervenire per correggere gli effetti di tale asimmetria con provvedimenti volti a favorire il miglior funzionamento del mercato e la sua efficienza nel rendere il servizio al consumatore nonché con 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 riferiti all'esercizio 2009, sostanzialmente confermano i segnali negativi 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%.) 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%.

La contrazione della raccolta premi, considerando che il parco veicoli circolanti non è sostanzialmente mutato, è verosimilmente da attribuire al dispiegarsi degli effetti di numerosi interventi che hanno favorito l'affermazione di meccanismi concorrenziali, tra i quali mi limito a ricordare:

- 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.

Le iniziative adottate hanno avuto vari effetti positivi, in particolare sulla mobilità dei consumatori – e dunque sulla concorrenza interna al sistema – mobilità che ha

registrato negli ultimi anni una crescita: seppur ancora lontani dai valori di alcuni Paesi Europei siamo passati dal 6,3% del 2006, al 9,3% del 2009.

Colgo qui l'occasione per segnalare che questo trend positivo verrebbe rafforzato qualora il Parlamento, come in passato richiesto dall'ISVAP, eliminasse l'istituto del tacito rinnovo per i contratti del ramo r.c.auto. Ciò stimolerebbe infatti la ricerca del consumatore verso prodotti a lui più confacenti in termini di qualità e di prezzo e nello stesso tempo accrescerebbe ulteriormente la concorrenza tra le imprese per conservare o incrementare quote di mercato.

Alla diminuzione delle entrate non si è accompagnato, come sarebbe stato necessario, un contenimento delle uscite per sinistri. Di qui lo squilibrio nei conti tecnici di ramo e il ricorso delle imprese alla leva tradizionale degli aumenti tariffari per ripristinare l'equilibrio.

Come detto, sulla determinazione delle uscite per sinistri e dunque del costo finale della r.c.auto intervengono numerosi fattori, anche di carattere esogeno.

Per quanto riguarda questi ultimi, 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 dei tempi medi di liquidazione dei sinistri (scesi da 55 a 49 giorni tra il 2007 e il 2009).

Ulteriori interventi normativi sono possibili ed in qualche caso auspicabili.

Per i danni alla persona, è ormai improrogabile il completamento del sistema tabellare di legge, attraverso l'emanazione dei provvedimenti che fissino i valori economici e medico legali per la valutazione delle lesioni di maggiore entità (da 10 a 100 punti di invalidità).

In tema di risarcimento diretto, si conferma, ad avviso dell'Autorità, la necessità di un intervento normativo che fughi le incertezze in ordine alla esclusività della procedura. Tale intervento contribuirebbe a garantire il corretto funzionamento del sistema permettendo di consolidarne gli effetti positivi ed evitando erosioni pregiudizievoli dell'ambito di applicazione dello stesso.

Uno strumento che si sta dimostrando valido per il contenimento dei costi è il risarcimento in forma specifica, che rappresenta una facoltà per i consumatori il cui

esercizio nell'ambito del sistema del risarcimento diretto dà diritto ad uno sconto sul prezzo praticato.

La necessità dell'intervento normativo in direzione dell'esclusività del risarcimento diretto è confermata dalla circostanza che nell'attuale fase di incertezza stanno cominciando ad emergere segnali di attenzione in ordine al suo funzionamento: i dati più recenti mostrano una contrazione dei sinistri gestiti dalla stanza di compensazione presso CONSAP; si assiste ad una frenata dell'azione deflattiva del contenzioso cui sembrava aver fornito un importante impulso (ad es. i dati sul contenzioso civile dopo la sensibile diminuzione registratasi nel 2008, -10% mostrano un incremento di circa il 5% nel 2009).

È opinione dell'Autorità che interventi correttivi siano possibili, nell'ottica di garantire le condizioni di ottimale funzionamento di un meccanismo risarcitorio che ha già prodotto ed è suscettibile di produrre ulteriori positivi risultati, a beneficio dei consumatori; in proposito, utili indicazioni arriveranno dall'indagine avviata dall'Antitrust.

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.

Altrettanto impegno occorre però da parte delle imprese per il governo delle variabili che sono sotto il loro controllo.

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

L'Autorità effettua con cadenza annuale, 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.

Dalla analisi dei risultati di una indagine più specifica, conclusasi lo scorso aprile, 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). La riduzione dei punti di contatto risulta peraltro più marcata nell'Italia meridionale ed insulare rispetto all'Italia settentrionale e centrale.

Nell'ultimo quinquennio si è evidenziato un calo costante del numero totale dei punti di contatto a disposizione dell'utenza sul territorio nazionale (il numero medio di utenti serviti da ciascun "punto di contatto" è stato di 11.350 veicoli nel 2009 rispetto a 10.145 nell'anno precedente) accompagnato dalla riduzione del numero dei dipendenti assegnati alla liquidazione sinistri e da un significativo incremento di reclami e sanzioni.

E' chiaro che questo "sovraccarico" non può che produrre inefficienza.

Oltretutto 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).

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).

Il mercato finora non ha dimostrato una reattività adeguata al problema e solo recentemente, anche per effetto della pressione dell'Autorità, alcuni gruppi stanno mostrando segnali concreti di attenzione al problema.

Dall'indagine emerge che l'organo amministrativo delle imprese è stato solo in pochi casi coinvolto nelle politiche di liquidazione dei sinistri; 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, la cui attuazione è seguita con attenzione dall'Autorità.

Questo approccio concreto di vigilanza ha consentito di richiamare con maggiore efficacia l'attenzione dei vertici aziendali sulle molte problematiche di tale processo che può essere migliorato effettuando investimenti in risorse umane e tecnologiche, nella formazione degli addetti nell'ottica del servizio all'utenza, in controlli più sistematici e penetranti della "filiera operativa", inclusi i collaboratori esterni, ovvero in una attenzione verso modelli organizzativi in grado da un lato di decongestionare le strutture periferiche, dall'altro di accentuarne il presidio tecnico e "ambientale" nella gestione dei sinistri.

Del resto, 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.

#### *4. 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) che confermano il trend del passato: la r.c.auto (75% del totale reclami) e in particolare la liquidazione dei sinistri (83%) è il settore maggiormente interessato.

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.

##### *5. L'azione di prevenzione e contrasto delle frodi e dell'evasione assicurativa*

In questo sistema caratterizzato da carenze nella liquidazione dei sinistri, criticità legislative e problematiche strutturali, assume un crescente rilievo il fenomeno delle frodi; la loro incidenza assume connotazioni di rilievo nel comparto rc auto, è concentrata in alcune aree specifiche e si estrinseca sia in sede di assunzione dei contratti sia, e soprattutto, in fase di liquidazione dei sinistri.

Aumenta il numero dei sinistri causati da veicoli non assicurati 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).

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

Si tratta di vere e proprie compagnie fantasma dedite al raggirio 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 detto fenomeno possa in qualche misura vanificare l'obbligo a contrarre in materia di r.c.auto posto a carico delle imprese la cui compatibilità con l'ordinamento comunitario è stata riaffermata dalla Corte di



Giustizia (2009) che ha riconosciuto la legittimità delle procedure sanzionatorie avviate dall'ISVAP per violazione del suddetto obbligo.

Sul fronte della liquidazione dei sinistri, a livello nazionale la quota di risarcimenti connessi con fenomeni criminosi è pari al 2,4%; valori ben superiori si registrano in alcune aree del meridione: la Campania infatti si colloca all'8,7%, la Puglia al 5,3%, la Calabria al 3,9% 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 quasi cinque volte la media nazionale (11,3%) corrisponde un carico medio di lavoro per dipendente pari a 1.445 sinistri, rispetto alla media nazionale di 796.

L'Autorità ritiene che un efficace contrasto dei fenomeni fraudolenti nel settore della r.c. auto possa e debba realizzarsi attraverso un sistema organico ed integrato, articolato su tre distinti livelli:

- a. *Efficiente servizio di liquidazione sinistri da parte delle imprese*, su cui si è già argomentato;
- b. *Utilizzo della Banca Dati sinistri presso ISVAP*: con il regolamento n. 31, del giugno 2009, a seguito di un confronto con l'Autorità Garante della Privacy, l'ISVAP è intervenuto su 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 informazioni sintetiche sul numero delle ricorrenze presenti per ogni chiave di ricerca (nominativo del soggetto o targa del veicolo usati per l'interrogazione) nei diversi ruoli che i soggetti possono aver assunto nel sinistro.

Ciò consentirà di individuare, attraverso una rapida consultazione della nuova banca dati che sarà operativa dal 1° gennaio 2011, la presenza di indici di anomalia indicatori di possibili specifici comportamenti fraudolenti.

- c. *Istituzione di una specifica Unità Antifrode*: Il terzo livello di intervento potrà essere rappresentato dall'istituzione di un'apposita struttura di intelligence con compiti investigativi (attraverso una attività di raccolta, incrocio ed analisi dei dati presenti nelle diverse banche dati esistenti) propedeutici all'eventuale segnalazione di fenomeni fraudolenti all'Autorità giudiziaria nonché alle stesse imprese di volta in volta interessate.

Quale che sarà la collocazione ed il funzionamento della istituenda Unità Antifrode, l'ISVAP è pronta a far parte del progetto e a fornire ogni richiesto contributo, in ciò potendo contare sulla istituzionale competenza, sulla

conoscenza approfondita dei fenomeni che si manifestano sul mercato e sull'esperienza derivante dalla gestione della banca dati dei sinistri auto.

In questa sede mi limito ad osservare che per garantire l'efficacia di sistemi di prevenzione e contrasto delle frodi occorrono processi decisionali snelli/flessibili e tempestività/rapidità sul piano operativo; caratteristiche che si ritiene dovranno essere riflesse nella composizione e nei criteri di *governance* dell'istituendo organismo, evitando strutture troppo articolate e poi macchinose nel concreto funzionamento.

### *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 un maggiore e migliore funzionamento 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 alla dinamica del costo dei sinistri non adeguatamente presidiata cui consegue, presto o tardi, un suo ribaltamento sui prezzi, con effetti penalizzanti sui cittadini ed in particolare sui soliti noti, giovani e Sud d'Italia.

In ordine ai possibili rimedi, ho già affermato, più volte e in più sedi, che auspicabili sono alcuni ulteriori interventi normativi ma che, 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.

Quale Autorità di settore ci stiamo adoperando affinché agli annunci seguano iniziative concrete e, per quanto possibile, immediate; e ciò affiancando alle ordinarie attività di vigilanza cartolare e ispettiva, di gestione dei reclami e sanzionatoria, specifiche, mirate iniziative.

Proprio ieri presso la sede dell'ISVAP si è tenuto un incontro con i principali gruppi assicurativi operanti nel mercato r.c.auto; un faccia a faccia da cui far emergere, in termini maggiormente analitici e operativi, le determinanti della situazione, i possibili rimedi e le azioni concrete da avviare.

Abbiamo quindi ascoltato il punto di vista del mercato, raccolto prime proposte e stimolato una ulteriore e più approfondita fase di riflessione (ci attendiamo un *feed back* entro il 15 settembre). Abbiamo anche preso buona nota della circostanza che sono stati gli esponenti di mercato a sottolineare l'importanza della qualità del servizio al cliente, anche quale *driver* per il miglioramento dei risultati gestionali.

L'Autorità ha avviato un ciclo di verifiche per monitorare, attraverso incontri con i responsabili sinistri, i piani di intervento varati dalle imprese per superare le criticità del processo di liquidazione sinistri; ad oggi sono sotto osservazione alcuni tra i principali gruppi; è prevista entro l'anno una progressiva estensione al resto del mercato.

Quanto ai prossimi passi, stiamo in questi giorni prendendo contatti per organizzare incontri - sempre sul tema della r.c.auto - con le maggiori associazioni rappresentative dei consumatori.

In definitiva, l'Autorità intende fornire a Parlamento e Governo, in aggiunta alle considerazioni già svolte nel corso di incontri istituzionali, un organico pacchetto di proposte in relazione a criticità che contrassegnano l'attuale quadro normativo, chiedendone la rimozione o la correzione; adottare interventi correttivi della Regolamentazione di propria competenza; realizzare tavoli di confronto con le diverse parti interessate - consumatori *in primis* - su tematiche per le quali ogni eventuale intervento normativo necessita di un approfondito studio preliminare.

Basti in proposito pensare al funzionamento del sistema bonus - malus, in relazione al quale dinanzi a questa Commissione l'ANIA ha pochi giorni fa chiesto l'eliminazione delle modifiche normative recentemente apportate, con un ritorno, di fatto, al passato. La nostra proposta è invece per una rivisitazione organica del sistema, introdotto in un contesto normativo (regime di tariffa amministrata) ed economico (frequenza sinistri circa doppia rispetto all'attualità) non più attuale.

Per la sua dimensione sociale, la sua diffusione ed il peso economico sulle famiglie, la copertura 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 del settore.