

**Audizione Gruppo Generali  
Commissione Industria Senato  
Indagine conoscitiva RCA  
Seguito Audizione 2 marzo 2011, ore 15.30**

**Premessa e Sintesi dei provvedimenti proposti**

Per quanto riguarda la riduzione dei premi dell'RCA, oggetto principale dell'indagine conoscitiva in corso di svolgimento, questi potranno realisticamente ridursi, tenendo in piedi il sistema assicurativo, nella misura in cui si riducano finalmente e significativamente tutti i fenomeni speculativi che, nel settore, hanno da tempo assunto il connotato di un problema sociale ben più ampio degli aspetti legati alla sola assicurazione e del quale tutti, non solo gli assicuratori, dovrebbero farsi carico.

In altre parole, non potendosi tacere il dato impressionante del costo dei risarcimenti che si registra in Italia, assolutamente anomalo se raffrontato ad ogni altro contesto nazionale delle stesse dimensioni, la riduzione dei prezzi delle polizze non può che passare attraverso la riduzione dei costi dei sinistri.

Il nostro Gruppo quindi, che per primo e spesso inascoltato, ha lanciato l'allarme circa la tenuta del sistema assicurativo di fronte all'aggressione dei fenomeni criminali, è costretto a confermare l'imprescindibile nesso tra l'obiettivo condiviso di riduzione dei premi ed il necessario presupposto della contestuale riduzione dei fenomeni truffaldini e speculativi nell'RCA (primo e principale fattore di incidenza nella abnorme lievitazione del costo dei sinistri).

A tal fine si rende necessaria l'adozione di ogni misura atta a contrastare la crescita del costo dei risarcimenti, per garantire la tenuta del sistema nell'interesse di tutti i cittadini onesti e delle istituzioni, nazionali e locali.

Sono, ad oggi, immediatamente disponibili almeno sei strumenti di intervento che, senza significativi impatti di sistema e di costi, potrebbero essere rapidamente approvati e determinare un effettivo cambiamento del sistema assicurativo.

- 1) **Revisione dei criteri di risarcimento**: per le microlesioni al di sotto del 9% di invalidità permanente (ad esempio il cosiddetto colpo di frusta), andrebbe introdotto il riconoscimento di postumi di invalidità solo per patologie con effetti lesivi oggettivi e clinicamente rilevabili. Per le lesioni più rilevanti (oltre 9% di invalidità permanente) andrebbero introdotte delle tabelle degli indennizzi che prevedano costi sostenibili ed uniformi su tutto il territorio nazionale, sottraendo dal caos il sistema risarcitorio che attualmente dipende - in modo del tutto disomogeneo - dai criteri adottati dai singoli Tribunali senza alcuna razionale spiegazione della differenza tra le tabelle di un Tribunale e quelle di un altro.

- 2) **Intervento di legali o di altri patrocinatori solo dopo la formulazione dell'offerta risarcitoria o del relativo diniego.**
- 3) **Previsione di un termine di decadenza per fare la denuncia del sinistro.**
- 4) **Previsione dell'obbligo da parte del danneggiato della messa a disposizione all'assicuratore del veicolo e delle altre cose danneggiate.** In mancanza della messa a disposizione, l'assicuratore potrà negare l'indennizzo in caso di sinistro.
- 5) **Costituzione di un'Agenzia Governativa Antifrode, istituzione di un'anagrafe dei testimoni e dei danneggiati** (per individuare quelli "frequentissimi") e gestione del contrassegno e dell'attestato di rischio in via elettronica (c.d. **dematerializzazione dei documenti assicurativi**).
- 6) **Introduzione della perseguibilità d'ufficio del reato di frode nell'assicurazione.**

## **Risposte ai quesiti posti nel corso dell'Audizione del 3 novembre 2010**

Nel corso dell'audizione del Gruppo Generali, nell'ambito dell'indagine conoscitiva su RCauto, che si è tenuta il 3 novembre nella Commissione Industria del Senato, dai senatori intervenuti sono state poste diverse domande che vengono di seguito riportate insieme alle relative risposte, che il Gruppo ha predisposto. Considerato inoltre che, in apertura della sua introduzione e presentazione dei rappresentanti del Gruppo, il Pres. Corsi ha avanzato la richiesta che il Gruppo fornisca delle indicazioni precise sul peso del settore RC Auto sul complesso del comparto assicurativo, con specificati relativi costi ed incassi, vengono riportati di seguito i dati richiesti

*(Vedi Dom 1 Sen Casoli)*

Interventi e relative risposte:

### **Sen Casoli (PDL):**

#### **1. Quanto incide il settore RcAuto sul totale del volume d'affari del Gruppo Generali e può essere considerato un settore in perdita o comunque in disequilibrio?**

I Premi di competenza del Ramo RCA relativi all'esercizio 2009 sono pari, per il Gruppo Generali, a circa € 2,6 mld.

L'incidenza dei premi RCA sul totale Rami Danni si attesta, per il Gruppo Generali al 31/12/2009, su circa il 35%. L'incidenza sul volume complessivo dei premi (Vita e Danni) si attesta sul 13,4%.

Nel 2009 il costo dei sinistri di competenza è stato pari a € 2,3 mld e rappresenta il 43,5% del costo dei sinistri del totale rami Danni. Le spese di gestione (acquisizione e amministrazione) relative al ramo RCA sono state pari a € 0,4 mld e rappresentano il 29% delle spese del totale rami Danni.

Il Risultato Tecnico Netto di Gruppo nell'esercizio 2009 evidenzia una perdita di € 149 mln (la perdita era di 28 mln nel 2008).

Il Combined Ratio del Gruppo Generali relativo all'esercizio 2009 è pari al 103,7%. In Assitalia (Compagnia del Gruppo particolarmente esposta in aree territoriali caratterizzate da una elevata incidenza di fenomeni speculativi e fraudolenti) registra un Combined Ratio RCA 2009 pari al 115,4%.

**2. È possibile per le assicurazioni introdurre dei meccanismi selettivi dei propri assicurati e inoltre quali azioni sono state fino ad ora messe in atto per contrastare i fenomeni di abusi e di illegalità denunciati dal comparto assicurativo?**

E' possibile per le Compagnie adottare meccanismi selettivi dei propri assicurati nella forma, ad esempio, di:

- Visione preventiva del veicolo, non efficace perché al momento non obbligatoria;
- Inserimento nei contratti di clausole di indennizzo in forma specifica, al momento non efficaci, in assenza della possibilità di applicare franchigie/penali in caso di mancato rispetto degli impegni sottoscritti da parte dell'assicurato che beneficia dello sconto.

Il Gruppo Generali ha cercato di mettere in atto le misure di prevenzione e contrasto delle frodi più idonee a contenere gli effetti negativi delle stesse. In particolare, sotto il profilo organizzativo, già da qualche anno si è costituita a livello di Gruppo un'apposita funzione di Coordinamento Antifrode a cui sono demandate le attività di prevenzione e repressione delle frodi attraverso il coordinamento delle attività dei Centri di Liquidazione e delle singole Compagnie del Gruppo. E, nonostante i costi relativi, visti gli inviti delle Autorità giudiziarie e dell'Ania, abbiamo incrementato l'attività nella speranza di fornire un ulteriore strumento di contenimento dei fenomeni distorsivi. Ovviamente se questi reati fossero procedibili d'ufficio, cioè senza la necessità della querela di parte, così come in passato, il fenomeno potrebbe essere contrastato più rapidamente, ovviamente se fossero messi a disposizione mezzi adeguati.

Il Gruppo ha inoltre attivato le seguenti azioni:

- costituzione di un presidio centralizzato con fiduciario penalista dedicato che possa garantire la piena efficacia delle iniziative a tutela della Compagnia sia in materia di frodi legate alla liquidazione dei sinistri, sia in fase assuntiva, (ad esempio nel caso di rinvenimento da parte della Autorità di polizia di contrassegni e documenti di identità falsi, pur in assenza di sinistro; l'attività è stata avviata, in via sperimentale, su INA ASSITALIA);
- adozione di una politica di maggior rigore che esclude l'accoglimento di istanze di remissione di querela da parte degli imputati di reati ai danni delle imprese del Gruppo;
- presidio sulla gestione dei sinistri di elevato importo (gestione dedicata e specializzata);
- sviluppo della canalizzazione verso le carrozzerie convenzionate;
- lancio di un prodotto Auto, a condizioni agevolate per il cliente, con contatore satellitare (*black box*) installato gratuitamente sul veicolo, che consente di ricostruire la reale dinamica e gli effetti della collisione.

Il Gruppo Generali, infine, si distingue nel panorama assicurativo per l'investimento effettuato, unico nel mercato Italiano, nella propria Società Cestar, vero e proprio centro di eccellenza di livello internazionale per lo studio degli effetti e delle dinamiche derivanti dalle collisioni tra autoveicoli. Gli ambiti di attività e le competenze maturate consentono, tra l'altro, di:

- effettuare *crash test*, finalizzati alla determinazione del nesso causale tra gli effetti cinematici prodotti da diverse tipologie/forze di collisione e le possibili lesioni sofferte dagli occupanti il veicolo;
- fare formazione, rivolta a professionisti sia in ambito peritale che di autoriparazione, sulle migliori e più efficienti tecniche di ripristino dei veicoli danneggiati;
- selezionare le carrozzerie idonee ad essere incluse nel circuito convenzionato, monitorandone la qualità;
- contribuire alla definizione di indici sempre più accurati dei costi di "riparabilità" dei veicoli, onde consentirne una sempre più puntuale tariffazione assicurativa.
- utilizzare i dati forniti dalle tecnologie satellitari tipo "black box", eventualmente installate sul veicolo assicurato coinvolto nel sinistro, onde ricostruire la reale dinamica ed effetti della collisione.

Riteniamo che, nonostante quanto si sia già fatto, l'attività delle singole Compagnie non sia e non possa essere sufficiente da sola a porre un valido ostacolo al perpetrarsi delle azioni criminose e collusive di cui si parla.

Riteniamo, a tal proposito, assolutamente opportuna la costituzione di una **Agenzia governativa Antifrode** a livello di mercato, che possa rappresentare una opportunità di contrasto sistematico e coordinato delle frodi in campo assicurativo. Affiancandosi alle analoghe strutture delle singole compagnie, sarebbe certamente fonte per le stesse di stimolo e coordinamento nell'azione di interdizione contro questo fenomeno e, al contempo, punto di riferimento e di sostegno per l'azione della magistratura e degli organi di polizia.

In quest'ottica, riteniamo possa rivelarsi di grande utilità anche **l'istituzione di una anagrafe dei testimoni e dei danneggiati**: tali banche dati potrebbero essere gestite dall'Agenzia governativa Antifrode e sarebbero consultabili dagli organi Giudiziari, di Polizia e dalle Compagnie di Assicurazione.

Per rendere più efficace l'attività antifrode delle Compagnie di assicurazione, si propone inoltre di prevedere la **perseguibilità d'ufficio (quindi non solo su querela di parte) del reato di frode nell'assicurazione R.C.Auto**, per la tutela dell'interesse pubblico considerata la rilevanza sociale dell'assicurazione obbligatoria RCA.

- Per agevolare e rendere maggiormente efficace il controllo dell'assolvimento dell'obbligo di assicurazione riteniamo sia

estremamente utile la **dematerializzazione del contrassegno e certificato di assicurazione**, che consiste nella verifica sistematica sull'assolvimento dell'obbligo di assicurazione con controlli incrociati con banche dati di Motorizzazione Civile / ACI e banche dati delle Compagnie o di Ania. Una delle ipotesi che erano allo studio dell'Isvap di utilizzare per il contrassegno di assicurazione la carta filigranata e quindi considerare il documento come "carta moneta" ha la conseguenza di aumentare i costi di produzione, conservazione e archiviazione (contro il possibile furto) e distribuzione, con possibili ripercussioni sul livello dei premi.

### **3. Come, alla luce degli effetti della legge 40/2007, ritenete si potrebbe far riguadagnare efficienza alle scale Bonus/Malus?**

I provvedimenti "Bersani" hanno introdotto due importanti modifiche relativamente al sistema Bonus Malus prevedendo, da un lato, il mantenimento della classe di merito tra "familiari" e, dall'altro, lo scatto del malus solo in caso di sinistro pagato con responsabilità principale. Tali modifiche, se hanno portato immediati benefici a livello individuale, hanno comportato un appesantimento del fabbisogno tariffario complessivo, che ha dovuto essere necessariamente distribuito a carico di tutta la collettività. E' necessario quindi che tali disposizioni vengano abrogate e si recuperi la possibilità di tariffare in base alla effettiva "rischiosità" dei singoli soggetti.

**Sen. Monti (LNP):**

**1. Alla luce dei comportamenti fraudolenti rilevati soprattutto nel Meridione, quanto pensate possa durare questo sistema senza che si alzino troppo i premi assicurativi e che le distorsioni del sistema si scarichino sui cittadini onesti?**

Il mercato RCA in Italia presenta molteplici elementi di criticità: rilevante fenomeno della incidentalità, lievitazione della valutazione giurisprudenziale dei sinistri gravi, crescente diffusione di comportamenti speculativi e fraudolenti, in particolare nelle aree del territorio dove una situazione economica più disagiata e fenomeni di illegalità legati alla criminalità organizzata fungono da amplificatori di tali comportamenti (diffusione lesioni [microinvalidità/colpo di frusta], inarrestabile aumento dei "danni da terzi trasportati", intensivo ricorso al patrocinatore legale).

Se non si interviene in tempi rapidi, il sistema rischia il collasso, con l'innescarsi di dinamiche di progressiva lievitazione dei costi e dei prezzi.

E' il momento di contrastare in modo deciso i fenomeni speculativi e le frodi, e le compagnie non possono essere lasciate sole in questa sfida. I comportamenti speculativi e fraudolenti vanno contrastati principalmente nelle cause, oltre che negli effetti, eliminando le falle del sistema (anche dell'impianto normativo) che consentono (e a volte incentivano) il proliferare dei comportamenti speculativi.

## Sen. Garaffa (PD):

### 1. Disponete di dati relativi agli incassi delle polizze auto in altri Paesi europei?

Si riportano di seguito alcuni dati significativi di fonte CEA (Federazione europea composta dalle Associazioni Nazionali delle Imprese di Assicurazione di 33 paesi Europei):

Nazione	Premi Auto (mil. di €)	Premi RCA (mil. di €)	Premio medio RCA (€)	Frequenza sinistri RCA (%)	Costo medio sinistri RCA (€)	Incid. % sinistri RCA alla persona su tot. sinistri accaduti
AUSTRIA	2.853	1.755	292	9,0	2.247	10,0
FINLANDIA	1.245	666	155	2,8	4.445	n. d.
FRANCIA	17.880	6.805	172	4,4	3.515	10,0
GERMANIA	20.372	12.495	222	6,6	3.264	9,8
GRECIA	1.371	1.027	189	8,2	n. d.	4,0
<b>ITALIA</b>	<b>20.845</b>	<b>17.637</b>	<b>407</b>	<b>8,6</b>	<b>3.927</b>	<b>21,0</b>
NORVEGIA	1.887	752	239	5,8	2.889	6,8
OLANDA*	4.633	2.462	243	4,5	3.909	n. d.
POLONIA	3.479	1.996	119	5,1	1.600	5,5
PORTOGALLO	1.810	1.188	174	7,3	1.826	7,2
SVIZZERA*	3.366	1.648	n.d.	6,0	5.236	7,5

Fonte: CEA - The European Motor Insurance Market - Febbraio 2010

(\*) I valori di frequenza e costo medio dei sinistri sono riferiti all'anno 2007; per tutti gli altri paesi l'anno di riferimento è il 2008.

Come si evince dalla tabella, l'Italia presenta un onere complessivo dei risarcimenti, in relazione alla loro frequenza ed al loro costo medio, maggiore degli altri Paesi europei. L'anomalia rispetto agli altri Paesi emerge in modo netto se si confrontano gli indici che combinano frequenza e costo medio, ossia se si confronta il costo totale dei risarcimenti a parità di veicoli. L'Italia è il paese con il costo totale dei risarcimenti (a parità di veicoli) più elevato.



## 2. Quante sono le vetture vecchie assicurate al Sud rispetto a quelle più nuove assicurate al Nord?

TOTALE GRUPPO GENERALI

Ramo R.C. Auto - Analisi bivariata Regione e Vetustà del veicolo

Polizze RCA Monoveicolari Autovetture

Regione	AREA	N° veicoli per vetustà dalla data di prima immatricolazione					Totale	Percentuale oltre 5 anni su totale veicoli
		fino a 1 anno	da oltre 1 anno e fino a 2 anni	da oltre 2 anni e fino a 5 anni	oltre 5 anni			
Regione		Veicoli	Veicoli	Veicoli	Veicoli	Veicoli		
LIGURIA	NORD OVEST	8.426	7.883	23.232	59.378	98.919	60,0%	
LOMBARDIA	NORD OVEST	42.463	42.040	116.619	296.732	497.854	59,6%	
PIEMONTE	NORD OVEST	34.421	33.497	88.557	221.579	378.054	58,6%	
VALLE D'AOSTA	NORD OVEST	630	614	1.577	3.717	6.538	56,9%	
<b>TOTALE NORD OVEST</b>		<b>85.940</b>	<b>84.034</b>	<b>229.985</b>	<b>581.407</b>	<b>981.365</b>	<b>59,2%</b>	
EMILIA ROMAGNA	NORD EST	18.503	18.436	53.414	136.612	226.965	60,2%	
FRIULI V. G.	NORD EST	4.719	5.171	16.014	52.780	78.684	67,1%	
TRENTINO A. A.	NORD EST	3.822	4.383	14.405	36.655	59.265	61,8%	
VENETO	NORD EST	19.093	21.554	67.846	206.139	314.633	65,5%	
<b>TOTALE NORD EST</b>		<b>46.137</b>	<b>49.543</b>	<b>151.680</b>	<b>432.187</b>	<b>679.546</b>	<b>63,6%</b>	
ABRUZZO	CENTRO	6.445	6.137	18.478	57.968	89.028	65,1%	
LAZIO	CENTRO	25.787	24.731	72.750	214.382	337.650	63,5%	
MARCHE	CENTRO	6.396	6.777	20.864	65.594	99.631	65,8%	
MOLISE	CENTRO	1.122	1.082	3.555	13.129	18.889	69,5%	
TOSCANA	CENTRO	17.962	18.031	55.637	121.478	213.108	57,0%	
UMBRIA	CENTRO	5.376	5.467	16.491	49.968	77.303	64,6%	
<b>TOTALE CENTRO</b>		<b>63.088</b>	<b>62.224</b>	<b>187.776</b>	<b>522.520</b>	<b>835.608</b>	<b>62,5%</b>	
BASILICATA	SUD	1.867	1.911	5.889	26.558	36.226	73,3%	
CALABRIA	SUD	4.356	4.334	13.703	54.775	77.169	71,0%	
CAMPANIA	SUD	23.113	22.399	70.785	275.488	391.786	70,3%	
PUGLIE	SUD	11.781	11.713	40.076	175.458	239.028	73,4%	
<b>TOTALE SUD</b>		<b>41.117</b>	<b>40.357</b>	<b>130.454</b>	<b>532.279</b>	<b>744.208</b>	<b>71,5%</b>	
SARDEGNA	ISOLE	3.454	3.388	10.454	31.683	48.978	64,7%	
SICILIA	ISOLE	12.928	12.916	41.446	164.216	231.505	70,9%	
<b>TOTALE ISOLE</b>		<b>16.382</b>	<b>16.304</b>	<b>51.899</b>	<b>195.899</b>	<b>280.484</b>	<b>69,8%</b>	
<b>Totale complessivo</b>		<b>252.664</b>	<b>252.462</b>	<b>751.794</b>	<b>2.264.292</b>	<b>3.521.212</b>	<b>64,3%</b>	

Emerge dalla tabella la maggiore incidenza di veicoli vetusti nelle aree del Meridione d'Italia: a fronte di una incidenza media nazionale dei veicoli di età superiore ai 5 anni (dalla data di prima immatricolazione) del 64,3%, l'incidenza registrata al Sud Italia si attesta sul 71,5%.

### 3. Disponete di dati relativi alle percentuali di incidenti stradali che avvengono in Italia e che tipo di distribuzione hanno a livello territoriale?

In considerazione del fatto che non tutti gli incidenti stradali si traducono in sinistro RCA, si ritiene che un dato maggiormente rappresentativo sia la frequenza sinistri RCA, determinata dal numero dei sinistri rapportato al volume del parco circolante.

L'indicatore di frequenza sinistri è distinto per regione, come da tabella sottostante (fonte "Statistica Rapida" ANIA):

frequenza sinistri RCA	
Ramo RCA	Mercato 31.12.09
Abruzzo	7,49%
Basilicata	6,88%
Calabria	8,39%
Campania	11,77%
Emilia Romagna	6,48%
Friuli Venezia Giulia	4,97%
Lazio	9,59%
Liguria	8,87%
Lombardia	7,36%
Marche	6,60%
Molise	6,63%
Piemonte	7,55%
Puglia	9,46%
Sardegna	8,36%
Sicilia	9,27%
Toscana	7,88%
Trentino Alto Adige	5,56%
Umbria	6,76%
Valle d'Aosta	6,57%
Veneto	5,65%
<b>ITALIA</b>	<b>7,94%</b>

**Sen. Ghigo (PDL):**

**1. Quanto incidono i danni da lesione sul totale complessivo dei danni denunciati e come è ripartito a livello territoriale nel nostro paese tra Nord e Sud Italia?**

La percentuale di sinistri con almeno un danno alla persona si attesta sul 22,7% (dati Gruppo Generali al 30 settembre 2010), valore superiore al doppio di quello osservato negli altri paesi europei. L'incidenza dei danni con lesioni raggiunge valori prossimi al 42% in Puglia ed al 37% in Calabria (con punte del 53% a Crotone, del 50% a Brindisi, del 46% a Foggia, del 44% a Taranto).

Tale fenomeno trova un'altra modalità di manifestazione attraverso il progressivo e inarrestabile aumento dei "danni da terzi trasportati" risarciti nell'ambito della Convenzione Terzi trasportati (CTT). L'incidenza di tali danni, che si attesta sul 14,0% a livello nazionale, raggiunge valori prossimi al 39% in Puglia ed al 30% in Calabria (con punte del 55% a Brindisi, del 50% a Foggia, del 45% a Taranto, del 40% a Crotone).

**2. Come immaginate si possa risolvere il problema dell'elevato peso dei sinistri con lesioni e della valutazione giurisprudenziale dei risarcimenti?**

Nell'ambito delle lesioni sofferte dai soggetti coinvolti nei sinistri della circolazione stradale un focus specifico va dedicato alle micro permanenti (lesioni tabellate ex Lege per Invalidità Permanenti inferiori al 9%) che rappresentano il 99% come numero dei sinistri con lesioni ed il 72% del valore economico dei risarcimenti corrisposti dalle Compagnie ai danneggiati.

Le Compagnie del Gruppo hanno liquidato, sui sinistri rubricati nell'esercizio 2009, 128.779 sinistri con microlesioni con un valore economico di €. 919.690.752,00.

La tipologia principale di microlesioni, maggiormente ricorrente nella pratica liquidativa, è rappresentata dal cd "colpo di frusta" (lesione distorsiva del rachide cervicale) che rappresenta dal punto di vista medico legale, più una sintomatologia soggettiva sofferta e riferita dal danneggiato che non una patologia oggettivamente riscontrabile attraverso esami e consulenze mediche. Indubbiamente tale sintomatologia si presta a fenomeni speculativi non facilmente contrastabili sia con riguardo all'incidenza dell'invalidità permanente che alle altre voci accessorie quali soprattutto le spese di cura il cui importo sta lievitando negli ultimi anni in modo preoccupante ed anomalo. Il "colpo di frusta", in realtà, non determina nella maggior parte dei casi un riconoscimento di postumi di invalidità permanente, ma comporta quasi esclusivamente il risarcimento del danno biologico temporaneo e delle spese mediche in misura proporzionata al modesto grado di disturbi (del tutto passeggeri) che può portare tale

fattispecie. Si ritiene quindi di definire in modo chiaro e con certezza tali fattispecie riconoscendo per le stesse un **trattamento differenziato, ai fini risarcitori, tra effetti lesivi "oggettivi" (documentabili strumentalmente) e "soggettivi" (riferiti dal paziente)** con riduzione per questi ultimi della quantificazione dei postumi. Ciò comporterebbe un automatico "riversamento" di tali minori costi sul prezzo dell'assicurazione.

E' importante inoltre che trovi applicazione quanto previsto dall'art.138 del codice delle assicurazioni che prevede la **fissazione dei valori medico-legali ed economici per la valutazione dei danni alla persona di maggiore entità**. (oltre i 9 p.i.). E' assolutamente necessaria tale "tabella" per interrompere la deriva giurisprudenziale che genera incertezza applicativa e forte incostanza nella valutazione dei costi presunti.

Estremamente utile al contrasto di comportamenti speculativi in materia di risarcimenti con lesioni sarebbe infine l'installazione su veicoli di nuova immatricolazione di un **rilevatore del numero dei passeggeri a bordo** collegato con la "scatola nera", in grado di trasmettere informazioni relative al numero degli occupanti il veicolo durante la circolazione o in occasione di un incidente stradale. Il rilevatore del numero delle persone a bordo ha la finalità di verificare che il numero dei passeggeri del veicolo corrisponda alle previsioni di omologazione dello stesso e di verificare la veridicità delle informazioni fornite in caso di sinistri. Il conteggio del rilevatore persone a bordo dovrebbe in prospettiva fornire prova certa della presenza di trasportati a bordo del veicolo, essendo ammesso in alternativa il solo verbale delle autorità giudiziarie.

### **3. Quali miglioramenti potrebbero essere apportati già in fase di sottoscrizione del contratto per ridurre comportamenti speculativi o fraudolenti?**

Sempre nel rispetto dell'obbligo a contrarre, dovrebbe essere prevista la possibilità per le Imprese di assicurazione di fornire alla propria rete agenziale disposizioni/modalità di assunzione del rischio più rigorose per evitare di assicurare veicoli inesistenti, non in grado di circolare ovvero intestati a soggetti "non graditi". La **visione presentiva del veicolo** (esclusa per i veicoli di nuova immatricolazione da ritirare presso il concessionario) con la compilazione di una scheda sullo stato d'uso dello stesso potrebbe aiutare le Imprese a selezionare al meglio il rischio da assicurare.

Nell'ottica del contenimento delle truffe legate alla falsificazione di documenti assicurativi, inoltre, si propone di **sostituire l'invio cartaceo dell'attestato di rischio con un flusso informatico** delle informazioni nello stesso contenute tramite alimentazione di Banca dati gestita da ANIA o ISVAP (**dematerializzazione attestato**) oltre alla già citata proposta della "dematerializzazione del contrassegno e del certificato di assicurazione".

Infine, **l'introduzione obbligatoria per tutti i veicoli di nuova immatricolazione della scatola nera** (*black box*), contatore satellitare in grado di ricostruire anche la dinamica dell'incidente fornito magari di un sensore per la rilevazione degli occupanti il veicolo, e la possibilità di utilizzare i dati che lo strumento tecnologico registra in tutte le sedi (anche presso la Magistratura) dovrebbe garantire una riduzione della sinistralità (e, soprattutto, delle frodi) con ovvie positive ripercussioni sul fronte prezzi.

## Sen. Fioroni (PD):

### 1. Come vengono definiti i premi assicurativi a livello territoriale, quali sono i parametri per cui si decide l'entità degli stessi?

L'eterogeneità dei rischi del portafoglio determina l'esigenza di una "personalizzazione" del premio tale da individuare un sistema di premi che, pur garantendo come introito complessivo il soddisfacimento del fabbisogno tariffario, generi per ciascun assicurato un onere commisurato alla sua particolare propensione alla sinistrosità.

Si distinguono due momenti nel processo di personalizzazione del premio:

- la *personalizzazione a priori*, per cui i rischi vengono ripartiti in classi tariffarie sulla base di alcune caratteristiche (*fattori di rischio* o *variabili tariffarie*) osservabili a priori, ovvero di caratteristiche che possono essere note prima di avere osservato i comportamenti individuali degli assicurati. Le variabili tariffarie considerate possono essere legate alle caratteristiche tecniche del veicolo (cilindrata, kilowatt, alimentazione, data di immatricolazione), alle caratteristiche soggettive del proprietario-conduttore (età e sesso), all'area territoriale di prevalente circolazione (provincia e comune di residenza del proprietario del veicolo), alle caratteristiche del contratto (massimale di copertura);
- la *personalizzazione a posteriori*, che fa riferimento a tutti quegli elementi influenti sulla sinistrosità che non sono osservabili a priori (l'abilità nella guida, il temperamento, la prontezza di riflessi, le abitudini di vita). Infatti, nonostante l'uso di molte variabili esplicative, nell'ambito di ciascuna classe tariffaria rimane una notevole eterogeneità tra le sinistrosità degli individui. Informazioni su tali elementi di eterogeneità, influenti sulla sinistrosità e non osservabili a priori, possono essere tratte, a posteriori, attraverso l'osservazione della sinistrosità dei singoli assicurati. Vi è quindi un secondo momento nel processo di tariffazione che prevede di utilizzare le osservazioni sulla sinistrosità per rivedere su base individuale i premi assegnati nella prima fase.

La variabile territoriale rappresenta un fattore di rischio a priori statisticamente tra i più significativi. La selezione dei fattori di rischio più significativi e la determinazione dei coefficienti di premio territoriali avviene sulla base delle risultanze dei processi di analisi multivariata basata sulla metodologia dei *modelli lineari generalizzati* (GLM). Gli indicatori di sinistralità presi in considerazione sono la frequenza sinistri ed il costo medio degli stessi, soggetti entrambi ad elevata variabilità a livello territoriale, come si evince dalle tabelle seguenti:

Ramo (fonte ANIA)	RCA	frequenza sinistri	Pagato medio
		Mercato 31/12/2009	
Abruzzo		7,49%	1.700
Basilicata		6,88%	1.682
Calabria		8,39%	2.075
Campania		11,77%	1.902
Emilia Romagna		6,48%	1.797
Friuli Venezia Giulia		4,97%	1.698
Lazio		9,59%	1.635
Liguria		8,87%	1.546
Lombardia		7,36%	1.591
Marche		6,60%	1.974
Molise		6,63%	1.407
Piemonte		7,55%	1.598
Puglia		9,46%	1.980
Sardegna		8,36%	1.659
Sicilia		9,27%	1.450
Toscana		7,88%	2.083
Trentino Alto Adige		5,56%	1.667
Umbria		6,76%	1.915
Valle d'Aosta		6,57%	1.397
Veneto		5,65%	1.861
<b>ITALIA</b>		<b>7,94%</b>	<b>1.737</b>

**2. Quale è stata la scontistica applicata dalla Compagnia nelle diverse Regioni, nonché l'impatto che rischia di avere la disdetta massiva di polizze assicurative operata da INA Assitalia in alcune Regioni del Mezzogiorno?**

Di seguito si riporta la percentuale di scontistica applicata nelle diverse Regioni

Regione	Percentuale scontistica media applicata sull'intero portafoglio
Abruzzi	16,9%
Basilicata	10,7%
Calabria	3,9%
Campania	4,7%
Emilia-Romagna	11,5%
Friuli-Venezia Giulia	10,0%
Lazio	7,6%
Liguria	9,7%
Lombardia	10,0%
Marche	8,7%
Molise	14,7%
Piemonte	13,4%
Puglia	6,2%
Sardegna	8,1%
Sicilia	6,6%
Toscana	9,9%
Trentino-Alto Adige	13,1%
Umbria	9,0%
Valle d'Aosta	11,5%
Veneto	8,2%
<b>Totale</b>	<b>9,0%</b>



Di seguito si riporta il piano di proposte di disdette di polizze RCA per l'esercizio 2010 della Compagnia del Gruppo Generali INA ASSITALIA:

INA ASSITALIA

**DISDETTE 2010 distribuite per regione di residenza dell'assicurato**

Incidenza % su portafoglio RCA al 31/12/2009

REGIONE	DISDETTE 2010	Inc% su ptf 2009
ABRUZZO	252	0,7%
BASILICATA	107	0,7%
CALABRIA	729	2,3%
CAMPANIA	8.030	4,1%
EMILIA ROMAGNA	270	0,2%
FRIULI V. G.	59	0,2%
LAZIO	1.117	0,7%
LIGURIA	76	0,4%
LOMBARDIA	475	0,3%
MARCHE	110	0,3%
MOLISE	46	0,6%
PIEMONTE	227	0,2%
PUGLIE	2.411	2,7%
SARDEGNA	42	0,3%
SICILIA	1.368	1,2%
TOSCANA	521	0,6%
TRENTINO A. A.	56	0,2%
UMBRIA	148	0,5%
VALLE D'AOSTA	9	0,3%
VENETO	124	0,2%
<b>Totale complessivo</b>	<b>16.177</b>	<b>1,2%</b>

**Sen. Bugnano (IDV):**

**1. Tra le misure previste per arginare il fenomeno delle frodi assicurative, non avete fatto cenno a casi di comportamenti fraudolenti da parte di medici legali, liquidatori e carrozzieri. Avete mai considerato questi aspetti e denunciato eventuali comportamenti fraudolenti di tali soggetti? Inoltre, non avete mai pensato di ricorrere ad un sistema di rotazione dei liquidatori i quali se fissi e permanenti troppo tempo sullo stesso territorio rischiano di subire forti condizionamenti ambientali che possono portare a comportamenti fraudolenti?**

Relativamente ai medici legali, l'operato degli stessi – al pari di quello di altre figure di collaboratori fiduciari esterni – viene sottoposto a controllo attraverso una serie di verifiche effettuate da una competente struttura di monitoraggio e controllo dei fiduciari oltre che dall'Audit aziendale con l'eventuale coinvolgimento della funzione di antifrode aziendale.

Il nostro Gruppo si avvale anche di carrozzerie convenzionate il cui numero nel 2010 è pari a 1.386 strutture fiduciarie; queste carrozzerie vengono sottoposte a controlli da parte del CESTAR e nell'anno 41 di queste sono state escluse dal network avendone riscontrato il venir meno dei requisiti qualitativi.

La proposta relativa all'introduzione di un sistema di rotazione dei liquidatori finalizzato ad eliminare condizionamenti ambientali, trova invece un obiettivo ostacolo nel CCNL (art. 64), che impone, per le figure impiegate, una serie di vincoli tali da rendere oltremodo complessa l'attuazione del principio proposto.

Il principio della rotazione risulta invece già attuato, dal Gruppo Generali, relativamente alla figura del Responsabile della Struttura liquidativa (CLD), se ed in quanto il dipendente rivesta il grado di funzionario. Per questa tipologia di incarico esiste già nella realtà un sistema di mobilità, che si traduce, nei fatti, in una mobilità anche territoriale.

Inoltre, la rotazione dei liquidatori riteniamo non sempre possa rappresentare uno strumento di per sé decisivo rischiando, in alcune circostanze, di destabilizzare la struttura organizzativa e di non contribuire all'accrescimento della professionalità degli attuali apparati liquidativi. Fermo restando, come sopra riferito, che – nella nostra esperienza – il contenimento di questi fenomeni appare più adeguatamente contrastato dal sistema dei controlli. Mentre non è detto che la rotazione, contrariamente alle intenzioni, non determini una maggiore confusione organizzativa ed una conseguente minore capacità dell'impresa di difendersi dal fenomeno stesso.

**Sen. Germontani (FLI):**

**1. Quanto è ampio il ricorso all'indennizzo diretto nell'ambito delle denunce di sinistri e inoltre ritenete che questo meccanismo presenti delle criticità ed abbia determinato delle storture del sistema?**

L'incidenza dei sinistri gestiti nell'ambito del sistema di indennizzo diretto (CARD) sul totale dei sinistri gestiti per le Compagnie del Gruppo Generali si attesta, per l'esercizio 2009, al 75,1%.

Si ritiene essenziale oggi una modifica/pronunciamento legislativo che dia **certezza al sistema del Risarcimento Diretto** rendendo chiara l'applicazione **"obbligatoria"** dello stesso contro quanto previsto dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 180 del 2009, evitando la "fuoriuscita" dal sistema e quindi il ritorno di costi impropri.

Si ritiene inoltre particolarmente preoccupante il sempre più diffuso fenomeno **dell'intervento del patrocinatore legale fin dalla denuncia iniziale del sinistro**, fenomeno che raggiunge in alcune aree territoriali sviluppi sconcertanti, che ci induce ad invocare come necessario un provvedimento che consenta di subordinare l'intervento del patrocinatore legale (o di società cd. "antinfortunistiche") alla formulazione dell'offerta di risarcimento (o diniego della stessa) da parte della Compagnia all'assicurato o al decorrere dei termini di legge previsti per riconoscere l'indennizzo.

**2. Come a vostro avviso potrebbe essere resa più efficiente la procedura di liquidazione sinistri in regime di indennizzo diretto**

Si propone l'introduzione di un **termine perentorio entro il quale deve essere effettuata la denuncia del sinistro**, con la previsione della perdita del diritto ad attivare la procedura di liquidazione e ad ulteriori pretese nel caso in cui sia già stato effettuato il pagamento con torto in conseguenza di silenzio assenso da parte del danneggiato. Lo scopo sarebbe quello di cercare di arginare il diffuso fenomeno delle frodi perpetrate, soprattutto nel Sud Italia, spesso attraverso la denuncia di incidenti simulati, a supporto dei quali vengono reperiti falsi testimoni, chiamati in causa molto tempo dopo rispetto all'accadimento denunciato.

Molto spesso infatti comportamenti speculativi volti a costruire ad arte un sinistro fasullo (o quantomeno con danni simulati o gonfiati) determinano il pagamento del forfait alla controparte che magari ha ragione e a distanza di molto tempo dall'evento giunge la richiesta di risarcimento appositamente costruita da parte del n/s assicurato. La compagnia è così costretta a pagare il proprio assicurato non potendo recuperare nemmeno il forfait in stanza di compensazione (cd. "doppio pagamento")

Si propone infine l'introduzione dell'**obbligo a carico dell'assicurato di mettere a disposizione dell'impresa le cose danneggiate**, entro un

certo termine dalla data di accadimento del sinistro, al fine di consentire alla stessa la verifica del danno. Ad oggi il codice delle assicurazioni (art. 148) non prevede l'obbligo per il danneggiato di far "visionare" il veicolo prima del pagamento dell'indennizzo. Questa situazione può favorire comportamenti illeciti sia per l'inesistenza assoluta del danno che per la sua esagerazione. E' necessario quindi modificare la norma prevedendo che il danneggiato non possa rifiutare l'accertamento del danno alle cose da parte dell'assicuratore o possa procedere alla riparazione solo trascorso un termine temporale ben preciso per permettere all'assicuratore di valutare e stimare i danni al veicolo.

**3. Il sistema di indennizzo diretto avrebbe dovuto agevolare, sulla base dei propositi legislativi (DPR n. 254/06), l'innovazione dei contratti che avrebbero potuto contemplare l'impiego di clausole che prevedessero il risarcimento del danno in forma specifica con contestuale riduzione del premio per l'assicurato. Ad oggi queste clausole contrattuali sono ancora poco diffuse. Come se lo spiega?**

Effettivamente la clausola contrattuale di "risarcimento in forma specifica" prevista dal DPR n. 254/06 non ha avuto ad oggi successo; anche per la difficoltà da parte delle Imprese di intervenire con efficacia qualora il cliente/assicurato non ottemperi a tale clausola (e abbia nel frattempo usufruito dello sconto previsto). **Si ritiene quindi sia utile intervenire su tale fattispecie prevedendo la possibilità per le Imprese di applicare al Cliente che ha scelto tale clausola contrattuale e beneficiato dello sconto relativo, una franchigia o penale** qualora non si rivolga alla carrozzeria convenzionata. Un risarcimento in forma specifica potrebbe poi essere applicato non solo ai danni a cose ma anche ai danni con lesioni, per esempio dando la possibilità di predisporre clausole contrattuali che prevedano l'impegno dell'assicurato/danneggiato di rivolgersi, per la valutazione medico-legale e per le cure mediche e fisioterapiche, a strutture convenzionate con l'Impresa (anche in questo caso prevedendo franchigie/penali in caso di mancato rispetto dell'impegno sottoscritto).

**Sen. Cardiello (PD):**

**1. Non ritenete opportuno eliminare la prassi della denuncia cautelativa di sinistro, quando si rivolge a voi un assicurato che ha potenzialmente ragione?**

Riteniamo importante che gli assicurati denunciino i sinistri anche a livello cautelativo proprio perchè, sulla scorta della nostra esperienza, assistiamo ad un alto livello di litigiosità per il quale sovente, a fronte di una denuncia cautelativa di apparente ragione del cliente, emergono situazioni differenti che richiedono approfondimenti istruttori.

La tempestiva denuncia di ogni sinistro – indipendentemente dalla dinamica e dalla situazione in punto responsabilità – risponde a una cultura assicurativa che intendiamo sostenere e che può consentirci di meglio e più celermente contrastare eventuali tentativi di speculazione.

Anche per i sinistri gestiti in ambito CARD, la denuncia cautelativa risulta fondamentale in considerazione del fatto che l'assicurato coinvolto in un incidente, pur non avendo subito danni e ritenendo di non avere torto, consente alla propria compagnia di contrastare l'eventuale azione di risarcimento attivata con fini "speculativi" dalla controparte.

**2. Dal documento che avete presentato non è previsto un dato: quello dell'incidenza dei furti di auto nelle singole regioni italiane, sarebbe interessante rilevarlo considerato che mentre al Sud il comportamento fraudolento adottato è quello del c.d "colpo di frusta", al Nord è al contrario quello dei furti d'auto;**

Dalle evidenze riportate nella tabella seguente, si rileva che l'incidenza dei furti d'auto rapportata ai veicoli circolanti, pari, a livello nazionale, al 2,79 per mille, risulta uguale all'1,97 per mille al Nord, al 2,63 per mille al Centro, al 4,43 per mille al Sud ed al 3,20 per mille nelle Isole, testimoniando in tal modo una maggiore incidenza del rischio furto nelle aree territoriali del Sud Italia.

CAPOLUOGO/PROVINCIA REGIONE	Furti d'auto 2009*	Variazione furti d'auto 2009 su 2008	Distrib. veicoli circolanti 2009**	Incidenza furti d'auto su 1.000 veicoli circol. 2009	Incidenza sin. con frode sul tot. sin. CVT 2008°	Incidenza sin. con frode sul tot. sin. CVT 2007°
<b>PIEMONTE</b>	8.477	-12,6%	7,6%	2,32	0,69%	0,76%
<b>VALLE D'AOSTA</b>	47	-14,5%	0,4%	0,24	0,18%	0,33%
<b>LOMBARDIA</b>	24.273	-11,6%	15,6%	3,21	0,68%	0,75%
<b>LIGURIA</b>	1.842	-19,1%	2,8%	1,38	1,90%	1,89%
<b>FRIULI VENEZIA GIULIA</b>	502	16,5%	2,1%	0,50	0,23%	0,15%
<b>TRENTINO ALTO ADIGE</b>	209	23,7%	1,6%	0,27	0,09%	0,04%
<b>VENETO</b>	3.437	-4,7%	7,9%	0,89	0,35%	0,35%
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	4.576	-17,1%	7,5%	1,26	0,71%	0,80%
<b>ITALIA SETTENTRIONALE</b>	43.363	-11,9%	45,4%	1,97	0,68%	0,74%
<b>TOSCANA</b>	2.492	-7,4%	6,8%	0,76	0,63%	0,65%
<b>UMBRIA</b>	596	-19,8%	1,6%	0,75	0,27%	0,29%
<b>MARCHE</b>	834	-11,8%	2,8%	0,62	0,51%	0,43%
<b>LAZIO</b>	23.571	-6,1%	10,3%	4,70	1,43%	1,38%
<b>ITALIA CENTRALE</b>	27.493	-6,7%	21,6%	2,63	1,05%	1,04%
<b>ABRUZZO</b>	1.801	-2,2%	2,3%	1,64	0,97%	1,00%
<b>MOLISE</b>	395	35,7%	0,5%	1,52	0,50%	1,01%
<b>CAMPANIA</b>	21.637	-11,4%	9,1%	4,89	3,90%	4,35%
<b>CALABRIA</b>	5.283	7,6%	3,1%	3,49	1,68%	1,88%
<b>PUGLIA</b>	17.318	4,5%	5,9%	6,07	4,59%	6,44%
<b>BASILICATA</b>	448	13,4%	0,9%	1,02	0,24%	0,42%
<b>ITALIA MERIDIONALE</b>	46.882	-3,2%	21,8%	4,43	2,79%	3,57%
<b>SICILIA</b>	15.410	1,3%	8,5%	3,73	1,73%	1,92%
<b>SARDEGNA</b>	1.885	-17,9%	2,6%	1,48	0,57%	1,02%
<b>ITALIA INSULARE</b>	17.295	-1,2%	11,2%	3,20	1,28%	1,58%
<b>TOTALE ITALIA</b>	135.033	-6,7%	100,0%	2,79	0,86%	0,98%

Fonte: \* Ministero dell'Interno - I dati del 2009 sono soggetti a variazioni

\*\* ACI - Consistenza parco veicoli al 31/12/2009; dati provvisori

° ISVAP - Indagine sul fenomeno della criminalità nel settore assicurativo - elaborazioni dati per il 2008 e il 2007

UN'ANALISI ANIA HA EVIDENZIATO UN CALO DI FURTI DEL 6,7% NELL'ANNO 2009 RISPETTO AL 2008. LA CONTRAZIONE PIU' SIGNIFICATIVA SI REGISTRA AL NORD CON UN CALO DELL' 11,9% RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE. SECONDO IL SUDDETTO STUDIO LA RIDUZIONE DEI FURTI E' CERTAMENTE RICONDUCEBILE ALLO SVILUPPO TECNOLOGICO DEI SISTEMI DI CONTROLLO DEI VEICOLI (ES. ANTIFURTI SATELLITARI).

**3. Richiedete tra le vostre proposte che prima di stipulare il contratto di assicurazione si possa visionare il veicolo da assicurare, allo stesso modo io vi chiedo: è possibile prevedere dei premi più bassi**

## qualora l'auto visionata sia vecchia, rispetto al premio assicurativo pagato da un'auto nuova?

In realtà dai dati forniti (cfr. tab. 2) si evidenzia che, a livello nazionale, l'andamento tecnico del rischio RCA tendenzialmente si deteriora all'aumentare della vetustà del veicolo; ciò richiederebbe pertanto di applicare un premio più elevato per veicoli maggiormente vetusti.

Analizzando nel dettaglio i dati, inoltre, si evidenzia come tale fenomeno risulti particolarmente evidente nelle regioni del Sud Italia e nelle Isole, mentre nelle aree del Centro Nord, si registra una sostanziale neutralità degli indicatori di sinistrosità rispetto alla vetustà del veicolo.

Al fine di non penalizzare eccessivamente le regioni del Sud Italia, si è dunque evitato, nelle n/s tariffe, di effettuare una personalizzazione sulla vetustà del veicolo differenziata a livello territoriale.

Inoltre ci preme precisare che la n/s proposta di visionare preventivamente il veicolo è funzionale a scongiurare truffe assicurative che si concretizzano nel richiedere la copertura RCA su veicoli che sono già distrutti o danneggiati, e nel simulare successivamente falsi incidenti. L'obbligatorietà della visione preventiva del veicolo da assicurare (esclusa per i veicoli di nuova immatricolazione da ritirare presso il concessionario) ha lo scopo di scongiurare l'attivazione dei suddetti comportamenti fraudolenti.

**TAB.2**

### TOTALE GRUPPO GENERALI

#### Ramo R.C. Auto - Analisi bivariata Regione e Vetustà del veicolo

Polizze RCA Monoveicolari Autovetture

Frequenza per anzianità veicolo rispetto alla data di prima immatricolazione

Regione	Area	fino a 1 anno	da oltre 1 anno e fino a 2 anni	da oltre 2 anni e fino a 5 anni	oltre 5 anni
LIGURIA	NORD OVEST	8,2%	8,8%	8,8%	8,2%
LOMBARDIA	NORD OVEST	7,5%	7,9%	7,4%	6,9%
PIEMONTE	NORD OVEST	7,6%	7,7%	7,6%	7,4%
VALLE D'AOSTA	NORD OVEST	7,0%	6,7%	7,1%	5,9%
<b>TOTALE NORD OVEST</b>		<b>7,6%</b>	<b>7,9%</b>	<b>7,6%</b>	<b>7,2%</b>
EMILIA ROMAGNA	NORD EST	6,3%	7,2%	6,4%	6,1%
FRIULI V. G.	NORD EST	5,5%	5,7%	5,4%	5,0%
TRENTINO A. A.	NORD EST	5,9%	5,6%	6,3%	5,5%
VENETO	NORD EST	6,0%	6,2%	6,2%	5,5%
<b>TOTALE NORD EST</b>		<b>6,1%</b>	<b>6,5%</b>	<b>6,2%</b>	<b>5,6%</b>
ABRUZZO	CENTRO	6,8%	7,4%	7,5%	7,5%
LAZIO	CENTRO	8,1%	9,2%	9,3%	9,0%
MARCHE	CENTRO	6,2%	7,2%	6,7%	6,0%
MOLISE	CENTRO	5,8%	5,2%	5,9%	6,9%
TOSCANA	CENTRO	8,1%	8,5%	8,6%	7,4%
UMBRIA	CENTRO	7,0%	7,6%	7,2%	6,6%
<b>TOTALE CENTRO</b>		<b>7,6%</b>	<b>8,4%</b>	<b>8,4%</b>	<b>7,8%</b>
BASILICATA	SUD	5,5%	6,9%	6,1%	6,9%
CALABRIA	SUD	6,3%	7,2%	7,7%	7,2%
CAMPANIA	SUD	8,3%	10,0%	11,2%	11,6%
PUGLIE	SUD	7,1%	8,2%	8,9%	9,5%
<b>TOTALE SUD</b>		<b>7,6%</b>	<b>9,0%</b>	<b>9,9%</b>	<b>10,2%</b>
SARDEGNA	ISOLE	7,6%	8,1%	7,6%	7,9%
SICILIA	ISOLE	7,8%	8,5%	9,0%	9,1%
<b>TOTALE ISOLE</b>		<b>7,8%</b>	<b>8,4%</b>	<b>8,7%</b>	<b>8,9%</b>
<b>Totale complessivo</b>		<b>7,3%</b>	<b>7,9%</b>	<b>8,0%</b>	<b>7,9%</b>

**4. I nominativi dei testimoni di denunce sono depositati presso i rispettivi tribunali a seconda di dove è stata effettuata la denuncia, questo è un controllo incrociato che la Compagnia già potrebbe fare, non credete?**

Non ci risulta che esista presso i tribunali un albo ufficiale dei testimoni, pertanto l'acquisizione del dato risulterebbe per le Compagnie alquanto difficoltosa dovendo le stesse richiedere l'accesso agli atti su ogni singola posizione già in fase di precontenzioso.

Inoltre, l'albo dei testimoni e dei danneggiati che proponiamo di istituire dovrebbe essere alimentato sulla base delle informazioni fornite dalle Compagnie nel corso dell'istruzione delle pratiche di sinistro, a prescindere dal fatto che le stesse siano approdate in sede giudiziale.



**Sen. Bianchi (UDC):**

**1. Non ritenete sia sufficiente la banca sinistri già esistente presso l'ISVAP?**

Pur riconoscendo l'assoluta valenza della Banca Dati Sinistri istituita presso l'Isvap, riteniamo tuttavia di basilare importanza l'istituzione ufficiale di un albo pubblico, soluzione che garantirebbe una maggiore accessibilità e attendibilità di informazioni chiave nella individuazione di comportamenti speculativi o fraudolenti, oltre a dare maggior valore alle stesse anche in sede processuale.

**2. Bisogna verificare l'operato degli agenti liquidatori sul territorio, fino ad ora sono state lasciate delle maglie troppo larghe, si è diffusa una cultura assicurativa diversa tra Nord e Sud, come pensate di poter superare queste problematiche e dare il vostro contributo?**

Le politiche Liquidative indirizzate ai Liquidatori ed ai Centri Peritali sono diversificate e tengono conto dei maggiori fenomeni speculativi che caratterizzano alcune aree critiche del Sud.

Sia in Capogruppo che all'interno della Società che gestisce la liquidazione dei sinistri per conto delle Compagnie del Gruppo, sono presenti strutture di Audit dedicate alla verifica del rispetto da parte delle unità liquidative delle norme interne e di legge che regolano l'attività. Le relative attività di controllo vengono svolte anche presso i Centri di Liquidazione dislocati sul territorio, con lo scopo, tra l'altro, di rilevare comportamenti che possano indicare la presenza di eventuali fenomeni fraudolenti.

**Sen. Paravia (PDL):**

- 1. Si sofferma in premessa sulle gravi conseguenze che sta producendo la mancata stipula di contratti di assicurazione per i mezzi di trasporto pubblico nella provincia di Salerno, a causa del rifiuto da parte delle compagnie assicuratrici di partecipare alle relative gare.**

**Continua dicendo: voi che siete il primo Gruppo assicurativo italiano ed uno dei primi in Europa, dovrete praticare trasparenza e denunciare voi stessi gli agenti che ritenete fraudolenti. I casi di denuncia si mormorano ma non si leggono da nessuna parte, se non li denunciate finite per sostenere un sistema truffaldino.**

**Come intendete muovervi in questa direzione?**

Il Gruppo Generali ha cercato di mettere in atto le misure di prevenzione e contrasto delle frodi più idonee a contenere gli effetti negativi delle stesse come già ampiamente illustrato nella risposta alla seconda domanda del Sen. Casoli.

Vogliamo sottolineare che nei casi nei quali emergono comportamenti truffaldini o poco trasparenti o di connivenza da parte di Agenti dell'organizzazione produttiva delle aziende del Gruppo Generali o di loro collaboratori, le Compagnie (in ossequio al "Codice etico del Gruppo" ed ai basilari principi di deontologia professionale) intervengono adottando tutti i provvedimenti necessari ovvero opportuni fino alla revoca per giusta causa dei mandati agenziali, con conseguente segnalazione alle Autorità competenti.

*In Conclusione il Pres. Cursi ha rimandato ad altra data la fase della replica essendoci seduta della Commissione, chiedendo al Gruppo di predisporre un documento integrativo di quello depositato che contenga specifiche risposte alle domande avanzate dai senatori su elencati.*